



CONSEIL D'ADMINISTRATION

PROCES-VERBAL de la séance du 4 mars 2022

Le 4 mars 2022 à 10H30, le Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT s'est réuni dans ses locaux administratifs, Centre d'Affaires Agora 1 - 2^e étage - Bâtiment B - Etang Z'Abriocot - 97200 Fort-de-France, sur convocation de son Président, Monsieur David ZOBDA, effectuée conformément à l'article 6.1.7 des statuts.

Etaient présents :

Pour la CTM :

- Monsieur David ZOBDA, Président du Conseil d'Administration ;
- Monsieur Jean-Claude DUVERGER ;
- Monsieur Louis BOUTRIN ;
- Monsieur Daniel MARIE-SAINTE ;
- Monsieur Claude LISLET.

Pour la CAESM :

- Monsieur José MIRANDE (*visioconférence*).

Pour la CACEM :

- Monsieur Miguel MARIE-LUCE, suppléant de Monsieur Luc CLEMENTE.

Pour CAP Nord :

- Madame Chantal MAIGNAN (*visioconférence*).

Etaient absents :

Pour la CTM :

- Monsieur Didier LAGUERRE
- Monsieur Charles CHAMMAS ;
- Monsieur Olivier MARIE-REINE.

Pour la CAESM :

- Monsieur André LESUEUR.

Pour la CACEM :

- Monsieur Luc CLEMENTE
- Monsieur Johnny HAJJAR.

Pour CAP Nord :

- Monsieur Bruno Nestor AZEROT.

Etaient absents et représentés :

- Monsieur Charles CHAMMAS, pouvoir donné à Monsieur David ZOBDA ;
- Monsieur Luc CLEMENTE, représenté par son suppléant Monsieur Miguel MARIE-LUCE ;

- Monsieur Didier LAGUERRE, pouvoir donné à Monsieur Jean-Claude DUVERGER (à partir du point 2) ;
- Monsieur Bruno Nestor AZEROT, pouvoir donné à Madame Chantal MAIGNAN.

Soit 11 Administrateurs en exercice.

Etait invité et absent : le Comptable Public, Madame Marie OSTALIE - MORVILLIER.

Assistaient également à la séance les membres de l'administration de MARTINIQUE TRANSPORT.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION,

Il a été établi une feuille de présence signée par chaque administrateur entrant en séance et certifiée exacte et sincère par le président de séance, ci-annexée.

M. José MIRANDE et Mme Chantal MAIGNAN assistent à la présente réunion en visioconférence.

Monsieur David ZOBDA, Président du Conseil d'Administration, préside la séance.

Suite au décompte des présences, M. le Président informe de la procuration qui lui a été donnée par M. CHAMMAS absent pour cause de Conseil d'Administration de l'UAG. Le quorum étant atteint, le Conseil d'Administration débute à 10h50. Il ouvre la séance.

M. le Président propose l'ajout d'un point supplémentaire à l'ordre du jour à caractère urgent :

« La validation de l'inscription d'infrastructures et d'équipements dans le patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT et, par conséquent, la prise en compte de 2 prêts AFD à échéance 2023 dans le cadre du transfert de matériel à MARTINIQUE TRANSPORT »

Mme LEBEL, Directrice générale des services, précise que le rapport correspondant a été adressé à l'ensemble des élus par mail en début de matinée.

Résolution : L'ajout du point « Validation d'inscription d'infrastructures et d'équipements dans le patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT » est adopté à l'unanimité :

Dix (10) voix pour

Il soumet également au vote des administrateurs la suppression du point 7 à l'ordre du jour, qui n'a encore pu être préalablement présenté au Comité Technique du fait d'un agenda contraint :

« Attribution d'une prime exceptionnelle aux agents particulièrement mobilisés dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire déclaré pour faire face à l'épidémie de COVID-19 »

Résolution : La suppression du point « Attribution d'une prime exceptionnelle aux agents particulièrement mobilisés dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire déclaré pour faire face à l'épidémie de COVID-19 » est adoptée à l'unanimité :

Dix (10) voix pour

Les points ayant été votés, l'ordre du jour de la séance est modifié comme suit :

Point 1 - Procès-verbal du Conseil d'Administration du 2 décembre 2021

Point 2 - Débat d'Orientations Budgétaires 2022

Point 3 - Elaboration du plan de mobilité de Martinique

- Point 4** - Avenant n°1 au contrat d'obligation de service public pour la gestion et l'exploitation de services de transports publics routiers sur le territoire de MARTINIQUE TRANSPORT
- Point 5** - Convention n° 2 du partenariat technique et financier de l'opération « vaccinobus ».
- Point 6** - Acquisitions de solutions logicielles – validation des plans de financement en vue de la sollicitation de cofinancements européens
- Point 7** - La validation de l'inscription d'infrastructures et d'équipements dans le patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT
- Point 1** - Compte-rendu des délégations accordées au Président en matière de marchés publics et accords cadre
- Point 2** - Questions diverses

Avant de débiter, **M. BOUTRIN** souhaite qu'il soit fait en point supplémentaire, un compte-rendu de l'état d'avancement du dossier appelé « abris bus » faisant suite à la requête déposée par la CACEM.

M. le Président confirme l'ajout de ce point à la suite des points de l'ordre du jour.

Mme MAIGNAN présente également une requête au nom du Président de CAP Nord, M. AZEROT, s'agissant du calendrier de démarrage de la desserte inter-quartier notamment à Sainte-Marie.

M. le Président confirme que ce point sera abordé en question diverses.

Le Président aborde successivement les questions figurant à l'ordre du jour :

Point 1 - Adoption du procès-verbal du Conseil d'Administration du 2 décembre 2021

M. le Président soumet le procès-verbal à l'approbation des membres :

Résolution : Le procès-verbal du Conseil d'Administration du 2 décembre 2021 est approuvé à l'unanimité :

Neuf (9) voix pour : MM. ZOBDA, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), DUVERGER, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Une (1) abstention : M. BOUTRIN

Point 2 – Débat d'Orientations Budgétaires

Les membres du Conseil d'Administration sont invités à prendre part au Débat d'Orientations Budgétaires en vue de l'exercice 2022.

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.

(voir rapport et diaporama en pièce-jointe)

**Rapporteur : Mme Linda LONDAS,
Directrice des Affaires Financières**

Mme LONDAS présente le point à l'aide d'un diaporama, présentation synthétique du Rapport d'Orientation Budgétaire envoyé.

M. le Président invite les élus à engager le débat autour des éléments présentés. *Il est clair que nous avons présentés la situation actuelle avec les modalités de fonctionnement et le résultat de l'exercice ainsi qu'une perspective de l'ambition que nous avons en termes de modernisation, de renforcement des réseaux et d'équipements et surtout les besoins en financement, puisqu'on a à justifier les nécessités, à la fois sur les recettes de fonctionnement propres à cette politique transport, mais aussi aux soutiens des partenaires publics.*

M. BOUTRIN : *Il y a une question qui me taraude l'esprit. En regardant les documents transmis, dans les recettes de fonctionnement, je n'ai trouvé traces d'une quelconque recette ou demande à l'Etat. Or, il y a une loi des finances qui est sortie sur une contribution de l'Etat pour les autorités organisatrices de transport en période de COVID pour compenser un certain nombre de frais qui avaient été avancés. Alors, avons-nous été bénéficiaires ? Si oui, je ne l'ai pas vu.*

Et deuxièmement, la balance qui a nous a été présentée était équilibrée sur le budget de l'année 2019, année de référence hors crise sanitaire 2020 et 2021. De mémoire, le budget de l'établissement est de 72 M€ pour une contribution de la Collectivité Territoriale de 70 M€.

M. le Président rectifie le montant à 65 M€.

Mme LEBEL précise que la contribution de la CTM a effectivement été de 70 M€ sur le 1^{er} exercice de l'établissement avec la dotation d'amorçage.

M. BOUTRIN poursuit : *Ensuite, on a eu une baisse des contributions des 3 communautés d'agglomération. De mémoire, c'est descendu pour la CACEM et l'Espace Sud de 2 M€ à 1 M€ et pour CAP Nord de 1 M€ à 500 K€. Donc là aussi, on devrait combler ce déficit parce qu'il a été utilisé de manière à pouvoir ...¹*

M. le Président rappelle que les communautés d'agglomération ont un besoin de financement et que cela situe la contribution de la CTM, si on tient compte des 2,5 M€ de contribution globale des EPCI, à 72 M€. *Donc on revient sur une contribution qui était celle de la 1^{ère} année avec la dotation*

¹ (...) Ponctuation utilisée lorsque l'intervenant n'a pas terminé son propos ou a été interrompu.

d'amorçage. Mais, il faut considérer que nous prenons en plus tout le réseau du nord cette fois-là. On a un réseau complet.

M. BOUTRIN ajoute une dernière remarque : *Est-ce qu'on a chiffré la contribution pour recouvrir les recettes concernant la contribution des usagers ? Je m'explique. Quand on regarde en page 9, la répartition des recettes réelles d'exploitation pour 2021, on voit que les titres de transport ont rapporté 1%. Je regarde le détail. En dehors du transport scolaire qui est -je dirai- bien avancé, puisque c'est 1 484 979 €. Est-ce qu'on pourrait faire un comparatif entre ce que l'on perçoit et ce que l'on dépense pour pouvoir percevoir ? Ce que ça nous coûte notamment, en dehors du transport scolaire, au niveau des 3 espaces (Nord, Centre et Sud) que l'on a ?*

Mme LEBEL demande des précisions quant au critère de comparaison.

M. BOUTRIN souhaite savoir si l'étude qui avait été lancée sur la gratuité du transport, *puisque'il y a une décision du Conseil d'Administration*, est suffisamment avancée aujourd'hui pour pouvoir faire le parallèle entre ce que l'on observe là, les 1% de recettes réelles d'exploitation perçues, et le coût réel de cette même exploitation.

M. le Président répond que *les études ne sont pas suffisamment avancées pour donner des éléments fiables de décision. Tout simplement parce qu'on est en train de relancer, et vous avez vu toutes les orientations qui sont proposées, et d'orienter toute une série d'opérations qui vont nous coûter de l'argent, certes, mais qui vont probablement nous en rapporter beaucoup plus, sur la billettique, sur tous les nouveaux systèmes que l'on va changer, sur les distributeurs automatiques de titres, la vente à bord, par les nouveaux modes d'acquisition de titres par le numérique (smartphone). Ce qui coûte c'est l'investissement sur le logiciel et les outils de base. Mais ensuite sur toute l'exploitation sur 10 ans, ça ne va quasiment rien coûter. Donc il faut mettre en regard l'investissement que l'on fait et l'étaler sur plusieurs annuités au regard des recettes que l'on peut générer. Mais, il me semble qu'aujourd'hui, nous sommes dans une situation où il y a une contribution envisagée sur le service public de transport. C'est une recette que l'on avait à l'époque estimé autour des 20% du coût réel. Alors, allons au bout de cette logique et vérifions s'il est pertinent de vouloir continuer à investir sur l'achat de titres de transport et la recette potentielle que cela peut générer. Et on verra si les efforts de développement du transport -parce qu'on va probablement continuer à monter- ont été suffisants et si on peut, uniquement avec la fiscalité et les contributions des collectivités, assurer l'équilibre économique. C'est ce qu'il faut qu'on vérifie. Est-ce que ce complément de recettes qui est aujourd'hui estimé à 1%, parce qu'on n'est pas allé suffisamment loin sur, à la fois, le contrôle et les éléments d'acquisition de billets disponibles pour les usagers, est suffisant, contribue à l'équilibre et si on peut s'en passer. Et ce sera une décision politique que nous serons amenés à prendre. Mais pour l'instant, les éléments que nous avons ne nous permettent pas encore de décider de cela.*

Pour l'instant, nous sommes sur la base de la contribution de l'utilisateur au transport, nous mettons les outils en place dès cette année pour que ce paiement soit effectif. Et nous pourrions envisager ou estimer le volume financier que cela représente et l'apport sur l'équilibre économique de MARTINIQUE TRANSPORT. Sur ce point-là, je pense qu'il nous faut encore attendre tous les éléments matériels pour avoir une analyse très fine de cette contribution. Il laisse la parole à la DGS concernant le premier point relatif aux recettes de l'état.

Mme LEBEL indique que MARTINIQUE TRANSPORT en a bénéficié au titre de l'exercice 2021 pour un montant de 2 300 000 €, déjà été versé par l'Etat, et qui figurera au sein de l'exercice 2021, mais qu'aucune décision n'a encore été prise pour 2022.

M. le Président demande la confirmation de l'inscription de cette contribution au Compte Administratif.

Mme LEBEL confirme et précise que la contribution a bien été versée, le Président ayant été autorisé à signer la convention correspondante suite à la décision prise par le Conseil d'Administration en décembre 2021.

M. BOUTRIN propose de vérifier le montant dont ont pu bénéficier les autres autorités organisatrices de l'Hexagone dans le cadre de cette aide, notamment pour cette dernière année et à quelle proportion. *Puisque le Président de la République était dans le « Quoi qu'il en coûte » et il n'y a pas de raison que l'on soit exempté.*

M. MARIE-SAINTE prend la parole et précise que, étant novice dans cette instance, ses questions proviendront pour la plupart des usagers, notamment sur les orientations. *Et d'ailleurs il y en a une qui est d'actualité et qui revient souvent. J'aimerais savoir si une étude a déjà été menée et s'il sera possible qu'on institue enfin un service minimum, aussi bien en cas de grève, puisqu'on en parle souvent, et également durant les fêtes, puisque vous avez vu pendant la période de carnaval que le sud et centre n'étaient pas desservis. Et sans service minimum ça a fait des dégâts, puisque le service était arrêté à 13h30 et il y en a qui voulaient se déplacer mais qui étaient entravés dans leur liberté de circulation.*

Deuxième orientation qui a été un peu abordée mais pas très développée. Je voudrais plus d'information concernant l'extension du transport public maritime, savoir à quel point on en est, connaître l'orientation retenue, puisque des études sont en cours pour des extensions vers le Nord et le Sud caraïbe. Et quelle échéance éventuellement ?

Et il y a un problème qui a déjà été abordé et qui fait partie de la liste de mes questions. C'est la perspective de la gratuité du transport. Effectivement, j'ai été frappé par le coût prévisionnel de la recette et les dépenses ; parce qu'il est déjà mis dans les perspectives 2022, le fait d'investissement dans la billettique. Or, si on fait de l'investissement, il n'est pas amorti en fin d'année, il est amorti sur une autre période. Cela veut dire qu'on a déjà pris la perspective qu'il n'y ait pas de gratuité. Il y a beaucoup de villes qui ont choisi la gratuité...

M. le Président l'interrompt, rappelant que beaucoup d'entre elles se sont également rétractées.

M. MARIE-SAINTE reprend : *Car évidemment ce n'est pas gratuit pour tout le monde, c'est-à-dire que s'il n'y a pas de contribution des voyageurs, il y a contribution des contribuables. C'est certain. Mais en même temps, et Louis (M. BOUTRIN) abordait la question, s'agissant du coût à mettre en œuvre, est-ce que la recette équilibre la dépense faite pour pouvoir vérifier que chacun paie. En tout cas, je voulais avoir le point de perspective.*

Et également la question des abribus que je comptais également poser. Elle sera abordée en « Questions diverses ». Je sais qu'il y a un débat juridique là-dessus.

Il y a un besoin qui n'est pas satisfait. Et c'est un public particulier. Il y a le transport des voyageurs de manière générale, il y a le transport scolaire et il y a un public qui est celui des apprentis et qui est confronté à des problèmes. Je les cible particulièrement. Il s'agit d'un retour d'expérience. Il y a 3 CFA² qui dépendaient financièrement de la Collectivité jusqu'à ce qu'il y ait une loi qui lui enlève la compétence apprentissage. Mais le problème est toujours là. Le CFA agricole du François au quartier Chopotte, le CFA BTP au quartier Lourdes à Ducos et le CFA Tertiaires, dernier à avoir été construit, à Ravine Touza. Certains d'entre eux voulaient pouvoir bénéficier du transport comme les scolaires mais ils sont rejetés. Ce sont des gens qui n'ont pas beaucoup de ressources, puisque c'est un petit pécule que leur employeur leur donne et ils ont un besoin de transport. Cette question m'était posée lorsque j'étais Conseiller exécutif en charge de la formation professionnelle et de l'apprentissage. Et j'avais demandé aux gestionnaires de faire la remonter auprès de MARTINIQUE TRANSPORT pour savoir ce qui pourrait être fait. Donc je voulais savoir si dans les orientations et les perspectives on peut s'intéresser à ce public particulier ?

