

27 NOV. 2018

**AVENANT n°3.12 TIRANT LES CONSEQUENCES DU  
PROTOCOLE D'ACCORD RELATIF A LA MARCHE A BLANC  
PREALABLE A L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU TCSP ET  
AUX MODALITES DE REGLEMENT FINANCIER DE LA  
MARCHE A BLANC**

**ENTRE :**

**Martinique Transport**, établissement public *sui generis*, sis au siège de la Collectivité Territoriale de Martinique, Rue Gaston Defferre, CS 30137, à Fort-de-France (97201), représentée par le Président de son Conseil d'administration, Monsieur Alfred MARIE- JEANNE dûment habilité à signer le présent avenant par délibération du Conseil d'Administration en date du 12 novembre 2018 n° 18-12.11/049,

Ci-après dénommée « **Martinique Transport** »,  
D'une part,

**ET :**

Le Groupement Momentané d'Entreprises non solidaires « **GME Ensemble pour Mozaik** » constitué aux termes d'un accord en date du 23 février 2011 tel que modifié par avenants, dont la Compagnie Foyalaise de Transports Urbains (la « **CFTU** »), société anonyme d'économie mixte au capital de 1 325 000 euros, est le mandataire solidaire, dont le siège social est situé place des Almadies à Fort-de-France (97204), immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Fort-de-France sous le numéro 431 938 091, représentée par son Président, Monsieur Alain ALFRED, demeurant audit siège social de la CFTU, dûment habilité à signer le Protocole,

Ci-après dénommée « **le Délégué** » ou « **le GME** »  
D'autre part,

Ci-après dénommées ensemble « **les Parties** » et individuellement « **la Partie** ».

## EXPOSE PREALABLE



La Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (ci-après la « **CACEM** ») et le groupement momentané d'entreprises non solidaires « Ensemble pour Mozaïk » (ci-après le « **GME** ») dont la CFTU est mandataire, ont conclu le 1<sup>er</sup> janvier 2012 une convention de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation du réseau de transport urbain de la CACEM et la construction du centre technique des transports (ci-après la « **Convention de DSP** »).

Martinique Transport s'est substituée, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017 à la CACEM, devenant ainsi l'autorité délégante du GME.

Par des délibérations n° CC 12-235 du 23 décembre 2014 et n°03-0031-2015 du 18 mars 2015, la CACEM a inclus dans le service délégué au GME, l'exploitation des lignes du transport collectif en site propre (ci-après le « **TCSP** »).

Cette inclusion implique :

- la réalisation d'investissements supplémentaires liés à la mise en service du TCSP ;
- une phase dite de « marche à blanc » ou phase pré-opérationnelle ;
- l'exploitation commerciale du TCSP.

En conséquence des délibérations précitées de la CACEM, un avenant n°3 à la Convention de DSP en date du 12 octobre 2015 est venu acter, entre les Parties, le calendrier des opérations préalables à la mise en fonctionnement du TCSP, déterminer les opérations à conduire et les mesures à prendre avant la mise en service du TCSP et définir la formalisation des résultats de la marche à blanc.

Cet avenant prévoyait que la marche à blanc serait réalisée par le GME au terme des phases successives suivantes :

- Phase 1 : opérations initiales ;
- Phase 2a : opérations de base ;
- Phase 2b : recrutement renforcé ;
- Phase 3 : marche à blanc.

En application de l'article 10 de l'avenant n°3, la CACEM et le GME ont conclu un avenant n°3.6 afin de « *tirer les conséquences de la modification du calendrier opérationnel dudit avenant 3 et adapter le montant et les modalités de versement de cette subvention additionnelle à la contribution forfaitaire globale* ».

Un avenant n°3.11 conclu entre la CACEM et le GME en date du 10 août 2017 est également venu modifier l'avenant n°3.6 à la Convention de DSP et adapter le montant et les modalités de versement de cette subvention additionnelle à la contribution forfaitaire globale.

A handwritten signature in blue ink, located in the bottom right corner of the page.



