Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

LA COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION
LAMBALLE TERRE & MER
-22400-
RÉUNION DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 10 FEVRIER 2026

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'AN DEUX MILLE VINGT-SIX, LE DIX FEVRIER, A DIX-HUIT HEURES, LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE DE LAMBALLE TERRE & MER, LÉGALEMENT CONVOQUÉ, S'EST RÉUNI EN SEANCE PUBLIQUE A L'ESPACE LAMBALLE TERRE & MER, A LAMBALLE-ARMOR, SOUS LA PRÉSIDENCE DE THIERRY ANDRIEUX.
Date de la convocation : 4 février 2026

ETAIENT PRÉSENTS :

Président : Thierry ANDRIEUX

Membres du Bureau : Nathalie BEAUVY, Jérémy ALLAIN, Nathalie TRAVERT-LE ROUX, Catherine DREZET, Jean-Luc COUELLAN, Claudine AILLET, Jean-Luc BARBO, Jean-Pierre OMNES, Jean-Luc GOUYETTE, Pierre LESNARD, Guy CORBEL, Yves LEMOINE, Serge GUINARD, Josianne JEGU, Christophe ROBIN, Nicole POULAIN.

Gwenaëlle AOUTIN, Carole BERECHEL, Sylvain BERNU, Paulette BEUREL, Pierre-Alexis BLEVIN, Philippe BOSCHER, Jérémy BOULARD, Suzanne BOURDÉ, Nathalie BOUZID, David BURLOT, Joël CARDIN *(suppléant de Valérie MORFOUASSE, absente)*, Camille CAURET, Daniel COMMAULT, Jean-François CORDON, Stéphane de SALLIER DUPIN, Benoît DESPRES, Nicole DROBECQ, Thierry GAUVRIT, Alain GENCE, Laurence HAQUIN, Philippe HELLO, Sylvie HERVO, René LE BOULANGER, Jean-Michel LEBRET, Pascal LEBRETON, Catherine LELIONNAIS, Caroline MERIAN, Anne-Gaud MILLORIT, Catherine MOISAN, Yannick MORIN, Sébastien PUEL, Michel RICHARD, Thierry ROYER, Fabienne TASSEL, Catherine TIENGOU, Annie VALO, Michel VIMONT, Fabien VITEL.

ABSENTS EXCUSÉS :

- Valérie BIDAUD donne pouvoir à Jean-Pierre OMNES,
- Nadine L'ECHELARD donne pouvoir à Thierry ANDRIEUX,
- David L'HOMME donne pouvoir à Suzanne BOURDÉ,
- Christelle LEVY-ROBERT donne pouvoir à René LE BOULANGER,
- Claudine MOISAN donne pouvoir à Jean-Luc GOUYETTE,
- Éric MOISAN donne pouvoir à Gwenaëlle AOUTIN,
- Yves RUFFET donne pouvoir à Paulette BEUREL,
- Laurence URVOY donne pouvoir à Nathalie BOUZID,
- Yvon BERHAULT, Josyane BERTIN, Denis BERTRAND, Thibault CARFANTAN, Philippe HERCOUET, Marc LE GUYADER.

SECRÉTAIRE DE SEANCE : Jérémy BOULARD

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

Délibération n°2026-017

Membres en exercice : 69 Présents : 55 Absents : 14 Pouvoirs : 8

MOBILITES
FUTURE OFFRE DE MOBILITES
GESTION DU SERVICE DE TRANSPORT EN COMMUN ET SCOLAIRE
PAR CONCESSION DE SERVICE PUBLIC

Lamballe Terre & Mer, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité *(AOM)*. A ce titre, elle est compétente pour organiser les services du transport public urbain, non-urbain, le transport à la demande et scolaire, intégralement intégrés à son ressort territorial.

L'arrivée à échéance du contrat de concession relatif à l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs et du transport scolaire, initialement prévue au 31 décembre 2026 et prorogée jusqu'au 4 juillet 2027 par l'avenant n°10, a conduit l'agglomération à engager une réflexion globale sur l'organisation de l'ensemble des services de transport et de mobilité relevant de sa compétence.

Cette démarche a permis de définir une offre cible, présentée et validée par le Conseil communautaire le 25 novembre 2025, qui comprend :

- Un volet transport en commun avec :
  - Une offre de transport connectée à la gare de Lamballe-Armor, ses parcs d'activités économiques, son centre-ville
  - Deux lignes urbaines desservant le cœur aggloméré de Lamballe-Armor,
  - Une ligne unique entre Lamballe-Armor et le littoral
  - Une offre de transport à la demande *(TAD)* structurée par zone, permettant de rejoindre le*(s)* pôle*(s)* de proximité au sein de chaque zone, ainsi que Lamballe-Armor depuis l'une des 38 communes.
- Un volet transport scolaire pour la desserte des établissements scolaires du territoire

En complément, l'offre cible intègre :

- L'étude d'opportunité et de faisabilité pour le développement de lignes de covoiturage dynamiques, pour répondre aux besoins de flexibilité et de sobriété en limitant l'autosolisme,
- Le soutien aux actions de mobilité solidaire, en identifiant et accompagnant les structures œuvrant auprès des publics fragiles et qui s'inscrivent en cohérence avec la stratégie de mobilités de l'agglomération,
- Une réflexion autour d'une politique cyclable à l'échelle de l'agglomération avec pour objectif d'élaborer un schéma vélo intercommunal,
- Une démarche d'animation autour des plans de mobilité employeurs, conduite à l'échelle des parcs d'activités économiques.

Sur le volet transport en commun et transport scolaire, objet de la future contractualisation, l'agglomération a conduit un travail d'analyse et de comparaison des différents modes de gestion possibles *(gestion directe et indirecte)*. Ces éléments ont été présentés avec leurs avantages et leurs inconvénients à la Commission Consultative des Services Publics Locaux *(CCSPL)* le 27 janvier 2026 et en Comité Social Territorial *(CST)* le 05 février 2026.

Le rapport de présentation sur le choix du mode de gestion, transmis aux membres de l'assemblée, présente les caractéristiques du futur réseau de transport de voyageurs et scolaire sur le territoire de l'agglomération, les enjeux liés au choix du futur mode de gestion ainsi que les avantages et inconvénients de chaque option et les caractéristiques générales du futur contrat.

Au regard des éléments de diagnostic, de l'offre-cible et de la volonté de poursuivre l'amélioration du réseau, il est proposé au Conseil communautaire d'opter pour une concession de service public en lot unique comme mode de gestion du service public de transport en commun et scolaire.
Le futur contrat aura la nature d'un contrat de délégation de service public au sens des dispositions des articles L1411-1 du CGCT et celle d'un contrat de concession au sens des articles L 1121-1 et

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

suivants de la commande publique. Il aura pour objet de confier au délégataire, l'exploitation du réseau de transport en commun et de transport scolaire.
La durée du contrat serait fixée à 7 ans afin de permettre notamment au délégataire d'amortir dans ses comptes les investissements réalisés dans le cadre de la délégation de service public.

Vu :

- Le Code général des collectivités territoriales, notamment les articles L.1411-4 et L.1411-5,
- La délibération n°2025-209 du 25 novembre 2025, approuvant la stratégie des mobilités et l'offre cible de mobilités, en cohérence avec les ambitions de transition écologique, de solidarité territoriale et d'attractivité du territoire,
- L'avis favorable de la Commission Consultative des Services Publics Locaux *(CCSPL)* du 27 janvier 2026,
- L'avis du Comité Social Territorial *(CST)* du 5 février 2026,

Après en avoir délibéré :

Le Conseil communautaire :

- APPROUVE le principe de l'exploitation du réseau de transport en commun et transport scolaire par le biais d'une concession de service public,
- APPROUVE les caractéristiques générales du futur contrat que devra assurer le délégataire, telles que présentées dans le rapport ci-après, étant entendu qu'il appartiendra ultérieurement à l'exécutif d'en négocier les conditions précises conformément au Code général des collectivités territoriales,
- AUTORISE le Président, ou son représentant, à prendre toutes les mesures nécessaires à la procédure de délégation de service public et à signer tout document nécessaire à l'exécution de cette délibération.

VOTE : Adopté à l'unanimité
Abstention : 2 : M. de SALLIER DUPIN. Mme MERIAN.