² Centre de Formation d'Apprentis

Et enfin, un problème que j'ai découvert, puisque j'ai le privilège d'être également administrateur de la SPL Transport de Martinique. J'ai cherché à comprendre son rôle et son directeur nous a adressé un rapport parce que l'une des missions de la SPL³ est de faire le contrôle et le suivi de l'exécution de la convention PPP⁴. Et j'ai vu que le loyer pour le PPP est payé par MARTINIQUE TRANSPORT. Mais, ce loyer correspond habituellement à un remboursement des investissements qui ont été faits. Mais là, Caraïbus qui fait partie de VINCI CONCESSION a un certain nombre de choses à faire et le contrôle a révélé qu'un certain nombre de ces missions confiées au partenaire, puisque c'est un PPP, n'est pas fait. Alors ce qui m'a frappé, et c'est la question que j'ai posé au Conseil d'Administration de la SPL et que je me suis engagé à poser ici, c'est que j'ai constaté que les rapports établis, parce qu'ils font des visites trimestrielles, ne sont pas adressés au Président de MARTINIQUE TRANSPORT. J'ai vu que ça se passe entre techniciens. Or, à mon avis, le Conseil d'Administration aurait dû être informé de ce rapport, parce que vous auriez découvert que le partenaire n'accomplit pas tous ses engagements. Et ma question est de savoir est-ce qu'il touche tranquillement tous ses loyers sans avoir rempli ses obligations ? Dans ces rapports, il y a des photos très édifiantes qui montrent un certain nombre de dégradations ou de non-entretien d'une série de points d'arrêts qui doivent être entretenus et assurés par ce partenaire. C'était juste une question pour savoir si le Conseil d'Administration a connaissance de ce rapport.

M. BOUTRIN souhaite connaître l'avancée du dossier concernant la ligne maritime Fort-de-France/Etang Z'Abri. *A savoir que sur ce dossier il y avait un problème avec la CACEM qui est propriétaire de l'appontement ; problème qui nous semblait tout à fait surmontable et qui nous éviterait bien des désagréments notamment le désengorgement de la RN9 qui est quand même la voie d'accès au port.*

Et la 2^e question. N'y voyez là aucune malice, mais on est obligé de se poser la question. En Conseil d'Administration, la décision qui avait été prise était que l'on ne connaissait pas la SPL puisqu'il y a un des 2 membres de cette SPL qui avait pris une délibération pour se retirer de la SPL. Donc, juridiquement quid de cette SPL, puisqu'au départ c'était 9 membres et que la loi a changé permettant désormais de créer une SPL avec 2 partenaires. Mais dans ce cas, un des partenaires avait pris une délibération pour pouvoir se retirer. Donc, c'est de l'argent public. Le jour où ça pète tout le monde est aux abris. Sauf que pour l'instant je suis aux affaires, même si je suis dans l'opposition, et je souhaiterais qu'il y ait une clarification.

M. le Président rappelle à M. BOUTRIN que cette responsabilité était également la sienne durant l'ancienne mandature.

M. BOUTRIN affirme que la responsabilité avait été prise puisque la Collectivité que je représentais s'est retiré de la SPL sauf qu'il y a un membre qui a continué à exercer.

M. le Président rappelle que la SPL a continué à fonctionner avec les contributions de la CTM, et ce jusqu'à ce jour avec, de mémoire, une enveloppe d'environ 120 000€.

M. BOUTRIN, surpris, demande que ce soit vérifié.

M. le Président rappelle qu'il est ici Président de MARTINIQUE TRANSPORT et que sa fonction n'a pas vocation à contrôler la SPL. Quand bien même, il ne s'est pas encore rapproché de cette situation avec la SPL. *Je ne sais pas vraiment ce que fait la SPL, ni ce qu'elle a fait. Maintenant Daniel MARIE-SAINTE est administrateur de la SPL c'est bien ça ?*

M. BOUTRIN indique que, également administrateur de la SPL, il refuse d'y siéger.

M. MARIE-SAINTE propose de communiquer des informations.

³ Société Publique Locale

⁴ Partenariat public-privé

M. le Président continue son propos : *Et il (M. MARIE-SAINTE) dit que la SPL est missionnée pour assumer les missions de contrôle de Caraïbus et faire en retour des rapports.*

M. BOUTRIN : *Mais l'extension du TCSP également.*

M. le Président : *J'ai travaillé sur le dossier de l'extension et je n'ai pas vu la SPL du tout, donc je ne peux pas vous dire que la SPL est impliquée dans l'extension du TCSP. J'ai pris le dossier en cours et continué les travaux. Je suis passé devant la Commission débat public⁵, etc. On fait avancer le dossier, mais jusqu'alors c'est sans la SPL. Sur les rapports qui sont censés être adressés à MARTINIQUE TRANSPORT, me concernant, je ne les ai pas vus. Peut-être qu'effectivement c'est arrivé dans les services techniques, peut-être de la Régie (la RTM) ou de MARTINIQUE TRANSPORT. Mais c'est une situation sur laquelle il faut que l'on se penche, d'abord sur les rapports qui sont fournis, et vérifier qu'ils correspondent à une réalité. Parce qu'il faut évidemment qu'on exerce un certain nombre de mesures contre Caraïbus s'il n'est pas en conformité avec le marché qu'il est censé exécuter.*

D'autre part, la question préalable est de connaître le cadre juridique de la SPL. Quelles sont ses missions ? Et qui la finance pour faire ces contrôles-là ? Je pense que c'est une question légitime que je dois pouvoir poser, parce que je prends acte d'une situation qui, comme tu l'as dit, interpelle. Il y a vraiment une clarification à faire sur les missions des uns et des autres, sur les réalités administratives ou juridiques de la SPL, par exemple sa capacité à pouvoir encore exercer une mission si tant est prouvé qu'elle n'a pas les 2 collectivités nécessaires à la constitution d'une SPL. Et si tel est le cas, il n'y a aucune raison qu'elle continue à fonctionner, sinon de trouver d'autres collectivités qui remplaceraient celle qui est partie. Mais pour l'instant je n'ai pas de réponses sur ça, parce que je n'ai pas directement cette responsabilité-là. Mais il est très clair qu'il y a un lien évident avec MARTINIQUE TRANSPORT, notamment sur la question du contrôle de Caraïbus. C'est une question sur laquelle il faut aller beaucoup plus loin.

M. MARIE-SAINTE : *Moi quand j'ai une information je veux la partager. La question qu'a posé le collègue, je l'ai posé au Conseil d'Administration de la SPL car je souhaitais y voir clair. Quelle est la situation ? D'abord, je partage l'information avec tous les collègues, en toute franchise je n'ai rien à cacher.*

1) *Il y a eu une délibération votée par la CTM avant juin 2021 qui disait que la CTM se retirait à la fois du Syndicat Mixte et de la SPL, n'en voyant pas l'objet, puisque MARTINIQUE TRANSPORT existant pouvait s'y substituer.*

2) *Et puis il y a une délibération qui a été prise le 21 décembre 2021 qui annule la précédente. Délibération votée à 28 voix pour. Donc, voilà le point de vue au niveau de la CTM.*

Maintenant, comme la loi dit qu'il faut au minimum 2 actionnaires. Le 2^{ème} actionnaire était le Syndicat Mixte du TCSP. Dans quelle situation le Syndicat Mixte, puisqu'il est en voie de liquidation ? Puisque le préfet, ayant été informé du retrait de la CTM d'avant, a entamé une procédure de liquidation en nommant un liquidateur au Syndicat Mixte. La réponse qui m'a été donnée est que tant que la liquidation n'est pas arrivée à bout le Syndicat Mixte existe.

Par deux fois, on nous a convoqués en Conseil d'Administration. Moi, par curiosité j'y suis allé. Et j'ai constaté que cette personne désignée comme liquidatrice n'était pas présente. Donc on était entre nous. J'ai demandé comment une SPL peut fonctionner avec un seul actionnaire ? Là le Président sortant me dit que tant qu'il n'a pas un document stipulant que le Syndicat Mixte n'existe pas, il va continuer à inviter les membres, puisqu'il s'agissait du 1^{er} Conseil d'Administration pour la passation du pouvoir, le second a continué à exercer.

Deuxièmement, c'est lors du dernier Conseil d'Administration, qui a eu lieu la semaine dernière, que l'on nous a remis le rapport. J'ai noté les destinataires et je n'ai pas vu le Président de

⁵ La Commission Nationale du Débat Public

MARTINIQUE TRANSPORT donc, j'ai dit que c'est anomalie et j'ai rappelé qu'on est en démocratie et que, de fait, le Président d'une SPL doit adresser les documents au commanditaire, parce que *MARTINIQUE TRANSPORT*, si je suis bien informé, a repris les compétences qu'avaient le Syndicat Mixte. Donc, tous les engagements du Syndicat Mixte sont du ressort de *MARTINIQUE TRANSPORT* maintenant. C'est d'ailleurs, la raison pour laquelle *MARTINIQUE TRANSPORT* était censée être le destinataire. Mais j'ai vu que ça se passe entre technicien, jamais de président à président. Moi, je leur ai dit qu'il faut remettre les choses sur les rails et que je vais poser le problème au Conseil d'Administration de *MARTINIQUE TRANSPORT*.

Maintenant, mon opinion personnelle : la SPL qui n'a aucune perspective, parce que je ne comprends pas très bien ses missions puisque toutes ses missions peuvent être assurées par *MARTINIQUE TRANSPORT*, est vouée à disparaître.

Maintenant, une autre information que je partage, et là je fais appel à la mémoire du conseiller territorial d'avant juin 2021 qu'était David (M. le Président). Il y a eu une scène spectaculaire qui s'est passée en plénière -je ne sais pas si tu t'en souviens. D'abord, il y a eu un vote où *MARTINIQUE TRANSPORT* annonçait qu'il faisait un groupement de commande avec la CTM pour confier à la CTM le soin de faire les études d'extension du TCSP. Cela a été voté et on a enclenché l'étude. A un moment donné où je devais faire un compte-rendu pour faire l'état d'avancement (puisque'on avait choisi un AMO, c'est-à-dire un bureau d'études pour nous accompagner et qu'il fallait bien faire valider le dossier en Plénière), l'ancien Président de la SPL a fait savoir qu'il y avait des études menées par la SPL. Moi, je découvrais ça. Et qui lui aurait confié ces études ? C'est le syndicat mixte du TCSP. Des études pour l'extension vers le Sud, Nord caraïbe et Nord atlantique. Et la scène à laquelle je fais allusion est celle où l'ancien Président de la SPL a de manière très théâtrale pris un dossier et est allé le déposer sur le bureau de l'Assemblée pour dire voilà le dossier, voilà l'étude etc.

Maintenant, l'étude, je ne la connaissais pas dans les détails, jusqu'au dernier Conseil d'Administration de la SPL (la semaine dernière, juste avant le carnaval) où le directeur a développé l'étude qui a été faite. Je ne sais pas si cette étude est payée. Je ne sais pas si *MARTINIQUE TRANSPORT* en a eu connaissance, mais en tout cas des études ont été faites et elles sont un peu différentes. Voilà les informations que je voulais partager et il y a des choses à clarifier. J'en ai fini.

M. le Président donne la parole à M. DUVERGER suivi de M. MIRANDE.

M. DUVERGER souhaite connaître le montant de la contribution que *MARTINIQUE TRANSPORT* verse à la SPL.

M. le Président lui répond par la négative.

M. DUVERGER poursuit : « La discussion me semble très riche et je veux m'intéresser à tout ce qui parle du transport mais je ne vois pas le rapport dans les orientations budgétaires, pas dans les orientations de développement du transport. Dans les orientations budgétaires c'est utile pour nous de voir à quoi sert l'argent donné à la SPL. Selon lui, ces échanges donnent aux élus des éléments pour une orientation au développement du transport, mais l'assemblée, pour l'heure, n'a pas la capacité de donner des réponses concrètes.

Sur les questions qui ont été posées, ce ne sera pas ni une question ni une réponse, mais une contribution. Par rapport à l'investissement, que l'on peut faire et qui semblerait beaucoup plus important que ce que l'on peut gagner, ça peut être à perte à court terme. Mais tout investissement de départ peut ne rien rapporter. Cela veut aussi dire qu'il faut d'une réflexion pour choisir l'évolution utile. Est-ce que cette évolution-là dans une orientation ne peut pas bénéficier de l'investissement actuel ? Premièrement, le rapport sera sur le développement du transport sur l'ensemble de la Martinique, parce qu'il faut continuer de manière permanente. Il prend pour exemple l'ouverture d'une boutique et la nécessité du démarchage clientèle pour faire connaître le

produit. *C'est vrai qu'il y a une étude qui est mise en place, mais il nous faut avoir à l'idée qu'il nous faut développer et cette étude-là devrait intégrer la dépense actuelle mais par rapport au développement de demain.*

M. le Président répond que l'étude sur le transport pour l'investissement et le fonctionnement sera faite, ainsi que le rapport financier sur la contribution des usagers. Il indique que cette étude sera présentée au Conseil d'Administration car il est fondamental d'avoir les éléments par le chiffrage et l'estimation. Il donne la parole à M. MIRANDE.

M. MIRANDE souhaite des précisions : *C'est vrai que le débat est passionnant. De manière générale sur le territoire, je sais que la compétence des abribus appartient aux EPCI⁶.*

M. le Président l'informe que le sujet sera traité.

M. MIRANDE : *Si tu reviens dessus c'est très bien, parce qu'il faudrait voir comment coordonner cela, parce que ça pose problème. Il faudrait voir comment MARTINIQUE TRANSPORT peut prendre directement en charge les abribus. Parce que sur le territoire, il y a beaucoup de souffrances. Il y en a un qui gère le réseau et l'autre les abribus et c'est un peu compliqué. Je pense qu'entre nous on peut trouver la meilleure solution pour régler ça.*

Ma deuxième question. Je parlerai de la DSP du sud particulièrement que je connais. A-t-on fait un update du réseau ? Il a pu faire certains constats sur le territoire. Le réseau Sudlib, peu populaire lors de son lancement, est devenu très populaire. Or, à son lancement il ne desservait pas tous les quartiers, donc il y avait des kilomètres en trop, des kilomètres que l'on pouvait récupérer. Est-ce que on a revu ce réseau depuis pour l'optimiser par rapport aux zones d'habitation ? C'est très important, car dans diverses communes du sud, il est important de revoir le réseau en faisant des plus et des moins sans spécialement augmenter la DSP⁷.

M. le Président rappelle que le sujet des abris-bus sera abordé plus tard dans la séance, mais concernant la DSP Sudlib, la DSP se termine en 2023. Nous sommes déjà en train de faire le retour d'expérience de cette DSP pour améliorer en 2023 le nouveau service. Donc, il est très clair qu'on ne va pas changer les choses maintenant, mais nous allons améliorer lors de la relance de la DSP. On ne peut pas faire moins que ce que l'on faisait, donc on fera mieux à partir du moment où on a connaissance des difficultés. Et comme tu viens de l'exprimer, tous les maires devront nous faire remonter les petites difficultés de desserte de tels ou tels quartiers et on verra comment on peut répondre aux attentes des populations et surtout aux besoins exprimés par les territoires. C'est surtout ça qui nous permettra de mieux construire le réseau. Je ne peux pas t'en dire plus, mais je peux au moins dire qu'on met à profit cette année 2022 et ensuite on configure pour 2023. Il donne la parole à Mme MAIGNAN.

Mme MAIGNAN : *Je voudrais évoquer les situations très particulières et très inégalitaires de 2 communes, le Gros Morne et le Lorrain, puisque, comme vous le savez, le préfet présentait dernièrement un document dans lequel il pointait certaines contributions. Puisque nous parlons de budget, je voudrais évoquer ces situations assez injustes et injustifiées de ces communes punies d'avoir organisé le transport. Alors comment la situation évolue ? Comment la réflexion de MARTINIQUE TRANSPORT évolue ? Et comment on va arriver à une forme d'égalité ? Parce que les budgets de ces communes sont grevés par une contribution extrêmement importante pour le transport au regard de leur budget global. On a eu un débat dessus la semaine dernière et je crois vraiment que nous devons apporter des réponses pour que les maires se sentent moins inconfortables dans ce qu'ils considèrent être une grosse injustice. Alors, où en est-on aujourd'hui par rapport à ces 2 communes ? Merci.*

⁶ Etablissement public de coopération intercommunale

⁷ Délégation de service public

A la demande du Président, **Mme LEBEL** répond à Mme MAIGNAN, l'informant qu'aucune modification n'est intervenue sur la DSP du Lorrain qui est toujours en cours et dont l'échéance est fixée à la fin de l'année 2022.

