



# **RAPPORT**

## **ORIENTATIONS BUDGETAIRES**

### **EXERCICE 2021**

# SOMMAIRE

<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
<b>Partie I : Le contexte international, national et local.....</b>	<b>4</b>
<b>Partie II : L'analyse rétrospective .....</b>	<b>5</b>
<b>A) <u>Section d'exploitation</u> .....</b>	<b>5</b>
1) Les dépenses d'exploitation.....	5
2) Les recettes d'exploitation.....	7
<b>B) <u>Section d'investissement</u> .....</b>	<b>11</b>
1) Les dépenses d'investissement.....	11
2) Les recettes d'investissement.....	11
<b>C) <u>Dettes</u> .....</b>	<b>12</b>
<b>Partie III : Les orientations budgétaires pour 2021.....</b>	<b>13</b>
<b>A) <u>Fonctionnement général de l'établissement</u> .....</b>	<b>13</b>
1) Politique en matière de ressources humaines.....	13
<b>B) <u>Transport scolaire</u> .....</b>	<b>15</b>
1) Secteur sud .....	15
2) Secteur nord.....	15
3) Secteur intra-communal, intracommunautaire et intercommunautaire .....	15
4) Les enfants en situation d'handicap .....	16
<b>C) <u>Transport terrestre de personnes</u> .....</b>	<b>16</b>
1) Le secteur communautaire sud.....	16
2) Le secteur communautaire nord.....	17
3) Le secteur communautaire centre.....	18
<b>D) <u>Transport maritime de personnes</u> .....</b>	<b>18</b>
<b>E) <u>Dettes</u> .....</b>	<b>19</b>
<b>F) <u>Nouveaux projets - Investissements</u> .....</b>	<b>20</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>23</b>

## PREAMBULE

Le Débat d'orientations budgétaires (DOB) est une étape impérative dans toutes les collectivités de 3 500 habitants et plus ainsi que les EPCI qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus.

L'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) rend obligatoire le DOB dans les deux mois qui précèdent le vote du budget primitif. Pour cela, un rapport est soumis aux élus ayant pour objectif d'informer sur la situation financière de MARTINIQUE TRANSPORT et d'ouvrir les débats sur les orientations budgétaires 2021.

Il met en exergue les éléments suivants :

- Le contexte économique international, national et local
- L'analyse financière rétrospective
- Les orientations budgétaires pour l'année 2021 portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes de fonctionnement et d'investissement.

Suite au débat, le Conseil d'Administration prend acte de la tenue de ce débat et de l'existence du rapport correspondant par une délibération spécifique.

Le rapport et la délibération doivent être transmis au Préfet et faire l'objet d'une publication.

# PARTIE I - LE CONTEXTE INTERNATIONAL, NATIONAL ET LOCAL

La reprise économique mondiale s'annonce longue et périlleuse après une diminution du PIB de 4,3 % en 2020. Selon les dernières prévisions de la banque mondiale, le PIB devrait progresser de 4 % en 2021. Cette prévision pourrait atteindre 5 % si la propagation du virus diminue.

Le rebond de l'investissement attendu risque d'être très insuffisant. La Banque mondiale préconise des efforts de la part des créanciers afin de relancer l'activité économique.

Concernant la zone euro, la commission européenne prévoit une croissance de 4,2 % en 2021. Les pays les plus touchés par la pandémie restent l'Espagne, l'Italie et la France.

De plus, le chômage dans la zone euro continue de grimper en 2021 avec un déficit et un endettement record. Aucun pays n'enregistre d'excédent public, vingt-trois pays ont désormais atteint ou franchi le seuil de 3 % de déficit du PIB.

Au niveau national, la France entame l'année 2021 avec un PIB 9 % inférieur à celui avant la crise sanitaire, il s'agit de la plus grande destruction depuis la seconde guerre mondiale. La banque de France prévoit un redressement de l'économie à partir de 2022.

Selon certaines estimations, 180 000 emplois pourraient être détruits en 2021. Les difficultés rencontrées par les entreprises se répercuteront automatiquement sur l'emploi en 2021. Afin de prévenir les licenciements économiques et soutenir l'activité, une aide de 20 milliards d'euros sera affectée au chômage partiel et au fonds de solidarité pour les entreprises fermées ou au ralenti. Ce dispositif s'ajoute aux 100 milliards d'aides prévues par le plan « France Relance ». D'autres mesures sont actées dans le but de soutenir la compétitivité des entreprises : réduction des impôts de production de 10 milliards d'euros, baisse de l'impôt sur les sociétés...

Pour ce qui nous concerne directement, la Martinique compte 368 783 habitants (population municipale en vigueur à compter du 1 janvier 2021) soit 16 768 personnes de moins qu'en 2013.

A cela, s'ajoute une activité économique très impactée par la situation sanitaire. Selon les données de l'INSEE, l'emploi a reculé de 1,5 %, le secteur tertiaire marchand ayant été le plus touché. Pour cela, la Collectivité Territoriale de Martinique a mis en place des dispositifs économiques de soutien aux entreprises qui reposent sur deux phases :

- La phase d'urgence qui consiste à soutenir l'emploi par des subventions de trésorerie
- La phase de relance pour soutenir la reprise de l'activité par des prêts garantis par l'état et des prêts à taux zéro

## PARTIE II - L'ANALYSE RETROSPECTIVE

### A/ SECTION D'EXPLOITATION

#### 1- Les dépenses d'exploitation

Les dépenses d'exploitation concernent principalement les dépenses nécessaires à la mise en œuvre du transport sur l'ensemble du territoire de la Martinique. Elles comportent les postes suivants :

❖ **Les charges à caractère général** (chapitre 011), qui constituent le deuxième poste de dépenses le plus important, soit **24 %** des dépenses réelles de fonctionnement. On retrouve dans ce chapitre :

- Les dépenses relatives au **transport scolaire**, soit **12 576 277,01 €** en 2020, ce qui représente **44,38 %** des charges à caractère général,
- Les dépenses relatives au **transport urbain sur le centre**, soit **11 701 531,98 € (entre août et décembre 2020)**, ce qui représente **41,29 %** des charges à caractère général
- Les loyers de fonctionnement du contrat public partenariat privé (PPP), soit **1 032 855,34 €** en 2020 ce qui représente **3,64 %** des charges à caractère général

❖ **La masse salariale** (chapitre 012), qui représente **3 461 585,62 €** en 2020 dont **224 473,19 €** pour les agents mis à disposition.

Au 31 décembre 2020, l'effectif du personnel de l'établissement s'établit à **71 agents** dont 19 contractuels de droit public et 4 contractuels de droit privé (apprentis).