Dans ce contexte, alors que les phases 1, 2a, 2b et 3 décrites ci-avant ont été déclenchées par l'autorité délégante respectivement les 12 octobre 2015, 26 octobre 2015, 30 mai 2016 et 13 mars 2017, les Parties ont éprouvé des divergences quant à l'interprétation et l'application des avenants n°3.6 et n°3.11 à la Convention de DSP.

Par ailleurs, la marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles ont dû faire l'objet, en pratique, d'adaptation, compte tenu de la survenance d'évènements extérieurs au GME.

Dans ces conditions, les Parties se sont rapprochées aux fins de rechercher une solution amiable et ont mené une réflexion commune en vue d'assurer la pérennité et la qualité du service public offert aux usagers.

Elles ont ainsi conclu, en date du 12 septembre 2018, un protocole d'accord relatif à la marche à blanc préalable à l'exploitation commerciale du TCSP et aux modalités de règlement financier de la marche à blanc (ci-après le « **Protocole d'Accord** »), venant mettre un terme à leur différend relatif à l'interprétation et l'application des avenants n°3.6 et n°3.11 à la Convention de DSP et reconnaissant le déroulement de la marche à blanc et des opérations pré-opérationnelles selon les trois (3) phases suivantes :

- **Phase A** : cette phase a couvert la période du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 30 septembre 2017. Cette phase a permis, sur une période de trois (3) mois, une réalisation complète des opérations de marche à blanc par le GME correspondant à la « période optimale » définie d'un commun accord avec l'autorité délégante. Pour la réalisation de cette phase A, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante, doit être indemnisé à hauteur de 1 205 712,00 euros HT par mois (soit un total de 3 617 136 euros HT).

**Phase B** : cette phase a couvert la période du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 31 décembre 2017. Cette phase a correspondu, sur une période de trois (3) mois, à la cessation du roulage des BHNS en conséquence du défaut de paiement, par l'autorité délégante des opérations réalisées au titre de la phase A avec immobilisation du personnel et du matériel du délégataire. Pour la réalisation de cette phase B, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante, doit être indemnisé à hauteur de 567 560 euros HT par mois (soit un total de 1 702 680 euros HT).

- **Phase C** : cette phase a couvert la période du 1<sup>er</sup> janvier 2018 au 30 juin 2018. Cette phase a correspondu, sur une période de six (6) mois, à une phase de roulage préparatoire. Pour la réalisation de cette phase C, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante au titre des phases 1, 2a et 2b de l'avenant n°3 à la Convention de DSP, doit être indemnisé à hauteur de 237 829 euros HT par mois (soit un total de 1 426 974 euros HT).

**CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU ENTRE LES PARTIES CE QUI SUIIT :**

**ARTICLE 1<sup>er</sup> – OBJET DE L’AVENANT**

Le présent Avenant a pour objet de tirer les conséquences, sur la Convention de DSP et ses avenants, de la signature, le 12 septembre 2018, du Protocole d’Accord conclu entre les Parties relatif à la marche à blanc préalable à l’exploitation commerciale du TCSP et aux modalités de règlement financier de la marche à blanc.

**ARTICLE 2 – CONSEQUENCES DU PROTOCOLE D’ACCORD**

En conséquence de la signature du Protocole d’Accord figurant en Annexe 1 du présent Avenant, les Parties reconnaissent :

- le déroulement de la marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles selon les trois (3) phases A, B et C telles que détaillées aux termes du Préambule du présent Avenant et aux termes des stipulations du Protocole d’Accord, notamment son article 2 ;
- les modalités de règlement financier de la marche à blanc telles que définies aux termes du Protocole d’Accord, notamment ses articles 2, 3.1 et 4.1 ;
- renoncer à l’application des avenants n°3.6 et n°3.11 à la Convention de DSP auxquels se substituent les stipulations du Protocole d’Accord ;
- que les stipulations de l’avenant n°3 à la Convention de DSP s’appliquent dans la mesure uniquement où elles ne sont ni contraires, ni incompatibles avec les stipulations du Protocole d’Accord.

