

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

972-200075356-20220310-DAJ-170322-1-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 17/03/2022



# **RAPPORT**

## **D'ORIENTATION BUDGETAIRE**

### **EXERCICE 2022**

# 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) Section d'exploitation.....</b>	<b>5</b>
1) Les dépenses d'exploitation.....	5
2) Les recettes d'exploitation.....	8
<b>B) Section d'investissement .....</b>	<b>11</b>
1) Les dépenses d'investissement.....	11
2) Les recettes d'investissement.....	12
<b>C) Dette .....</b>	<b>12</b>
<b>Partie III : Les orientations budgétaires pour 2022.....</b>	<b>14</b>
<b>A) Ressources financières .....</b>	<b>14</b>
<b>B) Fonctionnement général de l'établissement .....</b>	<b>15</b>
1) Politique en matière de ressources humaines.....	15
<b>C) Transport scolaire .....</b>	<b>17</b>
1) Secteur sud .....	17
2) Secteur nord.....	17
3) Secteur intra-communal, intracommunautaire et intercommunautaire .....	17
4) Les enfants en situation d'handicap .....	18
<b>D) Transport urbain de personnes .....</b>	<b>18</b>
1) Le secteur communautaire sud.....	18
2) Le secteur communautaire nord.....	19
3) Le secteur communautaire centre.....	19
<b>E) Transport interurbain de personnes .....</b>	<b>19</b>
<b>F) Transport maritime de personnes .....</b>	<b>20</b>
<b>G) Contrat de partenariat .....</b>	<b>21</b>
<b>H) Emprunts .....</b>	<b>21</b>
<b>I) Programme d'actions .....</b>	<b>22</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>25</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 2022.

Il met en exergue les éléments suivants :

- Le contexte économique international, national et local
- L'analyse financière rétrospective
- Les orientations budgétaires pour l'année 2022 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

L'économie mondiale se ressaisit, mais la reprise n'est pas la même partout dans un contexte de forte incertitude. La croissance mondiale devrait ralentir de 4,1% en 2022 selon les prévisions de la Banque Mondiale. De nouveaux variants de la COVID-19, une montée de l'inflation, de la dette, des inégalités de revenus pourraient mettre en péril la reprise dans les économies.

La croissance sera soutenue par une consommation vigoureuse, cependant le taux d'épargne des ménages diminue. Suites aux plans de relance nationaux et européens les investissements sont en augmentation. Le chômage devrait se replier à un niveau proche de ce qu'il était avant la crise. La réouverture rapide de l'économie, les perturbations affectant les chaînes d'approvisionnement et le rebond des prix de l'énergie alimentent l'inflation.

Le produit intérieur brut devrait augmenter de 4,3% en 2022 au sein de l'Union Européenne selon les dernières prévisions de la Commission Européenne.

La zone euro a réagi de manière vigoureuse à la crise et une reprise rapide s'est ensuivie, mais des risques subsistent :

- Le taux d'inflation dans la zone euro est estimé à 5,1 % en janvier 2022, contre 5% en décembre selon l'office de statistique de l'Union Européenne (Eurostat).
- Le taux d'inflation dans le secteur énergétique est le plus élevé soit +28 %, suivi de l'alimentation, l'alcool et le tabac (+ 3,6%).

Après avoir plongé de façon spectaculaire, la croissance Française repart de plus belle en 2021. Le PIB augmente de 7% au cours de l'année écoulée. C'est la plus forte croissance annuelle enregistrée depuis 52 ans en France et l'une des plus importantes d'Europe. La crise sanitaire provoque un choc d'offre et de demande, tous deux massifs. La production manufacturière et la fourniture de services baissent, la consommation se contracte, surtout dans les services. Les entreprises craignent de voir leur trésorerie diminuer, leur confiance chute.

Pour ce qui nous concerne, la population martiniquaise est estimée à 354 800 habitants, selon l'INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2021. Le regain de naissance constaté entre 2018 et 2019 ne se poursuit pas, la Martinique se classe au deuxième rang des régions françaises avec la plus faible part de jeunes de 0 à 24 ans (26%)

Les confinements et les restrictions de déplacements entre territoires ont eu des répercussions sur l'économie Martiniquaise. Des activités comme le tourisme ou l'agriculture, ont été particulièrement touchées.

Les différentes mesures de soutien à l'activité et de l'emploi ont joué un rôle essentiel pour atténuer l'impact de la crise sanitaire. En particulier, le dispositif d'activité partielle mis en place par le gouvernement, pour favoriser le maintien dans l'emploi des salariés. Dans le secteur marchand, les dispositifs d'aide, tels que les prêts garantis par l'Etat (792,91 millions), le report d'échéances fiscales et sociales, le fonds de solidarité ont largement été sollicités par les entreprises. En outre, la Collectivité Territoriale de Martinique soutient les entreprises en difficulté en leur apportant une aide exceptionnelle à hauteur de 27 millions d'euros.

## PARTIE II - L'ANALYSE RETROSPECTIVE

### A/SECTION D'EXPLOITATION

#### 1- Les dépenses d'exploitation

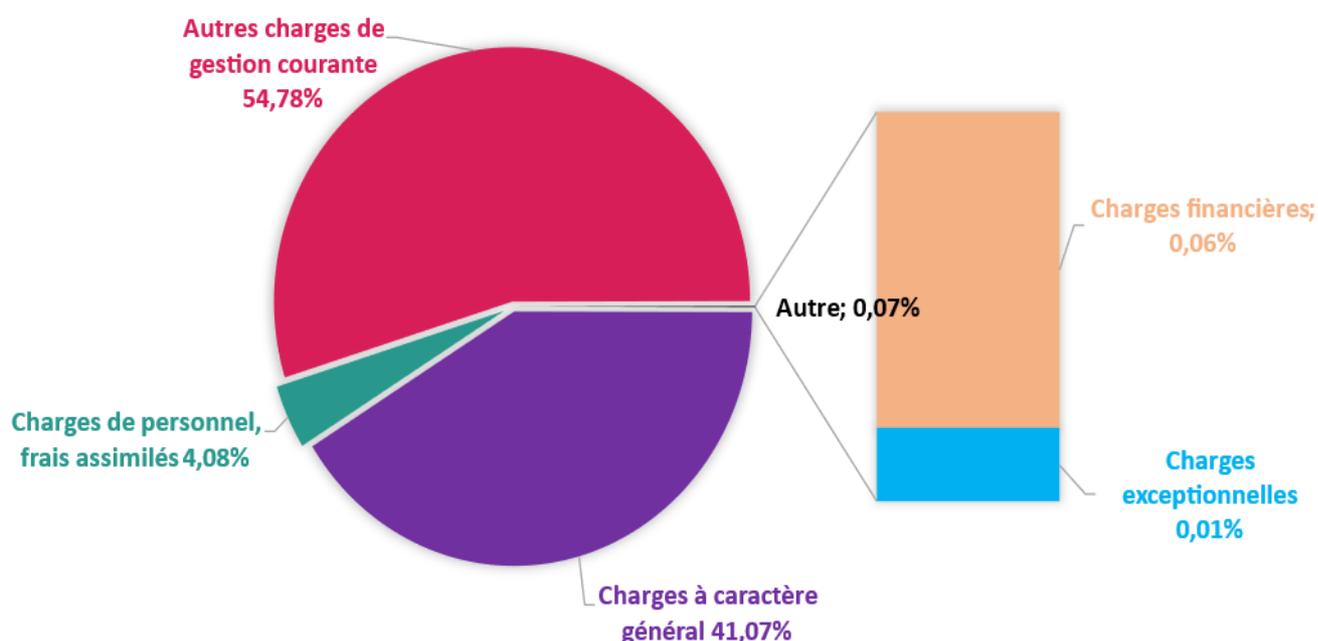
Les missions de Martinique Transport, c'est-à-dire l'organisation du transport sur l'ensemble du territoire, constituent la principale dépense d'exploitation. Ces dépenses sont comptabilisées au chapitre 65-autres charges de gestion courante et en partie au niveau du chapitre 011 -charges à caractère général.