FAIT ET DELIBERE A LAMBALLE-ARMOR LESDITS JOUR, MOIS ET AN
(suivent les signatures)
POUR EXTRAIT CONFORME,
A Lamballe-Armor, le 24 FEV. 2026
Le Président,
Thierry ANDRIEUX



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

LAMBALLE TERRE&MER
Communauté d'agglomération

COMMISSION CONSULTATIVE DES SERVICES PUBLICS LOCAUX

Objet de la réunion : Avis de la CCSPL sur le choix du mode de gestion pour la gestion, l'exploitation et la commercialisation des offres du réseau DISTRIBUS (Urbain, interurbain, TAD et scolaire)

Date de la réunion : Mardi 27 janvier 2026 à 13h30 - Convocation envoyée le 07 janvier 2026 par voie électronique

Elus présents :

Mme Nathalie BEAUVY, Présidente de la CCSPL
M. Yves LEMOINE – Vice-Président
M. Pierre LESNARD – Vice-Président
M. Jean-Luc COUELLAN – Vice -Président
M. Pascal LEBRETON – Conseiller communautaire

Associations présentes :

Pierrick CHAPERON, Consommation Logement et Cadre de Vie

Associations excusées :

Viv'Armor Nature

Associations absentes :

Association des paralysés de France
Familles Rurales des Côtes d'Armor
Penthièvre Actions

Personnel administratif :

M. Séverin ROELLY – Directeur Général Adjoint Transitions
M. David TOANEN – Directeur Aménagement
Mme Marie-Anne LAUTOUT – Cheffe de projet mobilités
Mme Magali LE BELLEC – Directrice Achats Durables - Commande Publique

Introduction de la réunion

Sur invitation de Mme BEAUVY, Vice-Présidente de Lamballe Terre & Mer, Présidente de la commission Consultative des Services Publics, les services procèdent à la présentation du rapport sur le choix du mode de gestion pour la gestion, l'exploitation et la commercialisation des offres du réseau DISTRIBUS (Urbain, interurbain, TAD et scolaire)

Eléments d'introduction et contexte :

Actuellement, le service pour le transport urbain, non urbain, interurbain et scolaire est exploité par la société Compagnie Armoricaine de Transports dans le cadre d'un contrat de délégation de service public conclu pour une durée de 7 ans à compter du 1er janvier 2020 et prolongé, par avenant jusqu'au 04 juillet 2027.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

Compte tenu de la durée nécessaire à la passation d'un contrat de concession de service public, la collectivité doit dès à présent s'interroger sur le mode de gestion le plus pertinent pour ce service.

Analyse des différents modes de gestion :

Les différents modes de gestion sont présentés à la commission, avec leurs avantages et leurs inconvénients (document annexé) :

- Gestion directe
  - Régie dotée de l'autonomie financière
  - Régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale
  - SPL

- Gestion déléguée ou indirecte
  - Marché public
  - Concession

A l'issue de cette présentation, il est proposé de retenir le mode de gestion de la concession de service public

Pourquoi le choix de la concession de service public :

Compte tenu des objectifs de la collectivité, des contraintes afférentes à la gestion d'un service de transport et de l'organisation actuelle de la collectivité, la solution de la concession de service publique semble la mieux adaptée.

Après cette présentation et les échanges, il est procédé au vote :

Avis défavorable : 0
Avis favorables : 6
Abstention : 0

La commission Consultative des Services Publics Locaux émet un avis favorable en faveur de la concession de service public pour la gestion, l'exploitation et la commercialisation des offres du réseau DISTRIBUS (Urbain, interurbain, TAD et scolaire)

La Présidente rappelle que cet avis sera communiqué au Conseil Communautaire du 10 février 2026 et sera joint à la délibération dudit Conseil Communautaire.

Fait à Lamballe-Armor,

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE



Rapport choix du mode de gestion

RAPPORT DE PRESENTATION SUR LES MODES DE GESTION ET SUR LE CHOIX DU MODE DE GESTION EN CONCESSION (DSP)

Lamballe Terre et Mer
Version du 08/01/2026

118 rue Bonnat
31400 Toulouse
05 62 73 53 93
iter@iternet.org

www.iternet.org

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

Version	Auteur	Modification
08/01/2026	Sylvain Vidal et Emilie Boulpicante	Création et validation

Table des matières

1 | LA SITUATION ACTUELLE DU SERVICE 4
1.1 | Caractéristique de l'offre de transport de Lamballe Terre et Mer 4
1.1.1 | L'offre de transport dans le cadre de la concession actuelle 4
1.1.2 | L'usage du réseau et sa performance 8
1.1.3 | L'offre tarifaire actuelle : 10
1.1.4 | Économie du contrat/ Les chiffres clés de l'année 2023 11
1.1.5 | Synthèse globale 11
1.2 | Enjeux et perspectives d'évolution de l'offre du réseau 11
2 | Les enjeux du choix du futur mode de gestion pour le service public 12
2.1 | Le périmètre du service concerné par le présent rapport 12
2.2 | Attentes de Lamballe Terre et Mer à la suite du diagnostic 12
2.3 | Présentation des différents modes de gestion 12
2.3.1 | Gestion directe 13
2.3.2 | Gestion déléguée ou indirecte 14
2.4 | Avantages et inconvénients des modes de gestion 16
2.4.1 | Administration et gestion 16
2.4.2 | L'Économie 17
2.4.3 | Organisation de l'exploitation : Valorisation du savoir-faire des professionnels du transport 19
2.4.4 | Contrôle : suivi d'exploitation et transparence financière 19
2.4.5 | Synthèse 20
2.5 | Transposition dans le cas de Lamballe Terre et Mer 21
3 | CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU FUTUR CONTRAT 24
3.1 | L'objet et la durée du contrat 24
3.2 | Les prérogatives de l'AOM : 24
3.3 | Les missions du concessionnaire (périmètre du contrat) : 24
3.4 | Dispositions générales du projet de contrat : 25

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

PREAMBULE

Lamballe Terre et Mer, est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son Ressort Territorial. Lamballe Terre et Mer est compétente pour l'organisation des services du transport public urbain, non-urbain, le transport à la demande et scolaire, totalement intégrés à son Ressort Territorial.

Lamballe Terre et Mer a souhaité faire de l'arrivée à échéance du contrat de concession relatif à l'exploitation du réseau de transport public de voyageurs, initialement fixée au 31 décembre 2026 et prorogée jusqu'au 4 juillet 2027 par l'avenant n° 10, l'occasion d'engager une réflexion globale sur l'organisation des différents services de transport et de mobilité relevant de sa compétence.

Il appartient en conséquence à Lamballe Terre et Mer de redéfinir le ou les mode(s) de gestion de ces services publics de transport afin de procéder à la mise en œuvre de la ou des procédures de consultation adéquates.

Conformément à l'article L.1411.4 du Code Général des Collectivités Territoriales « les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux (CCSPL) prévue à l'article L.1413-1… ».

En second lieu, conformément au décret N°2021-571 du 10 mai 2021, il est sollicité l'avis du Comité Social Territorial (CST) concernant le projet de délégation de service public, et notamment le fonctionnement et l'organisation des services.

Ce rapport rappelle dans un premier temps la situation actuelle du service (1), les enjeux du choix du futur mode de gestion pour le service public (2), et les principales caractéristiques envisagées pour le futur contrat (3).

Sur la base de ce rapport et après avis du CST, de la CCSPL, le Conseil communautaire devra se prononcer sur le principe de la gestion du service en concession (délégation de service public) pour l'exploitation future des services de transports publics de Lamballe Terre et Mer.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

