

Département des Côtes d'Armor
GUINGAMP-PAIMPOL AGGLOMERATION
SEANCE DU MARDI 08 JUILLET 2025

L'an deux mille vingt-cinq, le mardi 08 juillet à 18 h 00, en application des articles L. 2121-7 et L. 2122-8 par renvoi de l'article L. 5211-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) s'est assemblé, dûment convoqué, salle du Conseil d'agglomération de l'Armor à l'Argoat à Guingamp, le Conseil d'Agglomération de Guingamp-Paimpol Agglomération sous la présidence de M. Vincent LE MEAUX.

Etaient présents les conseillers d'agglomération suivants

AUBRY Gwénaëlle (*suppléante*) ; BEGUIN Jean-Claude ; BILLAUX Béatrice ; BOULANGER Servane ; BURLOT Gilbert ; CADUDAL Véronique ; CALLONNEC Claude ; CHAPPÉ Fanny ; CLEC'H Vincent ; CONNAN Guy ; CONNAN Josette ; CORBEL Samuel (*suppléant*) ; DOYEN Virginie ; DUPONT Frédéric ; ECHEVEST Yannick ; GAREL Pierre-Marie ; GAUTIER Guy ; GIUNTINI Jean-Pierre ; GOUAULT Jacky ; GOUDALLIER Benoît ; GUILLOU Claudine ; GUILLOU Rémy ; INDERBITZIN Laure-Line ; LE BARS Yannick ; LE BIANIC Yvon ; LE CALVEZ Michel ; LE COTTON Anne ; LE CREFF Jacques ; LE FLOC'H Patrick ; LE FOLL Marie-Françoise ; LE GAOUYAT Samuel ; LE GOFF Philippe ; LE JANNE Claudie ; LE LAY Alexandra ; LE MARREC François ; LE MEAUX Vincent ; LE MEUR Daniel (*suppléant*) ; LE MEUR Frédéric ; LE MOIGNE Yvon ; LE SAOUT Aurélie ; MOURET Patricia ; PAGNY Gilles ; PARISCOAT Dominique ; PRIGENT Christian ; PRIGENT Marie-Yannick ; PUIILLANDRE Elisabeth ; RANNOU Hervé ; RASLE-ROCHE Morgan ; RIOU Philippe ; ROLLAND Paul ; SALLIOU Pierre ; SALOMON Claude ; TERTRAIS Isabelle (*suppléante*) ; SAMSON-RAOUL Caroline ; SCOLAN Marie-Thérèse ; TALOC Bruno.

Conseillers d'agglomération - pouvoirs

BOÉTÉ Cécile à LE MEAUX Vincent ; BOUCHER Gaëlle à GOUAULT Jacky ; DUMAIL Michel à RASLE-ROCHE Morgan ; GRAEBER Sophie à PAGNY Gilles ; HERVE Gildas à LE SAOUT Aurélie ; JOBIC Cyril à SCOLAN Marie-Thérèse ; KERAMBRUN-LE TALLEC Agathe à BOULANGER Servane ; LE BLEVENNEC Gilbert à LE JANNE Claudie ; LE GOFF Yannick à MOURET Patricia ; LE HOUÉROU Annie à GOUDALLIER Benoit ; LEYOUR Pascal à LE CREFF Pascal ; LOZAC'H Claude à LE GAOUYAT Samuel ; NAUDIN Christian à PUIILLANDRE Elisabeth ; PONTIS Florence à SALLIOU Pierre ; VIBERT Richard à GIUNTINI Jean-Pierre ; ZIEGLER Evelyne à LE GOFF Philippe.

Conseillers d'agglomération absents et excusés

BOUILLENNEC Rachel ; BREZELLEC Marcel ; CARADEC-BOCHER Stéphanie ; CHARLES Olivier ; CHEVALIER Hervé ; KERHERVÉ Guy ; LARVOR Yannick ; LE FLOC'H Éric ; LE GALL Annie ; LE LAY Tugdual ; LE VAILLANT Gilbert ; LINTANF Joseph ; PIRIOU Claude ; PRIGENT Jean-Yvon ; QUENET Michel ; VAROQUIER Lydie.

Nombre de conseillers en exercice : 88 Titulaires - 43 suppléants

Présents	56
Procurations	16
Votants	72
Absents	16

Date d'envoi de la convocation : Vendredi 20 juin 2025
Secrétaire de séance RANNOU Hervé

Vincent LE MEAUX, Président, ouvre la séance et procède à l'appel nominatif des conseillers d'agglomération. Le quorum étant atteint, l'assemblée peut délibérer. Il donne lecture de l'ordre du jour :

- Désignation du secrétaire de séance
- Choix du délégataire - Gestion et exploitation des services de mobilité et de transports de voyageurs sur le ressort territorial de Guingamp-Paimpol Agglomération
- Approbation du contrat de Délégation de Service Public pour la période du 01/01/2026 au 31/12/2031
- Autorisation de Monsieur le Président à signer le contrat de Délégation de Service Public pour la période du 01/01/2026 au 31/12/2031

DEL2025-07-185

DÉSIGNATION DU SECRETAIRE DE SEANCE

Le Président informe les membres du Conseil d'agglomération qu'il convient de désigner un.e secrétaire de séance pour établir le procès-verbal de séance (Article L.2121.15 du Code général des collectivités territoriales). Il invite le Conseil d'agglomération, à désigner un.e secrétaire de séance.

Après en avoir délibéré, à l'unanimité Hervé RANNOU est désigné pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

Vincent LE MEAUX : Je vous propose le déroulé suivant : dans ce cadre-là, je vais m'exprimer à titre de propos introductif. Ensuite, nous allons évoquer l'environnement de la mobilité en évolution. Nous aurons le bilan de la délégation de service public précédente ensuite. Nous affirmerons une volonté d'évolution des services dans la nouvelle délégation de service public pour 2026-2031. En cinquième point, nous rappellerons le processus de désignation du délégataire. J'annoncerai le choix du délégataire. Nous décrirons alors l'offre et nous procéderons ainsi à la clôture de nos travaux par un débat et des propos conclusifs.

Il s'agit pour notre part, ce soir, d'assumer une compétence qui est très forte et très lourde pour notre Conseil d'agglomération. Il s'agit effectivement d'assurer la compétence Mobilité sur le territoire de Guingamp-Paimpol Agglomération. Nous sommes autorité organisatrice des mobilités, et on constate, depuis maintenant 2017 (depuis la création de l'Agglomération et plus sûrement avec la première délégation de service public en 2019), que la place de la mobilité est essentielle dans l'accomplissement et le développement des services sur notre territoire, bien sûr pour assurer la mobilité de nos concitoyens vers les services privés, mais aussi vers les services publics. Donc c'est une question essentielle désormais de servir convenablement (dirons-nous) l'utilisateur des services de mobilité, avec des dispositifs communautaires qui sont les plus adaptés possible face à des enjeux financiers extrêmement prégnants aujourd'hui dans notre pays, qui aujourd'hui fait face à des enjeux d'endettement et de désendettement.

Il s'agit aussi pour nous d'affirmer dans notre politique d'Agglomération la marque de la mobilité communautaire. Il n'y a maintenant plus une seule agglomération de France qui ne parle pas de mobilité. Donc il s'agit pour nous, au travers de cette nouvelle délégation de service public, d'assurer cette marque de Guingamp-Paimpol Mobilité. Et, dans un contexte qui n'est pas aujourd'hui des plus simples pour le gestionnaire d'une telle compétence, puisque la loi de 2015, la loi MAPTAM et la loi NOTRe ont fait un jeu de transferts de compétences qui ont complexifié une donne qui était simple auparavant, avec les autorités organisatrices qui étaient le Conseil général qui est devenu Conseil départemental, avec une première série de transferts vers la Région, et la Région a procédé à une deuxième série de transferts vers les intercommunalités pour les services qui ne sortaient pas du périmètre communautaire. Donc nous sommes aujourd'hui véritablement dans une logique partenariale, et ce partenariat s'opère quasi exclusivement avec la Région Bretagne et avec les

communautés de communes ou communautés d'agglomération qui nous entourent. Il n'est pas de jour ou du moins de mois sans que nous n'ayons une rencontre avec ces partenaires qui nous interrogent sur le fonctionnement des transports, notamment sur la question du transport scolaire. Si je dis « partenariats », il s'agit aussi d'assurer de plus en plus une gouvernance partagée. Ce n'est pas l'Agglomération seule qui peut assumer l'organisation d'un tel service, même si le coût du transport repose principalement sur les finances de l'Agglomération, et a fortiori sur les usagers. Donc il nous faut assurer avec l'ensemble des partenaires les meilleurs services développés au bon moment.

À l'inverse, on ne peut pas faire tout du jour au lendemain par un claquement de doigts. Il nous faut progressivement augmenter les services de notre Agglomération envers notre territoire, et nous comptons, dans les semaines, voire les mois à venir, sur la démarche initiée par la Région Bretagne, et notamment l'importance de cette mobilité partagée en termes de compétences, sur la base des bassins de mobilité qui sont un peu plus larges que les bassins des intercommunalités, donc à travailler de plus en plus en lien étroit avec les intercommunalités environnantes.

Il s'agit d'une question essentielle à la population, même si elle est complexe dans son approche organisationnelle, mais c'est une question essentielle pour nous. On le fait ainsi dans l'intitulé de nos fonctions, avec Élisabeth PUILLANDRE, Vice-présidente aux transports en général, et Guy CONNAN sur les mobilités du quotidien, et c'est bien là où je voulais en venir, que l'importance de la mobilité du quotidien est déterminante aujourd'hui pour satisfaire nos usagers, qui parfois aussi poussent un peu le bouchon, pour aller très loin dans les ramassages scolaires, puisqu'on ferait quasiment du porte-à-porte parfois. Il faut aussi raison garder sur le service à rendre à nos concitoyens, mais en dialogue, en discussion et en relation, on organise aujourd'hui des services adaptés à nos concitoyens, mais aussi adaptés à nos finances publiques. C'est là aujourd'hui que nous sommes dans un enjeu plus global que le transport par car. Nous sommes aussi sur des enjeux du ferroviaire. Nous sommes également sur les enjeux des mobilités douces. Là encore, je le dirais, il n'y a pas une semaine où nous ne sommes pas interrogés sur la création de mobilités douces dans certaines communes du territoire, sur certains secteurs du territoire. Parfois, nous sommes interrogés aussi sur un meilleur cadencement du TER avec les lignes TGV, et avec la plate-forme d'échanges multimodale de Guingamp sur les autres alternatives. Nous sommes aussi interrogés bien entendu sur les gares routières sur notre territoire et, il y a deux conseils d'agglomération, nous avons pris une décision de principe pour nous engager fortement dans la création de gares routières sur notre territoire, pour ainsi assurer pour nos concitoyens et pour nos administrés un enjeu ou un double enjeu, celui du domicile-travail, du travail-domicile, et également faire en sorte que les jeunes du territoire puissent bénéficier d'un service domicile-scolaire-études le plus performant, le plus sécurisé possible, tout en assurant la responsabilité de chacun et de chacune, de la Région Bretagne, de l'intercommunalité et des mairies, dans l'organisation des transports dans leur territoire.

Ce soir, nous allons procéder à une évolution de services sur le territoire communautaire, et je vais laisser la parole maintenant à Élisabeth PUILLANDRE, pour nous qualifier plus précisément l'environnement aujourd'hui de la mobilité, qui évolue beaucoup. D'une certaine manière, c'est le point de départ de notre réflexion méthodique : c'est que chacune et chacun d'entre vous ayez la mesure de l'environnement de la mobilité sur Guingamp-Paimpol Agglomération.

Élisabeth PUILLANDRE : Bonsoir à tous. Merci de votre présence assidue.

La mobilité sur le territoire, c'est vrai que c'est, pour chacun de nos concitoyens, très souvent un souci primordial, puisque, pour l'accès à l'emploi, pour les déplacements au quotidien, pour l'école, cette question se pose régulièrement et nous sommes attentifs à développer des services. Comme vous le savez, aujourd'hui, nous sommes autorité organisatrice des mobilités. Depuis 2020, la Région (par le biais du Département) nous a retransféré la gestion des transports scolaires, et évidemment, sur notre territoire, ça se décline en transports urbains sur la ville de Guingamp et la ville de Paimpol, sur des transports à la demande sur l'ensemble de notre territoire pour les autres sites, et nous avons également développé des services vélo qui ont trouvé leur public.

La DSP (Délégation de Service Public) en cours va s'achever au 31 décembre 2025. Ça veut dire que le relais va se prendre par un nouveau délégataire. Au cœur de nos préoccupations ont été les objectifs de service. Le premier a été de continuer à offrir un service aux habitants de toutes les communes de notre Agglomération ; de favoriser les déplacements domicile-travail, domicile-études, et tous les déplacements du quotidien pour nos personnes plus empêchées ; l'amélioration des services de transport collectif avec une augmentation de la fréquence et une plus grande amplitude quotidienne - c'est un sujet - ; faciliter l'usage du transport à la demande avec une réservation plus souple ; et optimiser le circuit de transport scolaire. En termes de fréquentation, on souhaite évidemment que nos services soient le plus utilisés possible pour tous les usages.