**ARTICLE 3 – ENTREE EN VIGUEUR DE L’AVENANT**

Le présent avenant entre en vigueur à compter de sa signature par les Parties.

**ARTICLE 4 – AUTRES STIPULATIONS**

Le présent Avenant n’a pas pour objet de modifier les stipulations de la Convention de DSP, de ses annexes et de ses avenants autres que celles expressément modifiées aux termes du présent Avenant.

**ARTICLE 5 – INDEPENDANCE DES STIPULATIONS**

Si l’une des stipulations du présent Avenant est déclarée nulle ou inapplicable, ou fait l’objet d’une requalification, par un tribunal, un expert, ou toute autre autorité compétente, ladite stipulation sera réputée non écrite et les autres stipulations du



présent avenant continueront à produire tous leurs effets.

Néanmoins, les Parties négocieront de bonne foi pour convenir d'une clause mutuellement satisfaisante visant à remplacer la stipulation du présent Avenant déclarée nulle ou non applicable.

#### **ARTICLE 6 – ABSENCE DE NOVATION**

A compter de la date d'entrée en vigueur, le présent Avenant modifiera la Convention de DSP sans opérer une quelconque novation des droits et obligations des Parties au titre de ladite Convention de DSP.

A compter de sa date d'entrée en vigueur, le présent Avenant fait partie intégrante de la Convention de DSP et toute référence à la Convention de DSP s'entendra d'une référence à la Convention de DSP telle que modifiée par le présent Avenant.

#### **ARTICLE 7 – LOI APPLICABLE**

Le présent Avenant est soumis aux dispositions du droit français.

#### **ARTICLE 8 – ANNEXE**

**ANNEXE 1.** Protocole d'Accord conclu entre Martinique Transport et le GME en date du 12 septembre 2018.

Fait à Fort-de-France, en deux (2) exemplaires originaux, le 26 NOV. 2018

**Pour Martinique Transport**

Le Président du Conseil d'Administration  
de Martinique Transport



**Alfred MARIE-JEANNE**

**Alfred MARIE-JEANNE**  
Président du Conseil d'administration

**Pour la CFTU,  
mandataire du GME**

**C.F.T.U.**  
Compagnie Foyalaise de Transports Urbains  
Place des Almadies - 97200 FORT DE FRANCE  
Tél 0596 60 97 50 - Fax 0596 70 58 60  
SIRET 431 938 091 00029



**Alain ALFRED**  
Président Directeur Général



Préfecture Martinique  
Contrôle de légalité  
REÇU LE

17 SEP. 2018

## PROTOCOLE D'ACCORD

### RELATIF A LA MARCHÉ A BLANC PREALABLE A L'EXPLOITATION COMMERCIALE DU TCSP ET AUX MODALITES DE REGLEMENT FINANCIER DE LA MARCHÉ A BLANC

#### ENTRE :

**Martinique Transport**, établissement public *sui generis*, sis au siège de la Collectivité Territoriale de Martinique, Rue Gaston Defferre, CS 30137, à Fort-de-France (97201), représentée par le Président de son Conseil d'administration, Monsieur Alfred MARIE-JEANNE dûment habilité à signer le présent protocole d'accord (le « **Protocole** ») par délibération n°18-27.07/033 du Conseil d'administration en date du 27 juillet 2018  
Ci-après dénommée « **Martinique Transport** »)  
D'une part,

#### ET :

Le Groupement Momentané d'Entreprises non solidaires « **GME Ensemble pour Mozaik** » constitué aux termes d'un accord en date du 23 février 2011 tel que modifié par avenants, dont la Compagnie Foyalaise de Transports Urbains (la « **CFTU** »), société anonyme d'économie mixte au capital de 1 325 000 euros, est le mandataire solidaire, dont le siège social est situé place des Almadies à Fort-de-France (97204), immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Fort-de-France sous le numéro 431 938 091, représentée par son Président, Monsieur Alain ALFRED, demeurant audit siège social de la CFTU, dûment habilité à signer le Protocole,

Ci-après dénommée « **le Délégué** » ou « **le GME** »

Ci-après dénommées ensemble « **les Parties** » et individuellement « **la Partie** ».