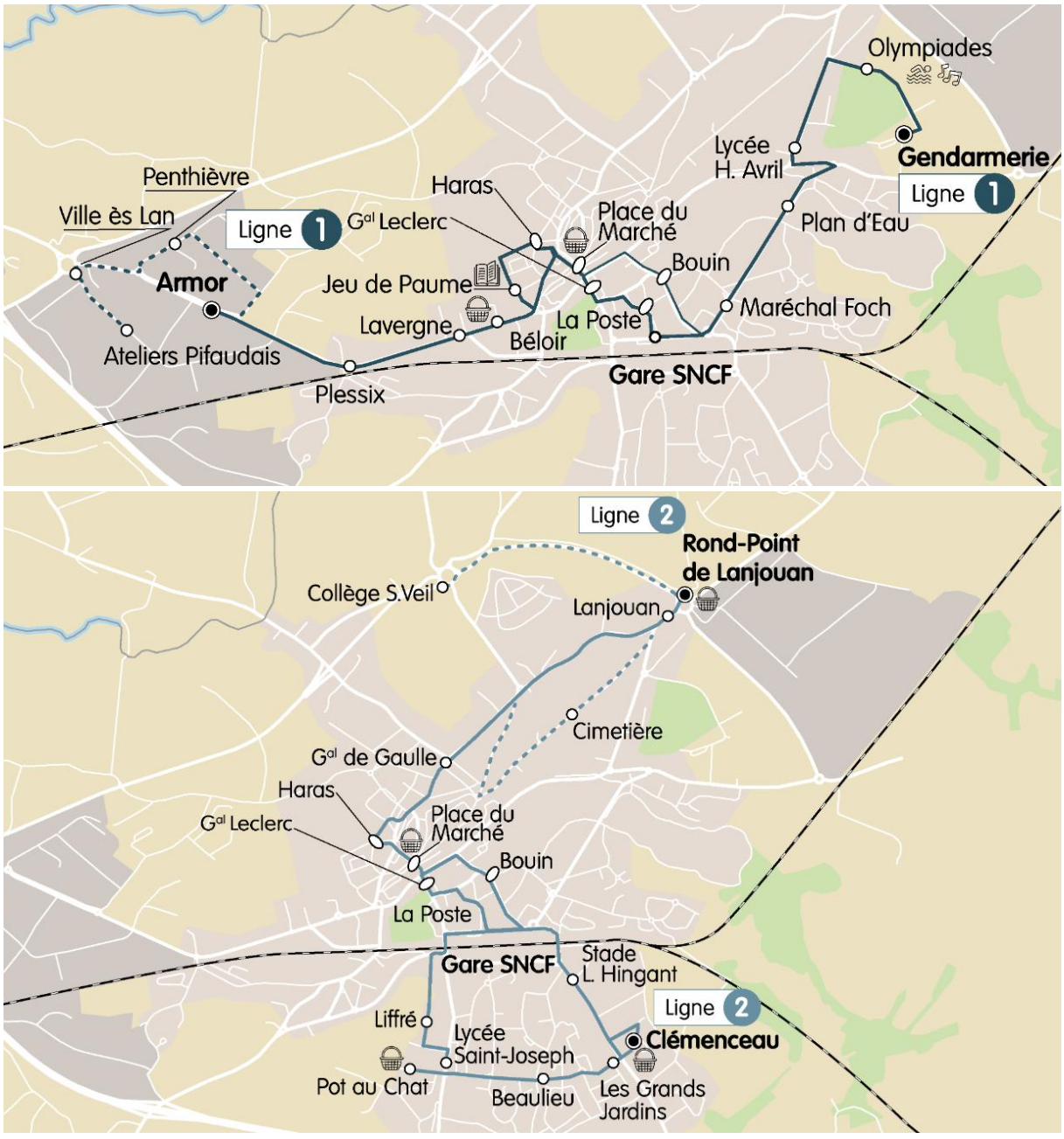
1 | LA SITUATION ACTUELLE DU SERVICE

1.1 | Caractéristique de l'offre de transport de Lamballe Terre et Mer

1.1.1 | L'offre de transport dans le cadre de la concession actuelle

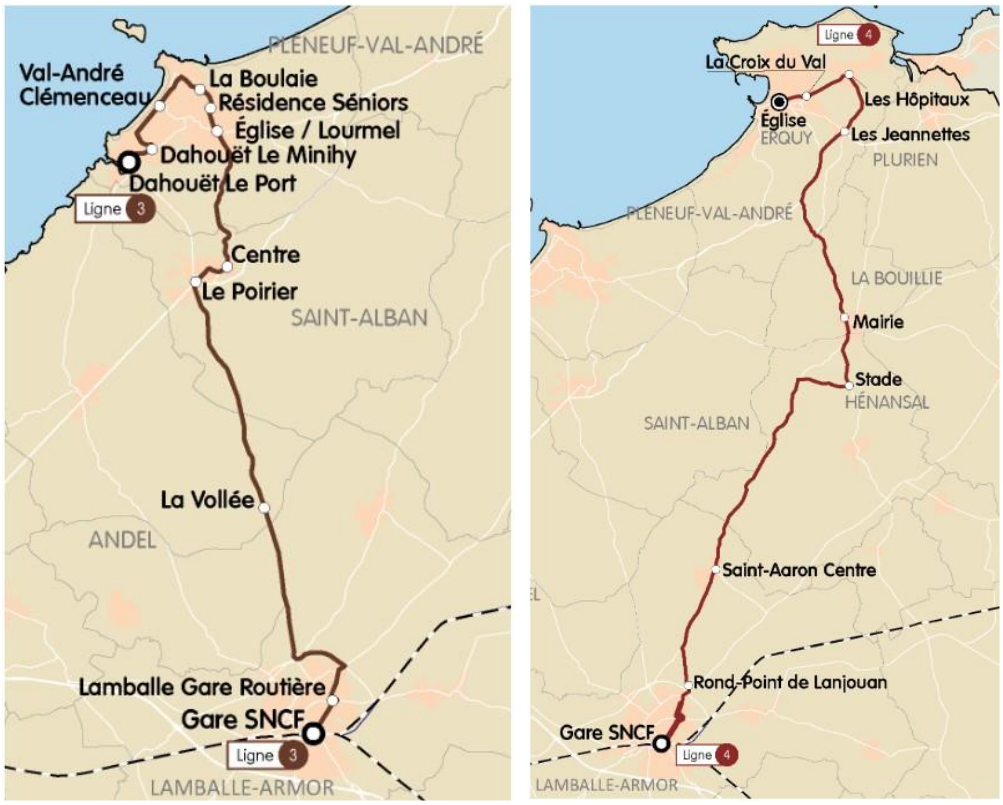
L'offre de transport déployée dans le cadre du réseau Distribus, à date, se constitue de la manière suivante :

- Deux lignes urbaines, les ligne « citadines » 1 et 2 , centrées sur la zone agglomérée de Lamballe-Armor, avec pour chacune d'elles, une fréquence de passage à l'heure et un fonctionnement du lundi au samedi



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

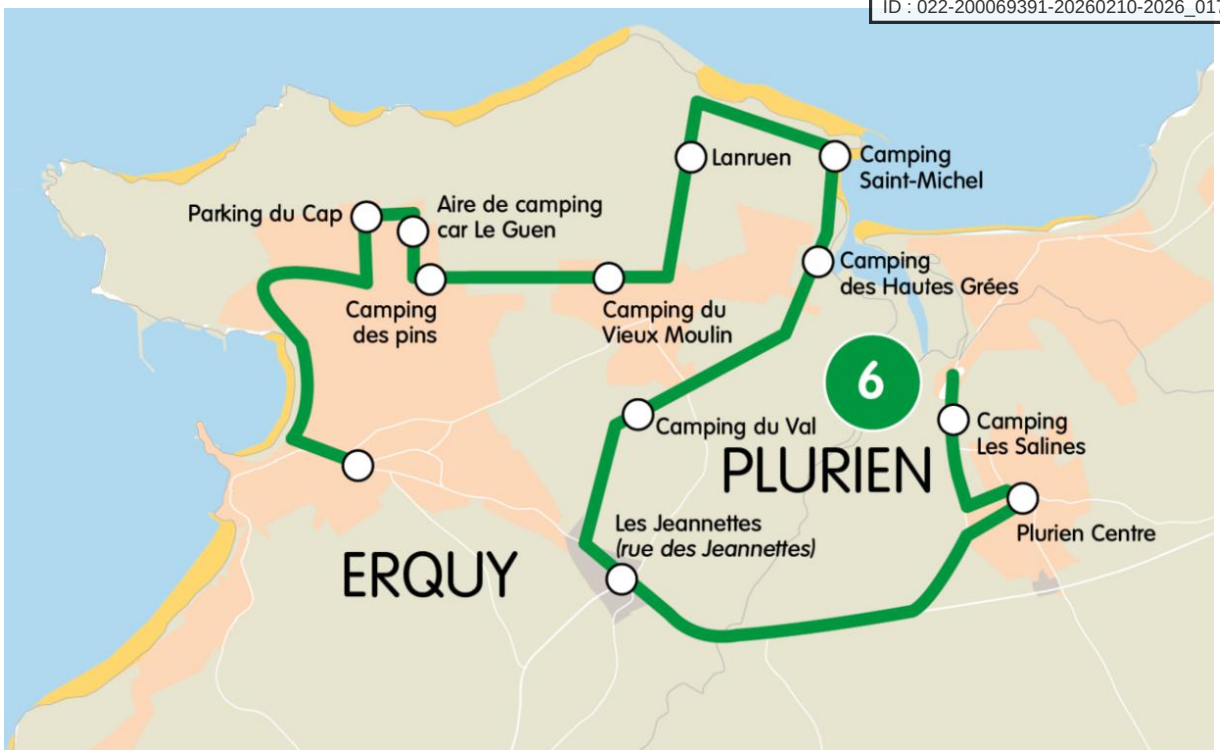
- Deux lignes interurbaines, les lignes « Terre & Mer » 3 et 4, de liaison entre la gare de Lamballe-Armor et les polarités littorales (Erquy et Pléneuf), du lundi au samedi, avec 5 aller-retours par jour pour Pléneuf-Val-André, et 3 aller-retours par jour pour Erquy.