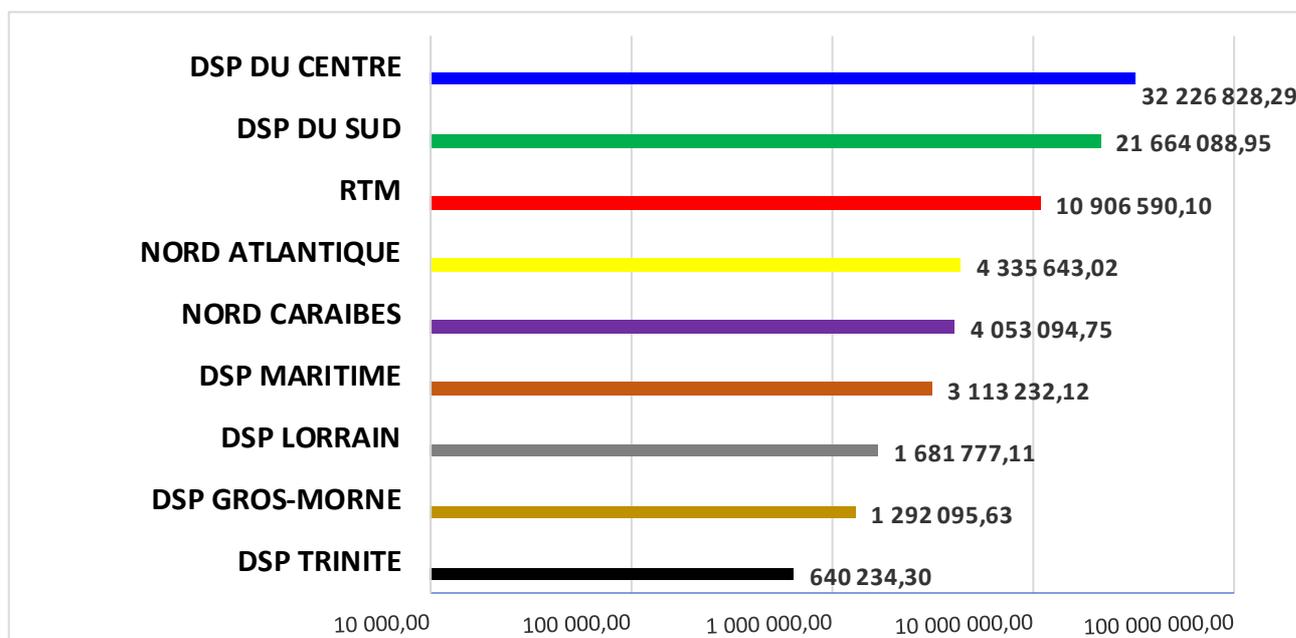
La politique en matière de ressources humaines en 2020 a abouti à la réalisation de certains chantiers :

- Assurance statutaire du personnel
- Délibération sur le RIFSEEP et mise en œuvre opérationnelle
- Appels à candidature et recrutements prioritaires pour stabilisation des effectifs
- Gestion de la crise sanitaire Covid-19

❖ **Les charges de gestion courante** (chapitre 65), qui sont constituées des contributions financières versées aux titulaires des **conventions de délégations de service public et celle versée à la Régie de Transport de Martinique**. Il s'agit du premier poste de dépenses qui mobilise **72 %** des dépenses réelles de fonctionnement et **70 %** des recettes réelles de fonctionnement.

Ces charges subissent une évolution sous l'effet de plusieurs facteurs :

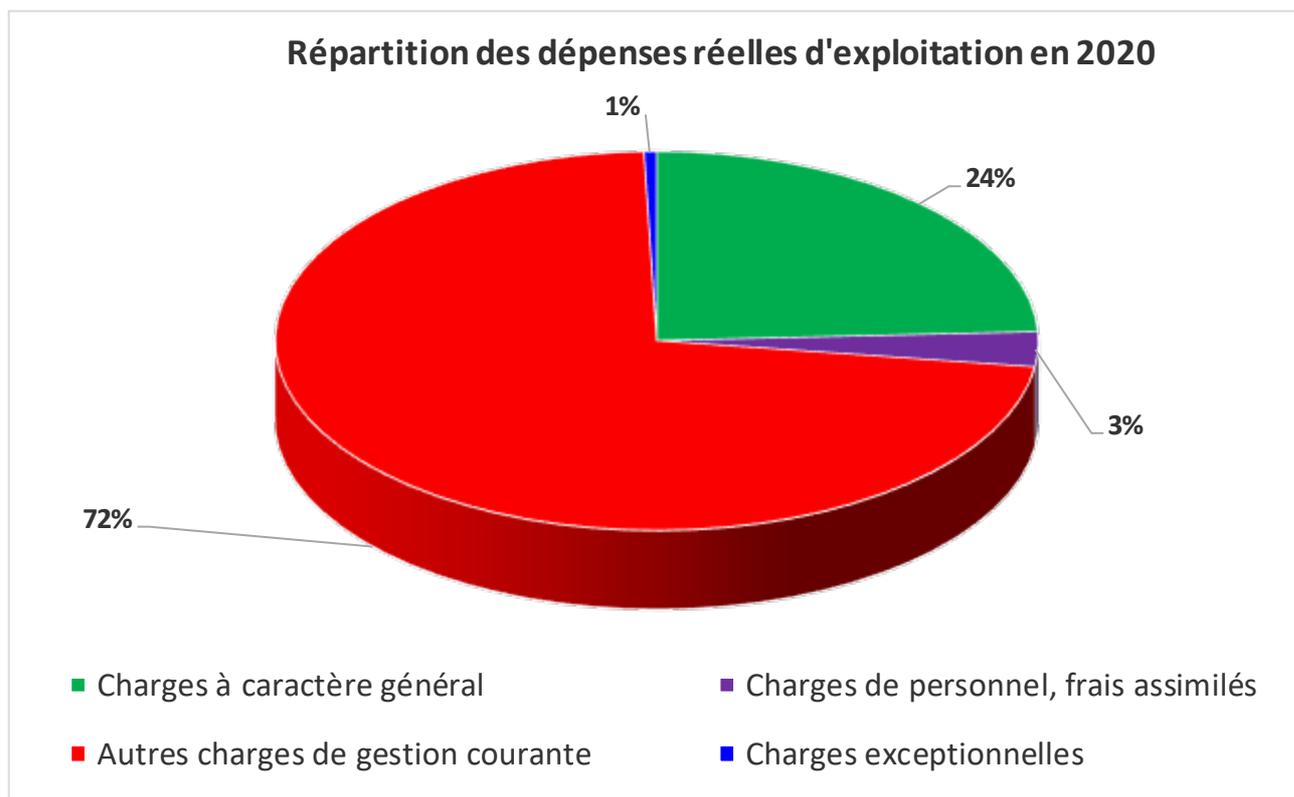
- Les indexations qui interviennent chaque année
- La conclusion d'avenants pour les différents différentes DSP.



Remarque : s'agissant de la DSP du Centre, les dépenses correspondent à la période courant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 juillet 2020.

Le tableau récapitulatif ci-dessous met en exergue les réalisations entre 2017 et 2020 (base comptes administratifs).