**114 889 368,83 € ont été alloués à l'activité transport sur l'ensemble du territoire soit 93 % des dépenses réelles de fonctionnement de l'exercice 2021.**

Le tableau récapitulatif ci-dessous met en exergue les réalisations entre 2018 et 2021.

Chapitre	Intitulé	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA PREVISIONNEL 2021	Variation 2021/2020
011	Charges à caractère général	19 848 663,78	23 671 609,53	28 340 709,31	50 915 254,96	79,65%
012	Charges de personnel, frais assimilés	2 241 422,57	2 775 115,44	3 461 585,62	5 054 881,23	46,03%
65	Autres charges de gestion courante	77 782 925,96	80 692 729,65	84 428 108,04	67 913 488,51	-19,56%
66	Charges financières	0,00	0,00	0,00	73 458,65	-
67	Charges exceptionnelles	2 937 909,15	692 424,33	660 148,32	16 980,28	-97,43%
68	Dotations aux provisions et dépréciations	0,00	15 000 000,00	0,00	0,00	-
<b>Total des dépenses réelles d'exploitation</b>		<b>102 810 921,46</b>	<b>122 831 878,95</b>	<b>116 890 551,29</b>	<b>123 974 063,63</b>	<b>6,06%</b>
023	Virement à la section d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00	-
042	Opération ordre transfert entre section	0,00	207 746,71	324 576,33	422 255,43	30,09%
<b>Total des dépenses d'ordre d'exploitation</b>		<b>0,00</b>	<b>207 746,71</b>	<b>324 576,33</b>	<b>422 255,43</b>	<b>30,09%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>102 810 921,46</b>	<b>123 039 625,66</b>	<b>117 215 127,62</b>	<b>124 396 319,06</b>	<b>6,13%</b>

## RÉPARTITION DES DÉPENSES RÉELLES D'EXPLOITATION EN 2021



**Les charges de gestion courante** (chapitre 65) sont constituées des contributions financières versées aux titulaires, des conventions de délégations de service public et celles versées à la Régie de Transport de Martinique à partir d'août 2020. Il s'agit du premier poste de dépenses qui mobilise **50 % à 70 %** des dépenses réelles de fonctionnement entre 2018 et 2021.

Par rapport à 2018, une progression est constatée en 2019 et 2020, respectivement de **3,74 %** et de **8,54 %**, suite à la mise en place d'un réseau transitoire dans le nord caraïbe (à partir d'octobre 2019) puis le nord atlantique (à partir de mars 2020).

Par ailleurs, la diminution constatée en 2021 s'explique par le changement lié à l'organisation du transport urbain sur le centre, passant de DSP jusqu'en juillet 2020 (chapitre 65) à des marchés publics (chapitre 011) à partir d'août 2020. Cela entraîne ainsi une affectation des crédits au niveau de chapitres budgétaires différents.

**Les charges à caractère général** (chapitre 011) constituent le deuxième poste de dépenses le plus important entre 2018 et 2021. Elles représentent entre **19 %** et **41 %** des dépenses réelles de fonctionnement sur cette période. Cette progression s'explique par l'inscription des charges relatives aux marchés de transport urbain qui étaient jusqu'en 2019 comptabilisées au chapitre 65 dans le cadre de la DSP.

En 2021, on retrouve dans ce chapitre :

- Les dépenses relatives au **transport scolaire** qui représentent **18 805 143,44 €** en 2021 soit **36,93 %** des charges à caractère général,

- Les charges inhérentes au **transport urbain sur le centre** concernent uniquement les marchés gérés directement par Martinique Transport depuis le 1 août 2020. Le coût financier est de **28 131 600,62 €** soit **55,25 %** des charges à caractère général,

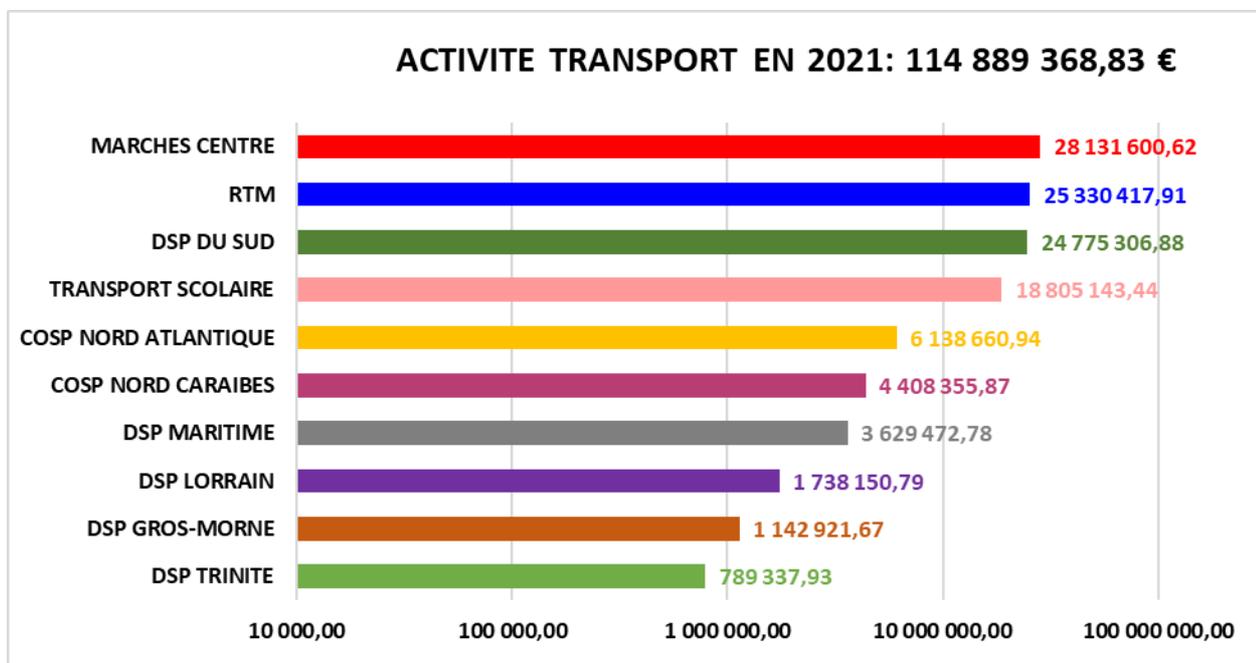
-Les loyers de fonctionnement du contrat public partenariat privé (PPP) soit **1 297 567,47 €** en 2021 ce qui représente **2,55 %** des charges à caractère général.

L'effectif de Martinique Transport est quasi-stable : 72 agents en 2019 à 70 agents en 2021.