- 3 navettes « estivales », les lignes 5, 6 et 7, qui sont des circuits internes aux communes littorales de Pléneuf-Val-André et Erquy, et qui fonctionnement uniquement l'été avec une fréquence de passage à 30 minutes pour la ligne 5 et 4 aller-retours par jour pour les lignes 6 et 7.



Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

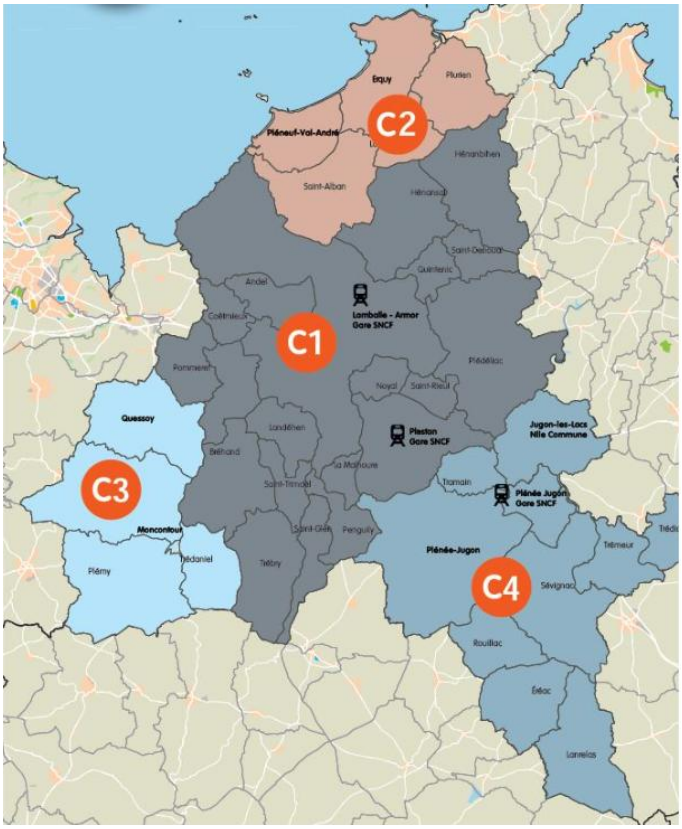




- Un service de Transport à la Demande zonal, les « Chrono's », décomposé en 4 secteurs centre, nord, ouest et est. Le service en fonctionnement du lundi au samedi, propose de 4 à 6 aller-retours

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

quotidiens avec une prise en charge au domicile et à destination de la gare SNCF de Lamballe-Armor et des polarités locales (Plestan, Moncontour, Quessoy, Plénée-Jugon, Jugon les lacs)

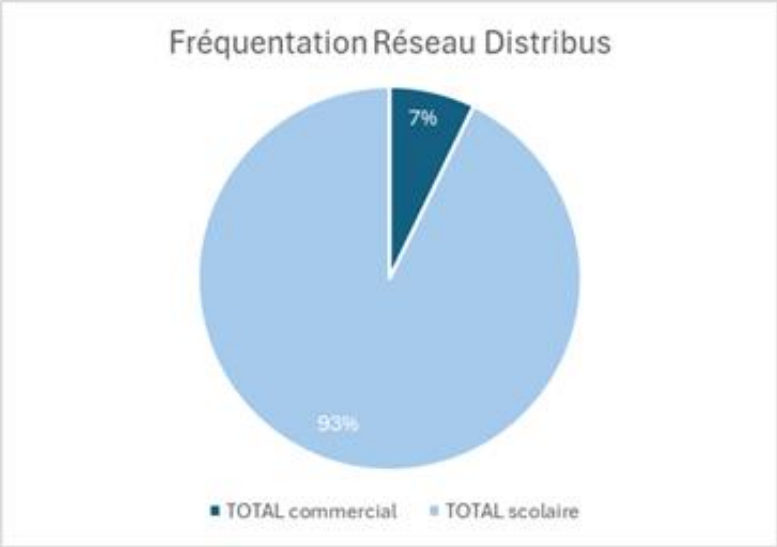


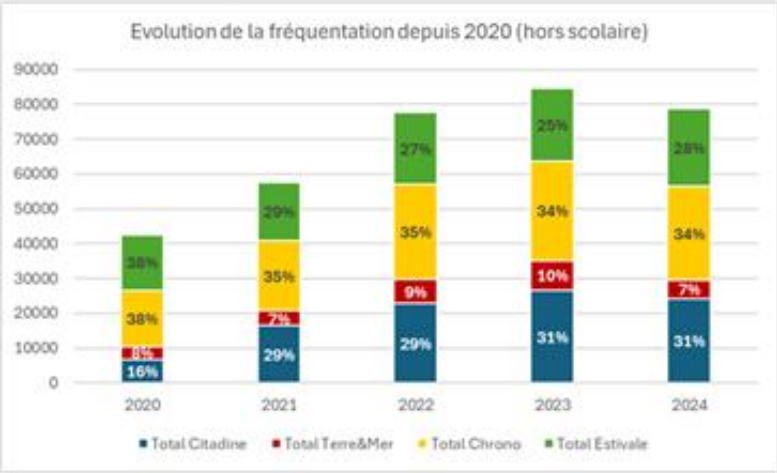
- Un réseau de circuits scolaires (SATPS), Scolibus, fonctionnant avec un pôle d'échange scolaire à la gare de Lamballe-Armor et assurant la desserte de tous les établissements (collèges et lycées) du territoire.

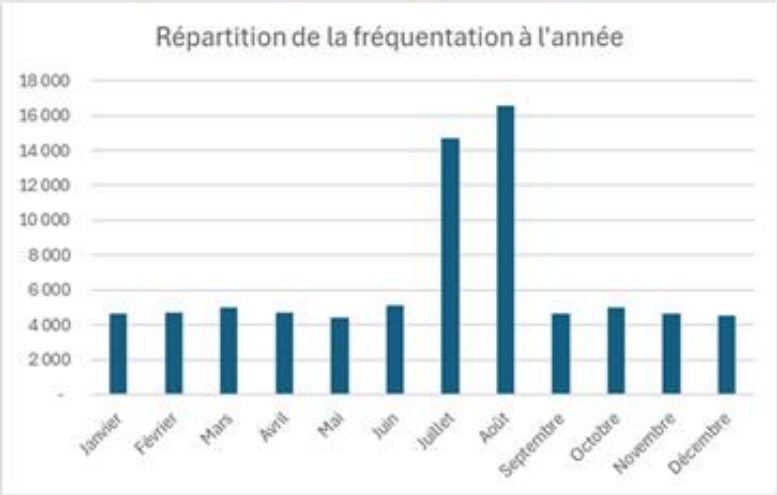
Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

1.1.2 | L'usage du réseau et sa performance

1.1.2.1 | L'usage







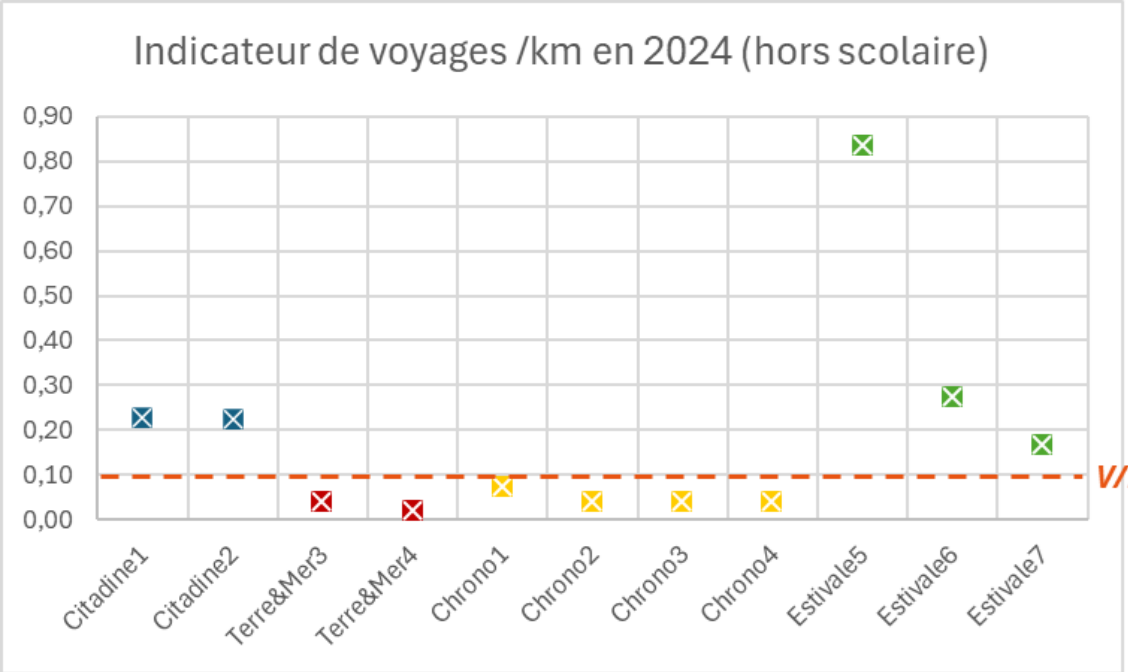
Depuis la pandémie de COVID-19 et ses conséquences sur la fréquentation et l'offre de transport, le réseau Distribus a connu une montée en puissance progressive jusqu'en 2023, avec un plafonnement à 84 500 voyageurs sur les lignes commerciales (hors scolaire), puis un léger recul en 2024, avec les particularités suivantes :