Chapitre	Intitulé	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA PREVISIONNEL 2020
011	Charges à caractère général	11 282 317,57	19 848 663,78	23 671 609,53	28 340 709,31
012	Charges de personnel, frais assimilés	1 273 264,69	2 241 422,57	2 775 115,44	3 461 585,62
65	Autres charges de gestion courante	73 345 185,58	77 782 925,96	80 692 729,65	84 428 108,04
67	Charges exceptionnelles	0,00	2 937 909,15	692 424,33	660 148,32
68	Dotations aux provisions et dépréciations	0,00	0,00	15 000 000,00	0,00
<b>Total des dépenses réelles d'exploitation</b>		<b>85 900 767,84</b>	<b>102 810 921,46</b>	<b>122 831 878,95</b>	<b>116 890 551,29</b>
023	Virement à la section d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00
042	Opération ordre transfert entre section	0,00	0,00	207 746,71	324 576,33
<b>Total des dépenses d'ordre d'exploitation</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>207 746,71</b>	<b>324 576,33</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>85 900 767,84</b>	<b>102 810 921,46</b>	<b>123 039 625,66</b>	<b>117 215 127,62</b>



**Synthèse : 89 % des dépenses réelles de fonctionnement de l'exercice 2020 ont été affectées à l'exploitation du transport.**

## 2- Les recettes d'exploitation

Les recettes financières permettant le déploiement des activités de MARTINIQUE TRANSPORT se composent essentiellement des types de ressources suivants :

- Les contributions des membres (chapitre 74)
- Les produits issus de la fiscalité avec le versement mobilité (chapitre 73) et la taxe sur les carburants (chapitre 75)
- La vente de titres de transport scolaire (chapitre 70)
- Les recettes exceptionnelles (pénalités, remboursements : chapitre 77)

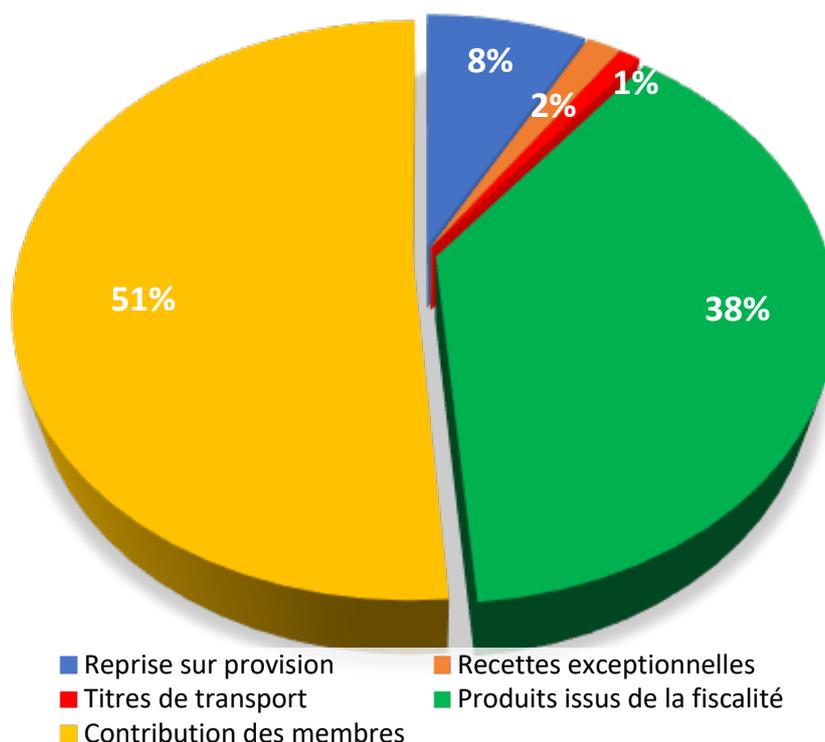
Chapitre	Intitulé	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA PREVISIONNEL 2020
013	Atténuation de charges	0,00	3 086,27	527,65	1 823,61
70	Ventes de produits fabriqués, prestations	2 473 972,16	4 046 677,22	2 152 808,80	1 254 965,25
73	Produits issus de la fiscalité	38 666 303,55	43 053 606,06	45 551 726,15	39 975 902,14
74	Subventions d'exploitation	57 936 472,00	49 970 259,55	75 524 163,45	62 100 000,00
75	Autres produits de gestion courante	4 343 355,30	10 321 114,71	7 083 077,51	6 201 839,92
77	Produits exceptionnels	950 000,00	1 316 169,66	549 610,70	2 034 836,83
78	Reprises sur provisions et dépréciations	0,00	0,00	0,00	9 526 000,00
<b>Total des recettes réelles d'exploitation</b>		<b>104 370 103,01</b>	<b>108 710 913,47</b>	<b>130 861 914,26</b>	<b>121 095 367,75</b>
042	Opération ordre transfert entre section	0,00	0,00	0,00	0,00
043	Opération ordre intérieur de la section	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Total des dépenses d'ordre d'exploitation</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>104 370 103,01</b>	<b>108 710 913,47</b>	<b>130 861 914,26</b>	<b>121 095 367,75</b>

Les montants des recettes comptabilisées sont mentionnés dans le tableau ci-dessous.

Intitulé	Exercice 2017 (CA)	Exercice 2018 (CA)	Exercice 2019 (CA)	Exercice 2020 (BP)
Contributions financières des membres	57 936 472,00	69 023 541,00	75 524 163,45(1)	67 500 000,00
Produits de la fiscalité (VM et TSC)	43 009 658,85	44 540 129,22	52 632 673,34	45 574 269,36
Vente de titres de transport scolaire	2 473 972,16	1 534 522,23	2 123 304,80	1 222 510,85

(1) Ce montant correspond aux contributions des membres pour l'exercice 2019 selon le budget adopté (67 500 000,00 € provenant de la CTM, de la CACEM, de la CAESM et de CAP NORD) auxquelles ont été ajoutés 8 024 163,45 € représentant le solde de la contribution 2018 de la CTM versé en 2019.

## Répartition des recettes réelles d'exploitation en 2020



### ❖ Contributions financières des membres

La contribution financière des membres constitue la recette la plus importante pour MARTINIQUE TRANSPORT, soit **67 500 000 €** au titre de l'exercice 2020, selon la répartition suivante :

- CTM : 65 000 000 €
- CACEM : 1 000 000 €
- CAESM : 1 000 000 €
- CAP NORD : 500 000 €

Les statuts modifiés de l'établissement prévoient que la fixation du montant de ces contributions donne lieu à une délibération du Conseil d'Administration pour chacun des exercices budgétaires.

### ❖ Versement mobilité

Le Conseil d'administration a, par délibération du 23 octobre 2017, décidé de porter le taux à son plafond, soit 2%, applicable sur les entreprises employant 11 ou plus salariés.

Le montant perçu au titre de l'exercice 2020 s'élève à **39 975 902,14 €** soit une baisse de **12,24 %** par rapport à 2019 dont le montant s'élevait à **45 551 726,15 €**.