**La masse salariale** (chapitre 012) en 2021 représente **5 054 881,23 €** dont **1 356 461,65 €** pour donner suite à des régularisations pour les agents mis à disposition des salaires correspondant sur 3 exercices dès lors que les justificatifs ont été transmis par la CTM.

La politique en matière de ressources humaines en 2021 a abouti à la réalisation de certains chantiers :

- Elaboration des Lignes Directrices de Gestion : promotion et valorisation des parcours professionnels
- Elaboration du 1<sup>er</sup> Rapport Social Unique au titre de l'année 2020
- Mise en place du télétravail (délibération, protocole, charte informatique)
- Poursuite des travaux d'élaboration du Document Unique et déploiement des EPI
- Elaboration du protocole COVID-19
- Déploiement actif de la gamme d'équipements de protection sanitaire
- Déploiement du SIRH



## 2- Les recettes d'exploitation

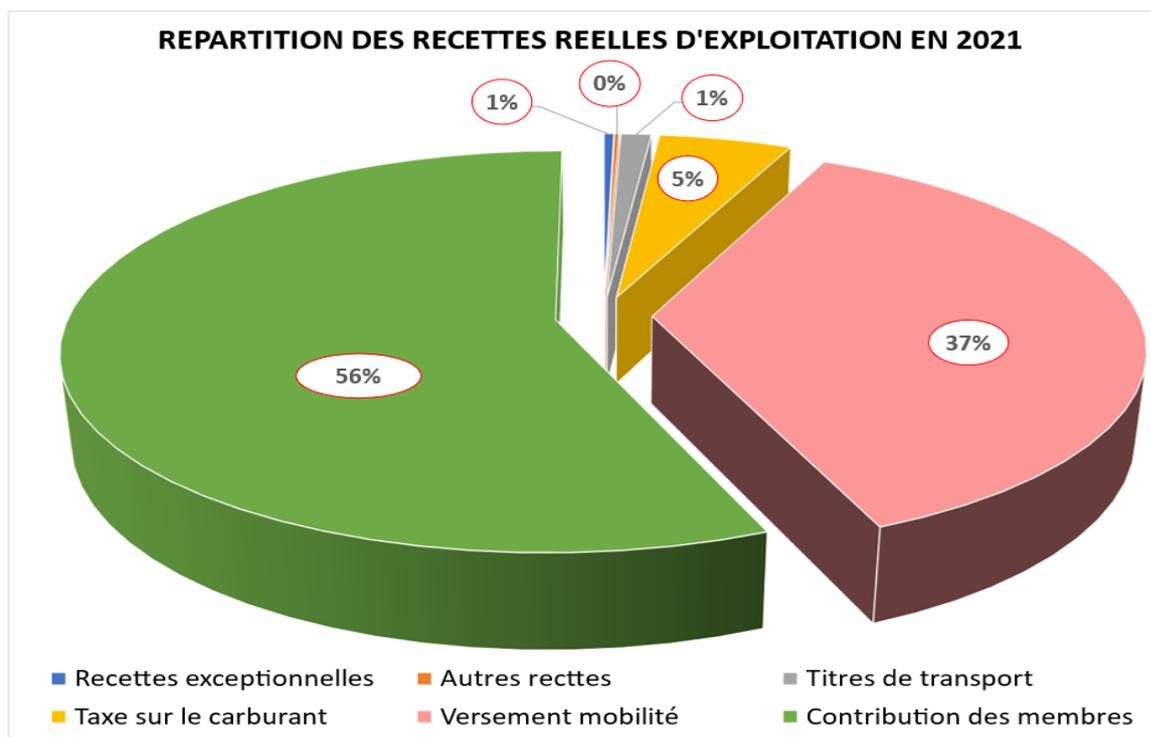
Le déploiement de l'activité transport a été financé par des recettes certaines et des recettes aléatoires. Entre 2018 et 2021, les trois ressources financières capitales sont les suivantes :

- 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 commerciales du secteur centre (chapitre 75)

S'agissant des recettes aléatoires, elles varient d'un exercice à un autre :

- La reprise sur provision actée lors de la décision modificative votée le 12 octobre 2020 (chapitre 78 en 2020)
- Les recettes exceptionnelles (pénalités, remboursement : chapitre 77)

Chapitre	Intitulé	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA PREVISIONNEL 2021	Variation 2021/2020
013	Atténuation de charges	3 086,27	527,65	1 823,61	296,73	-83,73%
70	Ventes de produits fabriqués, prestations	4 046 677,22	2 152 808,80	1 254 825,25	1 528 081,49	21,78%
73	Produits issus de la fiscalité	43 053 606,06	45 551 726,15	39 975 902,14	47 727 947,92	19,39%
74	Subventions d'exploitation	49 970 259,55	75 524 163,45	62 100 000,00	72 900 000,00	17,39%
75	Autres produits de gestion courante	10 321 114,71	7 083 077,51	9 161 808,92	6 886 369,94	-24,84%
77	Produits exceptionnels	1 316 169,66	549 610,70	2 034 836,83	490 298,19	-75,90%
78	Reprises sur provisions et dépréciations	0,00	0,00	9 526 000,00	0,00	-100,00%
<b>Total des recettes réelles d'exploitation</b>		<b>108 710 913,47</b>	<b>130 861 914,26</b>	<b>124 055 196,75</b>	<b>129 532 994,27</b>	<b>4,42%</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>-</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>108 710 913,47</b>	<b>130 861 914,26</b>	<b>124 055 196,75</b>	<b>129 532 994,27</b>	<b>4,42%</b>



### 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 2021, selon la répartition suivante :

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

Cette participation financière, fixée par une délibération du Conseil d'Administration pour chacun des exercices budgétaires, est identique depuis 2018.

### 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 2021 s'élève à **45 408 714,64 €** (hors avance remboursable) soit une progression de **13,59 %** par rapport à 2020 mais qui s'explique par une perte de recettes sur cet exercice du fait de la crise sanitaire.

Comparée à une année sans perturbations, à l'instar de 2019, la recette est légèrement en baisse soit **-0,31 %**.

Par ailleurs, durant deux années consécutives, MT a bénéficié d'une avance remboursable à taux 0 dans le cadre du dispositif de la loi des finances rectificatives. Le montant s'élève à **2 959 969,00 €** en 2020 et **2 319 233,28 €** en 2021 soit un montant total de **5 279 202,28 €** à rembourser au plus tard le 1 janvier 2031.

## 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 compétences, 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 2021 s'élève à **6 661 532,79 €** correspondant aux versements de décembre 2020 à novembre 2021 (la cotisation du mois N est perçue au mois N+1).

Après un pic observé en 2019 (**7 080 947,19 €**), cette recette est en légère baisse en 2020 (**6 201 838,25 €**) puis en augmentation en 2021 (**6 661 532,79 €**).

## Produits de la vente de titres de transport

Ils proviennent de l'**achat de titres de transport scolaire**, à l'exception des circuits inclus dans les conventions des DSP des secteurs Sud et Lorrain. Au 31 décembre 2021, **1 487 979,09 €** ont été perçus.

Ainsi, les produits de ces ventes ont été essentiellement collectés lors des inscriptions scolaires et ont été versés directement sur le compte de la régie de recettes de MARTINIQUE TRANSPORT ou sur 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, la délibération du 14 mai 2019 a donné lieu à l'adoption d'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 et du nord. De plus, la délibération du 22 octobre 2019 a acté une tarification spécifique de **50 €** pour les élèves empruntant le transport scolaire mis en place par Martinique Transport et Unité Sud Transport dans le cadre de la réforme des lycées (enseignement de spécialité).