- Une très forte majorité du trafic sur le réseau est généré par les ligne scolaires avec plus de 90% de la fréquentation totale du réseau ;
- Une répartition de l'usage du réseau commercial (en volume de trafic) relativement homogène, hors Terre & Mer qui ne transportent qu'un nombre limité de voyageurs (moins de 10% du trafic total)
- Le TAD représente le plus fort volume de trafic voyageur sur l'ensemble du réseau commercial, à mettre en parallèle avec la très forte production kilométrique (commerciale et haut le pied) associée au déclenchement d'un nombre important de services.
- La forte saisonnalité, traduite par un boom de fréquentation sur les mois de juillet et août (+ 11 000 voy. /mois), à mettre en lien avec le succès rencontré par les navettes estivales de Pléneuf-Val-André et Erquy.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

1.1.2.2 | La performance du réseau

Le ratio V/km permet de mesurer l'efficacité de l'exploitation et sa capacité à générer de l'usage par kilomètre déployé. En moyenne, le ratio d'efficience du réseau de Lamballe Terre et Mer s'élève à 0,1 voyage par kilomètre se situant très en deçà de la moyenne des réseaux de taille comparable (1,3).



Ce constat s'explique en grande partie par l'importante production kilométrique associée au déploiement des lignes interurbaines et des services de Transport à la Demande qui représentent 80% de la production kilométrique totale des lignes commerciales du réseau.

Pour autant les lignes urbaines ne présentent pas un ratio de productivité très important avec à peine plus d'un voyage généré tous les 5 km

1.1.2.3 | Les moyens nécessaires à l'exploitation

Aujourd'hui, Lamballe Terre & Mer est propriétaire et met à disposition du concessionnaire les biens suivants :

- L'intégralité des poteaux d'arrêt (fixes et mobiles) ;

Lamballe Terre et Mer ne possède pas les biens suivants, mis à disposition par le concessionnaire :

- Les véhicules : Le parc total utilisé dans le cadre du contrat est de 20 véhicules pour le réseau des lignes commerciales et 47 véhicules (autocars) pour les lignes scolaires, tous en motorisation thermique diesel.
  - 3 minibus standard
  - 55 autocars

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

- 9 véhicules légers (VTP)
- Le SAEIV
- Les girouettes
- Les caméras embarquées
- Le dépôt
- Le matériel informatique

1.1.3 | L'offre tarifaire actuelle :

La gamme tarifaire actuellement en vigueur sur le réseau est segmentée en 3 gammes (tous services, Citadines uniquement, abonnements combinés Distribus + TER). Elle est décomposée comme suit :

Tableau indiquant le prix des différents services de Distribus

Titre	Tarif	Description
1 voyage *Tous services*	**1,50€** *(en vente auprès du conducteur)*	Utilisable sur tout le réseau. Correspondance possible entre les lignes dans l'heure suivant la première validation.
10 voyages *Tous services*	**11€** *(en vente sur la e-boutique ou auprès d'un dépositaire)*	Utilisable sur tout le réseau. Correspondance possible entre les lignes dans l'heure suivant la première validation.
Abonnement mensuel *Tous services*	**30€** *(en vente sur la e-boutique ou auprès d'un dépositaire)*	Nombre illimité de voyages sur l'ensemble du réseau du 1er au dernier jour du mois.
1 voyage *Les Citadines*	**0,70€** *(en vente auprès du conducteur)*	Valable sur Les Citadines uniquement. Correspondance possible avec une autre ligne Les Citadines dans l'heure suivant la première validation
10 voyages *Les Citadines*	**5€** *(en vente sur la e-boutique ou auprès d'un dépositaire)*	Valable sur Les Citadines uniquement. Correspondance possible avec une autre ligne Les Citadines dans l'heure suivant la première validation
Abonnement mensuel *Les Citadines*	**14€** *(en vente sur la e-boutique ou auprès d'un dépositaire)*	Nombre illimité de voyages sur Les Citadines du 1er au dernier jour du mois.
Abonnement mensuel TER + Distribus Tous services	**Prix de l'abonnement TER + 15€** (en vente uniquement aux espaces KorriGo, aux boutiques SNCF, sur les automates TER ou sur le site ter.sncf.com)	Utilisable avec le TER ainsi que sur le réseau Distribus. Nombre illimité de voyages sur l'ensemble du réseau du 1er au dernier jour du mois.
Abonnement mensuel TER + Distribus Les Citadines	**Prix de l'abonnement TER + 7€** (en vente uniquement aux espaces KorriGo, aux boutiques SNCF, sur les automates TER ou sur le site ter.sncf.com)	Utilisable avec le TER ainsi que sur le réseau Distribus. Nombre illimité de voyages sur Les Citadines du 1er au dernier jour du mois.
Duplicata de la carte sans contact	**8€** (en vente sur la e-boutique ou par correspondance)	En cas de perte, casse ou vol de la carte sans contact, un duplicata payant vous sera délivré. Les titres restant sur votre ancienne carte seront re-crédités sur votre nouvelle carte.

A noter que les titres 10 voyages et abonnements sont chargés sur la carte KorriGo qui supporte également le réseau régional et les principaux réseaux urbains des agglomérations voisines (Saint-Brieuc Agglo, Rennes métropole).

Par ailleurs, la gratuité est appliquée aux voyageurs de moins de 4 ans accompagnés d'un adulte, ainsi que pour les personnes accompagnant une personne en situation de handicap titulaire d'une carte portant la mention "besoins d'accompagnement" ou "tierce personne". La gratuité est également appliquée sur les lignes estivales.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

1.1.4 | Économie du contrat/ Les chiffres clés de l'année 2024

Kilomètres commerciaux :

- 943 700 kilomètres commerciaux produits (RAD 2024), dont 421 500 km sur les lignes scolaires.

Voyages commerciaux :

- 78 700 voyages commerciaux générés, 927 700 voyages scolaires.

Voyages/km commerciaux :

- 1,07 au global sur le réseau et 0,15 sur les lignes commerciales

Données financières 2024 :

- Une SFE versée de 4 247K€.
- 375 K€HT de recettes scolaires et 50 K€HT de recettes commerciales soit une recette commerciale par voyage sur le réseau : 0,59 €/voy.

1.1.5 | Synthèse globale

L'offre de transport collectif proposée par le réseau Distribus est particulièrement dépendant de sa composante scolaire sur le plan de la fréquentation. Nous pouvons noter les éléments marquants suivants :

- Une dépense kilométrique particulièrement importante sur les lignes Chrono's, qui pèsent pour plus de la moitié de la production kilométrique du réseau commercial, là où habituellement les lignes de transport à la demande viennent en complément du réseau
- Une faible attractivité des lignes urbaines, en partie du au temps de parcours peu attractif et aux distances couvertes par les lignes dans une zone agglomérée relativement restreinte
- Une dynamique de fréquentation intéressante en période estivale
- Un déficit de visibilité du réseau dans l'espace public, avec des points d'arrêt pas toujours clairement identifiés

1.2 | Enjeux et perspectives d'évolution de l'offre du réseau

A ce jour, les perspectives d'évolution du réseau à envisager pour le futur contrat peuvent être résumées de la manière suivante. Néanmoins, les soumissionnaires devront être force de proposition et apporter leur savoir-faire à ces réflexions :