M. BOUTRIN apporte une correction quant aux noms des villes concernées : il s'agit du Gros-Morne et de Trinité.

Mme LEBEL précise que seuls les circuits des lignes ont été légèrement modifiés, sans aucun impact sur les dessertes.

M. le Président : *On m'indique qu'il y a un impact financier.*

Mme MAIGNAN insiste sur le fait qu'il existe *une contribution financière que les communes paient, alors que les autres communes ne paient rien.*

M. le Président demande à Mme MAIGNAN de reformuler sa question pas très bien comprise par l'assemblée et de préciser s'il s'agit d'un impact financier pour ces communes ou d'un problème de dessertes.

Mme MAIGNAN : *Il s'agit d'une question de budget. J'ai bien ciblé, j'ai dit « puisque nous parlons de budget et de contribution des collectivités... ».*

M. le Président explique que cette précision n'avait pas été entendue.

Mme MAIGNAN poursuit : *Donc, j'aurais voulu que l'on aborde la question de ces 2 communes qui régulièrement, lors des plénières à CAP Nord, y reviennent. Et ça été l'occasion d'un débat assez crispé, puisque le préfet a couplé une obligation des transports avec celle du tourisme. On a reçu un texte et ça a encore été l'occasion de remettre cette problématique sur la table en disant qu'ils ont organisé un transport et qu'ils ont payé pour ça et aujourd'hui qu'ils n'ont plus la compétence, ils continuent à abonder, contrairement aux autres communes qui n'avaient rien fait et qui, elles, sont dégagées de toute contribution de la sorte. Donc, où est-ce qu'on en est ? Comment ça va évoluer ? Et quelles espérances pour ces communes-là ?*

M. le Président répond qu'il ne connaît pas, en toute honnêteté, la destination des contributions de ces communes et qu'il passera la parole à M. BOUTRIN qui pourra peut-être apporter des éléments d'information. *Mais à MARTINIQUE TRANSPORT, nous n'avons aucune contribution de ces communes-là dans le fonctionnement des marchés qui ont été passés. Aucune. Je ne sais pas par quel biais ils financent. On a des contributeurs que sont CAP Nord, l'Espace Sud, la CACEM et la CTM. En termes de collectivité c'est tout. Le transport sur toute la Martinique est financé à partir des recettes de MARTINIQUE TRANSPORT. Donc je ne comprends pas. Ce que tu dis fait écho de ce que les collègues maires disent en communauté d'agglomération sur le nord, mais il n'y a pas de traduction chez nous d'effort financier demandé ni au Gros-Morne, ni au Lorrain et encore moins à Trinité.*

Mme MAIGNAN : *Voilà. Parfait. Je comprends mieux Président ...*

M. le Président poursuit : *Alors, ce qu'il faudrait vérifier, c'est si CAP Nord, dans sa contribution à MARTINIQUE TRANSPORT, ne demande pas à ces communes-là une contribution à CAP Nord qui est ensuite reversée à la CTM. Mais ce n'est pas MARTINIQUE TRANSPORT qui demande. Ça veut dire que la CACEM, par exemple, qui contribue au financement de MARTINIQUE TRANSPORT ne demande rien à la Ville du Lamentin, ni à la ville de Fort de France, ni à celle de Schoelcher, ni à celle de Saint-Joseph. La CACEM y va de ses propres recettes. Alors peut être que pour Cap Nord il y a un montage différent. Il passe la parole à M. BOUTRIN.*

M. BOUTRIN : *Je comprends la préoccupation et la question de Mme MAIGNAN qui est une question récurrente des maires des 3 communes qui ont été vertueuses au départ, puisqu'il n'y avait pas de transport urbain organisé sur leurs territoires. Et ils ont été en quelque part les précurseurs. Mais ils disent qu'ils sont aujourd'hui pénalisés, parce qu'effectivement quand il y a 500 K€ de contribution de CAP Nord dans le budget de MARTINIQUE TRANSPORT, ils sont sollicités. Et on a été interpellés par le collègue PAMPHILE (Maire du Lorrain) et également par les maires du Gros-Morne et de Trinité sur cette question, qui est une question interne à CAP Nord.*

M. le Président précise que CAP Nord était le seul EPCI à avoir un tel fonctionnement.

M. BOUTRIN poursuit : *Or, il n'est pas normal que ces communes, du fait qu'elles aient organisé un transport et que maintenant MARTINIQUE TRANSPORT ait repris la compétence avec les délégations de service public, puissent être pénalisées. Par contre, je ne vais pas me substituer à la représentante de CAP Nord. Mais quand même, quand on voit à la page 7, Mme MAIGNAN, les activités transport 2021, ça ne vous a pas échappé que, sans vouloir entrer dans une guerre de tranchées, il y a un taux de motorisation qui est nettement plus faible dans le Nord et que paradoxalement la contribution est de 28 M€ pour le marché du Centre, la DSP du Sud c'est 24 M€ ; et quand on fait le total en ce qui concerne le nord, c'est-à-dire les 3 communes, Lorrain, Trinité et Gros-Morne, plus les marchés du Nord atlantique et Nord caraïbe, soit 6,1 M€ et 4,4 M€, au total ça fait 13 380 000 euros. Donc, il y a en quelque part un déséquilibre dans le budget pour les citoyens qui sont égaux en droit sur tout le territoire. Donc, je plaiderais, mais je ne suis pas représentant de CAP Nord et je reste à ma position de représentant de la CTM à MARTINIQUE TRANSPORT mais ça ne m'a pas échappé, que là aussi il y a des efforts à faire et peut-être que l'effort qui sera fait par le biais du transport maritime sur la façade Nord caraïbe se justifie pleinement en termes -je dirais- d'égalité.*

M. DUVERGER propose qu'une réponse soit néanmoins adressée aux communes concernées.

M. le Président confirme l'envoi d'une réponse. *Nous, ce que l'on sollicite c'est la contribution des EPCI. Et 500 K€ sur quasiment 18 M€ ce n'est pas beaucoup. Cela dit, CAP Nord doit peut-être revoir sa manière de financer. Mais ce n'est pas moi qui dirai à CAP Nord comment faire. La seule chose sur laquelle on peut discuter c'est la transparence sur les recettes qui sont les nôtres et les contributions des EPCI.*

Mme MAIGNAN ajoute à son propos : *Je ne vais pas épiloguer longtemps mais, si tu permets Président, c'est une compétence qui a été versée à la collectivité CAP Nord. Elle ne date pas d'hier ni d'il y a 2 ans, elle relève de l'ancienne mandature. Deuxièmement, nous sommes tous quand même très conscients, et ça a fait quand même l'objet d'un article dans la presse, que CAP Nord a trouvé des difficultés financières. Donc, c'est très difficile de dire que ça va se passer à l'intérieur de CAP Nord et si CAP Nord n'a pas les moyens on ne peut rien faire. Je crois qu'à un certain moment on peut ensemble essayer de se rassembler, car je crois que la mission de MARTINIQUE TRANSPORT c'est de trouver des solutions pour que tous les habitants de la Martinique soit transportés dans des conditions maximales et que les communes les plus faibles, parce que le Gros-Morne n'est pas une commune à gros budget et le Lorrain non plus, puissent trouver la solidarité. Je veux bien croire qu'elle est à l'intérieur de CAP Nord, mais aujourd'hui la compétence du transport est sur l'ensemble de la Martinique. Donc je crois qu'on peut très bien élargir la réflexion et voir ensemble comment on peut y arriver, parce qu'on ne peut pas dire en permanence que ça relève de CAP Nord. D'autant que -merci collègue, j'allais y arriver- je crois que CAP Nord fait l'effort déjà de contribuer. Le problème est qu'on a un énorme retard sur le transport, on le sait, on ne va pas le répéter indéfiniment puisque les choses vont se régler. C'est ce dont on va parler en <Questions diverses>, j'imagine. Mais il y a quelque chose qui nous frustre, l'ensemble des*

conseillers de CAP Nord, c'est d'être aussi impuissants face à une telle situation à la fois d'inégalité et d'injustice. Il faudra qu'on trouve une façon de s'en sortir, en tout cas plus solidaire.

M. le Président en convient : *C'est exactement ce que fait MARTINIQUE TRANSPORT. Sa solidarité c'est la qualité du transport sur l'ensemble des secteurs du pays, le Nord, le Centre et le Sud. C'est ce qu'on essaie de faire au maximum, uniformiser les prestations, aller le plus loin possible auprès du citoyen et faire de telle sorte que l'on puisse aussi harmoniser les tarifs. On va y arriver. C'est ça l'enjeu. On sera clair sur les modalités de financement de MARTINIQUE TRANSPORT et s'il le faut on ira peut-être un peu plus loin sur l'analyse pour signaler que -et on va y revenir lorsqu'on parlera du transport maritime-, nous allons lancer prochainement, et les dossiers vont arriver en CAO, une étude pour nous accompagner sur les redistributions des dessertes du secteur du sud, mais aussi sur la desserte maritime, puisque l'on a parlé d'aller un peu plus loin sur le nord et sur le sud. On peut aussi travailler sur le réseau de nord et voir quelles sont les réalités de financement de ces réseaux là et les contributions des uns et des autres. Parce que -je le dis comme ça, mais je peux comprendre les difficultés financières de CAP Nord, d'ailleurs ça se traduit puisque souvent CAP Nord a des retards de financement à MARTINIQUE TRANSPORT. Je ne le dis pas pour attaquer CAP Nord. Je comprends les difficultés financières. Et oui, ce sont des soucis et il va bien falloir qu'on arrive à trouver à la fois le juste équilibre des contributions des uns et des autres et la qualité du réseau que l'on veut mettre en place.*

M. BOUTRIN, au-delà de sa réponse à Mme MAIGNAN, avait une question à poser concernant la remarque, et on est au cœur du sujet, en ce qui concerne la SPL. La SPL nous concerne dans les orientations budgétaires, puisque dans le compte-rendu qui a été fait sur la dette, on voit bien qu'en ce qui concerne les loyers d'investissement et les loyers de fonctionnement qui s'élèvent tout de même à 7 M€ en investissement et 1 297 000 € en fonctionnement. Et ces loyers sont payés actuellement par MARTINIQUE TRANSPORT depuis la délibération qui avait été prise ...

M. le Président l'interrompt, précisant que ces loyers ont toujours été payés par MARTINIQUE TRANSPORT. Et ce n'est pas d'aujourd'hui. Depuis 2018.

M. BOUTRIN confirme et poursuit : *Donc, on est obligé de savoir s'il n'y a pas doublon entre les missions qui sont confiées à cette SPL, notamment en matière de maintenance (fonctionnement), mais également en termes d'extension du TCSP ; puisqu'on voit bien que MARTINIQUE TRANSPORT a confié à la CTM cette mission d'extension du TCSP. Ce qu'on dit c'est du basique. C'est de l'argent public. On ne peut pas accepter qu'il y ait 2 organismes qui puissent s'occuper de la même mission. Ça pose un réel problème. Il faut clarifier ça.*

M. le Président souhaite que la séance du Conseil d'Administration ne s'étendent pas sur ce dossier. *Ce que je dis et les choses sont claires, MARTINIQUE TRANSPORT ne finance absolument pas la SPL. Il réitère : A la lumière des informations portées par M. MARIE-SAINTE tout à l'heure concernant la SPL, je pense qu'il y a lieu de vérifier tout ça et de voir quel est le lien ou le rapport avec ce que nous faisons et quelle est la nature juridique ou la réalité juridique aujourd'hui de la SPL. Et ensuite sur la production des rapports que fait la SPL, comment on fait pour en tirer quelque chose. Mais pour l'instant je ne peux pas aller plus loin dans le débat car je ne possède pas plus d'informations.*

Il souhaite que le Conseil d'administration ne s'éternise pas sur ce dossier, d'autant que les choses sont claires. MARTINIQUE TRANSPORT ne finance absolument pas la SPL.

M. BOUTRIN tient à communiquer une information : *Nous nous sommes battus à MARTINIQUE TRANSPORT pour que le préfet puisse procéder à la dissolution du Syndicat Mixte puisque la Collectivité Territoriale de Martinique a pris une délibération ...*

M. le Président l'interrompt, lui faisant remarquer que cette question n'est plus au débat puisque la nouvelle mandature de la CTM a pris une délibération contradictoire. L'important désormais est de connaître le nom de la 2nde collectivité et sa légitimité à y siéger.

M. BOUTRIN : *Je parle bien du Syndicat Mixte et non de la SPL. Or la SPL, c'est 2 personnes morales de droit public. Tu as d'un côté la SPL et de l'autre côté le Syndicat Mixte. Si le Syndicat Mixte est dissout, la SPL n'a plus de raison d'être.*

M. le Président : *On en a parlé, puisque Daniel MARIE-SAINTE a dit que celui qui a convoqué le Conseil d'Administration a dit que tant qu'il n'a pas le papier attestant que le Syndicat Mixte est dissout, il fonctionne. Il y a un vrai éclairage juridique sur cette disposition là qu'il faut faire. Il donne la parole à M. MARIE-SAINTE.*

M. MARIE-SAINTE indique à M. DUVERGER qu'il a porté ce dossier devant cette instance parce qu'il pense qu'il fait partie des débats des orientations budgétaires. Son propos ne porte pas sur les études. *D'ailleurs j'ai bien compris qu'ils ont déjà enterré leurs études, leur seul problème est de verser le solde au bureau d'études. Mais, ils continuent à faire une mission qui avait été confiée par le Syndicat Mixte. Et qui est bénéficiaire de cette mission actuellement ? C'est MARTINIQUE TRANSPORT, puisque MARTINIQUE TRANSPORT, dans son domaine de compétences, a repris les compétences qui étaient au Syndicat Mixte. On y retrouve d'ailleurs les mêmes actionnaires, qui étaient au Syndicat Mixte et sont tous autour de la table maintenant, augmentés de 2 entités, puisqu'avant il ne comptait que la CACEM et pas CAP Nord et l'Espace Sud.*

Ce que j'ai découvert. Les loyers sont payés par MARTINIQUE TRANSPORT pour le PPP et le contrôle du service fait par le partenaire est fait par la SPL. Autrement dit, la SPL travaille pour le compte de. Or normalement, à mon avis, MARTINIQUE TRANSPORT aurait pu être lui-même celui qui contrôle le service fait, puisque c'est lui qui paie.

Ensuite, je découvre que le dernier rapport n'a pas été transmis au Président de MARTINIQUE TRANSPORT. Et le dernier rapport révèle que le service est mal fait ! C'est vrai, ils disent que c'est globalement bien fait -ça c'est pour rassurer Mme LEBEL-, mais il y a une série de dysfonctionnements, des choses qu'il signale. J'ai aussi découvert que les abribus qui sont dans la concession sont à la charge de Caraïbus, encore un autre partenaire. J'ai découvert une complexité, mais ils le font pour le compte de MARTINIQUE TRANSPORT. Voilà pourquoi je voulais introduire cette question dans le débat. Maintenant le débat s'est élargi. Mais c'était sur ce point-là, pour voir si on a l'intention de continuer à payer sans que le contrôle du service fait soit assuré par celui qui paie.

M. le Président, pour conclure : *Le contrôle des bus et des prestations de Caraïbus sont aussi sous le contrôle de MARTINIQUE TRANSPORT et de la Régie. Au quotidien et en permanence les agents sont là, ils voient, ils contrôlent, ils savent ce qui se passe, qu'il y a des problèmes de batteries, d'alimentation, de pièces à changer, etc. Donc les agents de la Régie en sont bien informés et ils font l'entretien. C'est pourquoi je dis qu'il faut vraiment clarifier les missions parce que je ne voudrais pas qu'on ait une mission exercée déjà par la Régie ou MARTINIQUE TRANSPORT et, en même temps, un prestataire extérieur qui n'est pas financé par MARTINIQUE TRANSPORT, mais qui fait un rapport de contrôle entre guillemets pour le compte de MARTINIQUE TRANSPORT et dont je n'ai pas pour l'instant connaissance.*

M. BOUTRIN précise que la prestation n'est pas gratuite.

M. MARIE-SAINTE ajoute qu'il a également découvert qu'une partie de la somme versée par MARTINIQUE TRANSPORT à Caraïbus est reversée à la SPL.