Les mobilités sur le territoire et les évolutions récentes ont été notamment, en 2020, la mise en place du service de location de vélo à assistance électrique. En 2021, l'expérimentation de l'autopartage sur cinq communes, mais ça n'a pas trouvé son public. L'évolution du transport à la demande s'est faite à partir de 2021. L'intégration des marchés de transport scolaire dans la Délégation de Service Public s'est réalisée en 2022. En 2023, le réseau a changé de nom pour devenir (comme le disait le Président), Guingamp-Paimpol Mobilité, pour mettre en évidence le rôle de l'Agglomération dans ce service fort. Harmonisation des horaires des bus avec le TER de Guingamp, donc l'harmonisation train-bus. L'expérimentation et pérennisation de la ligne 4 à Paimpol a été une avancée supplémentaire. Et puis, en 2024, nous avons expérimenté pendant six mois une ligne pour circuler dans Guingamp et amener les gens dans les entreprises, mais, dans l'immédiat, ça n'a pas été concluant. Et d'autres solutions, avec la billettique, l'adoption du schéma directeur cyclable et la mise en place de consignes vélos, ont été des choses qu'on a développées dans ces dernières années.

Je vais passer la parole à Guy CONNAN pour nous parler du bilan de cette DSP actuelle.

Guy CONNAN : Merci. Je vais vous faire un petit peu le bilan de la DSP actuelle. 23 circuits scolaires à destination des établissements scolaires secondaires, auxquels il faudra en rajouter un, puisque, pour l'année prochaine, on va rajouter une ligne complémentaire qui était au préalable gérée par la Région, et qui va nous revenir, parce que c'est une ligne qui est entièrement sur le territoire de l'Agglomération. 17 circuits scolaires à destination des établissements scolaires primaires et maternels, donc 35 établissements qui ont été desservis. À noter qu'à la rentrée de septembre 2025, l'Agglomération transfère deux circuits à la commune de Guingamp et un circuit à la commune de Paimpol, suite à des réorganisations pour ces deux villes, concernant leurs écoles primaires. Il y aura donc 14 circuits à destination des primaires à compter de la rentrée de septembre 2025. 49 communes sur les 57 sont desservies par ces circuits. En moyenne, une vingtaine d'élèves ULIS-SEGPA sont transportés avec des moyens adaptés, c'est-à-dire qu'on s'adapte, peut-être pas de façon individuelle, mais on essaie, depuis le désengagement du Département, de mutualiser pour amoindrir un petit peu le coût de la prise en charge de ces élèves, puisque ça ne correspond pas forcément toujours à la carte scolaire. Du coup, il est essentiel qu'on puisse maintenir ce service. Environ 2 500 élèves transportés, répartis de la façon suivante : 1 500 collégiens sur le circuit Guingamp-Paimpol Mobilité, 500 primaires sur nos circuits, 1 000 collégiens puisqu'on fait l'affrètement, puisqu'il y a des réseaux Région qui ont une particularité (je le rappelle pour la énième fois), quand c'est exclusivement sur notre territoire, on a récupéré l'ensemble de la gestion ; dès lors qu'il y a un point d'arrêt en dehors de l'Agglomération, c'est la Région qui maintient sa compétence. C'est pour ça qu'on a les deux réseaux.

Concernant les réseaux de bus actuels sur l'aire urbaine de Guingamp, trois lignes historiques depuis 2011, puisque Guingamp communauté avait mis en place ce service. Fréquence -j'insiste- toutes les 1 h 30 de 7 h à 18 h. Si vous regardez un petit peu, c'est un circuit historique, dont l'objectif était de desservir le centre-ville de Guingamp et tous les bourgs et les communes environnantes de Guingamp, donc Grâce, Guingamp, Pabu, Plouisy, Ploumagoar, Saint-Agathon. Il y avait donc une desserte très fine. L'objectif était de transporter un maximum de personnes. La particularité - je pense que ça fera peut-être partie tout à l'heure du débat - était de se dire que peut-être davantage, il y a un peu plus d'une quinzaine d'années, les réseaux urbains, tels qu'ils avaient été proposés sur notre territoire, notamment sur Guingamp, correspondaient plus à des situations de personnes sans véhicule ou souvent sans permis. On verra que, maintenant, une des évolutions qu'on a est de bien aller au-delà

de ces publics, et de transporter un maximum de personnes, entre autres. On a fait, en 2023, une mise à jour des horaires pour faciliter les correspondances avec les TER sur Guingamp.

On constate qu'on a une augmentation (c'est ça, l'essentiel) sur les trois lignes depuis le début du contrat. 2020 était une année un petit peu particulière avec le COVID. Vous avez le bilan des lignes 1, 2, 3, et de la ligne 4 qui est sur le secteur de Paimpol. On a eu une montée en charge ; on est sur un plateau haut, c'est-à-dire qu'il évolue moins vite. L'objectif après - c'est pour ça que les DSP sont relativement courtes -, c'est d'optimiser, c'est de proposer des services pour qu'un maximum d'usagers les utilise. À noter quand même, depuis l'ouverture, comme ça a été dit par Élisabeth PUILANDRE, que la ligne Paimpol a vu une montée en flèche assez intéressante, assez rapidement. Elle a vraiment trouvé son public.

Les mobilités sur le territoire et les évolutions récentes. Sur Paimpol-Ploubazlanec, on a optimisé, en reprenant la ligne 24, qui était gérée par la Région Bretagne, comme elle était uniquement sur notre territoire. C'est une ligne qui est très fréquentée, à l'année (ne l'oublions pas), même si elle dessert quand même l'Arcouest par rapport à Bréhat, donc qui a, en saison estivale, une fréquentation qui est bien supérieure. Et comme on l'a fait sur Guingamp, sur la ligne 4, qui va de Plounez à Sainte-Barbe, puisque, là aussi, c'est un peu l'intérêt de notre réseau, c'est qu'on peut s'adapter un peu à la demande en discutant avec les élus. Ça a été le cas, puisque je crois que Sainte-Barbe, c'était une demande des élus de Paimpol. C'est un premier point. Donc, sur les données de fréquentation, on a une dynamique positive, bien sûr qu'on ne demande qu'à poursuivre et augmenter.

Transport à la demande. Pour peut-être reprendre un petit peu l'historique, Guingamp-Paimpol Agglomération est un regroupement d'EPCI et, dans la plupart de ces EPCI, des réseaux étaient proposés. C'était plutôt, à l'époque, des taxis. On a voulu maintenir le service en travaillant par secteurs. Donc le transport à la demande est réparti sur cinq zones : Paimpol, Pontrieux, Belle-Isle-en-Terre, Bourbriac et Callac. Il est inexistant sur le secteur de Guingamp, puisqu'il y avait un dispositif de réseau urbain qui était proposé. L'objectif, c'est une réservation la veille avant 17 h, cinq demi-journées par semaine. Là, il y a eu une évolution : c'est qu'au tout départ de la DSP, cette ligne ne servait que les centralités de ce secteur. On s'est rendu compte assez vite, en fonction des demandes de la plate-forme de réservation, qu'il y avait des demandes et sur Guingamp et sur Paimpol. Donc il y a eu une modification assez intéressante, pour proposer un maximum de services.

Le montant est de 1 € par trajet. Il n'a jamais évolué.

Le transport à la demande, c'est une prise en charge à domicile, et un dépôt à un arrêt dans une centralité. Centralité, ça peut être à plusieurs points d'arrêt. Ça peut être les établissements de soins, ça peut être les commerces, ça peut être les administrations... Ce sont des circuits qui fonctionnent du lundi au samedi. Voilà un petit peu leur particularité.

Si on fait le bilan rapidement de ces zones-là, il y a un secteur, je pense, qu'on demandera à retravailler. Le secteur le plus faible, c'est le secteur de Pontrieux, où le transport à la demande est très peu utilisé, les demandes sont quasi inexistantes. Par contre, sur les secteurs qui avaient un très bon réseau bien développé, le secteur de Paimpol fonctionne très bien ; Bégard s'est développé, ainsi que Bourbriac et Callac aussi. Donc il y avait un dispositif assez intéressant, qui fonctionne également très bien.

Les TPMR fonctionnaient sur l'aire urbaine de Guingamp, de façon spécifique. Là aussi l'objectif est de transporter le mieux possible les personnes nécessitant ce type de transport. Actuellement, cela ne concernait dans cette DSP que l'aire urbaine de Guingamp. C'est un service de porte-à-porte, qui fonctionne du lundi au samedi, sur six communes.

Les fréquentations 2021-2022 montrent une augmentation régulière. Le TPMR est sur un plateau haut, mais plus lent. Par contre, sur le TAD, il y a des secteurs où ça a très, très bien fonctionné, et où on a davantage de demandes. Ça rejoint ce que je vous disais, notamment, quand on rejoint les centralités de Guingamp et Paimpol, qui sont venues se rajouter depuis un peu plus de deux ans.

Les mobilités, de façon élargie, on a parlé des transports à la demande ; on a parlé du transport scolaire bus ; c'est également les locations de vélo. Il faut savoir qu'en 2019, c'est ce qui avait été proposé. Je me souviens, à l'époque, j'étais avec Jacky GOUAULT, je le regarde : quand on avait parlé de location de vélos, on avait eu quelques remarques, en se disant « pourquoi faire des locations longue durée ? ». Je crois que l'objectif, c'est de faire confiance à nos AMO, qui nous conseillent. On s'est rendu compte que, sur le vélo longue durée, minimum un mois, maximum un an, sur la période COVID, on s'attendait forcément à ce qu'il y ait un peu plus de monde, mais ce qui est intéressant, c'est qu'on a acheté de nouveaux vélos, et c'est important. L'objectif, c'est que les gens essaient le vélo sur maximum un an. Ça peut être du domicile-travail aussi, c'est vrai qu'on a des demandes, ça fonctionne plutôt bien. On a été obligés d'acheter davantage de vélos, ce qui montre bien l'intérêt de l'avoir proposé dans cette DSP. La particularité, c'est qu'on a 190 vélos. Il faut juste savoir que les premiers vélos ont fait leurs premiers tours et ils sont mis à la vente maintenant sur le site d'enchères des collectivités, et ils sont renouvelés. 10 roues électriques ont été installées sur un vélo musculaire (vélo classique). Trois vélos-cargos ont été achetés. Là aussi, c'est vrai que le vélo, c'est bien, mais, dès lors qu'on doit, par exemple y mettre des affaires ou transporter de jeunes enfants, je pense qu'il faut essayer... Toujours pareil, on fait un essai avant d'établir un acte d'achat. 30 € par mois auxquels il faut rajouter l'assurance. C'est aussi des stationnements sécurisés : 18 box deux places verrouillés avec des cadenas. Il y a un box 19 places en gare de Paimpol accessible gratuitement avec la carte KorriGo après inscription. Le box de la gare de Guingamp, puisque ça avait été mis en place, pour qu'il n'y ait pas de doublon, est géré par la SNCF. Voilà un petit peu ce qui est proposé dans le déploiement des vélos.

Particularité de la location des vélos : c'est très saisonnier. Globalement, dès que le printemps arrive, vous avez l'envie de faire du vélo ; les journées rallongent, il fait plutôt beau. Et on se retrouve en baisse en octobre, novembre. C'est un classique : si vous regardez les courbes d'une année sur l'autre, elles se recourent. Là aussi, il y a probablement des choses à travailler. Ça a déjà été fait, de proposer des solutions peut-être plus intéressantes, pour que les personnes aussi puissent louer les vélos sur les périodes plus compliquées : vous le voyez, novembre, décembre, janvier, puisque, dès février, ça repart.

Par rapport aux durées, on ne voulait pas se mettre en concurrence non plus avec des entreprises qui fassent de la location. Donc on est restés dans une location d'un mois minimum, un an maximum. Ce qui veut dire que le délégataire doit gérer aussi une liste d'attente, puisque sur les périodes demandées, il faut le gérer. Le taux de location est d'environ 60 % à l'année. Vous le remarquez, pratiquement, sur la période avril, mai, juin jusqu'en septembre, on est sur une base de 170 vélos, puisqu'il faut toujours avoir un temps de maintenance. La durée moyenne d'un contrat est de quatre mois et 18 jours. Ça, c'est un peu le bilan.