Compte tenu de la perte de recettes liée à la situation sanitaire, Martinique Transport a bénéficié d'un acompte sur la garantie de recettes qui s'élève à **713 663 €**.

## ❖ **Taxe sur le carburant (TSC)**

Sur demande du Conseil d'Administration, la CTM a accepté au cours de sa séance plénière d'octobre 2017, de porter le taux de répartition de 3%, initialement imputé en faveur des communes et EPCI de plus de 50.000 habitants et ayant adopté un plan de déplacement urbain (PDU), à 7%. Du fait du transfert de compétence, l'enveloppe correspondante est affectée directement à MARTINIQUE TRANSPORT depuis l'exercice 2018.

Sur la base de ce pourcentage de répartition, la TSC encaissée directement par MARTINIQUE TRANSPORT au titre de l'année 2020 s'élève à **6 201 838,25 €** correspondant aux versements de décembre 2019 à novembre 2020 (la cotisation du mois N est perçue au mois N+1).

## ❖ **Produits de la vente de titres de transport**

Ils proviennent essentiellement de **l'achat de titres de transport scolaire**, à l'exception des circuits inclus dans les conventions des DSP des secteurs Sud et du Lorrain. Au 31 décembre 2020, **1 222 510,85 €** ont été perçus.

Ainsi, les produits de ces ventes ont été essentiellement collectés lors des inscriptions scolaires et sont versés directement sur le compte de la régie de recettes de MARTINIQUE TRANSPORT ou le compte ouvert à La Banque Postale depuis les inscriptions scolaires de 2019-2020.

Afin d'harmoniser la grille tarifaire sur l'ensemble du territoire, le Conseil d'Administration a adopté, par délibération du 14 mai 2019, une nouvelle tarification, applicable à compter de la campagne d'inscription scolaire 2019-2020.

Les tarifs varient en fonction du secteur, du cycle et de la catégorie, allant de **120 €** à **300 €** avec un supplément de **50 €** pour l'accès au transport urbain du centre.

De plus, par délibération du 22 octobre 2019, il a été acté une tarification spécifique de **50 €** pour les élèves empruntant le transport scolaire mis en place par MARTINIQUE TRANSPORT et UNITE SUD dans le cadre de la réforme des lycées.

En 2020, le Conseil d'Administration a de même décidé la mise en place d'un pass de 50 € pour les élèves empruntant les lignes des réseaux transitoires Nord Caraïbes et Nord Atlantique.

**Synthèse : 86 % des recettes provenant des contributions des membres et des produits de la fiscalité permettent de financer les dépenses relatives aux réseaux de transport de personnes et aux transports scolaires.**

## B/ SECTION D'INVESTISSEMENT

### 1- Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement étaient en grande partie consacrées aux loyers d'investissement du contrat PPP. Cette dépense obligatoire, imputée au chapitre 23 représente **51,01 %** des dépenses réelles d'investissement.

A celles-ci, s'ajoutent les dépenses correspondant à :

- L'acquisition de logiciels « métiers » pour le fonctionnement de l'établissement
- L'acquisition de matériels roulants et équipements pour améliorer la réalisation des services des réseaux de transport.

Chapitre	Intitulé	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA PREVISIONNEL 2020
20	Immobilisations incorporelles	0,00	379 792,26	61 643,82	67 525,80
21	Immobilisations corporelles	0,00	57 925,18	467 224,39	1 764 517,63
23	Immobilisations en cours	0,00	0,00	6 845 630,61	5 505 449,16
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	0,00	3 454 509,96
<b>Total des dépenses réelles d'investissement</b>		<b>0,00</b>	<b>437 717,44</b>	<b>7 374 498,82</b>	<b>10 792 002,55</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>0,00</b>	<b>437 717,44</b>	<b>7 374 498,82</b>	<b>10 792 002,55</b>

### 2- Les recettes d'investissement

Martinique Transport n'a pas jusqu'à ce jour de recettes d'investissements.

Jusqu'alors, les dépenses d'investissement ont été financés essentiellement par l'affectation du résultat de l'exercice n-1, les dotations aux amortissements et des virements d'ordre depuis la section de fonctionnement.

Chapitre	Intitulé	CA 2017	CA 2018	CA 2019	CA PREVISIONNEL 2020
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,00	0,00	694 970,85	12 712 337,59
<b>Total des recettes réelles d'investissement</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>694 970,85</b>	<b>12 712 337,59</b>
040	Opérations ordre transfert entre sections	0,00	0,00	207 746,71	324 576,33
<b>Total des recettes d'ordre d'investissement</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>207 746,71</b>	<b>324 576,33</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>902 717,56</b>	<b>13 036 913,92</b>

## C/ DETTE

La dette de MARTINIQUE TRANSPORT est principalement liée aux loyers versés trimestriellement dans le cadre du contrat Partenariat Public Privé (PPP).

En effet, le Conseil d'Administration du 17 décembre 2018 a acté le transfert du contrat PPP et des cessions de créances existantes dans le cadre de la réalisation du projet du TCSP, du SMTCSPP à MARTINIQUE TRANSPORT. Les actes correspondants ont été signés le 21 décembre 2018, date à laquelle, l'établissement assure le paiement des loyers aux prêteurs (AFD et CDC) et à la société Caraïbus.

On distingue différents types de loyers qui ont un impact sur les sections d'exploitation et d'investissement :

- **Les loyers de fonctionnement** sont comptabilisés à l'article 6516 « Maintenance ». Il s'agit de trois types de loyers relatifs à la maintenance courante et entretien, la gestion et les impôts/taxes qui concernent uniquement la société Caraïbus.
- Par ailleurs, il convient d'ajouter d'une part les autres charges prévues à l'article 35 et l'avenant 3 du contrat PPP relatives à la refacturation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la cotisation foncière des entreprises et les frais de contrôle).
- **Les loyers d'investissement** sont pris en compte au niveau de l'article 235 « Part investissement PPP », dont les bénéficiaires sont les prêteurs (Agence Française de Développement, Caisse des Dépôts et Consignations) et la société Caraïbus.

Le tableau ci-dessous met en évidence les différents montants supportés par le budget 2020 :

Loyers de fonctionnement	985 142,46
Charges de fonctionnement (article 35 et avenant 3 du contrat PPP)	47 712,88
<b>Total des dépenses d'exploitation</b>	<b>1 032 855,34</b>
Loyers d'investissement pour l'exercice 2020	5 505 449,16
<b>Total des dépenses d'investissement</b>	<b>5 505 449,16</b>
<b>Total général</b>	<b>6 538 304,50</b>

Par ailleurs, faisant suite à la résiliation de la délégation de service public sur le secteur centre, par délibération du 17 décembre 2020, le Conseil d'Administration a validé la reprise de 3 prêts dont le prêteur initial était la CFTU. Il s'agit :

- Un prêt de la Caisse d'Epargne souscrit en 2015 pour un montant de **4 446 759 €** afin d'acquérir 22 autobus
- Un prêt de l'Agence Française de Développement souscrit en 2015 pour un montant de **5 000 000 €** destiné à financer un programme d'investissement pour la mise en exploitation d'un service de transport en commun en site propre
- Un prêt de l'Agence Française de Développement souscrit en 2016 pour un montant de **11 000 000 €** destiné à financer la construction du centre technique des transports.