M. le Président répond que c'est probable.

M. MARIE-SAINTE invite le Président à lire le rapport.

M. le Président le rassure, il le lira. Il répond aux questions précédemment posées : *Concernant le service minimum, il n'y en avait pas, il faut absolument le mettre en place. Ça on va le faire avec les titulaires des marchés puisqu'il y a beaucoup de marchés avec des prestataires privés. Donc il faut formaliser ça avec eux. Mais, il faut aussi que, dans les conventions collectives, on fasse avancer ces éléments là pour que la notion de service minimum soit bien intégrée et ce quel que soit l'acteur du conflit que l'on pourrait désormais trouver ; qu'en face il y ait un cadre juridique qui permette l'exercice de ce droit minimum au transport. Ce sont des choses qu'il faut faire avancer, pour l'instant nous en sommes là. J'entends. Moi aussi, j'ai été questionné par les médias (à quand le service minimum ?). Il faut le temps de le mettre en place et de manière concertée.*

M. MARIE-SAINTE : *Le but de ma question est de savoir qui sera au bout de la table parce que la communication est un peu confuse. Le service minimum -en tout cas je suis allé regarder dans les textes- résulte d'un accord d'entreprise, on peut l'appeler convention collective, qui est passé entre l'employeur et les représentants du personnel. Mais là où les choses sont complexes c'est que pour tous les martiniquais le responsable des transports est MARTINIQUE TRANSPORT. La question est de savoir qui on met autour de la table pour faire un service minimum pour toute la Martinique ? Car il s'agit de faire quelque chose pour toute la Martinique. Donc je voulais savoir, pour ce débat d'orientations, quelles perspectives le Président de MARTINIQUE TRANSPORT mettra en place pour d'abord identifier ceux qu'on mettra autour de la table, les définir, puis entamer cette affaire-là ?*

M. le Président : *C'est ce que j'ai dit, sauf que je n'ai pas précisé de date.*

M. MARIE-SAINTE souhaite savoir car c'est confus. Il insiste sur la nécessité de clarifier cette question et l'obligation de répondre aux interpellations des citoyens.

M. le Président : *Je le sais très bien mais je suis incapable de te donner une date, car toi-même tu as bien compris, il y a toute une série de personnes à mettre autour de la table et pour ça il va bien falloir qu'on définisse avec quels partenaires et surtout sur quel contrat, quel cadre qu'on va fixer ça ? Donc, je ne suis pas encore en mesure de te dire si on fera ça le mois prochain ou dans 2 mois. Et la méthode, on sait. C'est le temps de mettre en place la méthode et de trouver le point idéal.*

M. BOUTRIN : *Or, nous rencontrerons une difficulté. Et c'est la suggestion que je voulais faire. Que l'on puisse aborder cette question de manière sectorielle pour l'instant. C'est-à-dire que la problématique telle qu'elle se pose sur le Centre, avec effectivement la Régie qui s'occupe du TCSP et les employeurs privés, n'est pas la même que l'on a, par exemple, sur le maritime ou dans le Nord. Ce sont des partenaires complètement différents. Donc, si on veut obtenir quelque chose, à mon avis, il faudrait partir d'un bout. Et il n'est pas sûr que le meilleur bout soit d'abord le Centre ; même si ça se pose avec une certaine acuité. On le voit, à la répétition d'un certain syndicat, qu'il y a des syndicats qui sont beaucoup moins flexibles que d'autres et qui s'arcbutent sur des détails et qui empêchent justement qu'il y ait un minimum de service. A défaut qu'il y ait un service minimum, et c'est une situation que nous devons appréhender, je suggérerai que le Conseil d'Administration puisse aborder ça, au départ, de manière différenciée. Ça va entrer dans notre culture et lorsque se sera dans notre culture qu'on va pouvoir unifier et uniformiser cela. Les partenaires ne sont pas les mêmes et, en plus, il y a des disparités au niveau des salaires donc les réactions ne sont pas les mêmes et le comportement des syndicats n'est pas le même.*

M. DUVERGER ne sait pas si le Président mettra en place un service minimum ou un minimum de service, mais rappelle que sur chaque grèves et les dernières manifestations la Presse a accusé la Régie des Transports d'être en grève. *Or, la Régie n'a jamais été en grève, sauf le 22 février/reprise*

le 23 pour le non-versement, selon les syndicats, des 2% qui devaient être versés depuis 2020. Mais à chaque grève précédentes, les bus sont sortis et ont été bloqués. Et quand je pose la question aux grévistes, ils répondent qu'ils sont dans le syndicat. C'est ça le prétexte ! Quel que soit la personne. C'est-à-dire que même si les taxis de place font grève, ils vont aller sur le site propre. Or, dès qu'ils bloquent le site propre, ils bloquent presque la Martinique. Donc, il faut que ce soit aussi dans notre discussion. Il relate les incidents des derniers mouvements sociaux.

M. le Président propose de conclure : *Il nous faut arriver à ces dispositions qui garantissent au moins à l'usager la capacité de pouvoir se déplacer, y compris lorsqu'il y a des mouvements sociaux. Tous les mouvements sociaux se font essentiellement -et je dirais même- exclusivement sur le Centre. Le Nord et le Sud n'ont pas manifestés outre mesure et ce sont des réseaux qui fonctionnent normalement, régulièrement. Sur le Centre, il y a cette réflexion à mener.*

M. BOUTRIN ajoute que la réflexion devrait également être posée sur le transport maritime qui a aussi connu *pas mal de frictions*.

M. MARIE-SAINTE rajoute que ce type de discussion doit être menée *en période de paix sociale* avec les organisations syndicales.

M. le Président apporte une réponse au sujet des apprentis : *Je pense que c'est une question qui est intéressante. Il faut qu'on arrive à les aider, qu'on arrive à leur proposer quelque chose. Et ce sur quoi je pense que l'on peut jouer c'est le transport scolaire. On a des modalités sur le transport scolaire et on pourrait considérer que l'apprenti est aussi, dans une certaine manière, en situation de formation et on pourrait revoir le règlement scolaire et y introduire des dispositions concernant les apprentis qui leur permettent une plus grande facilité, un coût moindre sur l'utilisation des transports. En révisant le transport scolaire et en y ajoutant ces dispositions sur les apprentis on pourrait trouver une solution.*

M. BOUTRIN s'interroge sur l'existence (de mémoire) d'une ancienne convention signée avec les établissements concernés, mais pour des problématiques différentes.

Mme LEBEL répond : *On a passé des conventions de 2nd rang avec les écoles privées, c'est une obligation. Mais pas avec les apprentis. Effectivement, la question avait déjà été soulevée, mais nous n'avons pas d'informations sur le besoin. Et nous n'avons jamais reçu le retour que nous avions demandé à ces établissements.* Elle indique que les services prendront l'attache des 3 CFA cités par M. MARIE-SAINTE afin d'identifier le public concerné et voir comment faire évoluer le Règlement des transports scolaires voté en Conseil d'Administration.

M. le Président fait remarquer que cette piste lui semble la plus intéressante.

M. MARIE-SAINTE intervient : *En termes d'expérience, ça a évolué législativement. Du temps où le Conseil Régional était responsable de l'apprentissage, dans les dotations que versait le Conseil Régional il y avait une dotation de fonctionnement au CFA et il y avait une aide au transport et au repas de l'apprenti. Et l'expérience que nous avons fait à un moment donné était de convenir avec les directeurs qui sont les gestionnaires des CFA, nous l'avons fait pour Rivière-Salée et pour Ducos, que cette dotation de transport soit versée à l'établissement au lieu d'être versée à chaque apprenti. Et à cette époque, l'établissement était en mesure d'organiser le transport avec des points de ramassage. Ils m'ont fait savoir qu'à partir du moment où le monopole du transport avait été attribué à MARTINIQUE TRANSPORT, ils ne pouvaient plus le faire. C'est pourquoi, je leur avais dit, que comme la CTM donne une dotation à MARTINIQUE TRANSPORT, de se rapprocher de MARTINIQUE TRANSPORT pour l'avoir. Ils n'ont peut-être pas fait le déplacement. Mais les apprentis qui n'ont pas de véhicule personnel et c'est la galère pour eux.*

M. le Président indique que les services de MARTINIQUE TRANSPORT se rapprocheront de ces établissements pour apprécier l'ancien fonctionnement et qu'ils étudieront les solutions exploitables dans le cadre du transport scolaire.

M. MARIE-SAINT attire l'attention sur un problème de division des transports scolaires par secteur et par classe, et les parents d'élèves qui exigent de ne pas mélanger les apprentis, déjà majeurs, avec les scolaires. *C'était la croix et la bannière. Voilà je voulais partager cette information d'expérience.*

M. le Président propose que les apprentis prennent un autre bus tout en bénéficiant de tarifs préférentiels.

Il revient sur le point concernant l'organisation du transport durant le carnaval et les vacances scolaires : *Là aussi, nous avons rencontré des difficultés parce que nous avons été informés très tard de ces dispositions, trop tard pour le carnaval notamment. Ce n'est pas un ou deux jours avant que l'on arrive à modifier l'organisation, d'autant plus qu'on a un circuit qui a changé 3 fois. C'est une gestion qui est relativement lourde. Et la réactivité peut être faite sur 1 ligne ou 2, mais là elle devait être faite l'ensemble du réseau, d'autant plus que le circuit tel qu'il avait été défini in fine impactait le circuit du TCSP. Le TCSP ne pouvait plus rentrer en centre-ville. Il y avait un certain nombre de difficultés que Jean-Claude a exprimé en télévision. Et vraiment quand on prend une décision comme ça, il faut que ce soit en amont et que tout le monde en soit informé. Pareil pour les vacances scolaires, les dates ont changé puisque le Rectorat avait décidé de rattraper le temps perdu par les écoliers sur les périodes de confinement. Ils partent en vacances le vendredi et on l'apprend le jour même que la décision a été prise de faire 3 jours supplémentaires. Or, c'est compliqué, parce que les transporteurs scolaires profitent des vacances scolaires pour mettre leurs employés en congés puisqu'il n'y a pas de transport scolaire. Donc, il y a une organisation à prévoir avec les employés mais lorsque l'on apprend ça le vendredi pour le lundi c'est difficile de réagir. A chaque fois, il faut que l'on rappelle à ceux avec qui on travaille que lorsqu'il y a des décisions prises comme cela, il faut nous associer en amont et suffisamment tôt pour qu'on soit en mesure d'accompagner les projets qui sont portés là. On ne peut pas découvrir ça après tout le monde, ce n'est pas possible. C'est trop compliqué.*

M. DUVERGER indique qu'il a aussi été interpellé durant cet épisode afin qu'il trouve une solution, mais encore faudrait-il être capable de réunir tous les opérateurs privés rapidement.

M. le Président : *Ce n'est pas possible. Ça ne se fait pas comme ça. Ils ont l'impression qu'il suffit de nous dire ça maintenant pour tout à l'heure et puis on organise ça.*

Il aborde le dernier point, sur le transport maritime : *Nous aurons une CAO pour la validation de l'AMO pour les études complémentaires sur les extensions du TCSP vers le Sud. On va examiner le secteur du Nord comme on l'a dit tout à l'heure. Et puis concernant Etang Z'Abricot, la CACEM qui est propriétaire des lieux prend les choses à bras le corps pour l'amerrissage à l'Etang Z'Abricot et les travaux sont prévus et seront probablement terminés en 2023 et permettront d'avoir cette connexion sur Etang Z'Abricot. Ils ont enfin accepté de porter le dossier puisqu'ils sont propriétaires du port de l'Etang Z'Abricot.*

Mme LEBEL complète : La fin prévisionnelle des travaux sur le nouvel appontement est fixée à 2023.

M. le Président propose de conclure ici le débat d'orientations budgétaires.

M. BOUTRIN signale que le point sur les abribus n'a pas été abordé.

M. le Président : *Sur la question des abribus, je l'ai dit lors de notre précédente séance, une audience était prévue le 24/12/2021. Elle a eu lieu. Nous n'avons pas encore les conclusions mais nous avons obtenus ...*

M. BOUTRIN l'interrompt, demandant les conclusions du rapporteur public.

M. le Président : *Le rapporteur public dans son rôle d'interprétation a fait une conclusion en faveur de MARTINIQUE TRANSPORT. Il reprend un extrait de ses conclusions : [... étant indiqué que l'article 3 de la délibération du 18 décembre 20214 ne met pas à la charge de MARTINIQUE TRANSPORT l'entretien des abribus, cette compétence relevant toujours de la CACEM ...]. Donc le rapporteur public conclut que, en résumé, les abribus sont du ressort des EPCI. Donc, on attend le jugement définitif.*

M. BOUTRIN : *En fait, quand le juge administratif va se prononcer, il va confirmer ce que dit l'ensemble des régions en France. C'est un débat qui concerne les différentes collectivités, que ce soit les communautés d'agglomération et même les communautés urbaines, sur qui prend en charge les abribus. L'abribus étant reconnu comme mobilier urbain, ça reste leur compétence. Mais ce n'est pas ça notre problème. Je le dis, puisque je suis descendu, à la demande du Président de MARTINIQUE TRANSPORT de l'époque, à un rendez-vous fixé par le Président de la CACEM, en compagnie de Mme LEBEL également ; et nous avons entendu son intention d'interroger le juge administratif. On a écouté. Quelle a été la réponse de la CTM ? « Formulez-nous, évaluez, chiffrez le besoin et faites-nous remonter ce besoin à travers une demande de financement ». Et il n'y avait pas d'opposition. Si jamais il y avait une raison politique, il n'y a pas d'opposition. Il ne faut pas qu'on s'autoflagelle pour laisser à croire qu'on a une divergence telle qu'on n'est pas capable d'apporter une réponse à la situation des usagers. Personne n'a le monopole du cœur pour savoir que ça ne nous laisse pas indifférent de voir des usagers sous le soleil ou sous la pluie ou en danger avec des abribus qui sont vétustes. Voilà pourquoi il faut que nous demandions au niveau de MARTINIQUE TRANSPORT, puisqu'il s'agit là encore -c'est un peu comme le débat qu'on a eu avec CAP Nord- d'un débat où nous ne sommes pas directement concernés. C'est un débat qui concerne ceux qui ont la compétence, c'est-à-dire les communautés d'agglomération qui représentent les communes, et la CTM. Les communautés d'agglomération vont évaluer le besoin. On envoie ça à la CTM. Et ça figure au budget de la CTM et nous finançons.*

M. le Président intervient : *Il y a 2 hypothèses. Soit les EPCI gardent la compétence, font l'estimation et MARTINIQUE TRANSPORT sous couvert de la CTM finance. Soit MARTINIQUE TRANSPORT dit tout simplement nous nous entendons avec les EPCI mais nous reprenons cette compétence là et nous l'assumons nous-mêmes.*

M. BOUTRIN : *On ne prendra pas la compétence.*

M. le Président : *Pourquoi pas ? Ça pourrait donner une vraie cohérence. Imagine qu'aujourd'hui un réseau qui va à Etang Z'Abricot avec un abribus. Et qu'on se rende compte que finalement cette ligne n'est pas intéressante et qu'il faudrait une autre ligne. Ben, il faut refaire un abribus et abandonner l'autre. Donc, à chaque fois on va demander aux EPCI d'abonder, d'alimenter financièrement. Or, on sait très bien que beaucoup d'entre elles ne sont absolument pas en mesure de le faire. On a une décision à prendre sur ça. Donc, quelle que soit la décision du tribunal administratif, il va bien falloir à un moment donné qu'on mette de la cohérence dans l'organisation du transport, y compris sur tous les accessoires qui permettent le bon fonctionnement du transport. Il donne la parole à M. MIRANDE.*

M. MIRANDE : *David (M. le Président), je pense que tu as tapé au bon endroit. Ce n'est pas une question de droit, ce n'est pas une question de compétences, c'est une question politique. Aujourd'hui ce que tu as dit va très bien. Celui qui trace le trajet devrait avoir cette compétence*

d'abribus. Pour moi c'est tout-à-fait logique et je ne vois en quoi les EPCI ne seraient pas d'accord sur cette possibilité, d'autant plus que les choses se passent en coordination avec eux puisque nous sommes dans MARTINIQUE TRANSPORT. Donc, pour moi c'est une réponse politique que MARTINIQUE TRANSPORT exerce cette compétence d'abribus, parce qu'il y a beaucoup de souffrance sur le territoire.