Lra<sub>1</sub> AAP



## EXPOSE PREALABLE

La Communauté d'Agglomération du Centre de la Martinique (« CACEM ») et le groupement momentané d'entreprises non solidaires « Ensemble pour Mozaïk » (le « GME ») dont la CFTU est mandataire, ont conclu le 1<sup>er</sup> janvier 2012 une convention de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation du réseau de transport urbain de la CACEM et la construction du centre technique des transports (la « Convention de DSP »).

Martinique Transport s'est substituée, à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017 à la CACEM, devenant ainsi l'autorité délégante du GME.

Par des délibérations n° CC 12-235 du 23 décembre 2014 et n°03-0031-2015 du 18 mars 2015, la CACEM a inclus dans le service délégué au GME, l'exploitation des lignes du transport collectif en site propre (« TCSP »).

Cette inclusion implique :

- la réalisation d'investissements supplémentaires liés à la mise en service du TCSP ;
- une phase dite de « marche à blanc » ou phase pré-opérationnelle ;
- l'exploitation commerciale du TCSP.

En conséquence des délibérations précitées de la CACEM, un avenant n°3 à la Convention de DSP en date du 12 octobre 2015 est venu acter, entre les Parties, le calendrier des opérations préalables à la mise en fonctionnement du TCSP, déterminer les opérations à conduire et les mesures à prendre avant la mise en service du TCSP et définir la formalisation des résultats de la marche à blanc.

Cet avenant prévoyait que la marche à blanc serait réalisée par le GME au terme des phases successives suivantes :

- **Phase 1 : opérations initiales** (recrutement et formation du personnel de maintenance affecté et de son encadrement ; désignation du responsable de site ; lancement des travaux relatifs aux procédures d'exploitation de diverses natures) ;
- **Phase 2a : opérations de base** (poursuite des engagements réalisés au titre de la phase 1 ; réception du matériel, parcage, assurance, entretien courant, forfait coût de roulage pour diverses opérations et essais ; affectation progressive des conducteurs ; affectation de l'encadrement et des moyens ; recrutement de neuf personnels) ;
- **Phase 2b : recrutement renforcé** (poursuite de la phase 2a avec le recrutement dix-neuf personnels supplémentaires) ;
- **Phase 3 : marche à blanc** (poursuite des engagements au titres des phases précédentes ; production d'un kilométrage ; mesures d'accompagnement et d'information ; actions visant à assurer la recette d'exploitabilité ; recrutement de quarante-huit personnels complémentaires).

Au travers de l'article 8 dudit avenant du 12 octobre 2015, a ainsi été convenu un ajustement du montant de la contribution forfaitaire versée par l'autorité délégante au GME, en vue de prendre en considération les charges d'exploitations supplémentaires engendrées pour le GME par la réalisation des phases 1, 2a, 2b et 3 décrites ci-avant.

En application de l'article 10 de l'avenant n°3, la CACEM et le GME ont conclu un avenant n°3.6

3.6  
LCA



afin de « tirer les conséquences de la modification du calendrier opérationnel dudit avenant 3 et adapter le montant et les modalités de versement de cette subvention additionnelle à la contribution forfaitaire globale ».

Un avenant n°3.11 conclu entre la CACEM et le GME en date du 10 août 2017 est également venu modifier l'avenant n°3.6 à la Convention de DSP et adapter le montant et les modalités de versement de cette subvention additionnelle à la contribution forfaitaire globale.