- **Reconfiguration de la desserte du centre urbain de Lamballe-Armor** : simplification et optimisation des lignes citadines afin de proposer une desserte des zones d'activités sur le principe d'un service de transport à la demande au départ de la gare de Lamballe et aux heures de pointe. Ces services pourront être exécutés avec des véhicules à faible émission.
- **Optimisation des lignes Terre & Mer** : Fusion des deux lignes en une seule ligne qui dessert les deux polarités littorales (Pléneuf-Val-André et Erquy) en été et les week-ends sur les ailes de saison.
- **Reconfiguration et optimisation du service Chrono's :** 6 zones avec une possibilité d'accès à la polarité de proximité une fois par semaine et 2 aller-retours quotidiens vers Lamballe-Armor.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2 | Les enjeux du choix du futur mode de gestion pour le service public

2.1 | Le périmètre du service concerné par le présent rapport

Le service concerné par le présent rapport sur le choix du mode de gestion est circonscrit aux lignes et services suivants :

- 2 lignes urbaines (citadines 1 et 2) ;
- Service de navettes vers les parcs d'activité du pôle urbain de Lamballe-Armor ;
- Service de TAD Chrono's sur l'ensemble du territoire de Lamballe Terre et Mer ;
- 1 ligne Terre & Mer estivale, de liaison entre la gare de Lamballe-Armor et les deux stations côtières de Pléneuf-Val-André et Erquy.
- L'ensemble des circuits scolaires inclus dans la DSP actuelle

2.2 | Attentes de Lamballe Terre et Mer à la suite du diagnostic

- Nécessité de bénéficier d'une expertise et d'un savoir-faire d'une entreprise de transport qui puisse gérer, optimiser et rationaliser l'offre de transports et de mobilité durable tout en travaillant en permanence à son attractivité et à son succès commercial :
  - Proposer l'offre de mobilité la plus efficiente compte tenu du constat de la faiblesse du ratio de V/k du réseau ;
  - Développer l'usage du réseau : un enjeu contractuel majeur (enjeu à risque pour le futur exploitant) ;
  - Être force de proposition sur les offres alternatives et complémentaires au transport public.
- Faire jouer la concurrence via la négociation pour tirer « vers le haut » les différentes propositions
- Transférer le risque commercial et industriel.

2.3 | Présentation des différents modes de gestion

Le Règlement sur les Obligations de Service Public 1370/2007 consacre la liberté des AOM quant à leur choix de mode de gestion des réseaux de transport public :

- Soit en l'exploitant directement par le biais du recours à une gestion directe ;
- Soit en faisant exploiter ce service public par une entreprise dans le cadre d'un contrat. On parle alors de gestion indirecte ou déléguée.

L'Article L1221-3 du code des transports précise que « L'exécution des services publics de transport de personnes réguliers et à la demande est assurée, pour une durée limitée dans les conditions prévues par le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et 1107/70 du Conseil pour les services qui en relèvent, **soit en régie par une personne publique sous forme d'un service public industriel et commercial, soit par une entreprise ayant passé à cet effet une convention avec l'autorité organisatrice."**

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2.3.1 | Gestion directe

2.3.1.1 | Régie à simple autonomie financière

La régie à simple autonomie financière n'est dotée que de la seule autonomie financière et non d'une personnalité morale propre et d'une indépendance vis-à-vis de sa collectivité de tutelle.
La régie à simple autonomie financière est ainsi administrée sous l'autorité directe de l'exécutif, de l'assemblée délibérante de la collectivité, et d'un conseil d'exploitation. Son directeur est désigné par l'exécutif. L'agent comptable est le comptable de la collectivité.
Les recettes et les dépenses font l'objet d'un budget annexe distinct du budget général de la collectivité. Il est préparé par le directeur et voté par l'organe délibérant de la collectivité.

La régie à simple autonomie financière bénéficie également d'une exonération des règles de mise en concurrence lorsque la collectivité fait le choix de lui confier la gestion d'un service public déterminé.

2.3.1.2 | Régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale (EPIC)

Ce type de régie, autrement appelée Établissement Public Industriel et Commerciale – EPIC – possède non seulement une autonomie financière propre mais également une personnalité juridique distincte de celle de sa collectivité de rattachement. L'EPIC dispose en conséquence de sa propre autonomie, de ses propres structures et de ses propres moyens de fonctionnement (humains, matériels et financiers).
L'exercice du pouvoir de décision conféré à l'EPIC s'exerce ainsi à travers les délibérations de son Conseil d'Administration (CA), distinct de l'assemblée délibérante de la collectivité.
Le CA est seul décideur de l'ensemble des questions relatives au fonctionnement de l'EPIC, a contrario de la régie autonome, et notamment sur les points suivants :

- Règlement des affaires courantes de gestion ;
- Vote du budget sous les règles de la comptabilité privée ;
- Création et suppression des emplois, de droit privé à l'exception du directeur et du comptable.

L'EPIC bénéficie également d'une exonération des règles de mise en concurrence lorsque la collectivité fait le choix de lui confier la gestion d'un service public déterminé.

Le directeur dispose de pouvoirs délégués par le CA. Il prépare et exécute le budget, recrute et gère le personnel, et est l'ordonnateur de l'EPIC. Toutefois, la collectivité de tutelle conserve un certain nombre de pouvoirs de contrôle du fonctionnement de son EPIC :

- Création et dissolution de l'EPIC par décision de l'assemblée délibérante ;
- Désignation de l'ensemble de ses représentants au CA avec une représentation majoritaire de la collectivité ;
- Détermination des modalités juridiques et financières de fonctionnement de l'EPIC à travers l'élaboration du règlement intérieur.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2.3.1.3 | Société Publique Locale (SPL)

Cet instrument de gestion directe est apparu en 2010 et offre la possibilité aux collectivités territoriales de constituer des Sociétés Publiques Locales (SPL) pour la réalisation de leurs opérations d'aménagement, de construction, ou pour la gestion de leurs services publics industriels et commerciaux ou toute autre activité d'intérêt général.

Ainsi, sous forme de société anonyme régie par le Code du commerce, les collectivités – a minima deux – deviennent actionnaires totalitaires de la SPL à qui elles confient des activités d'intérêt général exercées exclusivement pour leurs comptes et sur les territoires des collectivités membres.
Les règles de fonctionnement d'une SPL sont celles applicables aux Sociétés d'Économie Mixtes (SEM) et notamment quant au recours à une gestion de droit privé des personnels et des opérations comptables.

2.3.2 | Gestion déléguée ou indirecte

2.3.2.1 | Marché public (MP)

Le recours à un marché public est dorénavant régi par le code de la commande publique. Les Marchés Publics (MP) sont des contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services. La passation d'un MP n'implique pas un transfert de risque commercial, caractéristique de l'existence d'une concession (Délégation de Service Public).

La rémunération de l'exploitant est effectuée par l'Autorité Organisatrice sur la base d'un prix, totalement déconnecté des résultats d'exploitation du service, et qui couvre les charges d'exploitation (risque industriel) sur la base d'une offre de service donnée.

Quels que soient les résultats de son activité, l'exploitant ne subira pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'Acte d'Engagement. Les aléas commerciaux sont directement supportés par l'Autorité Organisatrice, une augmentation ou une diminution de l'usage n'ayant aucune conséquence sur la rémunération forfaitaire de l'exploitant.

2.3.2.2 | Concession

Nota : L'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales a été réécrit pour désormais énoncer qu'une délégation de service public (DSP) est un contrat de concession public dorénavant régi par le code de la commande publique.
« Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes soumises au présent code confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. *Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés. »*

Le concessionnaire supporte ainsi :

- Le risque commercial portant sur les recettes d'exploitation qu'il doit développer afin d'atteindre les objectifs contractuels ;
- Le risque industriel relatif aux charges d'exploitation qu'il se doit de maîtriser pour rester en conformité avec le contrat.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2.4 | Avantages et inconvénients des modes de gestion

L'exploitation d'un réseau de transport de voyageurs, qu'elle soit exécutée en gestion directe (régie, SPL) ou en gestion déléguée (MP ou concession) présente, dans chacun des cas, des avantages et des inconvénients. Le terme de « régie », employé ci-après, renvoie à la régie dotée de l'autonomie financière et de la personnalité morale, à savoir l'EPIC.

2.4.1 | Administration et gestion

2.4.1.1 | Maîtrise de l'exploitation du service et adaptations nécessaires à l'évolution du réseau

- **La régie et la SPL**

La collectivité ou les collectivités actionnaires (dans le cadre d'une SPL) disposent de tous les postes d'administrateurs, au conseil d'administration.
Pour prendre des décisions qualifiées de mineures, le directeur peut avoir délégation, mais les décisions d'ordres majeures relèvent généralement du conseil d'administration. Cette obligation engendre des difficultés pratiques dans la mesure où la convocation en urgence des élus membres du conseil d'administration n'est pas toujours aisée à obtenir dans les faits.
La maîtrise de l'exploitation du service nécessite l'intégration de moyens en personnel compétent et d'outils spécifiques (graphicage, ...).