Pour **M. MARIE-SAINTE** il faut bien identifier le problème parce que, selon lui, ce n'est pas un problème de financement, puisque la CTM a la compétence pour pouvoir subventionner tout le monde. *Le problème de responsabilité se pose parce que nous avons actuellement un système hétérogène, c'est-à-dire que ce n'est pas la même pratique au Centre, au Nord et dans le Sud. La question que les citoyens veulent savoir c'est qui est responsable. Il faut définir ça.*

Il évoque l'interpellation dont a été objet la CTM, en sa qualité de propriétaire du domaine public routier, sur le cas d'un abribus situé sur la commune du Lorrain qu'un véhicule avait heurté et renversé et qui créait un risque pour l'usager. *Le problème est de savoir qui est responsable si cette abribus s'écroule sur quelqu'un, parce qu'il y en a qui sont tellement entretenus qu'il y a des risques d'accident. Donc, évidemment il est question de responsabilité. Je voulais donc savoir qui prend en charge financièrement. Il faut définir les responsabilités. Alors il y a 2 solutions. Celle de la CACEM qui consiste à demander au juge de définir le responsable. Ça revient à la CACEM. L'Espace sud depuis le début a toujours considéré que c'était son affaire. C'est ce qui m'a toujours préoccupé lorsque j'étais en charge des domaines routiers : Qui est responsable ? A la hauteur du discours de Louis (M. BOUTRIN), si le responsable n'a pas les moyens de financer, il peut en faire la demande auprès de la CTM. Je t'ai entendu dire que médiatiquement pour finir avec ça MARTINIQUE TRANSPORT prendrait la responsabilité, mais en même temps en tant que gestionnaire il faut que tu aies le financement.*

M. le Président précise que dans son propos il parlait de léguer cette compétence à la CTM.

M. MARIE-SAINTE s'excuse, ayant confondu avec une autre réunion en visioconférence. *Vu qu'actuellement la balance est en déficit, donc ça fait des frais, la question est : Est-ce que tu comptes revendiquer des recettes supplémentaires pour pouvoir prendre ce parc ?*

M. le Président répond : *Ce sera une question qui sera débattue avec la CTM. Est-ce que la CTM la prendra dans son enveloppe globale pour l'entretien des routes, etc. ? Ou est-ce une contribution supplémentaire qui sera versée à MARTINIQUE TRANSPORT ? C'est un débat que l'on aura à la CTM. Ce qui pour moi est essentiel c'est qu'on arrive, premièrement, à cibler la nature de la responsabilité et deuxièmement d'offrir de bonnes conditions d'attente à nos populations quand elles espèrent un transport public. Et ça, quels que soient les élus de tout bord, on ne peut pas se satisfaire de la situation actuelle. Ce n'est plus possible.*

M. MARIE-SAINTE demande si les 3 EPCI vont déléguer leurs compétences à MARTINIQUE TRANSPORT et insiste sur le fait, dans ce cas de figure, de la nécessité d'un cadre juridique.

M. le Président en convient : *On va construire une manière de faire, mais il faut régler cette situation.*

Pour **M. DUVERGER** la question essentielle est de savoir *qui est responsable et surtout s'il peut le faire ? On peut dire que ce sont les communautés de communes et puis on est dans l'état actuel. C'est-à-dire que dans la recherche d'une solution à cette situation, il est aussi important de s'assurer que le responsable ait aussi la capacité financière de le faire.*

M. le Président : *C'est un débat qui n'est pas terminé, il ne fait que commencer. C'est pour cela qu'on a parlé de mode opératoire de transfert de compétence pour sécuriser. Il propose de clore le débat et de passer au vote.*

Résolution : La tenue du Débat d'Orientations Budgétaires pour l'exercice 2022 est actée à l'unanimité :

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUSTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 3 - Elaboration du plan de mobilité de Martinique

Mesdames et Messieurs les membres du Conseil d'Administration sont invités à délibérer afin :

- d'engager la démarche d'élaboration du plan de mobilité 2024 – 2034 conformément à la loi d'orientation des mobilités
- d'autoriser le Président du Conseil d'Administration à signer tout document relatif à cette affaire.

Les mobilités constituent un point essentiel dans la mise en place de stratégies relatives à la lutte contre le changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'environnement, la santé publique et l'attractivité du territoire. Gérer les mobilités permet d'agir sur le quotidien des usagers et plus généralement de la population.

Le document cadre qui permet de planifier, programmer et coordonner les actions qui concourent à la satisfaction de ces stratégies est le **plan de mobilité**.

Il succède au plan de déplacements urbains par suite de la promulgation de la loi d'orientation des mobilités (loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019), qui impose son élaboration aux autorités organisatrices de la mobilité dont le ressort territorial est inclus dans les agglomérations géographiques de plus de 100 000 habitants ou recoupant celles-ci.

C'est le cas de MARTINIQUE TRANSPORT au regard de l'arrêté ministériel du 28 juin 2016 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement ; soit en Martinique les deux agglomérations géographiques suivantes :

Fort-de-France	Case-Pilote, Fort-de-France, Saint-Joseph, Schoelcher
Le Robert	Ducos, Le François, Gros-Morne, Le Marin, Rivière Pilote, Rivière Salée, Le Robert, Sainte-Anne, Sainte-Luce, Saint-Esprit, Le Vauclin

Compatibilité avec les principaux documents de planification

Au regard de la réglementation en vigueur, le plan de mobilité se doit d'être compatible avec les documents de référence territoriaux suivants :

- Le Schéma d'Aménagement Régional (SAR)
- Le Plan Air-Climat-Energie Territorial (PCAET)
- Le Plan Territorial de Maîtrise de l'Energie (PTME)

Tous trois définis par la Collectivité Territoriale de Martinique.

Le plan de mobilité devra intégrer les éléments qui contribuent à atteindre les objectifs territoriaux que comportent ces documents.

Il en est de même pour les Schémas de Cohérence Territoriale que définissent les EPCI.

Les finalités du plan de mobilité

L'article L1214-1 du code des transports indique :

« Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité. »

Le plan de mobilité doit définir une stratégie cohérente qui sera à décliner dans un plan d'actions établi pour une période de 10 ans, en tenant compte des impacts financiers et environnementaux ; une révision est à faire 5 ans après son adoption.

Ce document doit répondre aux 11 objectifs qui lui ont été assignés par le code des transports (article L.1214-2) :

1° L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part, en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ;

2° Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des quartiers prioritaires de la politique de la ville ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite ;

3° L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en opérant, pour chacune des catégories d'usagers, un partage de la voirie équilibré entre les différents modes de transport et en effectuant le suivi des accidents impliquant au moins un piéton, un cycliste ou un utilisateur d'engin de déplacement personnel ;

4° La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;

5° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

6° L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération, y compris les infrastructures routières nationales et départementales, par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport et des mesures d'information sur la circulation ;

7° L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement, notamment en définissant les zones où la durée maximale de stationnement est réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, la politique de tarification des stationnements sur la voirie et dans les parcs publics corrélée à la politique de l'usage de la voirie, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, de véhicules ou de modalités de transport, notamment tendant à favoriser le stationnement des résidents et des véhicules bénéficiant d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des articles L. 1231-15 ou L. 1241-1 ou bénéficiant du label "auto-partage" ;

7° bis La localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, le nombre de places de stationnement de ces parcs, en cohérence avec les conditions de desserte en transports publics réguliers de personnes du territoire couvert par le plan de mobilité, et la mise en place de stationnements sécurisés pour les vélos et engins de déplacement personnel ;

8° L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers, en mettant en cohérence les horaires de livraison et les poids et dimensions des véhicules de livraison dans le ressort territorial de l'autorité

organisatrice de la mobilité, en prenant en compte les besoins en surfaces nécessaires aux livraisons pour limiter la congestion des voies et aires de stationnement, en améliorant la préservation, le développement et l'utilisation des infrastructures logistiques existantes, notamment celles situées sur les voies de pénétration autres que routières et en précisant la localisation des infrastructures et équipements à venir, dans une perspective multimodale ;

9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou en accompagnement du dialogue social portant sur les sujets mentionnés au 8° de l'article L. 2242-17 du code du travail, à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ainsi qu'à sensibiliser leurs personnels aux enjeux de l'amélioration de la qualité de l'air ;

9° bis L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires, en incitant ces établissements à encourager et faciliter l'usage des transports en commun et le recours au covoiturage, aux autres mobilités partagées et aux mobilités actives ;

9° ter L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, les piétons et les véhicules de transport scolaire ;

10° L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements, incluant sur option le stationnement en périphérie et favorisant l'utilisation des transports collectifs par les familles et les groupes ;

11° La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif tel que précisé à l'article 39 decies A du code général des impôts. Le plan de mobilité peut tenir lieu de schéma directeur de développement des infrastructures de recharges ouvertes au public pour les véhicules électriques et les véhicules hybrides rechargeables mentionné à l'article L. 353-5 du code de l'énergie.

En application du code de l'environnement, le plan de mobilité est aussi soumis à une **évaluation environnementale** qui devrait nécessiter une concertation préalable.

Modalités d'élaboration du plan de mobilité

Les articles L.1214-14 & L.1214-15 du code du transport indiquent que :

« Les services de l'Etat, les régions, les départements, les gestionnaires d'infrastructures de transports localisées dans le périmètre du plan et, le cas échéant, le président de l'établissement public prévu à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme sont associés à son élaboration. » (extrait de l'article L.1214-14)

Par ailleurs, il est à noter que le code des transports en son article L.1214-14 prévoit aussi que *« les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet. »*

« Le projet de plan de mobilité est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transport.

Il est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ainsi qu'aux autorités administratives compétentes de l'Etat concernés dans un délai et des conditions fixés par voie réglementaire. » (Article L.1214-15).

En conséquence, pour répondre à l'esprit partenarial et faciliter les avis qui devront être émis, les modalités d'élaboration suivantes sont proposées :

- Un comité de pilotage
 - Mission de propositions et d'orientations permettant d'élaborer ce document de référence. Cependant, l'approbation définitive de chaque étape est du ressort exclusif du Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT

- Composition proposée :
 - Le Président de MARTINIQUE TRANSPORT ou son représentant
 - Le Préfet ou son représentant
 - Le Président du Conseil Exécutif ou son représentant
 - Le Président de chacun des EPCI CACEM, CAESM et CAP Nord ou leurs représentants
 - Le Président de l'Association des Maires de la Martinique ou son représentant

Pour éclairer ses décisions, le comité de pilotage pourra recourir à des personnalités ou des organismes particuliers selon l'ordre du jour.

- Un comité technique
 - Mission : préparer les décisions qui seront à prendre par le comité de pilotage en examinant les différentes problématiques et en apportant l'expertise nécessaire.
 - qui serait constitué des techniciens dont les compétences recouvrent l'ensemble des champs du projet (urbanisme, déplacements, environnement), soit :
 - La Direction générale de MARTINIQUE TRANSPORT, accompagnée de directeurs/chefs de service désignés
 - La Collectivité Territoriale de Martinique (infrastructures – environnement)
 - La DEAL
 - L'ADEME
 - La Régie des Transports de Martinique

Outre les membres permanents, d'autres acteurs techniques pourront être invités à participer à certaines réunions selon les sujets à l'ordre du jour.

L'élaboration du plan de mobilité se déclinera selon les étapes suivantes :

- Réalisation d'un diagnostic, définition des objectifs hiérarchisés à atteindre compte-tenu du diagnostic et des documents cadres avec lesquels le plan de mobilité se doit d'être compatible,
- Proposition de scénarii en vue d'un choix par l'autorité organisatrice
- A partir du scénario retenu, élaboration du plan de mobilité et du plan d'actions incluant l'annexe relative à l'évaluation environnementale
- Approbation du plan de mobilité après enquête publique et avis des organisations consultées.

Information - Concertation

Aux fins **d'information et de concertation**, il est proposé qu'une information continue soit réalisée en ligne via un espace dédié sur le site internet de l'établissement, permettant à chacun de connaître l'avancement du projet, les grands rendez-vous et la possibilité d'exprimer son avis.

Une présentation pourra aussi être faite au Comité des partenaires, instance devant se substituer au Comité consultatif.

Enfin, avant son adoption définitive, le projet de plan de mobilité de Martinique doit être soumis à enquête publique.

Pour accompagner la réalisation du plan de mobilité, MARTINIQUE TRANSPORT aura recours à une assistance à maîtrise d'ouvrage. Son élaboration, intégrant les consultations nécessaires, devrait nécessiter un délai de 2 ans.

***Rapporteur : Mme Régine LEBEL,
Directrice Générale des Services***

Mme LEBEL apporte une précision : *Pour sa réalisation, nous avons déjà pris l'attache de la Centrale d'Achat du Transport Public, puisqu'ils ont des marchés de prestations intellectuelles avec des prestataires qui sont spécialistes de la question, ce qui nous permettra, si vous validez cette*

proposition bien qu'elle ait un caractère obligatoire, de commencer assez vite la réalisation de ce plan.

M. MARIE-SAINTE demande s'il est établi que MARTINIQUE TRANSPORT est le pilote de ce projet.

M. le Président et Mme LEBEL répondent par l'affirmative.

Mme LEBEL précise que *la loi est très claire, nous sommes la seule autorité unique sur le périmètre. C'est MARTINIQUE TRANSPORT.*

M. MARIE-SAINTE : *Quand nous bâtissons le projet de schéma d'infrastructures routières, dans les consultations qu'on avait faites, la question était posée pour le mode de déplacement doux.*

M. le Président précise, pour s'assurer de la bonne compréhension de l'assemblée, que le mode doux concerne les pistes cyclables, etc.

M. MARIE-SAINTE confirme et demande si ces modes de déplacements rentrent bien dans le champ d'application du plan de mobilité.

M. le Président répond par l'affirmative.

Mme LEBEL confirme que ce mode de déplacement peut être intégré au plan d'actions du plan mobilité.

M. le Président : *Le plan de mobilité va très loin, il va même jusqu'à y inclure des services à la personne. Ça touche tout ce qui concerne la mobilité.*

M. MARIE-SAINTE : *Je regardais bien quel était le domaine de compétences de MARTINIQUE TRANSPORT. C'est plus clair, parce que pour le citoyens c'était uniquement le transport public. Mais on a une compétence plus large.*

M. BOUTRIN : *Est-ce que l'on a regardé, dans la composition des comités, la représentation des usagers ?*

Mme LEBEL répond par la négative mais précise que la consultation des usagers est prévue dans les textes au travers de l'enquête publique, cette dernière étant obligatoire.

M. le Président : *Mais qui peut le plus peut le moins. Rien ne nous empêche de faire des rencontres publiques, etc. Au contraire, je crois qu'on peut s'enrichir des réflexions citoyennes.*

M. BOUTRIN : *On parle de mobilité, il faut qu'on avance.*

M. MARIE-SAINTE fait remarquer, à la relecture du rapport, que la présentation du Comité de pilotage à la page 4 offre peut-être une ouverture : *[... Pour éclairer ses décisions, le comité de pilotage pourra recourir à des personnalités ou des organismes particuliers selon l'ordre du jour.]* A cette occasion, les comités d'usagers pourront être sollicités.

M. BOUTRIN demande la réponse à la question qui a été posée de savoir si les textes avaient prévu une obligation liée à la représentation des usagers.

Mme LEBEL : *Uniquement l'enquête publique.*

M. le Président soumet le point au vote du Conseil d'Administration :

Résolution : La démarche d'élaboration du Plan de mobilité 2024-2034 est validée à l'unanimité :

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 4 - Avenant n°1 au contrat d'obligation de service public pour la gestion et l'exploitation de services de transports publics routiers sur le territoire de Martinique Transport

Il est demandé aux membres du Conseil d'Administration de bien vouloir se prononcer sur le projet d'avenant portant sur l'extension du périmètre d'intervention de la RTM (Régie des Transports de Martinique) et la clarification de ces missions.