Il est à noter que le prêt de la BRED pour l'acquisition de 3 autobus a été soldé par anticipation pour un montant de **50 220,36 €**

## PARTIE III - LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 2021

Le budget 2021 présentera les projets qui seront mis en place afin de poursuivre l'organisation et l'amélioration du transport sur l'ensemble du territoire.

Les dépenses décrites ci-dessus, qui font l'objet d'une continuité de contrats pluriannuels, sont maintenues et constitueront l'essentiel des dépenses de l'établissement pour cet exercice.

### A/FONCTIONNEMENT GENERAL DE L'ETABLISSEMENT

#### 1- Politique en matière de Ressources Humaines

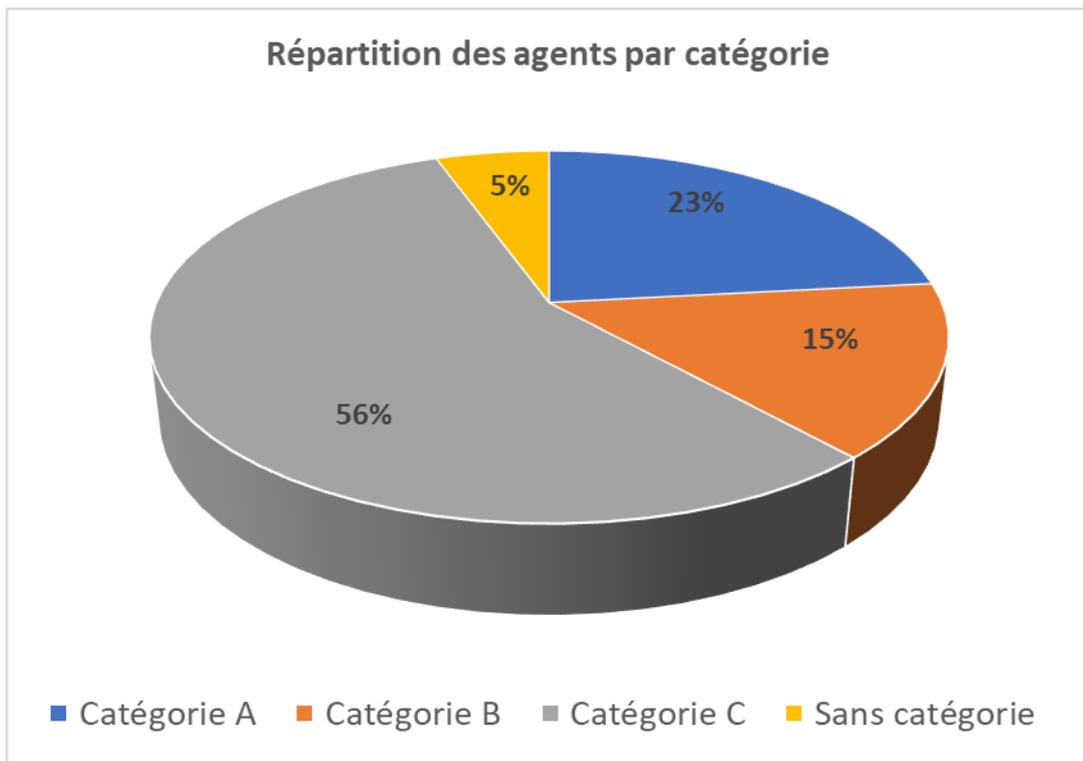
Au 1 janvier 2021, MARTINIQUE TRANSPORT compte au total 73 agents à temps complet, dont 4 sont mis à disposition par la CTM.

##### Répartition par catégorie au 01/01/2021

Statut Catégorie	Fonctionnaires & Stagiaires	Contractuels Permanents	Contractuels non permanents	Apprentis	Total
A	13	4	-	-	17
B	5	4	2	-	11
C	30	6	5	-	41
Sans catégorie hiérarchique	-	-	-	4	4
<b>Total</b>	<b>48</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>73</b>

Le personnel se répartit en deux filières : **62 %** des agents sont dans la filière administrative (44 agents) et **38 %** dans la filière technique (26 agents).

Actuellement, les agents de MARTINIQUE TRANSPORT travaillent à temps complet avec une durée de travail hebdomadaire allant de 35h à 39h.



Martinique Transport est composée en majorité de femmes, très présente dans la filière administrative.

FILIERE	CAT. HIERAR	Hommes	Femmes	Total
ADMINISTRATIVE	A	6	8	14
	B	1	4	5
	C	4	20	24
TECHNIQUE	A	1	2	3
	B	4	2	6
	C	15	2	17
SANS FILIERE	SANS CAT. HIERAR	3	1	4
<b>TOTAL</b>		<b>34</b>	<b>39</b>	<b>73</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2021, des chantiers sont en cours de réalisation. On peut citer les projets suivants :

- Elaboration des Lignes Directrice de Gestion
- Mise en place du télétravail
- Mise en place d'un système d'astreintes
- Révision du dossier de prise en charge des mutuelles santé
- Déploiement opérationnelle du CIA

En matière de formation, les sessions auxquelles les agents se sont inscrits ont été perturbées par la crise sanitaire liée au COVID 19.

Avec la reprise des cycles de formation offertes par le CNFPT, une priorisation sera faite en matière d'utilisation des outils bureautiques afin d'améliorer leur utilisation par les personnels (mise à niveau et perfectionnement) et de marchés publics.

Par ailleurs, les agents sont accompagnés dans leurs initiatives pour la préparation des concours de la fonction publique.

## B/TRANSPORT SCOLAIRE

### 1- Secteur Sud

Le transport scolaire sur ce territoire est inscrit dans la convention de délégation de service public correspondante. La validation par le Conseil d'administration du 12 octobre 2020 de l'avenant n°3 au contrat a permis de mettre en œuvre la pérennisation du dispositif d'accompagnateurs pour le transport scolaire des enfants en classe maternelle dont le coût est évalué à **489 900 €** pour l'année 2021.

### 2- Secteur Nord

A l'exception du Lorrain dont la convention de délégation de service public couvre les transports urbains et scolaires, 9 marchés permettent l'exploitation de circuits intra communaux scolaires pour la période allant du 1er septembre 2017 au 2 juillet 2021. Pour les six mois de gestion de l'année 2021, le coût financier est évalué à **1 226 000 €**

A compter du 1 septembre 2021, de nouveaux marchés seront attribués pour le service de transport scolaire sur le territoire nord et les liaisons intercommunautaires. Pour cela, une assistance à maîtrise d'ouvrage a été recrutée en 2020 afin d'établir un diagnostic du service scolaire actuel, préparer les consultations et l'attribution des marchés pour la rentrée scolaire 2021.