Ensuite, sur l'autopartage, nos cinq véhicules n'ont pas trouvé leur public. C'était compliqué, c'est peut-être cher... Mais l'objectif d'une DSP (c'est intéressant aussi par rapport à un marché), c'est qu'on essaie. Si ça ne fonctionne pas, on trouve toujours une solution. Ce sont des véhicules appartenant à l'Agglomération : juste préciser que tout le matériel appartient à l'Agglomération, que ce soient les véhicules de transport urbains, les vélos, les minibus pour le transport à la demande également. Donc on a une part de fonctionnement et on doit assumer la part d'investissement par rapport au délégataire. Charge à lui, après, d'entretenir les véhicules.

Sur la tarification, on n'a pas bougé durant la DSP. On était à 1 € le ticket unitaire ; 20 € l'abonnement ; 120 € l'abonnement scolaire annuel, puisque, là, on suit un peu ce que fait la Région ; 30 € la location mensuelle de VAE. Juste vous dire (c'est un peu un constat) que, notamment pour les tickets, c'est beaucoup de tickets unitaires à 1 €. C'est-à-dire que, souvent, c'est vu avec le personnel roulant. C'est une habitude. Après, c'est vrai que les abonnements sont plus intéressants. Ça va peut-être venir avec des abonnements et avec les paiements en dehors de la monnaie classique.

La billettique a été mise en place en septembre 2020 sur le réseau de bus scolaires. Il s'agit à la fois d'un système d'aide à l'exploitation et information voyageurs, et valideur de carte KorriGo. Juste une

remarque, je pense que, sur cette DSP, s'il y avait eu un peu plus d'efficacité sur le système d'aide à l'exploitation, on aurait eu une meilleure gestion, puisque c'est la collectivité qui a investi dans les boîtiers dans les véhicules. Je le dis. Ce n'est pas un regret, c'est plus que ça. Je pense qu'il y a eu des réunions... parce que le SAE a un gros intérêt (j'y reviens), notamment sur le transport scolaire. Ça permet de valider les points d'arrêt : déjà dès mi-septembre, puisque vous avez un réseau de points, on pourrait très vite savoir à quel moment il y a un point d'arrêt qui n'est pas utilisé, parce qu'il n'y a pas d'enfant. Ça permettrait d'être plus réactif. C'est un peu - je le dis au Président - un regret : ce n'est pas faute d'avoir essayé. Je pense que, là-dessus, il va vraiment falloir... C'est un vrai outil de gestion. Il faut savoir que c'est l'Agglomération qui avait investi dans ce dispositif. Donc valideur de carte KorriGo, c'est important, parce que là aussi, on a un vrai service apporté aux familles, parce que c'est vrai que les familles ont droit de se poser la question « est-ce que mon enfant, mon collégien a bien pris à telle heure, à tel endroit, le véhicule ? ». C'est le dispositif qui a été mis en place, mais c'est surtout un dispositif qui permet d'optimiser le réseau. J'insiste là-dessus, Monsieur le Président, c'est quelque chose qu'on aurait pu mieux faire. Ces outils facilitent l'exploitation. Donc, dans la prochaine DSP, je suis persuadé qu'il n'y aura aucun souci avec ce dispositif SAE, parce que c'est une évolution au niveau de tous les transporteurs. Et ce qui est intéressant, c'est que le choix de notre dispositif de SAE correspond à celui dans lequel va investir (je crois) la Région. Raison de plus, puisque vous savez que, quelquefois, les mêmes véhicules peuvent très bien travailler... La particularité du découpage du réseau de transport scolaire fait que, pour optimiser, on peut très bien faire du BreizhGo Collèges, et après enchaîner par du primaire, etc. Donc c'est important (je me mettrais bien à la place du personnel roulant) que les dispositifs soient efficaces et fonctionnels, en fonction du type de prestation qu'ils doivent assumer.

L'agence commerciale est, je pense, une vraie avancée, puisque l'agence commerciale avait pignon sur rue. Je crois qu'on avait une belle agence commerciale. Agence mobile. On a un territoire, puisque l'agence commerciale était sur Guingamp, donc l'agence mobile aussi a été une vraie plus-value, puisqu'il nous restait un véhicule, on avait optimisé, un véhicule qui était un peu le véhicule d'appoint pour le TAD, qui permettait surtout d'aller là où il y a du flux, là où il y a du monde, que ce soit sur les marchés, dans les mairies... Donc c'est vrai que là, c'était intéressant, c'était vraiment d'aller au contact des 57 communes. Ça a été une vraie avancée, puisque vous savez bien que la mobilité, le transport, c'est une affaire beaucoup de communication, pour que les gens s'y retrouvent.

Voilà ce que j'avais à dire, Monsieur le Président, sur le bilan.

Vincent LE MEAUX : Merci, ensuite, Élisabeth PUILANDRE, désormais, il s'agit de faire comprendre que l'Agglomération a piloté les réflexions en amont de la nouvelle délégation. Je te passe la parole pour préciser nos volontés dans cette nouvelle délégation de service public.

Élisabeth PUILANDRE : Cette nouvelle Délégation de Service Public, on l'a d'abord votée lors du Conseil du 25 juin 2024, pour mémoire, et nous avons tous décidé de bien mettre l'accent, évidemment, comme c'est déjà le cas, sur le transport urbain, le transport à la demande, le transport scolaire et la location de vélos. Tous ces services ont fait leurs preuves et on a souhaité les poursuivre. Fin 2023, l'Agglomération a engagé les études. En 2024, nous avons analysé les données du réseau de bus urbains, avec un bureau d'études qui nous a accompagnés. Ce travail, et on l'a fait avec l'ensemble des communes et par secteur. C'est un gros travail qui a été réalisé. Ce bureau d'études nous a largement accompagnés, avec évidemment des études de fond. Par contre, nous avons tous ensemble mené l'analyse avec les élus, bien sûr, mais aussi avec les usagers concernés. On a essayé de faire un gros travail qui nous a permis d'aller au fond des besoins, de manière à y répondre le mieux possible en fonction des moyens qui sont à notre disposition. Il faut se rappeler qu'au 1^{er} janvier 2026, donc dans presque six mois aujourd'hui, nous changerons, nous partirons sur cette nouvelle DSP.

Il faut mettre l'accent sur le fait qu'on a une articulation importante à construire avec les services de la Région, puisqu'on ne les connaît pas toujours, mais c'est important de savoir que les BreizhGo sont

Procès-verbal

des services qui maillent notre territoire. On peut citer par exemple le fait Guingamp-Lanvollon ou un certain nombre de réseaux : Lannion, etc. On ne les utilise parfois peut-être pas assez, on les méconnaît parfois, et nous, élus, c'est important que nous en fassions la promotion. Également important, la ligne ferroviaire qui traverse notre Agglomération et articuler notre DSP avec l'ensemble de ces services est essentiel, puisque, quand on parle de Carhaix et qu'on va jusqu'à Paimpol, ensuite, on peut diffuser les différents systèmes que nous mettons en place sur le territoire spécifique de Guingamp-Paimpol Agglomération.

On a mis l'accent sur des évolutions que nous souhaitons importantes dans le cadre de la rédaction du cahier des charges, puisqu'on souhaite que le transport à la demande puisse être utilisé sur l'ensemble des 57 communes, alors qu'actuellement, Paimpol et Guingamp n'en bénéficient pas. L'évolution sur le transport scolaire est axée sur l'optimisation des services et rendre le service le plus adapté à toutes les familles qui en ont besoin, mais tout en respectant le fait que les enfants doivent avoir des circuits qui doivent au maximum durer une heure - ce qui est essentiel : il nous semble que la qualité de vie de nos élèves et étudiants est essentielle. Les services vélos évoluent progressivement, puisqu'on a envisagé, avec une étude avec des étudiants de l'UCO, notamment, de pouvoir leur mettre à disposition des vélos musculaires. On verra comment ce travail-là peut se mettre en place en complément de ce qui est existant.

Je vais passer la parole à Samuel LE GAOUYAT, qui va nous présenter la démarche qui a été mise en place sur la consultation.

Vincent LE MEAUX : Merci. Effectivement, le travail des collègues Vice-présidents et Conseillers délégués étant fait, je tiens à remercier Élisabeth PUILLANDRE et Guy CONNAN au nom du Bureau exécutif pour la conduite des discussions sur l'évolution du dispositif dans un cadre de politique thématique. Et effectivement, la commission de Délégation de Service Public a pris le relais pour discuter avec les entreprises qui offraient un service de mobilité de l'Agglomération. C'est bien la distinction qui s'impose par la loi et qui fait qu'à un moment donné, on glisse vers une commission spécifique spéciale. Donc Samuel LE GAOUYAT, Président de la commission d'appel d'offres, mais aussi Président de la Commission Délégation de Service Public, a pris le relais des collègues Vice-présidents pour mener ces discussions. Il va nous présenter maintenant le processus décisionnaire qui va m'amener, dans quelques instants, à vous faire une proposition d'entreprise retenue.

Samuel LE GAOUYAT : Merci, Président. Bonsoir à toutes et à tous. Je vais vous présenter l'ensemble du processus de consultation. Au préalable, je tiens également à remercier le travail collectif réalisé en amont de cette procédure, comme vient de le préciser le Président, pour la définition des nouveaux services et le cahier des charges - travail réalisé et piloté par Élisabeth PUILLANDRE et par Guy CONNAN. Merci à tous ceux qui ont contribué à la rédaction et à la définition de ces nouveaux services. Remercier également l'ensemble des services et membres de la Commission de Délégation de Service Public pour leur implication tout au long de la procédure, puisque la procédure a démarré en septembre 2024, et j'aurai l'occasion d'y revenir, pour leur implication, et aussi le respect total des règles de la commande publique telles que la loi les définit.

Pour vous repositionner un petit peu tout le processus qui a démarré par le lancement de la consultation le 13 septembre 2024, un lancement de cette procédure avec une consultation de la DSP a été réalisé en étant accompagnés (donc l'Agglomération a été accompagnée) par l'AMO Amplitude TC. Dans cette procédure, le 6 décembre 2024, il y a eu une réception de trois offres avec une ouverture des plis en ma présence au siège de l'Agglomération, donc trois offres qui étaient proposées par les entreprises Jézéquel, KEOLIS et Transdev. À l'issue de cette ouverture de plis, l'AMO a joué l'ensemble de son rôle, et puis il y a eu la programmation d'une première Commission de Délégation de Service Public qui s'est réunie le 17 décembre dernier (2024), puis une deuxième Commission de Délégation de Service Public le 21 janvier 2025. Nous sommes rentrés ensuite dans le déroulé assez classique de la consultation d'une Délégation de Service Public, puisqu'ensuite, on rentrait en phase de négociation. Il y a eu quatre phases de négociation. Une première phase de négociation qui s'est

traduite par une réunion en présentiel le 11 février 2025. Une deuxième phase de négociation qui s'est traduite par une réunion en présentiel également le 28 mars 2025. Et ensuite, une troisième phase, où l'offre a été remise pour le 14 mai 2025. Une dernière phase qui a abouti à la présentation d'une ultime meilleure offre la plus aboutie a été transmise par l'ensemble des candidats, le 10 juin 2025. Donc l'ensemble de la procédure s'est déroulé du 13 septembre 2024 au 10 juin 2025.

Dans le cadre de cette consultation, quatre critères ont permis de classer les offres reçues, chaque critère ayant des sous-critères permettant d'attribuer à un niveau de jugement, pour chacun de ces sous-critères du « très satisfaisant » au « satisfaisant », en passant par le « peu satisfaisant », et enfin le « non satisfaisant », si un des sous-critères était jugé de cet ordre. Le premier critère était la valeur financière. Le deuxième critère, la qualité de service proposée. Le troisième critère, l'exploitation et la continuité de service. Et enfin, un quatrième critère en lien avec la politique environnementale. Dans chacun de ces critères, il y avait un ensemble de sous-critères qui permettaient aussi d'avoir un jugement le plus juste possible. Dans le processus de négociation dans les quatre étapes que j'ai explicitées à l'instant, bien sûr, il y a eu bien évidemment un déroulé des négociations où, finalement, la garantie de l'équité, c'est-à-dire à la fois le temps de présentation, le temps d'échange, etc., était équivalent pour l'ensemble des candidats. L'ensemble des éléments ont été communiqués en amont, avec des perspectives de calendrier, pour l'annoncer aussi selon la règle du Code des marchés, pour avoir la meilleure visibilité et laisser suffisamment de temps. J'ai particulièrement été attentif aussi à permettre à l'ensemble des candidats d'avoir suffisamment de temps pour pouvoir présenter une deuxième offre, puis une troisième offre, et ensuite, l'offre ultime la plus aboutie, avec un temps suffisant. Il y a eu une période qui peut être toujours un peu complexe, avec des périodes de congés potentiels, etc., mais là, il fallait être aussi garants pour laisser le temps à chacun et à chacune de pouvoir répondre avec la meilleure qualité de réponse, pour l'ensemble des candidats.