- **Le marché public**

Toute évolution du réseau devra faire l'objet d'un avenant.

- **La Concession (DSP)**

Les évolutions liées à l'exploitation et à la gestion quotidienne sont précisées dans le contrat au titre des missions dévolues à chacune des parties. Cette disposition permet au concessionnaire, dans un cadre défini, de pouvoir réagir dans des délais très brefs. Les évolutions au-delà du cadre défini devront néanmoins faire l'objet d'un avenant validé par l'assemblée délibérante de l'autorité concédante.

Toutefois, désormais le code de la commande publique prévoit qu'un contrat de marché public/concession peut être modifié lorsque les modifications, quel que soit leur montant, ont été prévues dans les documents contractuels initiaux, sous la forme de clauses de réexamen ou d'options claires, précises et sans équivoque.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2.4.1.2 | Mise en concurrence et libre négociation des offres

- **La régie et la SPL**

Ces deux modes de gestion sont dispensés de toute procédure de mise en concurrence, la collectivité (ou les collectivités pour les SPL) ne bénéficie donc pas de la possibilité de négociation à la différence notamment de la concession (DSP). En contrepartie, ces modes de gestions sont plus souples à l'égard d'une modification importante du système d'exploitation.

- **Le marché public**

Le marché public (procédure d'appel d'offres au-dessus des seuils européens) est la procédure par laquelle la collectivité choisit le prestataire, sans négociation, sur la base de critères objectifs préalablement portés à la connaissance des candidats.

- **La concession (DSP)**

Dans une procédure de concession (DSP), « au vu de l'avis de la commission, l'Autorité habilitée à signer la convention peut organiser librement une négociation avec un ou plusieurs soumissionnaires » (article L1411-5 du CGCT). Cette négociation permet de valoriser le savoir-faire des candidats dans le sens d'une évolution plus efficiente de l'offre ainsi que de faire évoluer l'offre de prix en accord avec les moyens de la collectivité.

2.4.2 | L'Économie

2.4.2.1 | Risque industriel et commercial

Chacun des deux modes de gestion présente des avantages et des inconvénients. Toutefois, le critère essentiel de distinction est celui du transfert du risque :

- **Risque industriel*** : risque portant sur les charges d'exploitation et sur le management du personnel ;
- **Risque commercial**** : risque portant sur la fréquentation et les autres recettes d'exploitation.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

Répartition des risques selon le mode de gestion :

Qui prend en compte les différents risques ?		Risque industriel *	Risque commercial **	Rémunération du prestataire
Gestion directe	**Régie** (à simple autonomie financière ou à personnalité morale)	AO	AO	Les AO (Autorités Organisatrices) se rémunèrent avec le VM (Versement Mobilité), et les recettes commerciales
	Société Publique Locale	Les AO	Les AO	
Gestion indirecte	**Marché public**	Exploitant	AO	L'exploitant est payé pour les prestations définies précisément
	Délégation de Service Public (DSP)	Exploitant	Exploitant	La rémunération de l'exploitant est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service

Si l'Autorité Organisatrice supporte l'intégralité des risques dans le cas d'une gestion directe, le risque est transféré pour l'essentiel au concessionnaire en cas de gestion déléguée.

Pour rappel : Pour qu'il y ait concession et éviter la requalification en contrat de marché public, il faut que la part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne soit pas purement négligeable. Le concessionnaire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés. (Article L L1121-1 du code de la commande publique).

2.4.2.2 | Régime des investissements

- **La régie et la SPL**

Les investissements imprévus sont obligatoirement pris en charge par la collectivité conformément au code de la commande publique. Ils sont pénalisés en termes de disponibilité par le respect des délais réglementaires.

- **Le marché public et la concession (DSP)**

Les annexes du contrat précisent qui de la collectivité et/ou de l'exploitant met à disposition les biens nécessaires à l'exploitation du service.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

À la différence de la gestion directe, ces contrats sont souples sur ce point et laissent une grande marge de latitude à la collectivité.

2.4.3 | Organisation de l'exploitation : Valorisation du savoir-faire des professionnels du transport

- **La régie et la SPL**

Une telle organisation nécessite le recrutement d'un personnel spécialisé (encadrement).
Une formation du personnel est indispensable à la bonne gestion du réseau.

- **Le marché public et la concession (DSP)**

Dans le cadre d'une gestion indirecte, les entreprises de transport sont des professionnels du métier. Elles mettent à disposition le personnel encadrant sans modifier la structure de l'entreprise locale. Elles ont la responsabilité intégrale de la gestion du personnel qui lui est confiée, quelles que soient les circonstances (négociations salariales annuelles obligatoires, formations, remplacements, management, sanctions éventuelles, intéressement ...).

2.4.4 | Contrôle : suivi d'exploitation et transparence financière

- **La régie et la SPL**

La collectivité ou les collectivités actionnaires (dans le cadre d'une SPL) connaissent l'évolution du service et les résultats qui sont présentés au conseil d'administration (environ 4 fois par an).
Les collectivités ont accès à l'intégralité des données, sans restriction.
Néanmoins, les charges d'exploitation d'un réseau n'étant couvertes qu'en moyenne par 20% des recettes commerciales, ce mode de gestion ne permet pas de s'affranchir de l'intervention financière de la collectivité ou des collectivités partenaires pour équilibrer les comptes.

- **Le marché public**

Le marché public à la différence de la concession (DSP), n'impose pas un rendu annuel obligatoire. Si la collectivité souhaite avoir accès à certaines informations, elle doit les préciser explicitement dans le CCTP. La collectivité ne peut pas prétendre à avoir accès systématiquement au compte d'exploitation ce qui peut donner l'impression d'un manque de transparence financière.

- **La concession (DSP)**

L'article R.1411-7 du Code Général des Collectivités Territoriales précise et cadre les attentes du rapport annuel. Ce rapport, imposé et dont le contenu est cadré car il doit être conforme aux prescriptions des articles L.1411-3 du Code Général des Collectivités Territoriales et des articles L.3131-5, et R.3131-2 à R.3131-4 du code de la commande publique, permet à la collectivité d'avoir un réel suivi autant sur l'aspect financier que technique. En outre, le contrat peut prévoir des modalités d'information

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

supplémentaire de la collectivité par le concessionnaire (réunions, documents comptables, suivi des fréquentations ...)

2.4.5 | Synthèse

		Gestion Directe		Gestion Indirecte	
		Régie	Société Publique Locale	Marché public	Concession (DSP)
Administration Gestion	Maîtrise de l'exploitation du service et adaptations nécessaires à l'évolution du réseau	***	***	*	***
	Libre négociation des offres				OUI
	Mise en concurrence			OUI	OUI
L'économie	Prise en charge par l'AO du risque Industriel	OUI	OUI		
	Prise en charge par l'AO du risque Commercial	OUI	OUI	OUI	
	Gestion des investissements imprévus	*	*	***	***
Organisation exploitation	Risques pour la collectivité associés au management du personnel	*	*	***	***
Contrôle	Transparence financière	***	***	*	*

*** : très bien adapté en termes de souplesse et de rapidité de gestion
** : bien adapté en termes de souplesse et de rapidité de gestion
* : moyennement adapté en termes de souplesse et de rapidité de gestion

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

2.5 | Transposition dans le cas de Lamballe Terre et Mer

Compte tenu des éléments comparatifs évoqués ci-dessus, il apparaît que :

Le choix d'un **marché public global** pour l'ensemble des services présente :

- Plusieurs atouts :
  - Une telle organisation permettrait à l'AOM de maîtriser pleinement l'offre de mobilité, puisqu'elle devrait en définir précisément les contours avant d'en confier l'exploitation aux prestataires. À la différence d'une délégation de service public (DSP), cette approche repose moins sur le savoir-faire du délégataire et davantage sur la capacité de l'AOM à piloter l'offre.
  - De plus, le principe d'allotissement propre aux marchés publics ouvre la possibilité à un plus grand nombre de transporteurs de candidater. Ce mécanisme favorise la concurrence et, par effet, peut contribuer à une optimisation des coûts.
- Des inconvénients notables :
  - En effet, il sera difficile de justifier un éventuel non-recours à l'allotissement compte tenu de l'étendue géographique du service et de la diversité des activités concernées. Une telle organisation impliquerait pour LTM la gestion d'un grand nombre de marchés, mobilisant fortement les services techniques et nécessitant nécessaire un renforcement important (+2/3 ETP) des effectifs pour assurer la gestion des réservations scolaires, des itinéraires, de la communication et de la promotion du service.
  - Par ailleurs, la multiplication des marchés ferait perdre une partie des économies d'échelle et des optimisations potentielles entre services, venant ainsi atténuer l'avantage attendu de la mise en concurrence.
  - Enfin, ce mode d'organisation poserait un enjeu majeur de lisibilité pour l'usager. Il reviendrait alors à LTM d'assurer la cohérence et l'unicité de l'offre (titre unique, information voyageur, traitement des réclamations, cohérence des services), afin que la gestion interne en marchés publics reste transparente pour le public.