Il est à noter que depuis le 1 septembre 2020, l'encadrement de la petite enfance est assuré par des accompagnateurs sur les lignes scolaires concernées. De plus, deux marchés sont concernés par la mise en place du service du transport le samedi.

### 3- Secteurs intra-communal, intracommunautaire et intercommunautaire

Les marchés de transport scolaire pour ces différents secteurs ont débuté le 1er septembre 2019. A cela, il convient d'ajouter les 3 lots sur les lignes intercommunautaires qui seront échus en juin 2022.

Les prévisions pour 2021 sont estimées à **14 955 000 €** (hors révision) pour un total de 13 lots, en intégrant les crédits nécessaires pour l'ouverture des écoles le samedi.

S'agissant des trois lignes scolaires intercommunautaires, le coût financier pour 2021 représente **238 750 €** (hors révisions), y compris les rotations du samedi.

## 4- Les élèves en situation d'handicap

La prise en charge du transport scolaire des élèves en situation d'handicap se réalise de deux façons :

- Un transport adapté qui permet le transfert de l'enfant de son domicile vers l'établissement fréquenté. Cette gestion est assurée par la mise en place de 19 marchés couvrant l'intégralité du territoire depuis le 1 janvier 2021.
- Le parent se charge du transport de son enfant et bénéficie d'un remboursement selon les modalités prévues par le règlement du transport scolaire.

## C/TRANSPORT TERRESTRE DE PERSONNES

Le transport terrestre de personnes est déployé sur l'ensemble du territoire dans le cadre :

- De conventions de délégations de service public (DSP) qui ont été transférées à MARTINIQUE TRANSPORT pour le sud et le nord.
- Des conventions de compensation et d'obligations de service publics conclues avec des coopératives,
- De marchés publics,
- De la convention d'objectifs attribuée à la Régie des Transports de Martinique.

### 1- Le secteur communautaire sud

La convention de DSP, mise en œuvre à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2016 pour une durée de 8 ans (fin en décembre 2023), a été confiée par la CAESM à la société dédiée SAS Unité Sud Transport, délégataire dont les actionnaires sont les sociétés Transport Public Franciscain (TPF) et Société de Transport Urbain Sud Martinique (STUSM). Il s'agit d'une DSP mixte comprenant l'exécution du transport urbain et du transport scolaire.

La contribution financière comporte :

- La contribution financière d'équilibre contractuelle de 2021 non indexée pour **18 062 000 €**
- La compensation financière relative à la suppression du Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (avenant 1 : CICE) pour **492 510 €**
- La création de 4 lignes de service scolaire du matin et du soir ainsi que le renfort des services scolaires du midi (avenant 1) pour **558 735 €**
- La compensation financière pour la création de nouvelles lignes dédiées au transport scolaire (avenant 2) pour **333 305 €**
- Le dispositif d'accompagnateurs pour **489 900 €** (avenant 3)
- L'interconnexion entre le réseau sudlib et le réseau du TCSP qui a démarré en novembre 2020 : **2 725 797 €**

**Soit un engagement financier total de 22.662.247 €.**

## 2- Le secteur communautaire nord

❖ **Trois DSP** sont en cours sur les territoires des communes du **Gros-Morne, du Lorrain et de Trinité**.

Pour ce qui concerne la convention de délégation de service public du **Lorrain**, elle court jusqu'au 31 décembre 2022, avec un début d'exploitation en mars 2018 après une période de tuilage de 3 mois. Le délégataire est la Société de Transport Lorrinoise.

Cette convention est mixte et comporte 6 lignes de transport urbain et 19 lignes de transport scolaire.

Au titre de l'année 2021, la contribution forfaitaire est fixée **1 686 000 €**.

S'agissant des réseaux communaux de **La Trinité** et du **Gros-Morne**, une première prorogation avait été validée par le Conseil d'Administration de janvier 2019 et permis la signature de conventions provisoires jusqu'au 31 décembre 2020, respectivement avec les délégataires suivants : Compagnie Antillaise de Déplacement « TRASLA » et Compagnie des Transporteurs de la Caravelle et du Nord.

Le conseil d'administration du 17 décembre 2020 a adopté la prolongation pour une durée de six mois renouvelables une fois pour une durée équivalente, dans la perspective de la création du réseau Nord.

Au titre de 2021, les contributions forfaitaires seront les suivantes :

- DSP du Gros-Morne : **580 000 €**
- DSP de Trinité : **391 000 €**

❖ La réorganisation transitoire du transport interurbain s'est traduite par la signature des conventions de compensation et d'obligations de service public. Elle a débuté sur le nord caraïbe en octobre 2019 avec les coopératives Nord Caraïbe Transport (NCT) et Littoral Caraïbe Transport (LCT). La contribution financière est estimée à **2 287 000 €** (hors révision) pour 6 mois.

Le réseau transitoire du nord atlantique a démarré en mars 2020 et l'exploitation s'effectue par l'intermédiaire de trois coopératives : Coopérative des Transporteurs du Nord Atlantique (CTNA), Coopérative des Transporteurs du Nord (CTN) et l'Unité des Transporteurs du Nord Atlantique (UTNA).

Les tarifs appliqués aux usagers varient entre 1,50 € à 3,00 € pour une contribution financière totale estimée pour 2021 à **3 200 000 €** (hors révision) pour 6 mois.

**Soit un engagement financier total de 8.144.000€.**

**L'échéance de ces services de transport est fixée au 30 juin 2021, à l'exception de la DSP du Lorrain.**

**En effet, la mise en place du réseau du Nord viendra se substituer aux réseaux provisoires exécutés par les coopératives et aux réseaux communaux du Gros-Morne et de La Trinité puis par celui du Lorrain. Les modalités de mise en œuvre seront fonction du mode de gestion qui sera retenu par le Conseil d'Administration.**

### 3-Le secteur communautaire centre

L'exploitation du réseau centre s'effectue dans le cadre du contrat d'objectif conclu avec la Régie des Transports de Martinique et de 10 marchés répartis de la façon suivante :

- 6 marchés qui ont débuté en août 2020 et assurés par les sociétés dédiées SETRAC, TRANSNV, TRANSAGLO et RAPIDE DU CENTRE
- 4 marchés transférés par l'ancien délégataire depuis août 2020 et assurés par le Groupement des Transporteurs Associés du Centre (GTAC), dont le mandataire est la Coopérative des Transporteurs Réunis du Centre (CTRC),

Une enveloppe minimum de **20 000 000 €** sera affectée au transport sur le centre pour la rétribution de ces marchés, ce qui permettra de budgétiser les avenants qui peuvent intervenir durant l'exercice 2021.

Pour ce qui concerne l'exploitation des deux lignes du TCSP et la réalisation des missions transversales de suivi, coordination et supervision de l'ensemble des services de transports, de vente de titres et de contrôle, les dépenses inhérentes s'inscrivent dans le cadre de la convention d'objectifs de la Régie des Transports de Martinique (RTM).