1. Rappel du rôle de la Régie de Transport de Martinique.

Depuis le 30 janvier 2020, MARTINIQUE TRANSPORT a créé la Régie de Transport de Martinique « RTM » sous la forme d'un Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC).

Cet EPIC est susceptible d'exploiter tout ou partie des services de transport qui revêtent une importance structurante à l'échelle de la Martinique.

Il est également voué à jouer un rôle clé dans la structuration future d'un réseau multimodal sur l'ensemble du territoire notamment par :

- L'exercice de missions transversales (relation avec les usagers, billetterie hors achat de titres à bord, supervision de réseaux et contrôle des services et des usagers, communication/information voyageur, marketing, etc.) ;
- Le suivi et la coordination, pour le compte de MARTINIQUE TRANSPORT, de marchés de services conclus avec d'autres opérateurs de transport pour l'exploitation de services de transport (10 lots) ;
- L'exploitation du réseau TCSP, actuellement mis en œuvre sur le secteur Centre et voué à s'étendre à moyen terme sur le Nord Atlantique, voire le Sud et le Transport Maritime.

Le réseau Centre sous ce mode de gestion est effectif depuis le 1^{er} août 2020.

Les relations entre MARTINIQUE TRANSPORT et la RTM se sont formalisées dans un **contrat d'obligations de service public « COSP »**, objet de la mise à jour.

Pour la mise en œuvre du réseau Nord correspondant au territoire de la Communauté d'Agglomération du Nord, MARTINIQUE TRANSPORT a choisi le même mode d'organisation que pour le centre avec le partage suivant :

- Passation de marchés publics d'exploitation de services de transport par MARTINIQUE TRANSPORT ;
- Exercice de missions transversales, suivi et coordination de l'exploitation de services de transport par les titulaires des marchés par la RTM.

Le nouveau réseau est effectif depuis le 1er janvier 2022.

2. Rappel du Contrat d'Obligation de Service Public « COSP »

Outres les dispositions générales inhérentes à ces contrats, celle-ci définit les conditions d'exploitations, les moyens matériels et humains nécessaires à l'exploitation, le régime financier et fiscal mais également les modalités de contrôle, d'information et de conseil.

Par exemple, au titre des conditions d'exploitation, elle précise notamment :

- La consistance des services de transport
- Leur modifications
- Les règles de continuité du service
- L'information des usagers et communication
- La sécurité, gestion des conflits
- Réclamation et règlement d'utilisation du service
- Les titres de transport
- La publicité
- La qualité du service
- La mission d'étude et de conseil

Concernant les moyens matériels et humains, elle détermine :

- Les moyens nécessaires à l'exploitation mis à disposition par MARTINIQUE TRANSPORT
- Les moyens nécessaires à l'exploitation mis à disposition par la RTM
- L'exploitant du TCSP
- L'entretien et la maintenance
- Le régime du personnel

Or, le COSP définit et précise essentiellement les missions de la RTM au titre d'exploitant des lignes du TCSP.

3. Objets de l'avenant

Au terme d'un an et demi, MARTINIQUE TRANSPORT et la RTM ont éprouvé le lien juridique qui les unit et font le constat commun de la nécessité de définir plus précisément les missions confiées.

Par conséquent, l'avenant a pour objet d'actualiser la Contrat d'Obligations de Service Public afin de prendre compte l'extension du périmètre d'intervention de la RTM, de préciser les missions et définir les relations entre les Parties et les tiers à la COSP tels que les titulaires de marchés d'exploitation.

3.1. Extension du périmètre d'intervention de la RTM

L'avenant procède à la mise à jour la COSP suite à l'extension du périmètre d'intervention de la RTM au secteur Nord depuis le 1er janvier 2022.

Il tient compte des obligations découlant des dispositions contractuelles prévues au cahier des charges liant MARTINIQUE TRANSPORT et les titulaires de marché sur le secteur Nord : collecte des recettes commerciales, entretien et maintenance des véhicules mis à disposition des titulaires par MARTINIQUE TRANSPORT.

3.2. Clarification des missions transversales

Le COSP investit la RTM de missions transversales sur deux points qui nécessitent une clarification pour une meilleure compréhension par les parties :

- Missions de suivi, de coordination et de supervision des réseaux ;
- Missions de contrôle des services exploités par les titulaires de marché.

Au titre de ses missions d'exploitation, il a la charge de l'exploitation du système billettique, collecte des recettes au nom et pour le compte de MARTINIQUE TRANSPORT, l'exploitation du Système d'Aide à l'Exploitation et d'Information Voyageurs mais également de la relation usagers et leur contrôle, marketing, communication et promotion du réseau. Il exploite le centre de maintenance et le TCSP.

Les missions de contrôle des services se résument à vérifier la bonne application des dispositions contractuelles par les titulaires de marché : du respect de la consistance des services à toutes autres

obligations prévues aux cahiers des charges. Il a également la charge du suivi technique des biens et équipements mis à disposition par MARTINIQUE TRANSPORT aux titulaires de marché.

L'avenant permet de souligner davantage ces missions de gestion et définit plus précisément les obligations de la RTM et son rôle envers les titulaires de contrats d'exploitation conclus avec MARTINIQUE TRANSPORT.

3.3. Incidence financière

Le présent avenant se fait sans incidences financières et par conséquent à moyens constants.

4. Conclusion

Le projet de contrat figure en pièce jointe du présent rapport. Toutes les modifications sont formellement identifiables.

**Rapporteur : Mme Régine LEBEL,
Directrice Générale des Services**

M. le Président résume l'objectif des modifications : l'extension des missions de la Régie au réseau du Nord.

M. BOUTRIN : *Juste une précision. Dans cette clarification des missions de la Régie, qui était déjà demandée, on tient compte effectivement des obligations découlant des liens entre MARTINIQUE TRNASPORT et les titulaires des marchés du Nord. Mais, il y a des marchés dans le Nord et une délégation de service public dans le Sud. Alors, dans ce souci de clarifier les missions -car il me semble qu'au départ la mission de la Régie était pour tout le territoire- est-ce qu'il ne faudrait pas le préciser là ?*

M. le Président : *On le précisera lorsqu'on passera sur le Sud. Pour l'instant, elle n'exerce pas encore sur le sud. Là, on le fait parce qu'on a reconfiguré le réseau du Nord et on confie cette responsabilité de gestion à la Régie. Mais je pense que les choses se feront progressivement pour le Sud.*

M. MARIE-SAINTE signale à Mme LEBEL qu'il ne peut réagir que par rapport au titre du document, n'ayant pas été destinataire de la proposition d'avenant. Il insiste sur le mot [obligation], partie du titre de la convention. *J'ai eu l'occasion de consulter, de regarder ce type de contrat qui liait un mandataire à un délégué et je vois que quand les obligations ne sont pas remplies, il y a parfois des sanctions financières. Alors je voulais savoir si le document d'origine prévoyait ça ? Qu'est-ce qui se passe lorsque les obligations ne sont pas remplies ? Parce qu'elles n'étaient pas remplies au carnaval. Qu'est-ce qu'il va se passer ? Parce que les citoyens en ont souffert.*

| Discussions sur les perturbations dans l'organisation
du réseau Centre durant les jours gras

Mme LEBEL lui concède ce point. *On apporte une modification. Là on en profite pour clarifier un certain nombre de choses, notamment dans les relations entre les titulaires des marchés et la Régie. Mais vous avez raison, il y aura d'autres modifications au contrat. Et je suis désolée que l'on ne vous ait pas transmis la version complète du rapport avec les articles qui ont été modifiés.*

M. MARIE-SAINTE précise qu'il fait référence à la transmission du document d'origine, la Convention d'obligation de service public initiale.

Mme LEBEL poursuit : *Justement, on avait prévu de mettre les éléments en rouge dans ce document. Et il y a justement dans le document d'origine un grand nombre d'annexes que nous avons cherché*

à simplifier, parce que c'est vrai que nous avons créé la Régie dans l'urgence. Et vous avez raison car l'annexe correspondant aux pénalités n'est pas encore remplie. Donc, c'est encore un travail qu'il nous reste à finaliser, mais c'est un contrat d'obligations de service public. De toute façon MARTINIQUE TRANSPORT a une obligation de contrôle analogue sur cet opérateur. Ce contrôle analogue y figure déjà, mais il faudra que l'on complète encore quelques annexes et notamment celle des pénalités financières. Elle ajoute que le Conseil d'Administration sera donc amené à réexaminer ce contrat.

M. MARIE-SAINTE : *Donc, la sanction n'existe pas. Il faut un bâton de dissuasion au moins pour la dissuasion.*

M. DUVERGER : *Je suppose que cette réunion a un procès-verbal. Dans ma présence là, je suis un membre du Conseil d'Administration de MARTINIQUE TRANSPORT. Ceci étant dit, j'ai 2 réponses à donner aux syndicats de la Régie. D'abord, on dit qu'on sera responsable du Nord, mais on ne nous a rien dit. Donc, le « on » ne nous a rien dit parce que c'est peut-être dans le Contrat d'Obligation de Service Public que ça suppose que c'est nous. Je veux bien entendre l'obligation -mais j'ai presque envie de dire- imposée s'il n'y a pas de rencontre pour dire, voilà votre travail.*

Il fait régulièrement face à 2 questions de la part des syndicats, notamment celle-ci : *Pourquoi nous avons un payeur ? Parce qu'il paraît que le fait d'avoir un payeur à la Régie empêche de faire des avances de salaire. Il souhaiterait donc qu'une rencontre puisse se tenir avec la Régie afin de clarifier ses missions et qu'il puisse, au sortir de cette rencontre, répondre clairement aux questions des salariés quant à leurs obligations.*

M. le Président certifie que cette rencontre aura bien lieu, *tout d'abord pour clarifier les missions, mais également les obligations qui seront attribuées à la Régie et ensuite pour expliquer aux uns et aux autres ce qu'est un établissement public. Ils ont l'impression que l'établissement public à de l'argent dans sa banque et qu'il en dispose comme bon lui semble. On va leur expliquer comment fonctionne un établissement public et comment il gère et utilise des fonds publics. Il faut clarifier ces 2 points là avec la Régie.*

M. BOUTRIN intervient : *C'est vrai que ce document mérite d'être actualisé puisque le Président n'est plus Alfred MARIE-JEANNE mais David ZOBDA. Et c'est vrai que pour ce document on était parti dans un avenant avec des propositions d'amendement qui sont portées en rouge. Mais je regarde la délibération et rien n'empêche, même si dans les visas on nous renvoie à une précédente délibération de MARTINIQUE TRANSPORT qui porte approbation des modalités de reprise du réseau de transport du secteur Nord, d'y introduire le secteur sud et de clarifier la relation que l'on a entre la Régie et l'établissement public.*

M. le Président répond qu'il est possible de faire la clarification avec la Régie sans forcément y inclure l'extension sur le sud. *Les 2 ne sont pas forcément liés.*

M. BOUTRIN poursuit : *Ce que l'on dit aujourd'hui c'est que dans les missions qui sont confiées à la Régie, on a toujours une appréhension, même si ça a été fait dans l'urgence parce que je dirais qu'on était un peu acculé. Avec le recul, je ne vois pas ce qui nous empêche de clarifier la mission et de dire que la mission s'étend sur l'ensemble du périmètre de transport. Sauf, s'il y a une bonne raison que je n'ai pas vue.*

Mme LEBEL intervient : *Comme je l'ai indiqué nous avons fait une première étape de modifications. Il y en aura une 2^{ème}, pour intégrer la question du nord. La Régie n'a pas été créée pour le Centre. Elle a été créée pour le territoire martiniquais. Nous avons entamé ce processus de modification pour clarifier et juridiquement préciser les missions du centre et du nord de la Régie par rapport à MARTINIQUE TRANSPORT, pour la question du TCSP, les missions transversales, mais aussi*

par rapport aux relations avec les titulaires des marchés Centre et Nord. Il y aura d'autres modifications qui vous seront proposées, puisque comme je l'indiquais à M. MARIE-SAINTE, il y aura les éléments liés aux pénalités et plus de précisions sur le contrôle analogue. Et il y aura aussi un dossier, qui viendra après, sur les relations fonctionnelles avec les autres réseaux, notamment avec le délégataire du Sud, à la faveur du système d'aide à l'exploitation et information des voyageurs (SAEIV) que MARTINIQUE TRANSPORT a acquis justement pour que ce soit sur l'ensemble du territoire et que nous allons imposer à tous les délégataires. Donc, il y aura des relations fonctionnelles même si la Régie n'a pas, comme pour le Centre pour le Nord, de relations de supervision de marchés de prestataires actuellement. On fait les choses de manière progressive pour que ce contrat d'obligations soit bien fait à terme et que toutes ses annexes soient complétées. Donc, on va revenir vers vous pour ces modifications et préciser les aspects fonctionnels.

M. MARIE-SAINTE : *Louis (M. BOUTRIN) a exposé 2 problèmes, dont un qui est un peu plus politique et l'autre un peu technique. Je rectifie ce que je dis, parce qu'à la lumière des débats, j'ai compris que le document qui a été envoyé c'est un mélange du document initial et des amendements. C'est un problème technique, je pense que le document initial existe et qu'il y a ensuite un avenant qui le modifie. Le document initial était signé de l'ancien Président et l'avenant sera signé par le nouveau Président. Sur le plan technique, j'ai bien compris que vous avez enjambé ces 2 étapes là, qui est de faire une réécriture du contrat amendé pour avoir un document pratique incluant les amendements. Mais en écoutant le Président de la Régie et en regardant de nouveau le document, j'ai vu que ce n'est pas une signature entre le Président de MARTINIQUE TRANSPORT et le Président de la Régie. Alors peut-être que la Régie a un statut particulier qui fait que c'est son exécutif, donc le directeur, qui a compétence pour signer. Alors je veux savoir, parce que lui a terminé son propos en disant qu'on va lui imposer ça. Normalement les contrats pour les nouveaux avenants sont faits en co-construction et puis le Conseil d'Administration va autoriser la signature au Président. Alors ma question est de savoir est-ce que les amendements qui sont présentés-là sont unilatéralement préparés par les services de MARTINIQUE TRANSPORT ? Ou est-ce que ça a fait l'objet d'une concertation ? Et que peut-être que le Président n'est pas informé ? Je voudrais savoir comment ça s'est passé puisque j'ai été interpellé par le fait qu'il ait l'air de découvrir cela ?*

Mme LEBEL répond qu'il s'agit de réunions concertées.

M. le Président précise que ce document a été coconstruit avec le directeur et les agents de la Régie. *Jean-Claude fait l'écho des relations qu'il a eu avec les agents de base, les syndicats.*

M. MARIE-SAINTE insiste : *Il a parlé de ça aussi.*

M. le Président, s'adressant à M. DUVERGER : *A mon avis, je pense que c'est la résultante des rencontres que tu as eu avec les syndicats et les agents de base et qui disaient « yo ka di nou ké fè le nord mé yo pôko di nou ayin etc. ».*

M. DUVERGER, faisant référence au point 3 du rapport : *Je crois qu'il faut retenir de ce document ce qui est écrit* ». Il relit le document.

M. MARIE-SAINTE : *Donc les sanctions viendront après, c'est cela ?*

Mme LEBEL confirme et précise que les travaux de mise à jour de ce contrat se poursuivent.

M. MARIE-SAINTE constate qu'il existe bien un article 44 relatif à la « Mise en œuvre des sanctions », ce qui signifie qu'elles étaient déjà prévues.

Mme LEBEL : *Oui mais il fallait préciser le montant des pénalités.*

M. MARIE-SAINTE : *Ah ! on ne connaissait pas la grosseur du bâton.*

M. le Président, sous réserve des modifications apportées, propose de passer au vote :

Résolution : La proposition d'avenant n°1 au contrat d'obligation de service public pour la gestion et l'exploitation de services de transports publics routiers sur le territoire de MARTINIQUE TRANSPORT est adoptée à l'unanimité :

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 5 - Convention n° 2 du partenariat technique et financier de l'opération « vaccinobus »

Il est demandé aux membres du Conseil d'Administration de bien vouloir se prononcer sur :

- Le renouvellement de la participation de MARTINIQUE TRANSPORT à l'opération « vaccinobus » dans cadre des missions qui lui sont attribuées ;
- L'autorisation donnée au Président du Conseil d'Administration de signer la Convention.