Ensuite, le processus de consultation : dans les diapositives suivantes, vous avez la vision globale sur l'ensemble des sous-critères, je vais y revenir, avec les couleurs du « très satisfaisant » au « peu satisfaisant » dans l'ensemble des quatre critères. Et au total, vous avez un ensemble de sous-critères qui permettent de pouvoir aussi distinguer et d'avoir la meilleure tendance dans chaque critère ou dans chaque sous-critère. Le premier sous-critère par rapport à la valeur financière, c'était le moindre recours aux fonds publics tenant compte du montant de la CFF et du niveau surtout de taux de couverture et du plan pluriannuel d'investissement à la charge du délégant. On pourra y revenir, si vous le souhaitez. Ensuite, vous avez un sous-critère par rapport à cette valeur financière, qui juge de la cohérence des coûts proposés sur l'ensemble des éléments. Dans le deuxième critère, c'est-à-dire la qualité de service rendu aux usagers, vous avez la gestion et l'exploitation de l'offre commerciale de services et des services de mobilité du réseau ; vous avez la qualité de service globale, le baromètre qualité, l'indicateur proposé des montants bonus-malus proposés. C'est un peu technique, mais ça permet d'avoir un jugement qui garantit la qualité de service rendu aux usagers. Vous avez la sécurité des biens et des personnes, et des actions de lutte contre la fraude (« ceux qui ne payent pas », entre guillemets, notamment). Et puis, l'ensemble de la politique commerciale. Ça, c'est pour le critère 2. Et ensuite, vous avez le critère 3, c'est-à-dire la performance de l'exploitation et la continuité de service, avec trois sous-critères. Le premier, l'organisation proposée, l'engagement de reprise du personnel et relations avec l'autorité délégante. Vous avez l'organisation et process pour garantir des conditions de maintenance optimale des véhicules mis à disposition par l'autorité délégante (c'est-à-dire l'Agglomération). Moyens humains, enfin, et procédure pour garantir la continuité de service public. Ça, ça concerne le troisième critère. Et enfin, vous avez la politique environnementale, donc le critère 4, notamment, avec le sous-critère qui est plus explicite : la démarche d'engagement volontaire de réduction de gaz à effet de serre et polluants qui seront mis en œuvre pour l'exécution du contrat, sachant que les réponses demandées par les candidats devaient s'inscrire totalement dans ce qui était écrit au cahier des charges. Donc il fallait que l'ensemble des candidats puisse répondre intégralement, mais par rapport au cahier des charges, et tel que ça avait été écrit au préalable. C'est un point très important. Au total, quand vous regardez les deux tableaux que vous avez eus en visibilité, vous avez

une tendance entre l'offre de base, et puis les options (là, c'était sur l'offre de base, mais les options, les tendances étaient plutôt équitables), où vous voyez apparaître pour le candidat KEOLIS deux « très satisfaisant », sept « satisfaisant », un « peu satisfaisant » ; pour le candidat Transdev, un « très satisfaisant », huit « satisfaisant » et un « peu satisfaisant ». Et pour le candidat Jézéquel, trois « très satisfaisant », sept « satisfaisant », et pas de « peu satisfaisant ». Sur les options, c'est à peu près équitable. De manière globale, vous aviez neuf « satisfaisant » pour le candidat KEOLIS ; pour Transdev, vous aviez huit « satisfaisant » et un « peu satisfaisant » ; et pour l'entreprise Jézéquel, vous aviez un « très satisfaisant », six « satisfaisant » et deux « peu satisfaisant ».

Ça donne des tendances globales qui ont abouti ensuite à une proposition du choix du délégataire. Donc je repasse la parole au Président pour cette réponse.

Vincent LE MEAUX : Merci. Dans le cadre de cette discussion menée au sein de cette DSP, voici le choix du Président que je vous propose et que vous avez reçu. Dans le cadre de la consultation de délégation de service public Mobilité, la commission a proposé d'attribuer le contrat de Délégation de Service Public d'une durée de six ans au candidat Autocars Jézéquel, au regard de son avantage économique global, et donc, je suis l'avis de la Commission de Délégation de Service Public. Il est étayé par les éléments suivants que Samuel LE GAOUYAT va nous présenter, c'est-à-dire qu'il va nous faire la lecture de la conclusion du rapport contractuel.

Samuel LE GAOUYAT : Tout à fait. Merci, Président. Dans ce choix, au regard de l'offre de base et des options du candidat Autocars Jézéquel, l'offre a été jugée la plus performante, en reprenant les quatre critères selon les quatre points que je vais essayer de vous détailler.

Sur la valeur financière, qui est donc le critère n° 1, il y avait, fondamentalement, c'était le premier le sous-critère, un moindre recours aux fonds publics avec un montant de 3 512 391 HT, en moyenne annuelle, incluant l'offre de base et les trois options. On pourra y revenir tout à l'heure. Je laisserai la parole à Élisabeth PUILLANDRE dans la description de l'offre et ce que ça comprend réellement. Vous avez un taux de couverture moyen des dépenses par les recettes de 11,89 % pour l'offre de base. Et vous avez un montant du plan pluriannuel d'investissement à la charge de l'autorité délégante à hauteur de 1 318 334 €, sur la durée du contrat, pour l'offre de base et les trois options. Au regard de ces différents éléments, la commission a jugé que c'était le moindre recours aux fonds publics, et c'était prédominant. Le deuxième élément, c'est des coûts globalement cohérents avec des ratios techniques et financiers dans les moyennes standards de la profession. Là, globalement, c'était aussi le cas sur l'ensemble des candidats, sachant que l'ensemble des offres de l'ensemble des candidats étaient des offres de qualité, je tiens à le souligner ici au sein du Conseil d'agglomération.

Le deuxième critère que je vous ai présenté, c'était le critère d'engagement en qualité de service rendu aux usagers. L'offre de l'entreprise Jézéquel présentait une offre de mobilité qui répondait aux attentes de Guingamp-Paimpol Agglomération, notamment une forte amélioration des services du transport à la demande. Il y a eu des propositions qui correspondaient complètement, voire même allaient au-delà un petit peu des propositions, et donc une qualité de proposition qui permettait de garantir une offre de TAD de qualité. Une qualité globalement satisfaisante par rapport aux services et aux outils et systèmes liés à l'exploitation du réseau, notamment tout ce qui est applications, etc. Et puis, une sécurité des biens et des personnes qui était assurée à travers une politique de prévention et un contrôle de probité des agents de conduite, avec une proposition novatrice qui permettait aussi de garantir et d'avoir des actions de lutte contre la fraude, mais aussi, quand on parle de sécurité des biens et des personnes, d'avoir aussi au préalable des contrôles sur les conducteurs, notamment. Et enfin, une politique intéressante, satisfaisante, avec le développement de points de vente, on y reviendra dans la description de l'offre, mais aussi des propositions pour que le territoire soit maillé avec des points d'information et des points de vente qui vont au-delà des points de vente qui étaient proposés par l'ensemble des candidats. Élisabeth PUILLANDRE pourra vous le présenter tout à l'heure,

avec bien entendu des lancements et des outils digitaux d'information et de vente, mais là, l'ensemble des candidats l'ont aussi présenté, mais c'est ce maillage territorial qui a prédominé.

Enfin, sur l'avant-dernier critère, j'essaie de vous détailler l'ensemble des éléments avec la plus grande des précisions malgré la complexité, trouver une simplicité n'est pas forcément le plus facile. D'une performance de l'exploitation, qui était le critère 3, et la continuité de service, une organisation et des modalités de reprise du personnel et relations avec Guingamp-Paimpol Agglomération qui sont jugées très satisfaisantes. La création d'une société dédiée, avec différents sites d'exploitation et de sous-traitants, et au plus près de l'exploitation des services, permettant à Guingamp-Paimpol Agglomération de s'assurer de la robustesse de l'exploitation pour l'ensemble des services. Une organisation et un process garantissant également des conditions de maintenance optimales en proximité, le plus proche de l'Agglomération. Des moyens matériels et une procédure qui s'inscrit dans la gestion complète du parc machines, l'analyse du curatif, les interventions préventives et réglementaires sur les véhicules, notamment, pour un suivi optimal du parc : c'est l'outil GMAO.

Et enfin, dans le dernier critère, des démarches d'actions volontaires de réduction de gaz à effet de serre et polluants. C'est assez classique : à peu près l'ensemble des offres représentait la même qualité, mais là, vous avez un suivi de consommation de ressources et l'installation de panneaux photovoltaïques sur le site de Grâce, entièrement pris en charge par le futur délégataire, et un engagement sur l'adhésion à la charte Objectif CO2.

Voilà sur l'ensemble des éléments qui ont contribué à la proposition qui vous est faite aujourd'hui. Et ensuite, vous avez quelques diapositives, là où il faut regarder. Vous avez l'offre de base : quand je parlais du montant, c'était bien sûr le montant annuel moyen, mais vous avez au total, sur l'offre de base, 19 914 058 € sur la contribution financière forfaitaire (CFF), hors champ d'application de la TVA. On y reviendra également dans la description de l'offre plus en détail juste après mes propos, sur l'amélioration de la fréquence de la Ligne B, qui est une option à hauteur de 1 053 890 € sur l'ensemble de la durée de la DSP. Vous avez la création d'une Ligne C sur le secteur de Paimpol, qui représente un total de 380 611 €. Et vous avez la création d'une ligne F également sur le secteur de Paimpol, sur 113 346 €.

Vous avez l'ensemble de cette procédure de DSP. Je tiens à redire, en me faisant le porte-parole de l'ensemble des membres de la commission, que l'ensemble des candidatures était de grande qualité, que les échanges lors des périodes des auditions ont également été de qualité. Finalement, au cours des séances de négociation, l'ensemble des candidats ont amélioré au fur et à mesure leurs offres, selon la procédure légale, en tenant compte de nos questions, de nos remarques, pour ajuster au plus près les besoins concernant certains éléments techniques et financiers. Donc l'offre finale aujourd'hui sur l'offre de base et les options du candidat Autocars Jézéquel valorise la maîtrise financière pour l'exploitation du réseau, et ça répond entièrement aux attentes prioritaires de Guingamp-Paimpol Agglomération, en termes d'amélioration des services proposés et de qualité également des services associés.

Je vais laisser la parole à Élisabeth PUILANDRE, pour entrer plus en détail dans la description de cette nouvelle DSP, qui est finalement un contrat de deuxième génération.

Vincent LE MEAUX : Merci, pour cette présentation des travaux de la commission de Délégation de Service Public. Je tiens, à cet instant-ci, à remercier le travail fait par Samuel LE GAOUYAT et l'ensemble des commissaires de la Commission de Délégation de Service Public et les services de l'Agglomération, et les conseils qui nous ont accompagnés dans la sécurisation de nos procédures administratives et de nos discussions, parce qu'il était nécessaire d'assurer une haute confidentialité des travaux de la commission. Je tiens à saluer le travail sérieux et rigoureux de chacun des commissaires, dans l'objectif de sécuriser, et de faire en sorte de choisir la meilleure des candidatures.

Maintenant, il s'agit de rentrer plus spécifiquement dans l'offre, avec Élisabeth PUILANDRE, qui va préciser ainsi les points particuliers à retenir de l'offre des Autocars Jézéquel, et ainsi permettre de

comprendre l'augmentation de l'offre de services sur notre territoire, parce que nous faisons un bon en avant. On crante dans une nouvelle génération de services de transport, et cela passe effectivement par l'examen un peu plus détaillé de l'offre Jézéquel.

Élisabeth PULLANDRE : Il faut déjà partir du principe que la Délégation de Service Public prend son appui au 1^{er} janvier 2026, mais on va entre-temps avoir une continuité de l'ensemble des services qui sera assurée par le prochain délégataire. Pas de modification substantielle des services proposés, puisque ce que l'on veut, c'est mettre en œuvre les nouvelles dispositions, mais le temps nécessaire à la mise en œuvre des dispositions, la poursuite des services existants se fera. La restructuration des réseaux et en particulier des réseaux de bus sera effective en septembre 2026, donc toutes les nouveautés, les nouvelles choses qui vont être présentées ce soir seront effectives en septembre 2026, mais entre-temps, la continuité des services.

Concernant le transport scolaire, dans un premier temps, évidemment, on va maintenir les services. Ensuite, on va réinterroger la desserte des arrêts selon la fréquentation observée. C'est un travail important qui est fait en particulier par Guy CONNAN, avec l'ensemble des communes, pour coller au plus près de la réalité des besoins, tout en assurant aux enfants une qualité de service qui nous semble essentielle, puisqu'il faut qu'on passe à proximité, mais il faut aussi qu'on puisse assurer le service dans un contexte de respect des temps de l'enfant et des élèves de collège, pour avoir la meilleure qualité possible de service, et répondre à la fois aux attentes des familles. L'harmonie de l'ensemble est tout un travail de fond qui est réalisé au quotidien, et en particulier en ce moment, puisque les demandes de changement, de nouveaux arrêts, etc., se font et sont toujours des sujets.