Ces différentes recettes sont mentionnées dans le tableau ci-dessous.

Intitulé	Exercice 2018	Exercice 2019	Exercice 2020	Exercice 2021
Contributions financières des membres	69 023 541,00	75 524 163,45 (1)	67 500 000,00 (2)	67 500 000,00
Produits de la fiscalité (VT et TSC)	44 540 129,22	52 632 673,34	46 177 740,39	52 070 247,43
Vente de titres de transport scolaire	1 534 522,23	2 123 304,80	1 222 510,85	1 487 979,09

(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.

(2) Titres émis pour un montant total de 62 100 000,00 €, le solde soit 5 400 000,00 € a été inscrit en report à nouveau en 2021.

## B/SECTION D'INVESTISSEMENT

### 1-Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement s'accroissent à partir de 2019 suite à la prise en charge du contrat PPP par Martinique Transport. Cette dépense obligatoire, imputée au chapitre 23 représente **33 %** des dépenses réelles d'investissement en 2021 soit coût total de **7 096 367,62 €**

A partir de 2020, des acquisitions, stricto sensu, ont été réalisées notamment pour :

- L'acquisition de 12 batteries pour le BHNS pour un coût de **1 196 880,00 €** en 2020
- L'acquisition de 20 bus pour le nord et le centre : **11 686 145,19 €** dont **820 528,68 €** de frais comptabilisés en fonctionnement (frais de transport, carte grise...). Ces dépenses se sont étalées sur 2 années de la façon suivante :

- \* **418 125,54 €** pour des acquisitions de bus en 2020
- \* **10 447 490,97 €** pour des acquisitions de bus en 2021
- \* **811 121,92 €** des frais de transport en 2021
- \* **9 406,76 €** de frais de cartes grises en 2021

- L'acquisition d'un logiciel d'aide à l'exploitation (SAEIV) d'un coût total de **1 718 382,12 €**, avec versement d'acomptes à hauteur de **911.572,80 €** en 2021.

Ces investissements visent à améliorer la gestion du réseau transport sur l'ensemble de la Martinique.

Chapitre	Intitulé	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021	Variation 2021/2020
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00	0,00	0,00	2 606 631,39	-
20	Immobilisations incorporelles	379 792,26	61 643,82	67 525,80	1 028 745,79	1423%
21	Immobilisations corporelles	57 925,18	467 224,39	1 764 517,63	10 549 546,53	498%
23	Immobilisations en cours	0,00	6 845 630,61	5 505 449,16	7 096 367,62	29%
27	Autres immobilisations financières	0,00	0,00	3 454 509,96	0,00	-100%
<b>Total des dépenses réelles d'investissement</b>		<b>437 717,44</b>	<b>7 374 498,82</b>	<b>10 792 002,55</b>	<b>21 281 291,33</b>	<b>97%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>437 717,44</b>	<b>7 374 498,82</b>	<b>10 792 002,55</b>	<b>21 281 291,33</b>	<b>97%</b>

## 2-Les recettes d'investissement

Les recettes finançant la section d'investissement proviennent essentiellement de l'affectation du résultat de l'exercice et des amortissements. A partir de 2021, s'ajoute le Fonds de Compensation de la TVA (FCTVA), dotation destinée à assurer une compensation de la charge de la TVA supportée sur les dépenses d'investissement de 2021.

Chapitre	Intitulé	CA 2018	CA 2019	CA 2020	CA 2021	Variation 2021/2020
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,00	694 970,85	12 712 337,59	17 767 881,36	40%
<b>Total des recettes réelles d'investissement</b>		<b>0,00</b>	<b>694 970,85</b>	<b>12 712 337,59</b>	<b>17 767 881,36</b>	<b>40%</b>
040	Opérations ordre transfert entre sections	0,00	207 746,71	324 576,33	422 255,43	30%
<b>Total des recettes d'ordres d'investissement</b>		<b>0,00</b>	<b>207 746,71</b>	<b>324 576,33</b>	<b>422 255,43</b>	<b>30%</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>		<b>0,00</b>	<b>902 717,56</b>	<b>13 036 913,92</b>	<b>18 190 136,79</b>	<b>40%</b>

Les chapitres 10 et 040 progressent à partir de 2020 suite aux investissements réalisés, engendrant ainsi une dotation d'amortissement des biens acquis et une réserve liée à l'affectation des résultats en absence de recette d'investissement.

## C/DETTE

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 partir de 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 » pour un montant de **1 297 567,47 €** au titre de l'année 2021. 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 (refacturation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la cotisation foncière des entreprises, frais de contrôle).
- **Les loyers d'investissement** sont pris en compte au niveau de l'article 235 « Part investissement PPP » pour une somme de **7 096 367,62 €** versée aux prêteurs Agence Française de Développement (AFD), Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) et à la société Caraïbus pour l'exercice 2021

Ces loyers sont en nette progression passant de **6 129 446,14 €** en 2019 (hors régularisation des impayés) à **6 538 304 ,50 €** en 2020 puis **8 393 935,09 €** en 2021. La hausse constatée est de **36,94 %** entre 2019 et 2021 pour un total décaissé de **21 061 685,73 €**. Il convient les montants payés sont conformes à l'échéancier prévu au contrat.

	Section d'exploitation	Section d'investissement	TOTAL GENERAL
2019	1 175 471,27	4 953 974,87	6 129 446,14
2020	1 032 855,34	5 505 449,16	6 538 304,50
2021	1 297 567,47	7 096 367,62	8 393 935,09
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3 505 894,08</b>	<b>17 555 791,65</b>	<b>21 061 685,73</b>

Par ailleurs, par délibération du 17 décembre 2020, le Conseil d'administration a validé la reprise de 3 prêts et un contrat de crédit-bail 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 les investissements nécessaires à la mise en exploitation du 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
- Un loyer payé à BPCE LEASE REUNION pour le système billettique déployé sur le secteur centre : **29 023,13 € (coût de l'achat : 1 913 954,05 €)**.

En 2021, l'annuité de la dette remboursée s'élève à **2 680 090,04 €** soit **73 458,65 €** en intérêt et **2 606 631,39 €** pour le capital de la dette. D'ici 2023, ces emprunts seront totalement remboursés.

Concernant le contrat bail, le remboursement pour l'année 2021 s'élève à **348 277,56 €** soit un montant mensuel de **29 023,13 €** ; contrat OCEOR LEASE REUNION qui sera clôturé au cours du 1<sup>er</sup> semestre 2024.

## PARTIE III - LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 2022

Le budget 2022 présentera les projets qui seront mis en place afin de poursuivre l'organisation du transport sur l'ensemble du territoire. Pour cela, les ressources financières devront être suffisantes pour couvrir l'ensemble des dépenses nécessaires pour mener à bien les différentes missions de Martinique Transport.

### A/RESSOURCES FINANCIERES

Les ressources financières du budget 2022 seront constituées par ordre d'importance par :

- **Les contributions des membres** : le conseil d'administration devra statuer sur les montants des contributions 2022 des collectivités membres pour permettre à Martinique Transport de mener à bien l'ensemble des actions sur tout le territoire.