Pour l'exercice 2021, la subvention forfaitaire d'exploitation qui serait à attribuer à la RTM s'élève à **24 809 420 HT**.

**Soit un engagement financier total de 44.809.420 €.**

## D/TRANSPORT MARITIME DE PERSONNES

Une convention de délégation de service public a été conclue avec la Compagnie Martiniquaise de Navigation SAS, en novembre 2015 pour desservir la baie de Fort-de-France, ce jusqu'en décembre 2023.

Quatre (4) itinéraires composent cette desserte :

- Ligne 1 : FDF Pointe Simon – Bourg des Trois Ilets
- Ligne 2 : FDF Pointe Simon – Pointe du Bout (Trois Ilets)
- Ligne 3 : FDF Pointe Simon – Anse à l'Âne et Anse Mitan (Trois Ilets)
- Ligne 4 : FDF Pointe Simon – Bourg de Case Pilote.

La liaison FDF Pointe Simon – Bourg de Case Pilote initialement prévue pour juillet 2016, a été finalement mise en service en juin 2017.

En septembre 2019, un avenant a été signé entre les deux parties visant à tenir compte de l'augmentation des charges forfaitaires du délégataire et des évolutions réglementaires intervenues depuis la signature du contrat. Cela a généré une augmentation de la contribution forfaitaire, qui, dans ce cadre, s'établit à **3 616 000 €** pour l'année 2021.

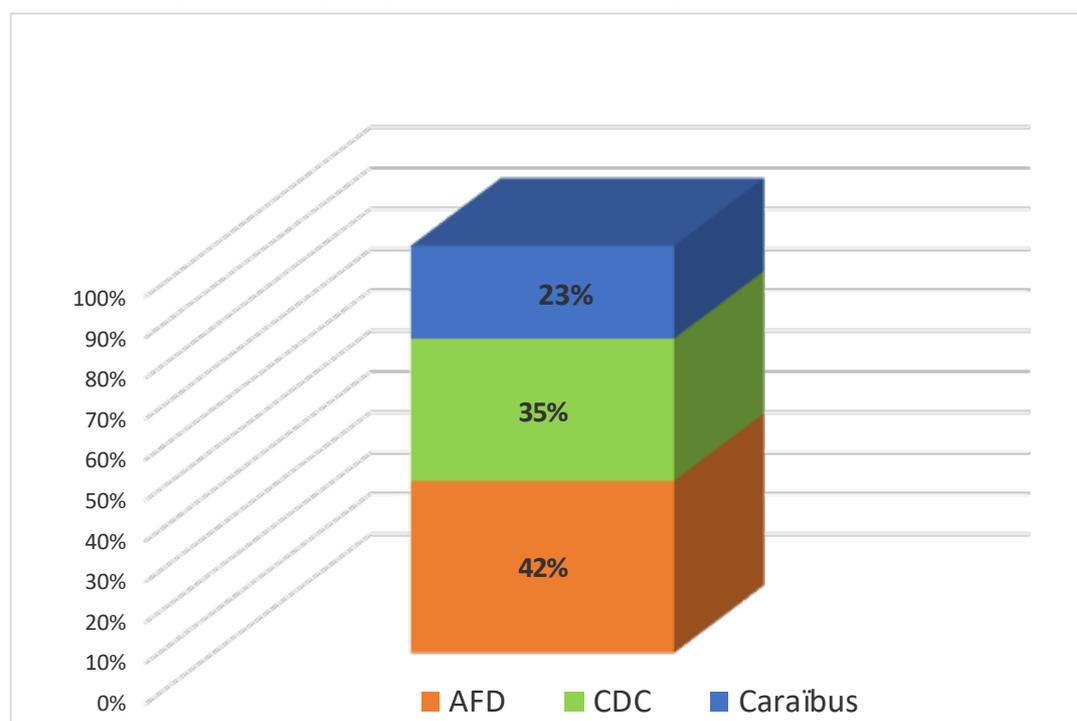
## E/ DETTE

### ❖ Le Contrat de Partenariat Public Privé

Au titre de l'année 2021, les paiements à honorer s'inscrivent dans une enveloppe de **8 211 746,18 €** hors révision des loyers qui sera connue au mois d'octobre 2021 et les refacturations des impôts et taxes. La répartition par section se présente de la façon suivante :

	Section d'exploitation	Section d'investissement
<b>Caraïbus</b>	1 071 649,21	1 628 595,15
<b>AFD</b>	0,00	3 015 617,03
<b>CDC</b>	0,00	2 495 884,79
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 071 649,21</b>	<b>7 140 096,97</b>

### Répartition par prêteur pour les loyers d'investissement



### ❖ Les autres prêts

Il s'agit des prêts précédemment décrits, repris à la suite de la résiliation de la DSP du Centre pour des biens transférés à l'établissement.

La répartition de la dette pour l'année 2021 se présente comme suit :

<b>Dettes</b>	<b>Caisse d'épargne</b>	<b>AFD</b>	<b>AFD</b>
<b>Montant initial</b>	<b>4 446 759,00</b>	<b>5 000 000,00</b>	<b>11 000 000,00</b>
Première date de remboursement	13/09/2016	31/08/2015	31/12/2016
Durée du prêt	7 ans	8 ans	7 ans
Profil d'amortissement	Mensuel	Trimestriel	Trimestriel
<b>Capital restant dû au 01/01/2021</b>	<b>1 207 055,37</b>	<b>1 718 750,00</b>	<b>4 811 431,20</b>
Remboursement du capital de la dette en 2021	470 205,22	625 000,00	1 587 340,94
Intérêt en 2021	34 751,66	17 149,48	43 439,78
<b>Capital restant dû au 31/12/2021</b>	<b>736 850,15</b>	<b>1 093 750,00</b>	<b>3 224 090,26</b>

## F/ NOUVEAUX PROJETS - INVESTISSEMENTS

Les projets suivants seront initiés ou déployés au cours de l'exercice 2021.

### ❖ Le Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs (SAEIV)

Cet outil indispensable à la bonne exploitation d'un réseau de transport est en cours d'acquisition par Martinique Transport, dans le cadre d'un marché subséquent conclu avec la Centrale d'Achat du Transport Public. Il sera déployé au cours de cet exercice sur le réseau Centre (dont le système actuel est obsolète) ainsi que sur le futur réseau Nord.

La solution retenue est celle proposée par INEO pour un coût d'achat de 1,850 M€. Une sollicitation des fonds européens sera proposée pour cofinancer cet investissement et son déploiement.

Cette acquisition sera complétée par l'achat d'un outil « Information des Voyageurs » permettant la fourniture des informations aux usagers via les sites internet et les applications mobiles. Avec ces deux outils, il sera alors possible d'offrir aux usagers des informations en temps réel quant aux positions des bus.