Dans ce contexte, alors que les phases 1, 2a, 2b et 3 décrites ci-avant ont été déclenchées par l'autorité délégante respectivement les 12 octobre 2015, 26 octobre 2015, 30 mai 2016 et 13 mars 2017, le GME n'a reçu aucune rémunération à ce titre pour la période courant du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 30 juin 2018. Neuf factures adressées par le GME à la CACEM puis Martinique Transport, sur la période courant du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 31 mars 2018 (soit jusqu'à la nomination du Conciliateur) demeurent ainsi impayées à ce jour

Ce différend s'explique notamment par la circonstance que les Parties éprouvent des divergences d'interprétation et d'application des avenants n°3.6 et n°3.11 à la Convention de DSP :

- le Délégué estime que les avenants n°3.6 et n°3.11 qu'il a conclus avec la CACEM sont opposables à Martinique Transport et qu'il s'est toujours inscrit dans le respect des dispositions arrêtées d'un commun accord avec la CACEM et dans le respect des phases 1, 2a, 2b et 3 susmentionnées ;
- Martinique Transport estime, en revanche que les factures relatives aux prestations de marche à blanc du TCSP ne peuvent être que rejetées dans la mesure où elle était depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2017, la seule personne titulaire de la compétence « Transport » en Martinique en application des délibérations adoptées en ce sens par l'Assemblée de Martinique sur habilitation du législateur. Ainsi, elle considère que l'avenant 3.11, signé le 10 août 2017 entre la CACEM et le Délégué a été conclu par une autorité incompétente. De surcroît, elle estime que cet avenant a été conclu en violation manifeste du refus préalable exprès dont elle avait fait part à la CACEM par un courrier en date du 24 juillet 2017.

Un différend est ainsi caractérisé entre les Parties ; Martinique Transport refusant d'honorer le paiement des factures émises par le GME sur le fondement des avenants 3.6 et 3.11 à la Convention de DSP tandis que le GME se réserve la faculté de saisir le juge administratif d'un recours indemnitaire en vue d'obtenir le recouvrement de ses créances.

Par ailleurs, par une ordonnance rendue par le Président du Tribunal Mixte de Commerce de Fort-de-France en date du 30 avril 2018, Maître Leila Valleray-André a été désignée en tant que conciliateur (le « **Conciliateur** ») en application des dispositions des articles L. 611-4 et suivants du Code de commerce, avec pour missions notamment, d'assister la CFTU (i) « dans ses négociations avec ses principaux débiteurs et notamment l'autorité délégante dans le but d'obtenir le recouvrement de ses créances, mais aussi des pénalités et intérêts de retard », ou encore (ii) « à l'occasion des accords ou des démarches à même de permettre d'assurer la pérennité de la société et des emplois qui y sont attachés ».

La marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles ont dû faire l'objet, en pratique, d'adaptation, compte tenu de la survenance d'évènements extérieurs au GME. Les Parties



disposent désormais du recul nécessaire permettant d'apprécier les conditions dans lesquelles la marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles ont effectivement été réalisées par le GME.

C'est dans ces circonstances que les Parties se sont rapprochées aux fins de rechercher une solution amiable et ont donc mené une réflexion commune en vue d'assurer la pérennité et la qualité du service public offert aux usagers en menant à bien les opérations de marche à blanc devant précéder l'exploitation commerciale du TCSP.

Après avoir recherché des solutions mettant fin à leur différend d'ordre financier et après avoir pris acte du déroulement effectif de la marche à blanc et des opérations pré-opérationnelles, les Parties ont convenu, à l'issue de discussions et négociations ayant donné lieu à des concessions réciproques, des termes ci-après du présent Protocole, et ce sans reconnaissance aucune par l'une des Parties de l'exactitude et/ou du bien-fondé de la thèse développée par l'autre.

\*  
\*       \*

4  
LMA  
AAAP

CECI ETANT EXPOSE, IL A ETE CONVENU ENTRE LES PARTIES CE QUI SUIT :

#### ARTICLE 1 – OBJET DU PROTOCOLE

Le présent Protocole a pour objet, conformément aux dispositions des articles 2044 et suivants du Code Civil, d'arrêter et de régler de manière définitive (i) les conditions dans lesquelles la marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles ont effectivement été réalisées par le GME, (ii) les coûts induits par la réalisation, par le GME, de la marche à blanc et des opérations pré-opérationnelles, (iii) les modalités de règlement financier de la marche à blanc et des opérations pré-opérationnelles qui l'ont précédée réalisées par le GME entre le 1<sup>er</sup> juillet 2017 et le 30 juin 2018, ainsi que (iv) le sort des avenants n°3.6 et n°3.11 à la Convention de DSP.