Concernant le réseau de bus, il a souvent fait l'objet de critiques. Il fait encore l'objet de critiques, puisque beaucoup de nos concitoyens ont tendance à penser qu'il est trop peu utilisé. Un travail majeur a été réalisé avec le cabinet - et je remercie le cabinet qui nous a accompagnés, parce qu'il a fait un travail intéressant et de qualité, mais je remercie surtout tous les élus et les citoyens du Conseil citoyen, les habitants qui ont été sollicités et qui ont participé à construire cette nouvelle offre, pour affiner les utilisations, les modes de communication, de manière à ce qu'on colle au plus près aux vrais besoins. Les services qui vont être mis en place à partir de septembre 2026 vont évoluer, ils vont être évolutifs, puisqu'on va mettre l'accent sur des lignes particulièrement fréquentées sur Guingamp, avec une meilleure desserte. Un élément essentiel est le passage à 45 minutes des passages entre deux bus. Ça va évidemment donner un saut important de qualité de service et on espère que ça doit permettre à nos habitants, à nos concitoyens, de s'approprier davantage ce service pour l'utiliser véritablement au quotidien. On aura pour ce faire deux lignes essentielles dont la fréquence sera à 45 minutes. C'est la Ligne A et la Ligne B. Ces deux lignes traversent Guingamp de part en part, l'une ciblant plutôt la commune de Ploumagoar, et qui se dirige vers Pabu, et l'autre qui traverse de façon plus transversale, qui permettra de rallier la zone de Castel-Pic jusqu'à la zone de Bellevue-Saint-Agathon. Ces deux lignes-là sont essentielles. Toutes les lignes se croiseront, comme c'est le cas actuellement, sur la gare évidemment. Il y aura un certain nombre de lieux où les gens pourront avoir des changements de ligne, et ça, c'est essentiel également, de pouvoir évidemment utiliser tout le réseau pour se déplacer. Donc une plus grande fréquence et des lignes modifiées. La Ligne C sera une ligne avec une fréquence plus modeste, mais (on va le voir après) la mise en place du transport à la demande permettra de compléter de façon harmonieuse l'ensemble des services, puisque, sur des services où il y a moins de fréquence, on a plutôt proposé un service de transport à la demande, de manière à compléter. Par contre, à noter une ligne qui partira du Vally et qui desservira la commune de Plouisy. Essentiellement, on a travaillé sur l'ESAT, et évidemment l'ensemble de la commune de Plouisy, mais on a une pensée spécifique pour les personnes qui travaillent à l'ESAT.

Concernant le réseau de bus de Paimpol, c'est un réseau de bus qui est récent, mais qui a tout de suite trouvé une activité plus importante. Ce service de Paimpol, non seulement a trouvé une activité relativement importante dès le départ, mais on a eu des demandes du secteur, qui étaient construites et certainement nécessaires, pour autant, il a fallu faire des choix. Les choix qui ont été retenus, c'est

bien de conforter la Ligne 4 actuelle qui va de Plounez à Sainte-Barbe (après l'abbaye de Beauport). Donc conforter cette ligne-là, avec une desserte de Plourivo à certains moments. Et une autre ligne qui, elle, dessert Plouézec. On aura une desserte également pendant l'été des campings de Plouézec jusqu'à l'Arcouest, donc une Ligne 24, qui est prolongée de manière à permettre régulièrement la desserte de l'Arcouest, mais de permettre de desservir à la fois l'Arcouest et de temps en temps Loguivy, de manière à avoir une desserte assez complète du bourg de Plouézec en passant par les campings, jusqu'à Paimpol, et avec une orientation vers la pointe de l'Arcouest, et par ailleurs de Loguivy. Donc une évolution importante du service, qui se fait de façon rapide. On espère que ces services pourront à la fois permettre aux Paimpolais de se déplacer, mais évidemment aussi qu'elle trouvera son public auprès des touristes, et de tous les gens qui fréquentent tout ce secteur particulièrement fréquenté de notre territoire. Ça, c'est pour les réseaux de bus. Et Plourivo, je l'ai dit, je n'ai peut-être pas insisté suffisamment, mais, en effet, on va bien jusqu'au bourg de Plourivo, pour desservir trois fois par jour le cœur de bourg de Plourivo. Évidemment, les systèmes de bus sont complétés par le transport à la demande, donc les personnes peuvent rallier ce bus en transport à la demande ou aller directement jusqu'au cœur de ville de Paimpol.

Cela fait une bonne liaison avec le transport à la demande, transport à la demande qui, lui, existera toujours sur l'ensemble des différents pôles où il existe aujourd'hui. On a bien tous les différents secteurs qui bénéficient de ce transport à la demande. Par contre, une nouveauté, c'est l'arrivée du transport à la demande sur le secteur de Guingamp qui permettra de compléter l'offre avec le transport pour les personnes à mobilité réduite. Donc, sur Guingamp, on aura bien les bus, le transport à la demande et les transports de personnes à mobilité réduite, donc un transport qui permettra de répondre à un maximum de demandes - on l'espère fortement.

Le secteur de Pontrieux est légèrement réajusté. C'est vrai qu'aujourd'hui, c'est le secteur qui utilise le moins de transport à la demande, mais on ne doute pas que ce service de transport à la demande trouvera son public également.

Le secteur de Paimpol bénéficiera évidemment de ces différents services, avec neuf créneaux hebdomadaires qui seront proposés.

Ce qui est important à savoir, c'est que, par rapport au transport à la demande, on pourra désormais disposer d'un service en appelant deux heures avant, ce qui change grandement les choses, puisqu'à ce jour, on bénéficie du service en appelant la veille, donc une souplesse beaucoup plus grande du service qui va être offert. Des créneaux élargis également, puisque, pour le transport à la demande, on passe jusqu'à 17 h, le dernier créneau, le samedi. Ce que je souhaitais compléter (excusez-moi de ne pas l'avoir fait), c'est que les bus, par exemple de Guingamp, désormais, auront des plages horaires qui vont aller de 7 h jusqu'à 19 h 30, alors qu'actuellement, on est sur du 8h-18h. Cette augmentation de la plage horaire correspond aussi à d'autres types de besoins.

Le transport à la demande sera évidemment aussi sur le secteur de Bourbriac. Il n'y a pas de modification particulière. On conservera neuf créneaux pour aller de Bourbriac à Guingamp, et des créneaux qui permettent de se déplacer sur le territoire, donc, pour chacun des territoires de transport à la demande, la possibilité d'aller sur le territoire, parfois, et d'autres fois du pôle jusqu'à la ville-centre.

Sur le secteur de Callac, il n'y a pas de modification substantielle. On aura également neuf créneaux vers Guingamp, mais là, on aura trois créneaux qui permettront de rester sur le secteur de Callac. Donc une plage relativement vaste, de manière à faire en sorte de beaucoup mieux permettre à nos concitoyens de se déplacer par rapport à leurs différents besoins.

Ensuite, on pourra évidemment répondre à des questions précises, et l'information sera particulièrement importante à donner.

L'offre vélo est maintenue. Actuellement, on a nos vélos à assistance électrique, comme le précisait Guy CONNAN. On a complété l'offre par des vélos-cargos qui permettent de déplacer soit de grosses courses ou autres choses, soit de se déplacer en famille, puisqu'il est possible de mettre deux enfants

sur un vélo. On en voit régulièrement sur les grandes villes, et notamment sur Rennes, c'est très utilisé pour aller à l'école. On espère que nos concitoyens s'approprieront ce type de service.

Évidemment, tout cela passe par de la tarification. Cette tarification, en fait, ne change pas. On conserve le ticket unitaire à 1 €, le carnet à 8 €, les abonnements mensuels, les abonnements scolaires qui sont actuellement à 120 €, mais qui suivront le tarif qui évoluera au niveau de la Région, et pour les vélos, il n'y a pas d'augmentation prévue. La billettique, il faut savoir (c'est très peu utilisé, mais il faut qu'on développe peut-être ces choses) qu'on peut utiliser le support de la carte KorriGo pour porter ces abonnements. D'ailleurs, il faudrait que l'on arrive à faire en sorte que nos concitoyens comprennent qu'on peut, sur la même carte, avoir son abonnement bus de Guingamp, mais aussi ses billets de train et aussi sa carte de métro à Rennes, mais également de plus en plus de services : la carte de la bibliothèque, la piscine, etc., peuvent être portées par la carte KorriGo. La carte KorriGo offre une possibilité importante. C'est d'ailleurs quelque chose de très novateur, puisque c'est la Bretagne qui a lancé ce type de support au niveau de la France. Il faut qu'on soit fiers de ce qui est fait en Bretagne, et qu'on l'utilise surtout, parce que ce n'est pas le tout d'être fier, mais encore faut-il qu'on s'en serve. Ces cartes KorriGo, on peut les acheter ou les faire évidemment directement sur Internet quand on est suffisamment à l'aise avec les dispositifs, mais il faut savoir que l'agence qui est rue Saint-Yves, pour l'instant, peut nous aider aussi à les réaliser. Donc ne pas hésiter à se rendre à la boutique, pour permettre une meilleure explicitation des différents supports.

Ça fait un lien direct, puisque l'agence commerciale sera évidemment maintenue dans le cadre de la nouvelle offre. On aura l'ouverture d'une deuxième agence à Paimpol. Ça, c'est aussi important, au niveau de la vente de tickets, bien sûr, mais surtout pour toutes les informations et toute la connaissance des services : c'est bien que les usagers puissent bénéficier d'un accès direct à l'information. Par ailleurs, l'agence mobile qui a été mise en place avec notre prestataire Transdev sera poursuivie. Elle permettra de passer dans les communes comme c'est déjà fait pour valoriser les différents services existants, les faire connaître, les faire mieux utiliser. Et puis, nouveauté, la possibilité d'avoir des dépositaires, qui va permettre aussi de développer le nombre de points d'accès, puisqu'au fil de l'eau, un certain nombre de points d'accès vont être proposés sur l'ensemble de notre territoire. On aura des dépositaires avec informations voyageurs uniquement. On les trouve sur un territoire divers ainsi que des dépositaires avec billettique et informations voyageurs. Et les agences commerciales de Paimpol et de Guingamp. Donc un maillage important, en physique, parce que c'est vrai que nos concitoyens sont toujours attachés à la présence physique des services sur le territoire. Et on remercie la proposition qui a été faite par les Autocars Jézéquel sur ce champ.

Également, le réseau d'information et de vente MAS. On disposera d'un site Internet et de la boutique en ligne, avec des applications. Une application qui permettra de bien connaître le réseau. Ces applications permettront de connaître le réseau, bien sûr, de savoir comment acheter les tickets, mais de calculer l'itinéraire, de voir comment on peut intégrer les itinéraires cyclables à son itinéraire bus ou train, intégrer des horaires de train, réserver un service de transport à la demande, acheter un titre de transport, recevoir les alertes personnalisées. Si on veut savoir, par exemple, où est le bus, ou s'il approche, on pourra le savoir sur cette application. Intégrer d'autres moyens de transport. Permettre des évolutions techniques. On espère que cet outil sera approprié à un maximum de personnes. On sait bien que les plus jeunes ont beaucoup de facilités. On espère que ce sera le cas pour l'ensemble de notre population dans les temps qui viendront, grâce à la présentation qui pourra être faite dans nos points d'information.

Vincent LE MEAUX : Merci, d'avoir pu exprimer les caractéristiques plus précises de cette offre, des offres de l'entreprise Jézéquel. Il me revient, avant de mettre au débat, de vous lire formellement la délibération qui vous est proposée au débat.

Il s'agit d'abord de prendre acte du rapport du Président et de ses annexes, de désigner Autocars Jézéquel comme délégataire de service public pour la gestion et l'exploitation des services de mobilité et de transport sur le ressort territorial de Guingamp-Paimpol Agglomération, pour la période suivante du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2031, d'approuver le projet de convention de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport et de mobilité de Guingamp-Paimpol Agglomération, et enfin d'autoriser Monsieur le Président ou son représentant à signer la présente convention ainsi que ses annexes, et à prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Après l'ensemble de ces propos (plus d'une heure et quart de présentation), la parole est dans l'assemblée. François LE MARREC.

François LE MARREC : Merci, Président. Je n'aurai pas de question à poser ; j'apporterai juste un commentaire sur l'entreprise Jézéquel, qui est sur le site de notre Agglomération. C'est une entreprise qui connaît très bien notre territoire, qui va de Paimpol à Carnoët en passant par Pontrieux, Bégard, Belle-Île-en-Terre, Guingamp, Bourbriac, Callac. Beaucoup de collectivités, d'ailleurs, leur font confiance, avec des fers de lance de notre territoire, et en particulier En Avant de Guingamp, ce qui prouve leur compétence et leur professionnalisme. Cette entreprise familiale est sur notre secteur depuis trois générations. C'est une entreprise qui a su s'adapter ; c'est une entreprise qui a su évoluer. Un autre point que je tenais à signaler aussi, c'est qu'ils organisent des formations pour devenir chauffeur de bus et obtenir le permis de transport en commun. C'est un bon point. Ils sont embauchés après et c'est important pour le bassin d'emploi de Guingamp.