- **Le versement mobilité** : l'arrêté ministériel du 23 décembre 2021 modifiant les modalités de reversement du versement mobilité met un terme au mécanisme antérieur de reversement, qui était basé sur des acomptes et des régularisations. A partir du 1er janvier 2022, le reversement concernera l'intégralité des sommes dues et déclarées. Ce nouveau dispositif ayant un effet sur la trésorerie de Martinique Transport, une avance de **2 055 000 €** a été versée, conformément à l'article 2 de cet arrêté.

Cette avance correspond à la moitié de la recette mensuelle constatée au titre des années 2019, 2020 et des 9 premiers mois de l'année 2021. Elle sera remboursée directement à l'URSSAF à hauteur de 1/10<sup>e</sup> sur les reversements de mars à décembre 2022.

L'estimation du versement mobilité sera donc basée sur le montant perçu en janvier 2022 et le remboursement mensuel de l'avance de **205 500 €** à partir de mars jusqu'en décembre 2022.

En tenant compte de tous éléments, la recette pour 2022 est estimée à **43 400 000 €**.

- **La taxe sur le carburant** : cette recette étant liée à la consommation, en tenant compte de la détaxe accordée à certains professionnels. Le montant inscrit au budget 2022 sera basé sur l'encaissement de 2021 soit **6 600 000 €**.

- **Les recettes d'exploitation du réseau centre et du nord** : la convention d'obligation de service public précise les modalités de gestion des recettes commerciales. La Régie des Transports de Martinique encaisse les recettes d'exploitation du réseau sur la base des tarifs en vigueur puis reverse les sommes perçues à Martinique Transport tous les mois par virement.

L'estimation des recettes sera basée sur l'historique des ventes des titres de transport de janvier 2022. Ces données sont collectées auprès de la Régie des Transports de Martinique. Les recettes commerciales sont donc estimées à **7 500 000 €**

- **Les titres de transport scolaire** : sur la base du nombre d'élèves inscrits et de la grille tarifaire en vigueur, le produit des ventes des titres de transport est évalué à **1 400 000 €**.

Du point de vue de la trésorerie, les fonds mensuels disponibles devront être suffisantes pour honorer l'ensemble des engagements.

## B/FONCTIONNEMENT GENERAL DE L'ETABLISSEMENT

### 1- Politique en matière de Ressources Humaines

Au 1 janvier 2022, Martinique Transport compte au total 70 agents à temps complet.

#### Répartition par catégorie au 01/01/2022\*

	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	TOTAL
<b>Titulaires</b>	13	5	35	<b>53</b>
<b>Contractuels</b>	3	8	3	<b>14</b>
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>38</b>	<b>67</b>

\*hors apprentis (3)

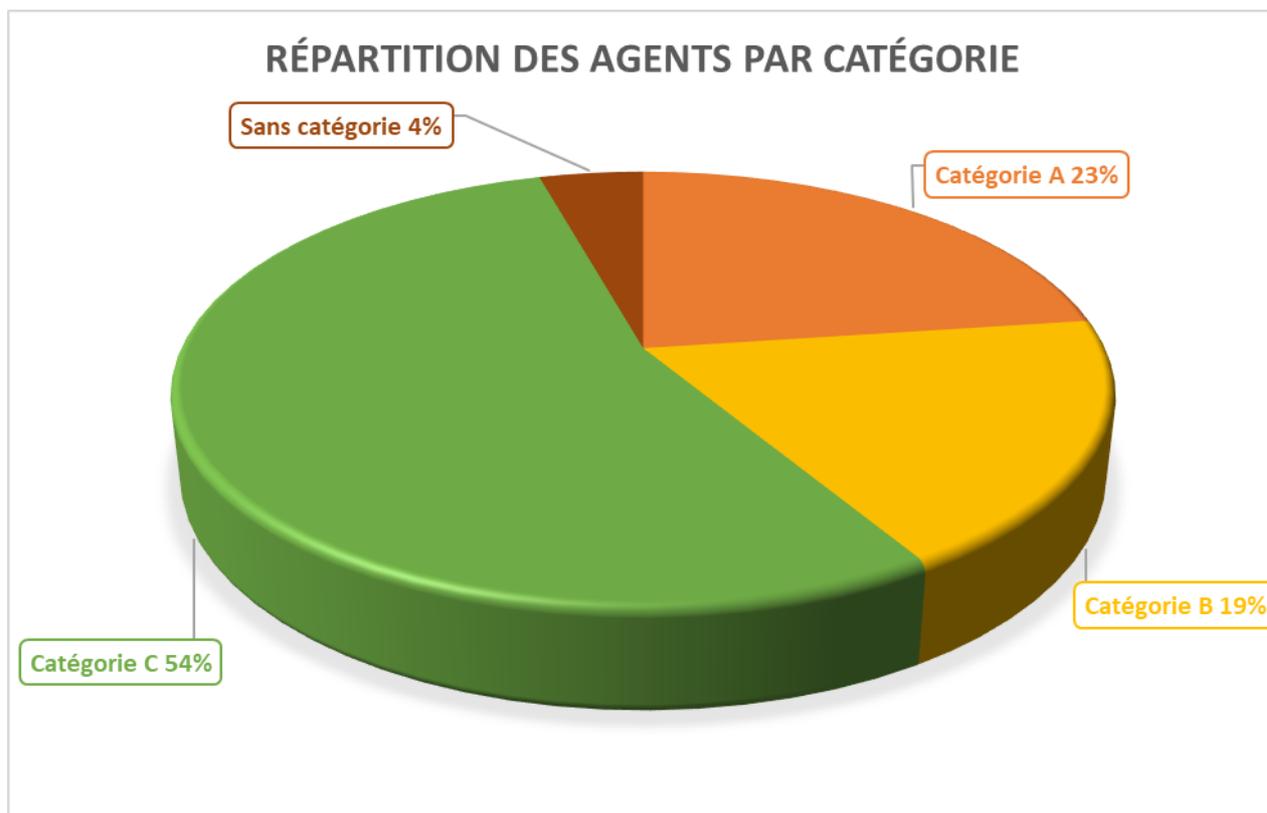
Les agents de catégorie C sont plus représentatifs soit 57 % de l'effectif global.

#### Répartition des agents MT par filière et catégorie hiérarchique au 01/01/2022

FILIERE	CATEGORIE HIERARCHIQUE	FONCTIONNAIRES & STAGIAIRES	CONTRACTUELS	APPRENTIS	TOTAL
ADMINISTRATIVE	A	11	2	-	<b>13</b>
	B	-	7	-	<b>7</b>
	C	19	2	-	<b>21</b>
TECHNIQUE	A	2	1	-	<b>3</b>
	B	5	1	-	<b>6</b>
	C	16	1	-	<b>17</b>
SANS FILIERE	SANS CATEG. HIERAR.	-	-	3	<b>3</b>
<b>TOTAL</b>		<b>53</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>70</b>

#### Répartition par filière :

-  Administrative : 41 agents représentant 59% du personnel du MARTINIQUE TRANSPORT
-  Technique : 26 agents représentant 37% du personnel du MARTINIQUE TRANSPORT
-  Sans filière : 3 agents en apprentissage représentant 4% du personnel de MARTINIQUE TRANSPORT