#### ARTICLE 2 – DETERMINATION DES COÛTS INDUITS PAR LA MARCHÉ A BLANC ET LES OPERATIONS PRE-OPERATIONNELLES EFFECTIVEMENT REALISEES PAR LE GME

Les Parties conviennent que la marche à blanc et les opérations pré-opérationnelles ont effectivement été réalisées par le GME selon les trois (3) phases suivantes :

- **Phase A** : cette phase couvre la période du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 30 septembre 2017.

Cette phase a permis, sur une période de trois (3) mois, une réalisation complète des opérations de marche à blanc par le GME correspondant à la « période optimale » définie d'un commun accord avec l'autorité délégante.

Pour la réalisation de cette phase 1, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante, doit être indemnisé à hauteur de 1 205 712,00 euros HT par mois (soit un total de 3 617 136 euros HT).

- **Phase B** : cette phase couvre la période du 1<sup>er</sup> octobre 2017 au 31 décembre 2017.

Cette phase correspond, sur une période de trois (3) mois, à la cessation du roulage des BHNS en conséquence du défaut de paiement, par l'autorité délégante des opérations réalisées au titre de la phase A avec immobilisation du personnel et du matériel du délégataire.

Pour la réalisation de cette phase B, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante, doit être indemnisé à hauteur de 567 560 euros HT par mois (soit un total de 1 702 680 euros HT).

- **Phase C** : cette phase couvre la période du 1<sup>er</sup> janvier 2018 au 30 juin 2018.

Cette phase correspond, sur une période de six (6) mois, à une phase de roulage préparatoire.

Pour la réalisation de cette phase C, le GME, conformément aux termes et aux montants tels qu'arrêtés avec l'autorité délégante au titre des phases 1, 2a et 2b de l'avenant n°3 à la

5  
LIA



Convention de DSP, doit être indemnisé à hauteur de 237 829 euros HT par mois (soit un total de 1 426 974 euros HT).

Au titre des phases A, B et C visées au présent article, le GME doit ainsi être indemnisé à hauteur de 6 746 790 euros HT.

### **ARTICLE 3 – CONCESSIONS ET ENGAGEMENTS RECIPROQUES DES PARTIES**

Les Parties conviennent des engagements et concessions réciproques suivants :

#### **3.1 CONCESSIONS ET ENGAGEMENTS DE MARTINIQUE TRANSPORT**

En contrepartie des engagements pris par le Délégué, Martinique Transport s'engage à :

1°) verser au Délégué, dans les conditions de l'article 4 du présent Protocole, la somme de 6 746 790 euros HT, au titre de la réalisation par le GME des phases A, B et C exposées à l'article 2 du présent Protocole ;

2°) reconnaître définitivement le déroulement des phases A, B, et C selon les termes et dans les conditions définies à l'article 2 du présent Protocole.

#### **3.2 CONCESSIONS ET ENGAGEMENTS DU GME**

Le GME s'engage en contrepartie des engagements pris par Martinique Transport à l'article 3.1 ci-dessus :

1°) A renoncer, irrévocablement et définitivement, à tous griefs, prétentions, revendications, réclamations, droits, actions et/ou instances né(s) ou à naître à l'encontre de Martinique Transport se rattachant, directement ou indirectement aux faits et prétentions rappelés au Préambule des présentes, notamment renoncer à exercer, pour quelque motif que ce soit, tout recours administratif ou contentieux à l'encontre de Martinique Transport relatif au règlement financier des opérations de marche à blanc et des opérations pré-opérationnelles réalisées sur la période courant du 1<sup>er</sup> juillet 2017 au 30 juin 2018 ;

2°) A renoncer purement et simplement à se prévaloir des avenants 3.6 et 3.11 à la Convention de DSP ;

3°) A renoncer en conséquence, à réclamer des intérêts de retard pour les sommes qui lui étaient dues préalablement à la conclusion du présent Protocole au titre des opérations de marche à blanc ;

et ce, dès lors que Le paiement définitif des sommes dues par Martinique Transport au Délégué aura été effectué dans les conditions des articles 3.1 et 4 du Protocole.