Pour ces raisons, l'hypothèse d'une organisation en marchés publics est écartée.

Le choix de création d'une **régie** à simple autonomie financière pour la gestion du réseau Distribus présente plusieurs aspects rédhibitoires :

- LTM devrait **recruter rapidement un directeur**, un responsable d'exploitation, un responsable maintenance et un responsable administratif et financier afin de construire l'ensemble de l'offre et le cadre contractuel avec la régie et plus largement bénéficier des capacités techniques et juridiques. Outre les impacts sur le budget de la collectivité, la réussite de tels recrutements est hypothétique.
- LTM devrait également faire r**eprendre par l'opérateur interne l'ensemble du personnel** (conducteur, mécaniciens et autres) actuellement affecté au service Distribus. Elle aura donc à sa charge l'ensemble du management de cet effectif : recrutement, négociation annuelle, conditions de travail …

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

- Enfin, l'ensemble des achats nécessaires à la gestion du réseau devra faire l'objet d'une procédure de mise en concurrence selon le code de la commande publique.

Pour ces raisons l'hypothèse d'une organisation en régie est écartée.

La présence d'une **SPL** (Baie d'Armor Transport) à proximité du territoire questionne sur l'opportunité, par une prise de capital de Lamballe Terre et Mer au sein de cette dernière, de lui confier la gestion et l'exploitation du réseau Distribus. Cependant plusieurs caractéristiques limitent l'intérêt de cette hypothèse, en tant que mode de gestion unique :

- La SPL Baie d'Armor Transport emploie ses salariés sous la **convention collective du transport urbain**, plus favorable que celle du transport interurbain. Même si cet élément est socialement positif et intéressant, dans un contexte budgétaire à maîtriser, il pourrait entraîner un renchérissement du coût d'exploitation pour LTM.
- La SPL ne dispose **pas d'équipement technique sur le territoire**. Sans aménagement dédié permettant de piloter l'activité localement, les frais associés à un éloignement du dépôt, par exemple, seraient contre-productifs, notamment en raison des kilomètres "Haut le Pied" générés.
- La **SPL** est principalement **spécialisée dans l'exploitation de réseaux urbains**, tandis que le réseau LTM envisagé — à l'exception des navettes citadines — relève plutôt d'une logique interurbaine, impliquant des enjeux de gestion légèrement différents.

Pour ces raisons l'hypothèse d'un mode gestion en SPL (Baie d'Armor Transport) est écartée.

Un mode de gestion mixant Concession de Service Public pour le réseau urbain, le transport scolaire ainsi que la ligne Terre et Mer, et Marché public, ou SPL Baie d'Armor Transport, pour la gestion du TAD (services Chrono's) a également été étudié.

Cependant il est à noter que :

- Après échange avec la SPL Baie d'Armor Transport, cette dernière indique ne pas être en capacité, selon le planning envisagé, de pouvoir assurer la gestion du service de TAD sur le territoire de Lamballe Terre et Mer.
- La mise en place d'un marché dédié pour le TAD impliquerait pour LTM de s'assurer de la gestion des réservations du TAD, ainsi que de la promotion et la communication autour du service, et donc une charge supplémentaire sur les ressources humaines internes à LTM.
- En outre, une telle organisation viendrait complexifier la continuité et la fluidité du service (communication, billettique, intermodalité…) avec deux opérateurs distincts.

La prise en compte de ces éléments ainsi que la volonté de poursuivre l'amélioration du réseau conduisent à proposer au conseil communautaire de retenir la concession en lot unique comme mode de gestion du service public de transport à l'occasion du renouvellement de son contrat.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

La concession (DSP) ne sera pas allotie. En effet, le périmètre défini obéit à une logique d'organisation permettant à la fois des économies d'échelle (mutualisation des moyens), mais aussi la possibilité de confier des missions intégrées au futur concessionnaire en accord avec la volonté de Lamballe Terre et Mer de développer une image fédératrice attractive du réseau de transport.

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

3 | CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES DU FUTUR CONTRAT

3.1 | L'objet et la durée du contrat

Le présent contrat aura pour objet de confier au concessionnaire la gestion et l'exploitation du service public des transports de voyageurs de Lamballe Terre et Mer, Autorité Organisatrice de la Mobilité, sur son ressort territorial.

Le projet de concession relatif à la gestion et l'exploitation du service public des transports de voyageurs de Lamballe Terre et Mer relève de l'article 5 du paragraphe 3 du règlement n°1370/2007.
Les dispositions des articles L3114-8, R3114-1 à R3114-3 du code de la commande publique encadrant la durée des contrats de concession ne trouvent pas à s'appliquer au présent projet de contrat de concession.
Afin d'éviter un chevauchement avec la prochaine période d'élections municipales, Il est proposé que le futur contrat entre en vigueur le 5 juillet 2027 pour une durée de 7 ans avec une échéance au 4 juillet 2034.

3.2 | Les prérogatives de l'AOM :

- Définit la politique générale des transports, les orientations et l'organisation des transports publics de voyageurs ;
- Détermine la consistance et les modalités d'exploitation des services ;
- Met à disposition les biens, marques et logos nécessaires à l'exploitation du service, en fonction du régime des biens défini par le présent contrat ;
- Détermine la politique tarifaire (tarifs, titres, ayants droit, conditions d'utilisation, etc.) ;
- Verse une contribution forfaitaire au Concessionnaire ;
- Contrôle la réalisation du service et de la qualité d'exploitation.

3.3 | Les missions du concessionnaire (périmètre du contrat) :

Il sera demandé au futur concessionnaire d'assurer a minima :

- L'exploitation des services publics de transport ;
- L'entretien et la gestion des biens mis à disposition par l'Autorité Organisatrice ;
- La fourniture et l'entretien des biens nécessaires à l'exploitation autres que ceux mis à disposition par Lamballe Terre et Mer ;
- Le recrutement, la gestion et la formation du personnel nécessaires à l'exécution du service ;
- La gestion commerciale et administrative du réseau ;
- La mise à jour des dispositifs d'information (sur le mobilier urbain, sur les véhicules, sur le site internet, etc.) destinés à l'information des usagers (horaires, itinéraires, tarifs, perturbations sur le réseau, formations et relations avec les dépositaires etc.) ;
- La conception et mise en œuvre de la promotion commerciale du réseau et des actions d'information de la clientèle,

Envoyé en préfecture le 25/02/2026
Reçu en préfecture le 25/02/2026
Publié le
ID : 022-200069391-20260210-2026_017_DELIB-DE

- La gestion des relations avec les usagers,
- Une assistance-conseil permanente à l'AOM permettant d'apporter toutes les améliorations à la qualité du service rendu aux usagers et adapter le service en fonction des besoins.
- La production d'études, d'enquêtes, de tableaux de bord et d'outils de suivi du réseau.

En outre, le Concessionnaire devra promouvoir les formes de mobilités durables mises en œuvre par Lamballe Terre et Mer.

3.4 | Dispositions générales du projet de contrat :

À titre indicatif, le projet de contrat détaillera les éléments suivants :

- Les prérogatives de l'AOM et les missions du concessionnaire (telles que décrites ci-dessus) ;
- L'organisation des échanges d'informations et documents nécessaires au suivi du contrat ;
- Dispositions en matière de qualité de service ;
- L'exigence de continuité du service et le respect de la réglementation ;
- Les modalités de modifications en cours de contrat et leurs conséquences financières ;
- Les moyens nécessaires à l'exploitation et leurs caractéristiques ;
- Le régime des biens ;
- L'obligation d'assurance ;
- Les relations avec les usagers ;
- Le régime du personnel ;
- Les éléments financiers et notamment la rémunération du concessionnaire assurée par :
  - Les recettes de vente de titre de transport et produits annexes ;
  - La contribution financière forfaitaire versée par l'Autorité Organisatrice et dont le montant sera calculé sur la base de la différence entre le montant de charges contractuelles et un objectif contractuel de recettes annuelles ;
  - Intéressement lié au dépassement des recettes et pénalités ;
  - L'actualisation des charges du concessionnaire précisée par le contrat
- Les modalités de règlement de paiement ;
- Le régime fiscal ;
- Sanction et contentieux ;
- La fin du contrat.