1. Contexte

Les vagues épidémiques successives de COVID19 que subit la population Martiniquaise et leurs conséquences sanitaires sans précédent justifient un déploiement de la vaccination au plus près des lieux d'habitation. L'étalement des zones d'habitation sur un territoire escarpé rend compte d'une inégalité d'accès aux sites de vaccination le plus souvent déployés en zones à forte densité. Cette difficulté est accentuée par une population vieillissante, peu véhiculée et un accès aux transports publics limité.

La Collectivité Territoriale de Martinique, avec l'appui de l'Agence Régionale de Santé « ARS », MARTINIQUE TRANSPORT et la Régie des Transports de Martinique « RTM » ont coopéré pour mener une opération de vaccination itinérante grâce à un bus dédié : le « vaccinobus ».

Ce bus sillonne selon une programmation définie par la Collectivité Territoriale de Martinique en lien avec l'ARS le territoire de commune en commune, de quartier en quartier, du lundi au vendredi de 8h30 à 12h30 (hors jours fériés), et s'arrête à proximité des Centres Médicaux Sociaux ou des CCAS communaux pour la gestion de l'accueil du public.

C'est dans ce cadre qu'une convention tant technique que financière a été signée le 8 décembre 2021 entre la Collectivité Territoriale de Martinique, MARTINIQUE TRANSPORT et la Régie des Transports de Martinique dans le but de délimiter leurs engagements réciproques.

Pour mémoire :

- **La Collectivité Territoriale de Martinique** en tant que « chef de fil » du projet, définit et organise avec l'ARS le programme d'intervention durant l'opération, et, prend en charge l'ensemble des coûts (conducteur coût d'exploitation) supportés par de groupement TRANSBUSDEVELOPPEMENT, soit un montant forfaitaire de 594 €/jour HT.
- **L'Agence Régionale de Santé** : Supervise des moyens humains (hors conducteur) et des matériels indispensables à l'exploitation,
- **MARTINIQUE TRANSPORT** : partenaire assurant la mise en relation et sélection de l'entreprise en capacité de mettre à disposition un bus offrant des caractéristiques multiples

(bus de 12 mètres hors exploitation nominale et réserves du réseau centre, à plancher bas, rampe d'accès PMR...). Il s'agit en l'occurrence d'un véhicule du groupement TRANSBUSDEVELOPPEMENT, en outre l'AOM préfinance pour les besoins de l'opération du « vaccinobus » l'aménagement, et le réaménagement du véhicule pour un montant de 19 894 € HT. Ce montant sera intégralement remboursé par la Collectivité Territoriale de Martinique.

- **La Régie des Transports de Martinique** : partenaire pour la fourniture du carburant, désinfection et nettoyage intérieur et extérieur du bus.

Au regard de la situation sanitaire du territoire, la CTM souhaite poursuivre cette opération qui s'arrêtera le **28 février 2022** ; la mise en œuvre de ce projet n'ayant effectivement débuté qu'après la signature de la convention correspondante le 8 décembre 2021.

Le coût de l'opération est évalué pour la période de mise en service du « vaccinobus » à savoir du 08/12/2021 au 28 février 2022 à environ 55 000 € HT.

Les délais d'exécution de la première convention sont échus depuis le 31 décembre 2021. Après une consultation juridique, il apparaît que la convention précédente ne peut être prolongée par voie d'avenant. Aussi, une nouvelle convention est rédigée les termes partenariales et financiers demeurent identiques à la précédente convention.

2. Conclusion

Le projet de convention figure en pièce jointe du présent rapport. Elle décline la répartition des missions exposés au présent rapport et les éléments financiers afférents.

**Rapporteur Mme Régine LEBEL,
Directrice Générale des Services**

M. MARIE-SAINTE demande, au vu de la date, *si l'opération est finie ?*

M. le Président répond : *C'est pour qu'on soit payé.*

M. MARIE-SAINTE : *Oui, j'ai bien compris. Je me demandais s'il ne fallait pas changer la date de fin.*

Mme LEBEL confirme la fin du dispositif.

M. LISLET aimerait savoir si le taux de fréquentation du Vaccinobus est connu ainsi que les communes partenaires

M. le Président explique que MARTINIQUE TRANSPORT n'est pas détenteur de ces données, la gestion étant assurée par l'ARS et le service social de la CTM.

Aucune autre remarque n'étant formulée, **M. le Président** soumet la proposition de convention au vote des membres :

Résolution : Le projet de convention n°2 de partenariat technique et financier de l'opération « Vaccinobus » est adopté à l'unanimité comme suit :

- **MARTINIQUE TRANSPORT** est autorisée à renouveler sa participation à l'opération « Vaccinobus » dans le cadre des missions qui lui sont attribuées ;
- **Autorisation est donnée au Président du Conseil d'Administration de signer la nouvelle Convention de partenariat.**

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 6 – Acquisitions de solutions logicielles – validation des plans de financement en vue de la sollicitation de cofinancements européens

Les membres du Conseil d'Administration sont invités à adopter les plans de financement suivants et d'autoriser le Président à signer tous les documents afférents à ces dossiers.

Pour la solution logicielle SAEIV Navineo :

	Montant en € HT
FEDER	1 000 000,00 €
Martinique Transport	1 474 000,00 €
TOTAL	2 474 000,00 €

Pour la solution logicielle billettique :

	Montant en € HT
FEDER	1 000 000,00 €
Martinique Transport	1 800 000,00 €
TOTAL	2 800 000,00 €

L'amélioration des conditions d'exploitation et de la qualité des services rendus aux usagers nécessite pour MARTINIQUE TRANSPORT de s'équiper de différentes solutions logicielles ayant vocation à s'imposer aux opérateurs sur l'ensemble du territoire.

Ces solutions logicielles permettent à l'autorité organisatrice d'avoir une vision globale de l'exécution des services et des recettes commerciales, optimisant les contrôles qui sont à opérer par ses propres services et d'apprécier l'efficacité des tarifications mises en place.

Enfin, par ce biais elle est à même de remplir ses obligations réglementaires en termes de fournitures de données, d'informations publiques.

Une présentation sous forme de diaporama est annexée à ce rapport afin de décrire les objectifs des différents outils acquis ou en cours d'acquisition ainsi que leurs liens en termes de fonctionnalité.

Afin de soutenir ces investissements, MARTINIQUE TRANSPORT est à même de solliciter des cofinancements pour deux des solutions logicielles comme précisé ci-après.

Systeme SAEIV :

MARTINIQUE TRANSPORT souhaite déployer un outil unique SAEIV (Systeme d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs) à l'échelle de la Martinique. Ce système permettra la localisation en temps réel des véhicules sur les différents réseaux de transport afin d'améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules en circulation.

De plus, ces informations collectées et disponibles en temps réels permettront une meilleure information des usagers concernant la localisation et la destination des véhicules, les horaires estimés d'arrivées aux prochains arrêts et l'info trafic sur les différentes lignes (terrestres et maritimes).

Objectifs :

- Améliorer l'information aux usagers,
- Améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des véhicules en circulation,
- Permettre la localisation en temps réels des véhicules de transport en commun

Calendrier détaillé de l'opération :

Cette opération a été initiée en janvier 2021 avec la conclusion d'un marché subséquent avec la Centrale d'Achat du Transport Public (CATP - MS 2019-13-04). La solution retenue est celle de la société Equans – Ineo Systrans : Navineo et son déploiement s'opère selon le calendrier suivant :

- Fabrication et approvisionnement des premiers matériels : Juin 2021
- Démarrage de la solution d'implantation : septembre 2021 (réseau centre 2021)
- Phase pilote sur les BHNS : novembre à janvier 2022
- Fin déploiement : Avril 2022 (réseau centre) / T1 2023 (réseau nord)

Coût total :

			Montant en € HT
2021-00000003	68353 - INEO SYSTRANS	Système d'aide à l'exploitation et à l'information voyageurs	1 630 000,00 €
2021-00000004	68353 - INEO SYSTRANS	Ajustement tarifaire du SAEIV (<i>Modification du périmètre au niveau des types d'équipements prévus et évolution de la liste des véhicules identifiés entre la phase d'avant-vente et le lancement du déploiement du projet</i>)	27 000,00 €
2021-00000005	68353 - INEO SYSTRANS	Interface bandeaux lumineux	13 000,00 €
2021-00000006	68353 - INEO SYSTRANS	40 jours d'assistance 2021	34 000,00 €
2021-00000006	68353 - INEO SYSTRANS	Prévisions 80 jours d'assistance 2022	70 000,00 €
2021-00000006	68353 - INEO SYSTRANS	Prévisions Frais de transport et Taxes	200 000,00 €
2021-00000006	68353 - INEO SYSTRANS	Prévisions équipement pour le Nord 2022-2023	500 000,00 €
		Total	2 474 000,00 €

Systeme billettique :

MARTINIQUE TRANSPORT souhaite faire l'acquisition d'une nouvelle solution billettique qui sera déployée sur le Nord et le Centre avec un déploiement à terme sur l'ensemble du territoire.

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 le titulaire de marché :

- Leurs 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 MARTINIQUE TRANSPORT :

- 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.

Coût total :

Investissement	Montant en € HT
Prestation et frais divers nouvelle solution Billettique Centre et Nord	700 000 €
Acquisition Matériel Embarqué pour nouvelle solution Billettique Centre et Nord	1 300 000 €
Acquisition des DAT pour la nouvelle Billettique Centre et Nord	800 000 €
Total	2 800 000 €

Fonctionnement	
Abonnement nouvelle solution billettique Centre et NORD	100 000 €

Mobilisation de fonds européens

Ces deux projets sont éligibles au PO 2014-2020, Axe 7 : « Transport et accessibilité, leviers de compétitivité et de mobilité Mesure 7.2 : augmenter le nombre d'utilisateurs de services collectifs et mutualisés à l'échelle du territoire » ; ce qui permet d'escompter un cofinancement du FEDER à hauteur de 52% en notant un plafond d'intervention du FEDER par projet à hauteur de 1 million d'euros.

(voir diaporama en pièce-jointe)

**Rapporteur : M. Frédéric ACHEEN,
Directeur des Systèmes d'Information**

M. ACHEEN : *Nous avons travaillé avec les fonds européens pour avoir un financement.*

M. BOUTRIN : *Pourquoi c'est plafonné à 1 millions d'euros ?*

Mme LEBEL : *c'est le PO⁸ qui est comme ça.*

M. BOUTRIN est surpris : *La mesure 7.2 est plafonnée ?*

M. ACHEEN intervient : *Entre temps nous avons rediscuté avec eux et ils nous ont dit qu'il n'y a pas de plafond. Nous avons eu une information qui était erronée. Mais après discussions, ils nous ont dit qu'en moyenne c'est 50% de financement, mais les élus peuvent décider d'accorder plus ; réunion qui s'est tenue juste avant le carnaval. Nous avons reçu confirmation par mail ce matin.*

Mme LEBEL : *Dans les délibérations qu'on proposera de prendre, on va modifier le plan de financement. On a rédigé les plans de financement par rapport à la première information qu'on avait. Donc avec votre autorisation, on en discutera avec eux, puisque pour nous le coût d'acquisition est connu. Tant mieux.*

M. ACHEEN conclut sa présentation.

⁸ Programme opérationnel

M. MARIE-SAINTE : Ça va dans le sens de l'histoire. On parle de tous ces dispositifs, mais en même temps il faut en être certains parce que ça n'a pas été dit. On a zoomé sur l'investissement. J'étais surpris par cette histoire de plafond. Je confirme que ça n'existe pas dans les fonds européens. Au contraire, il faut essayer de consommer tout ce que l'Europe met à notre disposition. Je ne connais pas le dispositif plafonné et je ne sais pas qui a pu donner cette information. Ce qui parfois est indiqué c'est le pourcentage de l'affaire. Généralement ça monte plus haut que cela, ça va jusqu'à 85% voire 90%. Plus on peut en prendre, plus il faut y aller.

Je vais demander d'abord les renseignements techniques, concernant les liaisons entre les dispositifs. J'ai bien compris, que ce qui est embarqué c'est par la phonie. Une question : Est-ce qu'il y en aura dans les stations, parce qu'il y a une possibilité avec la fibre optique qui est parfois plus intéressante que de passer par la 4G. En tout cas, je ne sais pas ce qui est prévu, mais je vais insister sur un point : c'est lorsque l'on met tous ces dispositifs-là, c'est la maintenance derrière. Très important. Nous sommes dans une île. J'ai vu qu'on a prévu 200 K€ de frais par an, mais le problème de la maintenance est crucial. Et j'en veux pour preuve, et encore une fois je puise dans le rapport de la SPL -vous ne l'avez pas car c'est le document que j'ai et que les services ici ont. Voilà ce qui est dit sur les DAT⁹ et les panneaux d'informations voyageurs : [... Nous avons constaté que la quasi-totalité des panneaux d'informations voyageurs utilisant la ligne du TCSP et d'autres lignes urbaines sont en panne. De même que la plupart des DAT sont soit en panne, soit vandalisés, soit les 2]. Si c'est en panne, c'est que ce n'est pas maintenu. Donc, je pense qu'il faut que ce mauvais exemple serve pour que l'on prévoit dès le départ -parce que la question n'est pas abordée dans le dossier- de savoir qui va assurer la maintenance. Est-ce un prestataire ? Est-ce en interne, par MARTINIQUE TRANSPORT qui se donne les moyens d'assurer la maintenance ?

Et enfin, je termine par une question : On parle du Centre et du Nord, mais la Martinique ce n'est pas que le Centre et le Nord. Qu'est-il prévu pour les usagers du sud ? Seront-ils discriminés parce qu'ils ne vont pas pouvoir acheter de tickets avec leurs portables etc. ? Qu'est-il prévu ? Car on n'a pas parlé du sud.

M. le Président précise de M. ACHEEN complétera techniquement, mais sur le sud il y a déjà une billettique qui fonctionne très bien. Néanmoins, il va falloir harmoniser.

M. MARIE-SAINTE : Mais avec toutes ses performances pour le Sud ? Il y a tous les services, les mêmes ?

M. MIRANDE intervient : Camarade Daniel (M. MARIE-SAINTE), on avait beaucoup travaillé pour le Sud.

M. ACHEEN : La solution billettique qui équipe le Sud est celle pour laquelle on souhaite équiper le Centre et le Nord. En termes d'information voyageurs, comme c'est une DSP aussi et pour ne pas faire d'ingérence dans la DSP, on ne peut pas encore imposer de choses au délégataire, on ne peut que travailler avec lui pour récupérer les données. Mais, comme il s'agit de plateforme de masse, on peut très bien en discutant avec le délégataire du Sud intégrer les données du Sud pour avoir les données en temps réels. Il y a déjà sur le site du Sud une carte qui permet de voir en temps réel, peut-être pas à la seconde près mais au plus près, le positionnement des véhicules. L'accès n'est pas aussi simple que ce qu'on mettra en place, mais ce sont des choses qui existent, en tout cas les données sont déjà produites dans le Sud.

Concernant la maintenance, ça a été un focus particulier à la fois de la CATP et du prestataire de réfléchir à des stratégies pour avoir une maintenance. La solution est déjà déployée dans le Sud, donc il y a déjà un certain nombre de problématiques (casses de câbles, etc.) qui ont déjà été traitées avec des plans d'actions déjà déployés. C'est quand même une solution qui tourne, ce n'est

⁹ Distributeurs automatiques de titres

pas une solution nouvelle pour laquelle nous n'avons pas de retour. Sur l'aspect des DAT en particulier, il y a une bonne pratique qui a été faite par le délégataire du maritime qu'on a trouvée intéressante et qu'on propose de maintenant étendre aux nouveaux DAT, c'est-à-dire dès qu'on arrive aux heures de fermeture de service, ils sont protégés par un rideau ce qui permet déjà d'éviter le vandalisme de nuit et les sécuriser. Donc un certain nombre de choses a déjà été anticipé.