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

#### Répartition Femmes/Hommes au 1er janvier 2022

FILIERE	CAT. HIERAR	Femmes	Hommes	Total
ADMINISTRATIVE	A	7	6	13
	B	4	3	7
	C	19	2	21
TECHNIQUE	A	2	1	3
	B	3	6	9
	C	2	12	14
SANS FILIERE	SANS CAT. HIERAR	1	2	3
<b>TOTAL</b>		<b>38</b>	<b>32</b>	<b>70</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2022, des chantiers sont en cours de réalisation. On peut citer les projets suivants :

- Dématérialisation des bulletins de salaire
- Installation logiciel CIVIL NET RH et FINANCES : reprise de données carrières et paie
- Plan formation 2022-2023/2023-2024

- Elaboration des Lignes Directrices de Gestion :
  - ✚ Déterminer la stratégie pluriannuelle de pilotage des ressources humaines en précisant les enjeux et les objectifs de la politique de RH à conduire au sein de l'Etablissement Public
  - ✚ Favoriser, en matière de recrutement, l'adaptation des compétences à l'évolution des missions et des métiers, la diversité des profils et la valorisation des parcours professionnels ainsi que l'égalité professionnelle (femmes/hommes).
- Comité Social Territorial (CST) : Elections professionnelles
- Poursuite des travaux de mise en œuvre du système des astreintes exploitation
- Déploiement opérationnel du Complément Indemnitaire Annuel (CIA)
- Poursuite des travaux relatifs à la participation aux frais de mutuelles labellisées

La projection du budget 2022 fait ressortir un coût du personnel de 3 700 000 €.

## C/TRANSPORT SCOLAIRE

### 1- Secteur Sud

Le transport scolaire sur ce territoire est inscrit dans la convention de délégation de service public sud correspondante. Le conseil d'administration du 22 octobre 2019 a voté la création de services supplémentaires du matin, midi et soir. Le coût financier pour 2022 s'établit à **502 075 €**.

De plus, la pérennisation du dispositif d'accompagnateurs pour le transport scolaire des enfants en classe maternelle a été actée par le conseil d'administration du 12 octobre 2020. Le coût est évalué à **451 521 €** pour 2022.

### 2- Secteur Nord

A l'exception du Lorrain dont la convention de délégation de service public couvre les transports urbains et scolaires, 7 marchés permettent l'exploitation de circuits intra communaux scolaires. Pour l'année 2022, la contribution forfaitaire est évaluée à **1 747 162 €**.

Il est à noter que depuis le 1er septembre 2020, l'encadrement de la petite enfance est assuré par des accompagnateurs sur les lignes scolaires concernées.

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

Les marchés de transport scolaire pour ces différents secteurs ont débuté le 1er septembre 2019. Les prévisions pour 2022 sont estimées à **10 183 680 €** pour un total de 13 lots. A cela, il convient d'ajouter les 3 lots sur les lignes intercommunautaires qui seront échus en juin 2022 dont le coût financier pour 2022 représente **263 165 €**.

## 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 1er janvier 2021. L'enveloppe financière s'élève à **2 898 858 €**.
- Le parent se charge du transport de son enfant et bénéficie d'un remboursement selon les modalités prévues par le règlement du transport scolaire : **18 663 €**.

## D/TRANSPORT URBAIN DE PERSONNES

Le transport urbain de personnes est déployé sur l'ensemble du territoire par l'intermédiaire de 2 conventions de délégations de service public (DSP) qui ont été transférées à MARTINIQUE TRANSPORT pour le sud et le nord. Concernant le centre, le transport urbain est assuré par dix marchés.

### 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 concerne :

- La contribution financière d'équilibre contractuelle de 2022 non indexée pour **18 170 240 €**
- 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, le renfort des services scolaires du midi (avenant 1) : **502 075 €**
- L'ajustement des salaires (avenant 1) pour **558 734 €**
- L'interconnexion entre le réseau Sudlib et le TCSP depuis novembre 2020 : **2 717 459 €** (avenant 1)
- La compensation financière pour la création de nouvelles lignes dédiées au transport scolaire (avenant 2) pour **333 305 €**
- Le dispositif d'accompagnateurs pour **451 521 €** (avenant 3)
- La mise en place de bus scolaires supplémentaire : 68 000 € (avenant 6).

Par ailleurs, une enveloppe de **363 000 €** sera budgétisée dans le cadre des études qui seront menées pour la fin de la DSP en 2023 et la réflexion sur la mise en place du nouveau réseau du sud.

## 2- Le secteur communautaire nord

Le transport urbain sur le territoire nord est assuré dans le cadre d'une convention de DSP sur le Lorrain jusqu'au 31 décembre 2022. Le délégataire est la Société de Transport Lorrainoise.

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

Au titre de l'année 2022, la contribution forfaitaire estimée est fixée à **1 876 410 €** selon la répartition suivante :

- La contribution financière : **1 773 576 €**
- Le dispositif d'accompagnateurs pour **83 760 €** (avenant 2)
- La mise en place de services de transport scolaire pour la desserte du collège Hubert Néro (Lorrain) : **19 074 €** (avenant 4)

De plus, une assistance à maîtrise d'ouvrage sera mandatée afin de préparer la fin de cette convention de DSP. Le coût est évalué à **60 500 €**.

## 3-Le secteur communautaire centre

La gestion du réseau centre se fait par le biais de 10 marchés répartis de la façon suivante :

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

Une enveloppe **36 284 204 €** sera affectée au transport sur le centre couvrant les prestations de bases ainsi que les avenants relatifs aux matériels roulants et aux accords sociaux.

Par ailleurs, le financement du transport sur le centre est pris en charge par Martinique Transport mais la gestion de l'exploitation est sous la responsabilité de la Régie des Transports de Martinique (RTM). En effet, le contrat d'obligation de service public pour la gestion et l'exploitation de service de transports publics signé entre Martinique Transport et la RTM permet à celle-ci d'assurer les missions relatives au suivi, la coordination et la supervision de l'ensemble des services de transports sur les secteurs centre et nord.

Pour l'exercice 2022, la subvention forfaitaire d'exploitation s'élève à **25 350 223 €** soit 12 acomptes mensuels égaux (hors révision).

## E/TRANSPORT INTERURBAIN DE PERSONNES

Depuis le 1er janvier 2022, le transport interurbain sur le nord est assuré par 4 entreprises :

- Les entreprises SERTRANS et NORD CARAIBE TRANSPORT pour le nord caraïbe : **7 787 871 €**

- Les entreprises COMPAGNIE DE TRANSPORT NORD ATLANTIQUE et COMPAGNIE ANTILLAISE DE DEPLACEMENT pour le nord atlantique : **14 214 915 €**.

Le coût total de cette nouvelle gestion sur le territoire nord s'élève à **22 002 786 €**.

Il est rappelé que la Régie des Transports de Martinique assurera la gestion de l'exploitation, les aspects commerciaux et informations voyageurs et la maintenance des véhicules de MT sur le territoire nord.