Les engagements souscrits au titre du présent article par le Délégué sont opposables aux membres du GME. A ce titre, le Délégué s'engage également à relever et garantir Martinique Transports de tous griefs, prétentions, revendications, réclamations, droits, actions et/ou instances né(s) ou à naître qui pourraient être formées par un membre du GME qui se rattachent, directement ou indirectement, aux faits et prétentions mentionnés dans le Préambule du présent Protocole, de telle sorte que Martinique Transports n'ait rien à verser à ce titre, pour quelque

6  
LVA



motif que ce soit.

#### **ARTICLE 4 – CONSEQUENCES FINANCIERES DU PROTOCOLE**

##### **4.1 MODALITE DE VERSEMENT DES SOMMES DUES PAR MARTINIQUE TRANSPORT :**

Les sommes dues par Martinique Transport en vertu du présent Protocole (6 746 790 euros HT auxquels s'ajoute la TVA au taux en vigueur) feront l'objet d'un versement unique par Martinique Transport au Délégué en tant que mandataire du GME, dans les meilleurs délais et au plus tard le 31 décembre 2018.

##### **4.2 REGIME DES PAIEMENTS DUS PAR MARTINIQUE TRANSPORT**

Toute somme exigible en vertu du Protocole qui n'aurait pas été versée dans les délais susmentionnés, portera intérêt au jour le jour de plein droit et sans qu'il soit besoin de mise en demeure préalable, au taux d'intérêt appliqué par la Banque centrale européenne à ses opérations principales de refinancement les plus récentes, en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir, majoré de huit (8) points de pourcentage.

#### **ARTICLE 5 – EFFETS DU PROTOCOLE**

Le présent accord vaut transaction dans la commune intention des Parties au sens des articles 2044 et suivants du Code civil et fait, par conséquent, obstacle à l'introduction ou à la poursuite entre les Parties d'une action en justice ayant le même objet conformément à l'article 2052 du Code civil.

Si une ou plusieurs stipulations du Protocole sont tenues pour non valides ou déclarées comme telles en application d'une loi, d'un règlement ou à la suite d'une décision définitive d'une juridiction compétente, les autres stipulations garderont toute leur force et leur portée. Les Parties se rapprocheront pour remplacer dans les plus brefs délais la clause annulée par une stipulation valide qui réponde au plus près aux objectifs économiques et juridiques du Protocole.

Le fait pour une des Parties de ne pas se prévaloir à un moment donné d'une stipulation quelconque du Protocole ou de sa violation, que ce soit de façon permanente ou temporaire, ne peut être considéré comme valant renonciation par elle au bénéfice de cette stipulation ou de cette violation, et ne saurait être considéré comme une modification du Protocole.

Les stipulations de la Convention de DSP et de ses avenants qui ne sont pas contraires aux stipulations du présent Protocole demeurent applicables.

#### **ARTICLE 6 – CLAUSE DE DISCRETION**

Sous réserve des seules obligations légales et réglementaires imposant, le cas échéant, à Martinique Transport de communiquer à des tiers le Protocole ou ses éléments essentiels, la Martinique Transport s'engage à conserver la discrétion la plus absolue sur le Protocole, ses modalités et les pourparlers qui y ont conduit.

Conformément aux dispositions de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures

7  
LVA



d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal, Martinique Transport s'engage, en cas de communication du Protocole à des tiers, à ne communiquer aucune mention ou donnée qui porterait atteinte au secret en matière commerciale et industrielle.

## ARTICLE 7 – DISPOSITIONS DIVERSES

### 7.1 FRAIS

Les Parties conservent à leur charge les frais, honoraires ou dépens éventuels engagés dans le cadre du différend né à l'occasion des faits et prétentions décrits au Préambule du présent Protocole (en ce compris les frais liés à la rédaction des présentes).