Leur mise en œuvre nécessite la géolocalisation des points d'arrêts, projet en cours de réalisation en interne par les services de l'établissement. Cette étape est indispensable pour alimenter les bases de données correspondantes.

Au regard du déploiement graduel du SAEIV et de l'outil complémentaire, cette géolocalisation programmée pour l'ensemble du territoire, sera réalisée de manière échelonnée sur le secteur Centre, puis avec les équipes de contrôle sur les secteurs Sud et enfin Nord.

### ❖ Mise en place des poteaux d'arrêt

A partir de la géolocalisation des points d'arrêt, il s'agira pour Martinique Transport de répondre à l'obligation qui lui est faite d'implanter des poteaux d'arrêt sur lesquels seront affichés des informations indispensables aux usagers (nom de l'arrêt, lignes le desservant et horaires correspondants). Ce projet concerne l'ensemble des points d'arrêt du territoire.

La quasi-totalité des points d'arrêt existe sur le secteur centre. Le projet consistera pour ce secteur à vérifier leur état et confirmer leur position, remplacer éventuellement ceux qui sont détériorés.

Aucune implantation physique n'existe encore pour le Sud et le Nord.

Il est estimé qu'il y aura in fine quelques 6000 points d'arrêts sur l'intégralité du périmètre.

Il est à noter que certains points d'arrêt pourraient être communs aux lignes de transport scolaire. La géolocalisation des lignes de transport scolaire et des lieux de transbordement a débuté au cours du second semestre 2020.

Elle permettra aussi de fournir à l'établissement une meilleure supervision quant à l'exécution des services et il sera aussi possible in fine aux parents de suivre les déplacements des bus scolaires.

### ❖ Développement de la billétique

Il existe déjà une plateforme de billétique mise en place sur le secteur Centre. Il s'agira au cours de cette exercice de la mettre à jour et de constituer un stock de pièces de maintenance.

Des réflexions sont en cours quant à la réalisation d'investissements pour l'implantation de Distributeurs Automatiques de Titres pour le secteur Nord dans le cadre de la mise en place du réseau et à l'instar de ce qui existe sur le centre. Une orientation pourra être retenue selon le mode de gestion qui sera défini par le Conseil d'Administration.

Par ailleurs, l'établissement est en cours d'acquisition d'un outil de billétique pour smartphones (M'Ticket).

### ❖ Données Transport

La loi d'orientation des mobilités, adoptée en novembre 2019, rend obligatoire la mise à disposition du public des données relatives au transport public : tracé des lignes, horaires théoriques, positionnement en temps réel (articles 25 et 27).

Pour se conformer à cette obligation, l'acquisition d'un outil d'agrégation des données qui seront fournis par le biais des SAE des exploitants est en cours d'expertise.

Ces données peuvent être utilisées par des entreprises tierces, qui sont susceptibles d'offrir d'autres services au public à travers des applications diverses (par exemple : google map, waze ....).

### ❖ Transport à la demande

La mise en place d'une plateforme de transport à la demande est un module de plus en plus indispensable pour optimiser les réseaux et apporter une nouvelle offre de services aux usagers. Pour les réseaux de transport, cet outil peut permettre la couverture de bout de lignes qui ne justifient pas l'implantation d'une ligne régulière voire même pallier les services de certaines lignes en heures creuses.

Par ailleurs, pour un certain public, le transport à la demande est une réponse plus adaptée pour des déplacements tant ponctuels que récurrents.

Sa mise en œuvre pour l'ensemble du périmètre fera l'objet d'une étude de définition et si possible d'une expérimentation sur un des réseaux existants.

#### ❖ **Acquisition de matériels roulants**

L'achat de bus devrait s'avérer nécessaire pour compléter les acquisitions réalisées pour les réseaux centre et nord.

Les besoins sont en cours d'estimation pour le secteur centre ; il est rappelé à ce titre que lors de la séance du Conseil d'administration de janvier 2020, l'acquisition des 20 véhicules en cours de fabrication avait été présenté comme un premier investissement et qu'un complément serait potentiellement nécessaire. Les premiers d'exploitation permettent d'affiner ce besoin au regard du parc récupéré et en tenant compte des commandes effectuées.

Il devrait en être de même pour le réseau nord, en tenant compte des véhicules acquis par l'établissement en 2020 et ceux qui lui seront transférés à l'issue des contrats en vigueur sur les secteurs nord caraïbes et nord atlantique.

#### ❖ **Réalisation d'études**

Des études seront initiées au cours de cet exercice pour les objets suivants :

- **Diagnostic de la délégation de service public du secteur Sud**, notamment dans la perspective de la fin du contrat correspondant, afin de permettre au Conseil d'Administration d'opter sur le mode de gestion qui sera mis en place à partir de janvier 2024.
- Evolution de la tarification des réseaux dans la perspective de la mise en place d'une **tarification unifiée** pour l'ensemble du périmètre. En effet, l'interconnexion opérée entre les différents réseaux rend cette évolution de plus en plus nécessaire. Pour leurs déplacements, les usagers ont de plus en plus recours à au moins deux réseaux.

#### ❖ **Pôles d'échanges de Carrère et Mahault**

Un appel d'offres est initié pour sécuriser le pôle d'échanges de Carrère afin de le fermer en dehors des heures d'exploitation. Cet investissement a été rendu indispensable en raison des dégradations du site qui interviennent de manière récurrente, causant par ailleurs des surcoûts en matière de nettoyage de cet espace.

Il sera étudié en outre la mise en place d'un système de vidéosurveillance en complément de celui qui existe déjà sur les pôles d'échange de Carrère et de Mahault mais circonscrit aux espaces d'exploitation des BHNS.

Ces postes de dépenses viendront améliorer tant la sécurité des usagers que des employés des exploitants.

## En conclusion

La mise en place du réseau pour le Nord viendra compléter le maillage du territoire et apporter un meilleur service aux usagers. Il constituera sans conteste le projet phare de cet exercice 2021.

Les autres projets qui vous sont proposés seront de nature à apporter un meilleur service aux usagers tout en permettant à Martinique Transport de remplir de plus en plus ses obligations en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

Ces créations et évolutions notables ne pourront se concrétiser qu'au regard des recettes de l'établissement, à travers les contributions de ses membres et des recettes fiscales, c'est-à-dire les plus importantes.

Dès lors, il convient d'apprécier l'effort réalisé par la Collectivité Territoriale de Martinique contribuant à plus de 58% au budget de l'établissement à travers sa dotation propre et l'affectation de 7% de la taxe sur les carburants.

Si la recherche de cofinancement des investissements permettra d'amoinrir le coût des investissements, il est indispensable de rappeler les dépenses annuelles d'exploitation s'inscrivent à la section « Fonctionnement » qui utilisent 86% des recettes (contributions des membres et recettes fiscales).

Ces éléments doivent être gardés en mémoire afin de statuer sur les demandes diverses qui lui sont faites pour des dépenses qui ne relèvent pas de ses obligations.