## F/TRANSPORT MARITIME DE PERSONNES

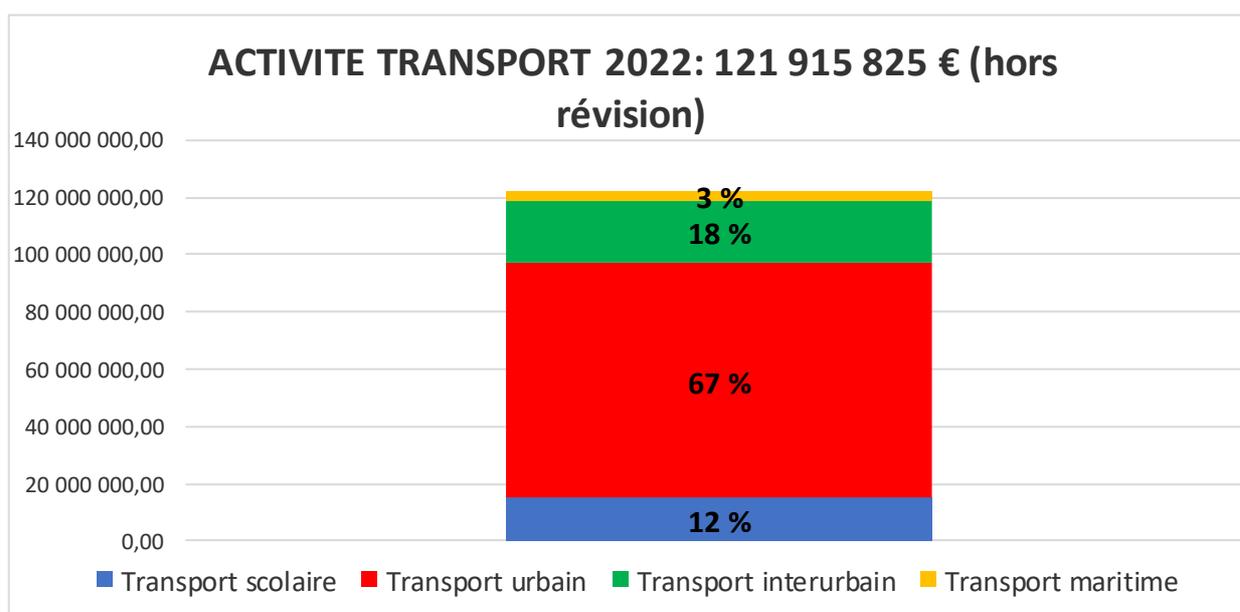
Une convention de délégation de service public a été conclue avec la Compagnie Martiniquaise de Navigation SAS, en novembre 2015 pour desservir la baie de Fort-de-France, ce jusqu'en décembre 2023.

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.

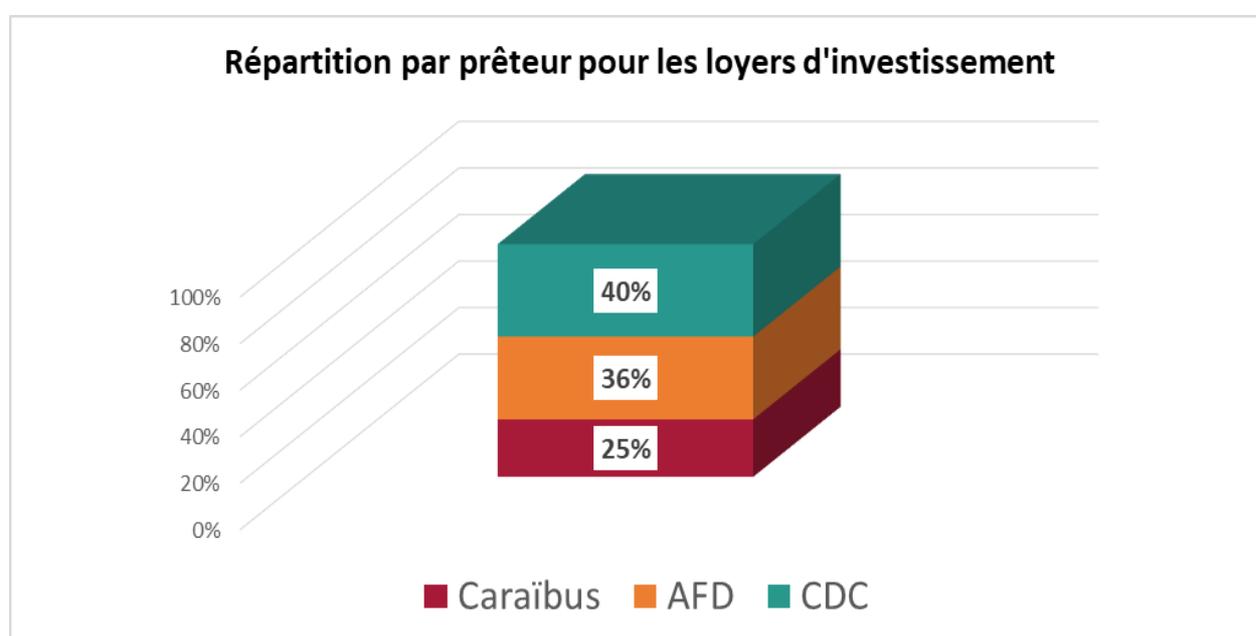
La contribution forfaitaire pour 2022 s'établit à **3 120 434 €**.



## G/ CONTRAT DE PARTENARIAT

Au titre de l'année 2022, les paiements à honorer s'inscrivent dans une enveloppe de **7 803 315,06 €** hors révision des loyers qui sera connue au mois d'octobre 2022 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>	1 176 611,40	1 636 848,03
<b>AFD</b>	0,00	2 358 455,84
<b>CDC</b>	0,00	2 631 399,79
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>1 176 611,40</b>	<b>6 626 703,66</b>



## H/ EMPRUNTS

La répartition de la dette pour l'année 2022 se présente comme suit :

Dette	Caisse d'épargne	AFD	AFD
<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
Dernière date de remboursement	13/06/2023	31/08/2023	31/12/2023
Durée du prêt	7 ans	8 ans	7 ans
Profil d'amortissement	Mensuel	Trimestriel	Trimestriel
<b>Capital restant dû au 01/01/2022</b>	<b>736 850,15</b>	<b>1 093 750,00</b>	<b>3 224 090,26</b>
Remboursement du capital de la dette en 2022	486 928,97	625 000,00	1 603 753,81
Intérêt en 2022	18 027,91	9 925,52	27 026,91
<b>Capital restant dû au 31/12/2022</b>	<b>249 921,19</b>	<b>468 750,00</b>	<b>1 620 336,45</b>

# I/ PROGRAMME D' ACTIONS

Le programme d'actions 2022 devrait concerner les projets suivants :

## ► **Fin du déploiement du Système d'Aide à l'Exploitation et Information Voyageurs (SAEIV) sur le réseau nord**

Cet outil est un système de localisation en temps réel des véhicules de transport afin d'améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des bus en circulation. Cette solution déjà déployée sur le réseau centre, sera également utilisée sur le réseau nord.

## ► **Acquisition d'une nouvelle solution billettique sur le centre et le nord**

La billettique désigne l'outil automatisé de gestion des titres de transport qu'ils soient physiques (carte de transport ou ticket) ou dématérialisés (smartphone ou CB).

Elle est composée d'une partie logicielle tournant sur des serveurs (RTM ou Cloud) qui assure la gestion des clients, de la grille tarifaire et les calculs associés et d'une partie physique matérialisée par la présence d'un ou de plusieurs valideurs dans les véhicules, par des pupitres permettant la vente à bord des véhicules, des Distributeurs de Titres Automatique (DAT) et par les terminaux et imprimantes de cartes présents dans les points de vente.