Je conclurai en disant que c'est une bonne chose qu'une entreprise de notre territoire soit retenue, bien sûr sans qu'il y ait de favoritisme et en respectant toutes les règles, comme l'a dit Samuel LE GAOUYAT. C'est bien qu'elle puisse obtenir ce marché. C'est le commentaire que je voulais apporter.

Vincent LE MEAUX : Merci. Ensuite, Frédéric LE MEUR.

Frédéric LE MEUR : Merci, Président. Tout d'abord, je voulais féliciter l'ensemble des commissions qui ont participé à cette étude, et la célérité avec laquelle ils ont procédé à cette DSP, puisque ça a commencé au mois de décembre, et on est au mois de juillet, donc chapeau sur le caractère exhaustif de cette DSP et le professionnalisme avec lequel elle a été menée. Je pense aussi que le choix de Jézéquel est un bon choix, parce qu'on va pouvoir solliciter l'ensemble du réseau et des filiales de Jézéquel pour pouvoir aider un peu à notre transport, comparé à d'autres prestataires qui ne souhaitaient pas présenter les différents sous-traitants qu'ils allaient utiliser, même si je trouve que, dans certains endroits, le prix kilométrique est parfois un peu élevé par Jézéquel.

Mis à part ces points, j'avais juste quelques questions, et quelques points de détail que j'aurais souhaité soulever. Un sur le dépôt de Grâce, l'utilité des panneaux photovoltaïques : quelle sera la finalité de ces panneaux photovoltaïques ? Une autre question sur une option qui a été levée, l'option 3 sur la zone de Bellevue. J'aurais voulu connaître les détails : pourquoi la commission a-t-elle décidé de ne pas aller plus loin sur cette zone, qui semblait pourtant intéressante par rapport aux entreprises qui sont sur la zone ? Et enfin, une dernière question plus technique. Nous voyons que les deux autres candidats avaient des dépôts mis à disposition sur l'Agglomération, la CAT par exemple sur Paimpol ou sur Pabu, ou encore sur Guingamp. Pour les transports Jézéquel, nous avons un dépôt qui sera placé à Grâce, et l'autre dépôt pour la liaison de Paimpol sera placé à Tréguier. Est-ce que cela posera un problème ou pas dans les disponibilités ?

Et enfin, une dernière chose. J'avais juste remarqué que KEOLIS proposait, dans son intervention, d'amener neuf véhicules, et je trouvais que c'était assez intéressant : trois au gas-oil, trois au GNV et trois en électrique avec des bornes de recharge. L'offre Jézéquel est un peu moins-disante, mais je pense que l'option électrique devait être intéressante aussi, et savoir si, dans le futur, il y a une possibilité d'évoluer vers ce type de transports. Je vous remercie.

Vincent LE MEAUX : Merci pour ces questions précises. Ensuite, Véronique CADUDAL.

Véronique CADUDAL : Merci beaucoup, Monsieur le Président. Bonjour à toutes et tous. Je voudrais d'abord remercier le travail qui a été effectué, le travail approfondi et à la présentation très complète qui a été faite, et je voudrais vous demander s'il était possible, par la suite, de nous communiquer juste les slides qui ont été présentées par Élisabeth PUILLANDRE, sur le dernier lieu, notamment sur l'offre qui a été retenue, enfin le détail de l'offre, et je vais y revenir.

Avant de vous faire part de ma grande satisfaction, je vais quand même faire deux observations, on ne se refait pas ! Ma première observation, c'est sur l'observation qui a été faite par Monsieur CONNAN en début, en disant que l'Agglomération assurait le transport, notamment des enfants qui sont en ULIS/SEGPA, suite au désengagement du Conseil départemental. Forcément, je réagis, parce que, notamment dans ma délégation, j'ai aussi le transport des enfants en situation de handicap qui n'est pas une chose aisée, mais je voudrais juste rappeler que le Conseil départemental n'a comme responsabilité que de transporter les enfants qui ne sont pas aptes à prendre les transports en commun. À partir du moment où l'enfant, par la MDPH, est déclaré apte à prendre les transports en commun, alors, c'est la délégation Région - Région qui a délégué effectivement aux EPCI. Ça marche plutôt pas mal. Là où on a de vraies difficultés, c'est quand l'enfant a une résidence sur un EPCI et une affectation sur un autre EPCI. Et là, c'est compliqué, effectivement, mais juste dire que ce n'était pas un désengagement du Conseil départemental. Ce n'est pas non plus un désengagement de la Région. C'est une délégation, effectivement : les transports entre les EPCI, on n'y est pas encore tout à fait, il va falloir qu'on progresse tous, les uns et les autres. C'était juste une petite observation.

Ma deuxième observation (et c'est un peu toujours la même), c'est sur le transport à la demande. Je déplore toujours, mais peut-être que du coup ça évoluera dans le temps... En tout cas, la dernière fois, quand je l'avais soulevé sur la DSP précédente, on m'avait dit que, peut-être, ça évoluerait, alors je me disais qu'avec cette nouvelle DSP, peut-être qu'effectivement, ce serait pris en considération, c'est le transport intracommunal. Effectivement, le TAD sur nos communes... Non, mais je sais, Guy CONNAN, que ça te fait réagir de façon systématique, mais c'est juste que je le dis et je le répète, et que la première fois que j'avais fait cette remarque, tu m'avais dit qu'effectivement, c'était une bonne remarque. Sauf que, malgré le fait que ce soit une bonne remarque, j'ai l'impression que je n'ai toujours pas été entendue, mais peut-être que vous allez me contredire. Je dis ça simplement parce que... Je prends l'exemple de Plourivo, parce que c'est celui que je connais le mieux, mais ce n'est sans doute pas le seul. Le TAD fonctionne très bien, et je trouve ça tout à fait satisfaisant, et c'est un service tout à fait satisfaisant. Pour autant, je déplore, mais depuis plusieurs années maintenant, le fait que ce ne soit pas intracommunal. La commune de Plourivo, et ce n'est pas la seule, est une commune étendue d'un point de vue géographique, avec une centralité éloignée notamment de ce qui, autrefois, était un bourg qui avait aussi des commerces, à savoir Penhoat. Avec le TAD ex-CCPG, les habitants de Plourivo et notamment de Penhoat pouvaient venir au bourg de Plourivo faire des achats, chez la coiffeuse, à la pharmacie, voir le médecin, entre autres, à la boulangerie, à l'épicerie ; et aujourd'hui, j'entends bien qu'on dirige les personnes vers les centralités, parce que c'est là qu'il y a le plus de services, et je l'entends parfaitement. Il n'en demeure pas moins qu'à Plourivo, et ce n'est pas la seule commune, je vous dis, c'est l'exemple que je donne parce que c'est celui que je connais, mais en tout cas, à Plourivo, il y a toujours un kiné, un médecin, une pharmacie, deux coiffeuses, un bar, une épicerie, une boulangerie, et que les habitants de Penhoat aujourd'hui, ceux qui avaient l'habitude, par exemple, de venir chez le coiffeur à Plourivo, désormais, s'ils prennent le TAD, ils vont à Paimpol et je trouve toujours ça un peu dommage. Je trouve d'autant plus dommage que, tout à l'heure, Élisabeth PUILLANDRE, dans ton propos, tu disais que (et c'est là que je viens à la satisfaction, mais avant ça, je vais quand même finir mon propos), pour rejoindre tous ces services de transports qui sont mis en place et qui sont tout à fait satisfaisants, et c'est vrai qu'il faut qu'on le développe de plus en plus parce que c'est le sens de l'histoire et que les gens, c'est ce qu'ils veulent aujourd'hui, si on veut qu'ils arrêtent de prendre leur voiture autant qu'ils le font aujourd'hui, il faut développer ces systèmes de transport, mais tu disais tout à l'heure que pour rejoindre ces systèmes de transport, les gens pourraient prendre le TAD pour s'approcher. Tu admettras avec moi qu'en l'espèce, sur Plourivo, venir

au bourg de Plourivo pour prendre la ligne étendue de Paimpol, ça va être un peu compliqué, puisque le TAD ne fait pas d'intra communal. C'était juste une petite incartade.

En revanche, je dois vous donner... Alors je suis un peu autocentrée là, ce soir, mais sincèrement, c'est parce que c'est une vraie satisfaction, parce que ça fait plusieurs années que la mobilité est une question, et je sais que c'est une préoccupation de chacun d'entre nous, et de tous les élus, sans doute ici présents, c'est aussi ma préoccupation. Et, ça fait plusieurs années que je sollicitais, je demandais la possibilité, au moins sur les mercredis et les samedis, parce que le mardi, le TAD fonctionne bien pour aller au marché à Paimpol, au moins le mercredi et le samedi, d'avoir une ligne de bus régulière, notamment pour les plus jeunes qui vont à Paimpol. Alors, pour le coup, eux, le médecin du centre-bourg, ce n'est pas ce qui les intéresse le plus, et je vois là que, dans la nouvelle DSP, il est proposé et retenu le fait qu'il y ait la ligne de Paimpol qui soit étendue jusqu'à Plourivo tous les jours de la semaine sauf le dimanche, si j'ai bien compris, trois fois par jour. Alors, je vous avoue ma grande satisfaction et je vous adresse mes plus grands remerciements, pas pour moi, mais pour les Plourivotains.

Et du coup, j'en profite pour dire qu'il va falloir qu'on fasse une vraie communication sur le sujet, parce que ça fait des années que je le demande, alors j'entends bien qu'il soit utilisé véritablement, et je pense qu'il faut qu'on communique aussi sur ça, et que les Plourivotaines et les Plourivotains montent dans ce bus qui verra le jour en septembre 2026. Je vous remercie sincèrement.

Vincent LE MEAUX : Merci pour ce travail fouillé. Ensuite, Fanny CHAPPÉ.

Fanny CHAPPÉ : Alors pas de questions précises, mais une remarque plus globale. D'abord, je vais m'associer à toutes celles et tous ceux qui ont pris la parole, pour remercier la qualité de la présentation. Une heure et quart de présentation d'une grande qualité. Merci à vous, les Vice-présidents qui avez pris ce temps de nous résumer et de synthétiser tout le travail de plusieurs mois.

Une remarque juste, puisqu'on a souri quand on a évoqué KorriGo. L'enjeu de la Région et des EPCI est bien de dépasser les frontières administratives, parce que les Bretonnes et les Bretons, ça ne les intéresse pas de savoir si c'est Breizh Go, si c'est KorriGo, s'il y a telle ou telle entreprise, si c'est Guingamp-Paimpol Agglomération ou si c'est la Région Bretagne. Eux, ce qu'ils veulent, c'est qu'on puisse leur proposer un service public à disposition qui réponde à leurs besoins, avec un souci de décarbonation chez les Bretonnes et les Bretons, qui est très fort. KorriGo, au-delà d'une carte, c'est aussi pour permettre de faciliter les transports, du train, du car, du bus, du bateau aussi, et de pouvoir se rendre dans un grand nombre d'établissements publics. C'est pour ça que je me prends cette petite minute de promotion de KorriGo, pour dire que ça s'inscrit complètement dans la continuité de ce que vous mettez en place et donc, effectivement, on parle d'amélioration de transport entre les EPCI et c'est tout à fait vrai. D'ailleurs, si demain, on va sur le marché, personne ne nous parlera d'EPCI, mais bien de facilités de transport d'un endroit à un autre, et le saut d'offre que vous proposez est remarquable. Donc je voulais aussi vous féliciter pour ça.

Et puis me dire que ce débat est très intéressant, et je pense que nous devons aller plus loin, puisque j'entends la nécessité de développer les déplacements aussi au sein d'une même commune. D'ailleurs, en tant que Conseil régional, on est très sensible à la revitalisation des bourgs et des centres-villes, et à la défense des derniers commerces. Donc je pense que nous aurons l'occasion, sur d'autres délibérations, peut-être, de parler des centralités, puisque j'émet quand même une petite remarque quand j'entends « on fait tout pour amener les gens ou les personnes vers les centralités ». Des fois, quand une centralité propose, par exemple, un service comme France Services, on est bien content qu'il y ait des transports pour que ces mêmes habitants aillent chez France Services. Voilà, c'est parce que c'est Véronique CADUDAL que je lui fais un petit clin d'œil, mais on est d'accord sur le fait qu'il faut valoriser les commerces de nos centres, et des fois, on sera aussi contents qu'ils puissent bénéficier de ces services de centralité. C'est un sourire et un clin d'œil amical, mais qui suscitera, j'en suis certaine, des débats.

En tous les cas, c'était juste une intervention pour souligner l'investissement nécessaire sur KorriGo vraiment pour les citoyennes et les citoyens. Une fois encore, merci à vous.