### 7.2 LITIGE

Tout différend pouvant survenir entre les Parties dans le cadre du Protocole sera, en cas d'échec d'un règlement amiable préalable, soumis à la compétence exclusive du Tribunal Administratif de la Martinique.

### 7.3 ENTREE EN VIGUEUR

Le Protocole entre en vigueur à la date de signature par les Parties.

## ARTICLE 8 – ANNEXE

L'annexe suivante est jointe au Protocole :

ANNEXE 1. Ordonnance du tribunal mixte de Fort-de-France en date du 30 avril 2018

Fait à Fort-de-France, en trois (3) exemplaires originaux sur 8 pages chacun (hors annexes)

Pour Martinique Transport



Alfred MARIE-JEANNE  
Président du Conseil d'administration

Pour la CFTU, mandataire du GME



Alain ALFRED  
Président Directeur Général

En présence de Maître VALLERAY-ANDRE, désigné en qualité de Conciliateur par ordonnance du Tribunal Mixte de Commerce de Fort-de-France en date du 30 avril 2018



Annexe

**ORDONNANCE DU TRIBUNAL MIXTE DE  
FORT-DE-FRANCE**

**EN DATE DU 30 AVRIL 2018**





# ORDONNANCE

Nous, Julien ORHANT, Président au Tribunal Mixte de Commerce de Fort de France en charge de la Prévention,

Vu la requête présentée la Compagnie Foyalaise de Transports Urbains (CFTU), société anonyme d'économie mixte, reçue au greffe le 23 avril 2018 et les motifs y exposés,

Vu les pièces à l'appui et l'entretien de ce jour avec Monsieur Alain ALFRED, président, Madame MOUTAMALLE, directrice déléguée, assistés de Maître Audrey NICOLAS,

Vu la convention d'honoraires du conciliateur du 26 mars 2018 visée par le procureur de la République ;

Vu les dispositions de l'article L.611-4 du Code de commerce,

Désignons :

La SELARL VALLERAY-ANDRE & ASSOCIES, prise en la personne de Maître Leïla VALLERAY, administrateur judiciaire, domicilié 100 rue Victor HUGO à SAINT-PIERRE (97250) ;

En qualité de conciliateur de la Compagnie Foyalaise de Transports Urbains (CFTU) avec pour mission de :

- assister la requérante dans ses négociations avec ses principaux débiteurs et notamment l'autorité délégante dans le but d'obtenir le recouvrement de ses créances, mais aussi des pénalités et intérêts de retard ;
- assister la requérante dans ses négociations avec ses principaux créanciers (fournisseurs et les organismes sociaux) et ses organismes de crédits ;
- plus généralement, assister les dirigeants de la société à l'occasion des accords ou des démarches à même de permettre d'assurer la pérennité de la société et des emplois qui y sont attachés ;

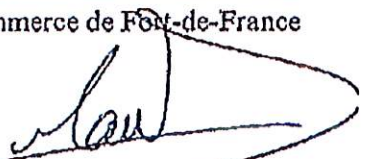

Fixons à 4 mois la durée de la mission du conciliateur, à compter de l'acceptation de celle-ci,

Disons que la rémunération du conciliateur sera arrêtée par nous sur la base des conditions annexées à la requête et ayant recueilli l'accord de la requérante,

Disons qu'en cas de difficultés, il nous en sera référé, et qu'un rapport nous sera adressé par le conciliateur à l'issue de sa mission, outre une note de situation avant le 15 juillet 2018 ;

Disons que la présente Ordonnance sera déposée au Greffe de ce Tribunal et notifiée par les soins du Greffier à la requérante, au conciliateur sus désigné et communiquée au Ministère Public, ainsi qu'aux commissaires aux comptes de la société.

Fait à Fort de France,  
Le 30 avril 2018  
Julien ORHANT  
Président du Tribunal Mixte  
de Commerce de Fort-de-France

POUR EXPÉDITION CONFORME  
LE GREFFIER EN CHEF