### **Pour titulaire de marché :**

- Les chauffeurs pourront utiliser les pupitres pour la vente de titre unitaire à bord
- Accès aux données comptables sur les ventes à bord

### **Pour le dépositaire :**

- Permettre la vente de titres unitaires ou la recharge d'abonnement
- Accès aux données comptables sur ses ventes

### **Pour la RTM :**

- Permettre la vente de titres unitaires et des abonnements (en points de vente ou via des DAT)
- Suivi financier des recettes et des ventes
- Gestion du portefeuille des clients/abonnés
- Avoir une solution de contrôle de validité des titres de transport et de verbalisation
- Consultation de données statistiques de fréquentation des lignes

### **Pour MT :**

- Accès au portefeuille des clients/abonnés
- Suivi financier des recettes et des ventes, des verbalisations
- Consultation de données statistiques de fréquentation des lignes
- Base technique unique pour permettre une unification de la tarification ou créer des titres utilisables sur l'ensemble des réseaux.

## ► Réalisation d'études quant aux réseaux

L'arrivée prochaine des termes des contrats de délégation de services publics (Sud, Lorrain et transport maritime) et des marchés (mi-2024) nécessite pour Martinique Transport de se préparer aux éventuels nouveaux services et modes de gestion qui seront mis en place.

A cet effet, le recrutement d'assistance à maîtrise d'ouvrage est initié ou programmé pour accompagner les décisions qui seront à prendre par le conseil d'administration.

Pour mémoire :

- Pour le Lorrain, il sera essentiellement question d'accompagner la fin de la convention de DSP ; l'exploitation des lignes correspondantes étant déjà incluses dans le marché (lot 2) en vigueur. Il est en de même pour les lignes de transport scolaires qui seront incluses dans les marchés récemment conclus pour le secteur nord.
- S'agissant des réseaux sud et maritime, dont les conventions de DSP arrivent à terme le 31 décembre 2023, des appels d'offres ont été initiés en décembre 2021 et les candidatures, en cours d'analyse, seront très rapidement soumises à la Commission d'Appel d'Offres. Outre les diagnostics, il s'agira de définir les offres de services, les tarifications, les investissements éventuellement nécessaires ainsi que les hypothèses de modes de gestion qui seront soumis au Conseil d'Administration.
- Pour ce qui concerne le réseau centre, dont les marchés arrivent à terme le 31 juillet 2024, il en sera de même en termes d'optimisation des lignes, de définition des matériels roulants les plus adaptés afin de programmer les achats par MT ou à prescrire au(x) opérateur(s) et formaliser les scénarii de modes de gestion au regard des enjeux financiers, sociaux et techniques.
- Cette approche globale à échéance en 2024 sera aussi l'opportunité d'une réflexion sur la mise en place d'une éventuelle tarification unifiée sur l'ensemble du territoire pour le transport terrestre.

## ► Optimisation du transport sur le centre

Il s'agira de faire un bilan complet de l'exploitation des lignes depuis août 2020, date à laquelle les titulaires des marchés publics ont commencé à assurer la gestion sur ce territoire. Ce diagnostic devra définir le taux de fréquentation par ligne afin redéfinir les lignes desservies, proposer une amélioration qualitative du service de transport, optimiser l'utilisation des deniers publics.

## ► Plan mobilité

Obligation réglementaire depuis l'adoption de la loi d'orientations des mobilités, il appartient à Martinique Transport, seule compétente en la matière de définir le plan de mobilité pour le territoire et le plan d'actions associé pour une période de 10 ans. Ces travaux seront conduits sur 2 ans en vue d'une adoption de ce plan en 2024.

### ► Acquisition d'un système de comptage

Il est proposé, dans le cadre du chantier d'optimisation de ses réseaux de transport, faire l'acquisition d'une solution de comptage de passagers. Cette solution permettra de recueillir et connaître la fréquentation réelle des différentes lignes. L'ensemble de ces données seront disponibles en temps réel, ce qui peut être également utile pour l'information des voyageurs.

Le but de ce système est, en accédant au nombre de passagers, de pouvoir :

- Surveiller la demande et y répondre avec souplesse
- Vérifier les performances de transport
- Optimiser les itinéraires
- Adapter les véhicules de manière flexible
- Et in fine d'optimiser les coûts.

### ► Outiller et accompagner le lancement et le déploiement du transport à la demande (TAD) en Martinique

Le transport à la demande offre la possibilité aux usagers de se déplacer sur réservation sur des lignes bien définies mais peu fréquentées et/ou sur des horaires spécifiques (trajets de nuit). C'est une méthode qui permet d'offrir un service adapté aux derniers kilomètres en optimisant les coûts d'exploitation.

Son principe est simple : sur appel téléphonique ou réservation depuis une application mobile, un véhicule passe récupérer le voyageur au point d'arrêt « transport à la demande » le plus proche de chez lui et le conduit à son lieu de destination.

Ce type de transport adapté nécessitera des études et l'acquisition d'une solution logicielle.

### ► Mise en place de poteaux d'arrêt

La pose de poteaux d'arrêt sur l'ensemble du territoire est une obligation pour l'autorité organisatrice. Elle permettra d'optimiser l'information fournie aux voyageurs (nom de l'arrêt, lignes desservies, horaires) et d'améliorer les conditions d'exploitation. Le projet consiste à faire un état des lieux afin de vérifier la conformité des poteaux existants, remplacer ceux qui sont détériorés et continuer cet aménagement sur les autres points d'arrêt identifiés.

S'il en existe sur le secteur centre, ce n'est pas encore le cas pour les réseaux nord et sud. La géolocalisation déjà opérée pour le réseau nord et celle existant pour le secteur centre rendent ces deux secteurs prioritaires. Ces opérations seront ensuite poursuivies sur le secteur sud afin de couvrir l'intégralité du territoire.

### ► Mise en place d'une charte graphique

La mise en place d'une charte graphique participe à la construction d'une vision globale d'un réseau unique sur l'ensemble du territoire. Cette démarche s'inscrit dans la définition d'un slogan commun, d'un logo pour identifier tous les réseaux de transport et d'un nom unique pour l'ensemble des réseaux du territoire. Le projet a été initié en 2021, il s'agira, selon la procédure adoptée par le Conseil d'administration de le poursuivre avec le choix du candidat en vue d'obtenir cette charte dans les meilleurs délais.

Ces différents projets seront inscrits au budget 2022 si l'estimation des recettes permet de supporter les coûts financiers inhérents.

## Conclusion

MARTINIQUE TRANSPORT continue toutes les actions nécessaires pour offrir un meilleur service aux usagers et une organisation optimale sur l'ensemble du territoire.

Celui-ci est doté d'un transport permettant à la population de circuler sur toute la Martinique.

Les champs d'intervention de Martinique Transport portent également sur la communication envers les voyageurs via des outils permettant de transmettre des informations en temps réel.

Cependant, ces évolutions engendrent des coûts supplémentaires qui devront être financés par différentes recettes.

La projection du budget 2022 montre déjà les faiblesses des recettes face au volume de dépenses en prenant en compte uniquement l'activité transport et les charges de personnel. Par conséquent, des décisions devront être prises pour équilibrer ce budget et continuer à performer l'ensemble du réseau.



### \*Hors contribution des collectivités membres

**Activité MT** : transport scolaire, transport urbain, transport interurbain, transport maritime, PPP et charges de personnel

**Finances MT** : Versement mobilité, taxe sur le carburant, recettes commerciales, titres de transport