Vincent LE MEAUX : Merci, pour ce clin d'œil, et surtout sur le dispositif KorriGo, qui peut être un outil facilitant les usagers du service public sur le territoire de Guingamp-Paimpol, et au-delà, bien sûr pour la Bretagne. Nous avons ensuite Hervé RANNOU.

Hervé RANNOU : Juste un petit point. J'ai entendu tout à l'heure, notamment Véronique CADUDAL, quand elle a pris la parole, qui a parlé de la communication qui allait être à mettre en place tout autour de cette DSP. Savoir que, depuis la première DSP, il y avait déjà un gros travail qui avait été fait de communication par nos services directement, et en lien systématique avec le délégataire, qui, bien sûr, a toute une mission dans ce domaine-là aussi. Donc, sur la nouvelle DSP, bien entendu, on va s'y attacher dès que la délégation sera validée, pour retravailler tout de suite aux nouvelles communications qui seront à mettre en place en fonction des nouveaux services, mais aussi pour continuer à présenter les services qui existaient déjà et que la population ne connaît peut-être pas totalement encore parfaitement. On continuera à y travailler autant nous, aux services de l'Agglomération, qu'avec le délégataire, bien entendu, qui lui aura aussi une charge de communication.

Vincent LE MEAUX : Bien sûr, merci. Philippe LE GOFF.

Philippe LE GOFF : Merci. Quelques mots, par rapport à cette DSP. D'abord, peut-être saluer le modèle, parce que c'est vrai que, parfois, on peut aussi critiquer les modèles DSP, mais je trouve qu'on voit bien qu'à travers la démarche qui est portée là, c'est une concurrence créative qui permet de faire un aller-retour assez constant entre les délégataires potentiels, le territoire, les attentes, et du coup, de proposer des offres qui soient différentes, qui permettent de répondre au mieux à nos concitoyens. Je vois ici pratiquement la troisième génération, c'est-à-dire que j'ai vu AXEO, j'ai vu la première et je vois la troisième. Et quand on parle de saut d'offre, j'ai le sentiment que DSP après DSP, on arrive à couvrir des besoins qui sont de plus en plus précis - le transport à la demande sur tout le territoire en est la preuve. Un séquençage plus important en est également la preuve. La prise en compte - et je trouve ça aussi très important dans la coloration qui est donnée à cette DSP - un, de la question de l'ESAT de Plouisy, qui sont souvent des gens qui n'ont pas d'autres possibilités de mobilité, et le redire. Le fait d'avoir des plages horaires qui augmentent, c'est un plus aussi, qui de la jeunesse, qui de ces personnes qui sont éloignées du transport. Et la question des tarifs, enfin : on vient de passer un certain nombre d'années ; on voit bien que l'offre tarifaire reste aujourd'hui la même que la précédente. Dans un monde où tout augmente, proposer aujourd'hui une offre à prix égal, c'est, je trouve, un vrai défi qui est peu commun. Donc saluer ça.

En tant que Vice-président de l'Agglomération à l'économie, je pense que ce saut d'offre va aussi permettre de continuer à ramener plus de personnes vers l'emploi. Ça peut aider justement l'accès aux droits, ça peut aider la question de la santé. Ça peut aider, je pense, une réalité aussi sur la question de revenir à l'emploi, et je trouve que c'est une vraie bonne chose. La question de décarbonation a été abordée. Et je crois que maintenant, après cette délibération, le vrai point de vigilance, il est sur le passage des DSP. C'est-à-dire que ça, c'est quelque chose que l'on doit aussi traiter de la manière la plus qualitative possible, pour que le concitoyen ou le voyageur ou la voyageuse ne se rende pas véritablement compte du changement, sauf en se disant qu'il vient juste d'avoir une offre de qualité plus importante. Merci.

Vincent LE MEAUX : Merci. Nous avons une prise de parole de Jacky GOUAULT.

Jacky GOUAULT : Juste une intervention très synthétique de ma part. On est plusieurs ici à faire partie de la commission Mobilités à travers la commission Aménagement, et on suit l'évolution des mobilités depuis le début de ce mandat, et pour certains depuis le départ du projet de mobilité. Et quand on regarde un petit peu dans le rétro, ce premier projet de mobilité qu'on a bâti, au départ, c'était un

sacré challenge. On est partis vraiment d'une feuille blanche, bien accompagnés bien sûr avec le bureau d'études qui nous avait accompagnés à l'époque, mais c'était quand même un sacré challenge. On ne savait pas où on allait exactement, et nos doutes, on les a mis de côté et on a avancé, tous. Et je crois qu'aujourd'hui, Guy CONNAN l'a évoqué, on peut être satisfaits du bilan de cette première DSP, grâce bien sûr à tous les acteurs, les entreprises qui ont travaillé sur cette DSP, qui nous ont accompagnés, le titulaire et les sous-traitants, bien sûr aux services de Guingamp-Paimpol Agglomération, aux élus qui ont travaillé, ceux qui ont eu en charge les mobilités, et aussi aux maîtres d'œuvre qui nous ont accompagnés. Sur ce contrat de mobilité qui va se terminer à la fin de cette année, je crois que le challenge a été relevé.

Il a été relevé aussi à travers les options qu'on a su mettre en œuvre : des options qui étaient prévues dans ce premier contrat, et qu'on a levées et qu'on a mises en œuvre durant ces années.

Et puis aussi, on n'y pense pas beaucoup, mais c'est le cas aussi pour (je pense) toutes les DSP, c'est le suivi rigoureux au jour le jour, que l'on a de ces DSP. C'est important, à la fois sur le travail qu'ont mené les élus en charge des mobilités, Élisabeth PUILLANDRE et Guy CONNAN, la commission Mobilités aussi, qui a accompagné Élisabeth PUILLANDRE et Guy CONNAN, et bien sûr les entreprises, mais c'est important de dire que, une DSP, on la réussit, on la mène à bien, que ce soit dans le domaine des mobilités, que ce soit dans le domaine de l'eau et l'assainissement, si on effectue un contrôle et un suivi réguliers de ces contrats. Je pense que ça a été le cas pour ce contrat de DSP.

À travers cette nouvelle DSP, les mobilités sur notre territoire vont continuer à évoluer, grâce en particulier à la consultation menée par Guingamp-Paimpol Agglomération sur chaque canton, pour bâtir le cahier des charges qui a été soumis aux entreprises. Ce travail auprès de l'ensemble des communes de notre territoire, par cantons, a été extrêmement précieux et a permis de prendre en compte tout ou partie des demandes des collectivités, mais aussi grâce au Conseil citoyen, qui a travaillé aussi sur ce sujet.

Les mobilités sur notre territoire évoluent aussi grâce à la Région Bretagne, on l'a dit, en particulier au cadencement important des lignes TER qui vont voir le jour, à travers la modernisation de la ligne TER Guingamp-Carhaix, on a parlé de la carte KorriGo, mais si je dis ça, c'est qu'on s'aperçoit que ce sont l'ensemble des mobilités qui évoluent sur notre territoire, de Guingamp-Paimpol Agglomération, mais aussi de la Région. Et ça, c'est bien sûr important et c'est à noter.

Sur ce nouveau contrat, nous pouvons nous féliciter d'avoir intéressé trois entreprises à ce contrat. La dernière fois, c'étaient deux entreprises. Trois entreprises, je trouve que c'est très, très bien. Comme l'a dit Samuel LE GAOUYAT, vous avez constaté que les offres étaient toutes de qualité, et ça, on peut s'en féliciter.

Bien sûr, féliciter l'entreprise qui a remporté cet appel d'offres, l'entreprise Jézéquel, pour la qualité de son offre : c'est important.

Et je voulais finir en vous disant qu'il y a un manque quand même, sur ces mobilités, mais Guy CONNAN l'a évoqué un petit peu, ce sont les mobilités en direction des entreprises. Ce sont bien les entreprises qui financent, à travers le Versement transport, les mobilités, et on est allé vers elles, Guy CONNAN l'a rappelé, dans le cadre du bilan de ce premier contrat, mais je pense qu'il va falloir poursuivre le travail, pour qu'on puisse aller vers les entreprises et être en capacité de pouvoir répondre, si elles en ont besoin, à des services qu'on pourrait leur rendre sur la problématique des mobilités.

Vincent LE MEAUX : Merci. Avant de clore le débat, dans la salle, est-ce qu'il y a des souhaits de prise de parole, de remarques ? Benoît GOUDALLIER.

Benoît GOUDALLIER : Merci, Président. Merci aux intervenants pour la qualité et la clarté de leur intervention, qui apporte des réponses à certaines doléances demandées par le collectif « T'Handi Quoi 22 », lors d'un sondage qu'ils avaient fait le 17 avril 2024, auprès de 50 personnes atteintes de divers handicaps. Des doléances notamment sur l'amplitude des horaires, et sur le réseau d'information, notamment. Merci.

Vincent LE MEAUX : Merci. Y a-t-il d'autres observations dans la salle, ou des questions, ou des remarques ? Non. Donc Guy CONNAN, je te voyais prêt à réagir.

Guy CONNAN : J'ai dit un certain nombre de choses. Ça permet de rebondir, puisque, l'entreprise étant présente ici, j'insiste beaucoup sur le service d'aide à l'exploitation. J'ai dit que ça a été quelque chose qui n'a pas été abouti. Je le dis, puisque l'entreprise est là aujourd'hui ; j'insiste, parce qu'on s'est vu très régulièrement. C'est un vrai outil qui va nous permettre d'être réactifs, de bien vérifier que le réseau fonctionne bien, de répondre le mieux possible aussi à de nouvelles demandes. J'insiste beaucoup, peut-être, sur le transport scolaire, mais c'est vrai que c'est un vrai sujet. C'est le premier point - comme ça, c'est dit, puisqu'on a encouragé, mais je crois qu'il faut se mettre au travail, à partir de 2026.

Deuxième chose aussi, avec le recul (comme l'a dit Philippe LE GOFF, ça fait huit ans qu'on m'a confié la délégation du transport du quotidien), sur l'optimisation du transport scolaire... Quand je dis « optimisation », l'historique, c'est quoi ? C'est qu'on a repris des lignes historiques qui étaient gérées par le Département pendant très longtemps, avec certainement plus de fréquentation, parce qu'il y avait plus de collégiens et lycéens ; ça a été transféré à la Région ; on a récupéré ces compétences ; et je peux vous dire qu'il y a eu très peu d'optimisation, si ce n'est une dans le territoire, puisqu'on l'a créée pour la rentrée de septembre sur le secteur de Plésidy, entre autres. Je crois qu'il y a un gros travail à faire là-dessus, d'autant plus, comme l'a dit Élisabeth PUILANDRE, qu'on parle d'une heure, mais l'optimisation d'une durée d'un collégien ou lycéen, ce serait plutôt 45 minutes. Donc c'est un gros travail ; on reprend le circuit. Ça s'est fait comme ça. Je pense que c'est quelque chose qui sera... mais j'ai entièrement confiance au nouveau délégataire, parce que je pense qu'il saura très bien le faire.

Et pour répondre sur la zone de Bellevue, l'expression consacrée qu'on a, on a fait une expérimentation sur la zone de Bellevue. L'expression, c'est que ça n'a pas trouvé son public, parce qu'on a eu très peu de monde, et les quelques-uns, c'étaient toujours les mêmes, et encore, de façon aléatoire. Il faut se questionner, ce n'est pas toujours un problème de communication. Quelquefois, il faut comprendre aussi : on ne doit pas penser ou décider à la place des gens... Connaissant des personnes qui travaillent sur la zone de Bellevue, nous, on se dit que le transport va leur permettre d'accéder au travail, certes, mais il faut savoir qu'aujourd'hui, quelquefois, entre les horaires, il peut y avoir des décalages. Vous avez des horaires d'embauche ; quelquefois, pour x raisons, vous restez un peu plus longtemps, et c'est vrai que c'est assez difficile. Il ne faudra pas oublier, parce que je pense que l'objectif, c'est que, ce que je disais à l'entrée, c'est que le circuit de réseau urbain était beaucoup mis en place par rapport à des personnes qui n'avaient ni véhicule ni permis... C'est vrai qu'on évolue là aussi, ça a été dit régulièrement, qu'on puisse proposer à des services de se substituer, peut-être d'avoir moins de véhicules, peut-être un en moins... Ce n'est pas évident. Il faut quand même se dire qu'on est sur un territoire assez rural. Quand je nous regarde, nous tous ici, il n'y a pas de réseau pour venir à l'Agglomération, mais c'est vrai qu'on est quand même attachés encore beaucoup à la voiture. Donc je dirais qu'il y a des seuils, il y a des paliers à franchir. Comme l'a dit Jacky GOUAULT, le gros intérêt qu'on a dans cette DSP, je le dis également pour les services, c'est qu'on a eu beaucoup plus de recul par rapport à la dernière, parce qu'on récupérerait la compétence, on devait l'exercer... Donc je pense que, même au niveau des services... C'est la deuxième DSP, je pense qu'on saura faire.