Mme LEBEL : *Et on réfléchit à d'autres types d'implantation pour les DAT vandalisés parce que les vandales pensent y trouver de l'argent. Donc, c'est ce qui pose beaucoup de problèmes sur le réseau Centre. Et l'expérience vécue sur le secteur Centre nous permet de réfléchir à ce qu'on pourrait faire sur les distributeurs de titres, par exemple dans le Nord. Et on s'est posé la question, encore hier de voir là où on pouvait le faire dans des espaces qui soient sécurisés, des espaces publics tels qu'un centre commercial, à conditions qu'ils il ne soient pas trop éloignés de la gare par exemple. Ce n'est pas forcément la nuit, c'est à tout moment. Ils pensent récupérer des sous et les DAT sont vandalisés tout le temps. En dehors, de l'obsolescence constatée par rapport au système qui est déjà vieux, il n'a que 7 ans, mais il est vieux face à l'évolution technologique.*

M. MARIE-SAINTE : *J'ai vu dans certains pays, on met un petit panneau à côté disant qu'il n'y a pas de monnaie là-dedans.*

M. le Président rappelle que ce système existe également en France.

M. BOUTRIN : *On confirme que le système est dépassé. Nous sommes, Philippe JANVIER et moi, sur la mandature de 98, allés à Stockholm et on a vu des systèmes d'informations du voyageurs hyper perfectionnés. Ça remonte à 20/25 ans. Comme les températures en hiver descendent en dessous de -10°C, -20°C des fois, le voyageur ne peut pas rester là sous le froid à attendre le passage du bus qui est fonction en plus du trafic. Donc, il a accès chez lui grâce à une application à l'information sur la position du véhicule et le temps de passage. Alors, il n'y a personne sous l'abribus et en moins d'une minute tu vois les voyageurs arriver.*

Deuxièmement, en ce qui concerne le distributeur automatique de titres, l'idée serait, un peu le même système que le pass Navigo, que l'on puisse familiariser les gens avec ça et un QR code qui permette de valider son titre de transport sans avoir à le composer.

Il a une question qui est selon lui essentielle au niveau du coût : Nous devons faire des anneaux d'informations et matérialiser des arrêts. Qu'est-ce qui est prévu exactement ? L'information voyageur qui est notre point faible dans l'organisation du transport que l'on a mis en place revient tout le temps, le voyageur n'est pas informé sur les horaires. Est-ce qu'on va coupler les arrêts du bus avec les panneaux d'informations ? Et de quelle nature elle sera ? Est-ce que l'on va intégrer l'information digitale là-dessus ?

Mme LEBEL : *On ne pourra pas le faire partout. On aura l'implantation des poteaux d'arrêt mais pas partout. On ne pourra pas mettre des bornes informatives partout.*

M. BOUTRIN : *Le nombre de panneaux d'arrêts que l'on doit avoir sur le réseau, c'est combien ?*

Mme LEBEL n'a pas le chiffre exact. *Mais ils sont nombreux. Peut-être 10 000.*

M. ACHEEN : *Sur cette question-là, c'est une réflexion que vous pourrez avoir. Mais on a été sollicités par pas mal d'entreprises qui voulaient équiper les arrêts et/ou les bus avec des afficheurs numériques, bien sûr dans l'optique de diffuser de la publicité, avec des espaces-temps qui seraient réservés à MARTINIQUE TRANSPORT. Nous les avons reçus, écoutés, mais le modèle économique serait à créer. Ce serait une option qui permettrait d'équiper tout ou partie des arrêts, mais reste la réflexion du type de contrat.*

M. MARIE-SAINTE souhaite apporter une petite complémentation. Il faudrait insister auprès du fabricant, lui dire qu'on est en pays tropical à forte humidité pour que le matériel à livrer ait reçu un traitement. Parce que ça ne sera pas de l'électronique qui sera dans une salle climatisée, il y a une partie qui sera à l'extérieur. Il faut insister parce que ça ne tiendra pas six mois.

M. DUVERGER : Ce n'est pas simplement à venir, les logiciels. Il y a déjà un certain nombre de choses qui existe. Et par ailleurs, dans ce département, ce petit pays ou cette petite parcelle du bout du monde où on dit qu'elle aura la population la plus vieillissante, peut-on ne pas avoir de portable ? Est-ce qu'il y aura des bornes d'informations accessibles dans des espaces protégés pour éviter le vandalisme ?

M. ZOBDA : Non, il y a des distributeurs de titres, il y a des titres que l'on peut acheter dans le bus et les informations seront via des panneaux. Celui qui n'a pas de portable aura les moyens d'acheter, de voyager ou d'avoir l'information.

M. DUVERGER : Je trouve ça très intéressant. Il faut y aller, d'autant plus que pour la Régie il faut une nouvelle organisation. Parce que les gens ne savent pas grand-chose. Même les chauffeurs n'ont pas l'information.

M. MARIE-SAINTE : Je voulais rassurer, parce que j'ai vu des statistiques et nous sommes parmi les pays les plus équipés.

M. MIRANDE : Nous sommes bien équipés parce que 2/3 des jeunes ont un portable. Il y a des personnes âgées qui n'en ont pas, qui n'arrivent pas à s'en servir.

M. le Président propose que l'on représente les plans de financement et que l'on fasse une proposition à près de 90%. Il soumet cette proposition au vote :

Résolution : La proposition d'acquisitions de solutions logicielles et leurs plans de financement en vue de la sollicitation de cofinancements européens sont adoptés à l'unanimité comme suit :

– Pour la solution logicielle SAEIV Navineo :

	Montant en € HT
FEDER	1 000 000,00 €
MARTINIQUE TRANSPORT	1 474 000,00 €
TOTAL	2 474 000,00 €

– Pour la solution logicielle billettique :

	Montant en € HT
FEDER	1 000 000,00 €
MARTINIQUE TRANSPORT	1 800 000,00 €
TOTAL	2 800 000,00 €

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 7 – Validation d’inscription d’infrastructures et d’équipements dans le patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT

Il est proposé au Conseil d’Administration :

- d’accepter comme suit l’inscription au patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT du Centre Technique des Transports et des investissements réalisés pour l’exploitation du TCSP :

Référence	Objet	Coût total Investissements	Date de réalisation investissement	Capital restant dû au 01/01/2021	Capital restant dû au 31/12/2021	Imputation budgétaire
AFD 1661	Construction du Centre Technique des Transports	23 000 000 €	2019	4 811 431,20 €	3 224 090,26 €	21741
AFD 1624	Investissements pour l’exploitation TCSP	5 998 433 €	2016	1 718 750,00 €	1 093 750,00 €	2153

- d’autoriser le Président du Conseil d’Administration à signer tout document relatif à cette affaire.

En sa séance du 17 décembre 2020, le Conseil d’Administration de Martinique a décidé de se substituer à la CFTU en tant que prêteur pour deux prêts contractés auprès de l’Agence Française de Développement (AFD) au titre de biens de retour, leur réalisation se faisant pour le compte de l’autorité déléguante et inscrits dans la convention de délégation de service public. Ainsi, le remboursement de ces prêts faisait l’objet d’un remboursement indirect par MARTINIQUE TRANSPORT.

Il s’agit des prêts suivants :

- **Prêt AFD n° CMQ1661** pour le financement de la construction du Centre Technique des Transports (contracté en août 2015) d’un montant de 11 M€. Outre ce prêt, le financement s’inscrivait dans le cadre d’une contribution financière prévue à la convention DSP. L’ouvrage maintenant opérationnel a été terminé en décembre 2019 et est occupé par la Régie des Transports de Martinique. Le coût total de cette infrastructure est d’environ 23 M€.

Ce prêt sera intégralement remboursé au 31 décembre 2023.

Le capital restant dû au 31 décembre 2021 s’élève à 3 224 090,26 €.

- **Prêt AFD n° CMQ1624** d’un montant de 5 M€ pour le financement d’équipements nécessaires à l’exploitation du TCSP (fibre optique, billettique, pièces détachées BHNS ...), qui avait été complété par un autre prêt contracté auprès d’OCEOR LEASE.

Le coût total de ces investissements, réalisés entre 2015 et 2016, a été validé au montant suivant : 5 998 433 € (délibération de la CACEM n°08.00113/2016 du 16/11/2016) et traduit dans l’avenant 3.5 de la convention DSP.

Les échéances seront remboursées au 31 août 2023.

Le capital restant dû au 31 décembre 2021 s’élève à 1 093 750 €.

Ces prêts sont remboursés par MARTINIQUE TRANSPORT depuis l’exercice 2021.

Après échanges avec la paierie territoriale, il convient d’inscrire à l’actif de MARTINIQUE TRANSPORT le patrimoine correspondant, objet du présent rapport.

Une procédure identique sera réalisée pour l’entrée au patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT de bus urbains repris dans le même contexte ; le transfert du prêt correspondant contracté auprès de la CEPAC lors de la même séance du Conseil d’Administration n’ayant été opéré qu’en février 2022. Les échéances seront à la charge directe de l’établissement à compter de mars 2022.

Rapporteur : Mme Régine LEBEL,

M. MARIE-SAINTE : *Il y a quelque chose à clarifier, vous avez parlé de la CACEM mais le document dit que c'est la CFTU qui avait fait des prêts. Donc MARTINIQUE TRANSPORT se substitue à la CFTU. Donc quel rôle jouait la CACEM ?*

Mme LEBEL : *La construction du centre technique des transports a été réalisée pour le compte de l'autorité délégante et figurait dès le départ dans la convention de délégation de service public. La construction était confiée à la CFTU en tant que délégataire et l'autorité délégante, d'abord la CACEM puis MARTINIQUE TRANSPORT, apportait des crédits, une contribution financière forfaitaire spécifique pour cela. De même pour le prêt AFD en question, il a été garanti par la CACEM au moment de sa contractualisation, puis la garantie a été reprise par MARTINIQUE TRANSPORT. On a une délibération qui date de 2018 qui reprend cette garantie. Et 2^{ème} chose, le prêt pour les investissements pour l'exploitation du TCSP a été réalisé aussi pour le compte de l'autorité délégante, à l'époque pour la CACEM, et les frais ont été contractualisés toujours par la CFTU toujours avec la garantie. C'est pour ça que je dis que ça n'a pas créé une dépense supplémentaire pour MARTINIQUE TRANSPORT, parce que le remboursement de ses frais donnait déjà lieu à des contributions particulières de l'autorité délégante.*

M. MARIE-SAINTE : *Et qui donne l'argent à MARTINIQUE TRANSPORT pour payer ça ?*

Mme LEBEL : *Personne, à l'époque il n'y avait déjà personne. Ces sont des remboursements trimestriels que l'on faisait déjà. Ça permettra au Payeur de pouvoir sortir les compensations.*

M. le Président : *Il reste à payer 3 M€ et 1 M€ euros sur les 2.*

Mme LEBEL : *Juste ça pour qu'on puisse sortir notre compte de gestion et que l'on puisse voter tout de suite après notre compte administratif et notre budget.*

M. MARIE-SAINTE : *Les prêts se terminent en 2023 pour les 2 ?*

M. le Président : *Décembre au plus tard pour le 2^{ème}.*

M. MARIE-SAINTE demande le taux consenti, car il ne lui paraît pas avoir eu cette information.

Mme LEBEL recherche l'information.

M. le Président propose de passer au vote en attendant :

Résolution : **La proposition d'inscription du Centre Technique des Transports et des investissements réalisés pour l'exploitation du TCSP au patrimoine de MARTINIQUE TRANSPORT est adoptée à l'unanimité :**

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Point 7 – Compte-rendu de la délégation accordée au Président en matière de marchés publics et d'accords-cadres

Par délibération n° 21-04.08/040 en date du 4 août 2021, le Conseil d'Administration a accordé une délégation générale au Président pour la prise de toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement de marchés publics et d'accords-cadres.

Tel que le prévoit cette délibération, vous voudrez bien trouver en annexe le tableau récapitulatif valant compte-rendu de l'utilisation de cette délégation pour la période courant de décembre 2021 au 15 mars 2022.

**Rapporteur : M. David ZOBDA,
Président du Conseil d'Administration**

Aucune observation n'étant formulée, **M. le Président** soumet le point au vote des membres :

Résolution : Les élus prennent acte de la transmission du compte-rendu de la délégation accordée au Président en matière de préparation, passation, l'exécution et le règlement de marchés publics et d'accords-cadres

Onze (11) voix pour : MM. ZOBDA, DUVERGER, CHAMMAS (pouvoir à M. ZOBDA), LAGUERRE (pouvoir à M. DUVERGER, BOUTRIN, MARIE-SAINTE, LISLET, MIRANDE, MARIE-LUCE (suppléant de M. CLEMENTE), AZEROT (pouvoir à Mme MAIGNAN) et Mme MAIGNAN

Questions diverses

M. le Président répond à l'interrogation de Mme MAIGNAN concernant le transport inter quartiers à Sainte-Marie. *C'est passé en CAO en janvier et le délégataire a 6 mois maximum pour faire l'acquisition des bus. Ce qui veut dire que ce transport sera opérationnel au plus tard en juin 2022. S'il reçoit les bus avant il les mettra en service avant. C'est déjà en route, il a commandé des bus, dès qu'il les a, il les mettra en service.*

Mme MAIGNAN : Excellente nouvelle !

Discussions sur l'organisation des dessertes dans le Nord et les réorganisations mises en œuvre dans le cadre des travaux de réfection des voiries endommagées suite aux intempéries.

Mme LEBEL : *... Avant quand on avait mis en place les compensations pour les coopératives du Nord caraïbe et Nord atlantique, il y avait également une DSP sur le Centre jusqu'en 2020. Et il fallait garder l'économie de la DSP, donc il ne pouvait pas y avoir concurrence. On avait interdit, à partir de Schœlcher venant du Nord caraïbe, qu'ils récupèrent les usagers. On ne pouvait pas faire de compensation, il y a avait tout un travail à faire. Là maintenant, on a une configuration qui est totalement autre et ça va être des ajustements à faire au niveau des tarifications. Nos prestataires n'auront plus cette complication de limitation et d'équilibre de la DSP à maintenir. Donc, un prestataire du Nord caraïbe par exemple pourra prendre un usager à Schœlcher, puisque les*

recettes appartiennent à MARTINIQUE TRANSPORT directement. On n'a plus à compenser un délégataire. On peut prendre le transport dans tous les sens.

M. MARIE-SAINTE : *Il y a une question qui m'interpelait, je voulais avoir une précision. Les taxicos peuvent continuer à fonctionner, il n'y a pas de monopole imposé par l'existence de lignes imposées par MARTINIQUE TRANSPORT ? J'ai entendu Mme LEBEL dire « nous l'avons interdit ». parce que lorsque l'on dit interdit, il faut avoir les moyens en même temps de pouvoir faire respecter. Est-ce que MARTINIQUE TRANSPORT a un pouvoir de police ? Si j'ai bien compris, il n'y a plus d'interdiction. Parce que dans beaucoup de pays, le passager a une offre de transport multiple. Par exemple, pour aller à Orly, vous pouvez avoir l'autobus, le taxi, le covoiturage, les lignes ferroviaire, etc. Est-ce que MARTINIQUE TRANSPORT a le monopole ? Ou bien y a-t-il multiplication de l'offre ?*

Mme LEBEL : *Je parle uniquement de propres prestataires avec lesquels nous avons conventionné. Je parle des coopératives pour le Nord et les délégataires. Pour ne pas pénaliser / avoir de difficultés au niveau de la délégation de service public, les prestataires du Nord caraïbe ne pouvaient pas ramasser d'usagers à partir de Schœlcher. C'est un aspect qui concerne les transports publics.*

M. BOUTRIN : *Les taxicos avaient une convention. Quand nous sommes arrivé, on n'a pas renouvelé cette convention si bien qu'ils se trouvent en totale illégalité avec des responsabilités pénales qui pèsent sur le propriétaire du taxi. En plus, dans le périmètre de transport c'est MARTINIQUE TRANSPORT qui a la compétence et qui a passé le contrat d'obligations de service public à l'époque avec des coopératives et maintenant dans le cadre de marchés et de délégation de service public. Donc les taxis sont dans l'illégalité. Ce n'est pas une offre supplémentaire.*

M. MARIE-SAINTE demande si MARTINIQUE TRANSPORT a un pouvoir de police.

Mme LEBEL répond par la négative.

M. BOUTRIN : *Pour autant ça ne leur donne pas légitimité à circuler.*

Discussions sur l'identification de l'autorité en
responsabilité sur cette question

L'ordre du jour étant épuisé et personne ne demandant plus la parole, la séance est levée à 13H35.

En foi de quoi a été dressé le présent procès-verbal, signé par le président de séance, Monsieur David ZOBDA.

Fort-de-France, le

23 MAI 2022

Le Président du Conseil d'Administration
de Martinique Transport

David ZOBDA