Vincent LE MEAUX : Samuel LE GAOUYAT, dans les réponses que tu souhaiterais apporter à nos collègues Frédéric LE MEUR, Véronique CADUDAL et les commentaires de Fanny CHAPPÉ, Hervé RANNOU, Philippe LE GOFF et Jacky GOUAULT.

Samuel LE GAOUYAT : Je vais essayer de ne pas en oublier.

Concernant les questions de Frédéric LE MEUR sur les panneaux photovoltaïques, c'est en lien avec la politique environnementale. Le bâtiment administratif est porté entièrement par l'entreprise Jézéquel. Nous, on a eu l'assurance qu'il y a des éléments en lien avec cette politique qui soient pris en compte,

notamment concernant les panneaux. On aura une vigilance forcément sur ce qui se fera sur ce bâtiment. On contrôlera les éléments.

Concernant la question en lien avec le PPI et l'entreprise KEOLIS, il y a une précision importante, c'est qu'en fait, l'Agglomération devait acheter l'ensemble des véhicules, ce qui occasionnait un coût beaucoup plus important pour la collectivité, puisque vous avez le coût de la délégation de service public, mais après, vous avez le coût d'investissement qui est porté ou non par l'Agglomération. Là, vous avez un PPI pour l'entreprise Jézéquel à hauteur de 888 000 €, qui occasionne beaucoup moins de dépenses pour l'Agglomération.

Concernant le dépôt de Tréguier, c'est une question, il me semble, qu'on l'a posée lors des auditions de négociation. On a eu l'assurance que cela ne posait pas de difficultés. Je rajouterai que, compte tenu aussi de la réouverture du pont de Lézardrieux, ça facilite fondamentalement les connexions et c'est beaucoup plus facile que de passer par Pontrieux, notamment.

Sur la zone de Bellevue, la réponse a été apportée.

Concernant les remarques ou questionnements de Véronique CADUDAL, effectivement, c'est quelque chose dont on parlait... Philippe LE GOFF a raison, c'est la troisième génération ; c'est la deuxième génération au sein de l'Agglomération ; on est sur le troisième contrat. Ce sont des questions... Moi, je pense qu'on monte en puissance, qu'on doit être attentif à tout ce qui va permettre des changements d'habitudes, et on ne peut créer des changements que si l'offre apparaît. Moi, je pense que, fondamentalement, c'est des questionnements pour franchir une nouvelle étape, mais aujourd'hui, c'est vrai que ça n'a pas été inscrit de cette façon-là dans la définition du cahier des charges. Il faudra regarder avec la plus grande attention comment l'utilisateur s'approprie le nouveau schéma et comment on peut envisager son évolution collectivement. Voilà, je pense que j'ai à peu près balayé les questions.

Vincent LE MEAUX : Merci. Pour en arriver à la conclusion de nos échanges, dire effectivement que oui, il y a un saut d'offre qualitatif indéniable, entre la proposition qui est faite historiquement au travers d'AXEO BUS, puis avec notre délégation de service public de 2019, et les évolutions par avenants (n'est-ce pas, Jacky GOUAULT), qui ont fait monter en puissance la DSP entre 2019 et 2025. D'une certaine manière, nous sommes dans une démarche très empirique, et très pragmatique, et, comme le soulignait Philippe LE GOFF, c'est ça le véritable sens d'une délégation de service public. Quand on arrive à associer partenaires privés et partenaires publics dans un rapport de confiance extrêmement ténu, on arrive à faire pour le territoire de belles avancées, et ce ne sont que des avancées qui doivent nous amener à devoir en faire d'autres. Je vois que Véronique CADUDAL est ambitieuse pour l'avenir, et « l'avenue de l'avenir » est devant nous (en clin d'œil au film que j'ai été voir dimanche dernier) : il faut se donner une perspective claire pour un territoire comme le nôtre, qui est extrêmement éclaté, et qu'il faut pour autant mailler. Et le maillage, on le voit, il se structure par les centralités, comme le disait Fanny CHAPPÉ. Il y a nécessairement besoin de regarder la dimension des centralités, mais tout en assurant - et c'est là où l'entreprise Jézéquel a fait une démonstration de qualité - le maillage du secteur rural. Vous le voyez dans la proposition qui a été faite de proposer un service quasiment public dans un certain nombre de communes du territoire de l'Agglomération. Et ça, c'est l'intelligence d'un territoire qui parle : les élus d'un côté, les entreprises et les citoyens de l'autre. D'une certaine manière, nous sommes dans une évolution, et je ne doute pas que, dans l'exécution de cette délégation de service public, nous allons monter en puissance. De là à dire que l'on va assurer le taxi à domicile intra communal... Je ne vais pas dire que l'argent public est destiné à faire cela non plus... Il y a une résonance autour de la vie sociale de nos concitoyens, leur apporter ce service, mais aussi, après, l'activité professionnelle, l'activité touristique, etc. Jusqu'où doit-on aller dans l'accompagnement des gens à se mouvoir ? Je pense qu'on est aussi des grandes personnes, à un moment donné, les citoyens, les citoyennes, les administrés, et il faudra que l'on trouve d'autres moyens d'ouvrir le champ des mobilités. C'est ce que j'ai entendu avec le Président du Département,

mais aussi avec le Président de la Région : pouvoir intensifier l'offre et travailler plus sur le plan des mobilités, notamment les mobilités douces, il faudra qu'on y vienne ici aussi à l'Agglomération, mais cela sera en fonction des moyens financiers que l'on aura, bien entendu.

Il y a une dimension sociale, j'entends bien, avec le CIAS. Avec Claudine GUILLOU, on en a parlé depuis plusieurs années. Je pense qu'au-delà de la délégation de service public que l'on évoque aujourd'hui, il y a des actions qui s'opèrent dans d'autres territoires, comme du côté de Lannion Trégor Communauté. Il y a un petit groupement associatif qui s'est mis en place, avec des élus qui ont mis en place un taxi social solidaire territorial. Je vous propose que l'on se rapproche du maire de Kermaria-Sulard, je crois, qui a fait cette proposition, Monsieur HOUSSAIS - proposition pertinente -, et voir avec eux comment ils organisent ça, et l'entreprise délégataire. C'est un élément que l'on peut prendre en compte - pour répondre à Véronique CADUDAL : la possibilité de développer du taxi solidaire, en lien avec notre délégation de service public.

On arrive à la véritable conclusion. Moi, je suis satisfait de l'état d'esprit dans lequel cette discussion a eu lieu. J'avais mis des préventions, à titre personnel, et à titre politique, dans la conduite de cette discussion, de cette négociation. Les impératifs de discussions ont été bien maintenus, jusqu'à ce soir, en tout état de cause, donc je tiens à remercier également les syndicats de l'hôpital de Guingamp et le comité de défense de l'hôpital de ne pas avoir ainsi modifié notre ordre du jour, je tiens à le dire publiquement, et de pouvoir ainsi procéder sereinement au vote et à la délibération que je vais vous proposer maintenant. Selon une condition - et je vais faire un appel dans la salle à celles et ceux qui pourraient avoir un intérêt particulier, à titre personnel, professionnel ou familial, dans cette affaire, en lien avec l'entreprise Jézéquel, ou KEOLIS, mais également Transdev, de ne pas prendre part au vote et de manifester en levant le doigt s'ils avaient un intérêt quelconque. Je vois Joseph LINTANF et Guy KERHERVE. Donc il y a deux personnes qui ne prendront pas part au vote du fait de relations personnelles, professionnelles ou familiales, soit dans l'entreprise Transdev, KEOLIS ou Jézéquel. Il n'y a pas d'autres personnes ? Donc je vais mettre aux voix, de façon très symbolique. On va commencer par ceux qui sont pour, ensuite, les abstentions et, enfin, les oppositions. Qui est favorable à cette délégation à l'entreprise Jézéquel ? Qui s'abstient ? Qui s'oppose ? Unanimité pour l'attribution de cette délégation de service à l'entreprise Jézéquel Autocars.

DEL2025-07-186

DSP MOBILITÉ : CHOIX DU DÉLÉGATAIRE - GESTION ET EXPLOITATION DES SERVICES DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORTS DE VOYAGEURS SUR LE RESSORT TERRITORIAL DE GUINGAMP-PAIMPOL AGGLOMÉRATION POUR LA PÉRIODE DU 01 01 2026 AU 31 12 2031

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment ses articles L 1410-1 et suivants et L 1411-1 et suivants ;

Vu le Code de la commande publique ;

Vu le Code des transports ;

Vu l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux réunie en date du 5 juin 2024, en application de l'article L.1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales ;

Vu la délibération N°2024-06-161 en date du 25 juin 2024 du Conseil de Communauté de Guingamp-Paimpol Agglomération portant approbation du principe du recours à une délégation de service public pour l'exploitation des services de transports et de mobilité communautaires ;

Vu la parution de l'avis d'appel à la concurrence en date du 13 septembre 2024 sur le site internet de Guingamp-Paimpol Agglomération ainsi qu'au JOUE et au BOAMP ;

Procès-verbal

Vu la décision de la Commission de Délégation de Service Public en date du 17 décembre 2024 approuvant la liste des candidats admis à remettre une offre ;

Vu l'avis rendu par la Commission de Délégation de Service Public en date du 21 janvier 2025 sur les offres remises par les candidats ;

Vu le rapport de choix de Monsieur le Président et ses annexes transmis, dans les délais impartis, à l'ensemble des Conseillers Communautaires ;

Vu le contrat de délégation de service public et ses annexes tenus à la disposition de l'ensemble des conseillers communautaires dans les locaux de la direction des mobilités de GPA ;

Considérant que le contrat de délégation de service public des transports urbains en cours expirera le 31 décembre 2025, et qu'il est nécessaire de le renouveler ;

Considérant que le Conseil communautaire a décidé, par sa délibération du 25 juin 2024, de retenir une gestion déléguée des services de mobilité ;

Considérant que par des avis d'appel public à la concurrence publiés le 13 septembre 2024 au BOAMP, au JOUE et sur le site internet de Guingamp-Paimpol Agglomération, l'agglomération a engagé la procédure de passation du contrat de délégation de service public des services de transports et de mobilité ;

Considérant que le contrat a pour objet la gestion et l'exploitation des services publics de transports et de mobilité et qu'il présente les principales caractéristiques suivantes :

- Délégation de service public
- Durée : 6 ans
- Début de l'exécution du contrat : 1^{er} janvier 2026
- Fin du contrat : 31 décembre 2031

Considérant que trois sociétés se sont portées candidates à l'attribution du contrat et qu'elles ont toutes présenté une ultime meilleure offre à l'issue de la phase de négociation ;

Considérant qu'aux termes des négociations et après analyse des offres finales, M. le Président a décidé de choisir, par application des critères de choix énoncés dans le règlement de la consultation, l'offre de base et les options N°1, N°2 et N°4 présentées par la société **AUTOCARS JEZEQUEL** ;

Considérant que conformément au CGCT, au terme de la procédure de renouvellement de la délégation de service public, le Président saisit le Conseil communautaire du choix du délégataire auquel il a procédé en exposant ses motifs - et présente l'économie générale du contrat ;

Considérant que le rapport du Président présentant le choix du délégataire ainsi que l'ensemble des annexes figurent en pièces-jointes et que le contrat de délégation de service public visé par le candidat **AUTOCARS JEZEQUEL** ainsi que ces annexes sont tenus à la disposition des conseillers communautaires dans les locaux de Guingamp-Paimpol Agglomération (du lundi au jeudi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 17h30, ainsi que le vendredi de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 16h30).

Procès-verbal

Entendu l'exposé de Monsieur le Président, après en avoir délibéré, le Conseil d'Agglomération à l'unanimité :

- **PREND ACTE** du rapport du Président et de ses annexes ;
- **DÉSIGNE AUTOCARS JEZEQUEL** comme délégataire de service public pour la gestion et l'exploitation des services de mobilité et de transports sur le ressort territorial de Guingamp-Paimpol Agglomération, pour la période du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2031 ;
- **APPROUVE** le projet de convention de délégation de service public pour l'exploitation des services de transports et de mobilité de Guingamp-Paimpol Agglomération ;
- **AUTORISE** Monsieur le Président ou son représentant à signer la présente convention ainsi que ses annexes et à prendre toutes les mesures nécessaires à la mise en œuvre de la présente délibération.

Nous en arrivons à la fin de ce premier Conseil d'Agglomération. On va entamer le second. S'il vous faut vous désaltérer ou pouvoir déjà réorganiser la tribune, je vous propose ainsi de pouvoir suspendre cinq minutes nos travaux.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 20h15

Vu,
Le Président
Vincent LE MEAUX

Le Secrétaire de séance,
Hervé RANNOU