



RAPPORT

D'ORIENTATION BUDGETAIRE

EXERCICE 2023

SOMMAIRE

Préambule	3
Partie I : Le contexte international, national et local.....	4
Partie II : L'analyse rétrospective	5
A) Section d'exploitation	5
1) Les dépenses d'exploitation	5
2) Les recettes d'exploitation	8
B) Section d'investissement	12
1) Les dépenses d'investissement	12
2) Les recettes d'investissement.....	13
C) Dette	13
Partie III : Les orientations budgétaires pour 2023.....	15
A) Ressources financières	15
B) Fonctionnement général de l'établissement	16
1) Politique en matière de ressources humaines	16
C) Transport scolaire	18
1) Secteur sud	18
2) Secteur nord	18
3) Secteur intra-communal, intracommunautaire et intercommunautaire	19
4) Les enfants en situation d'handicap	19
5) Le transport spécifique	19
D) Transport urbain/interurbain de personnes	19
1) Le secteur communautaire sud	19
2) Le secteur communautaire nord	20
3) Le secteur communautaire centre	20
4) L'exploitation des réseaux centre et nord	21
E) Transport maritime de personnes	21
F) Contrat de partenariat	22
G) Emprunts	23
H) Programme d'actions	23
Conclusion	28

PREAMBULE

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

L'article L.2312-1 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) rend obligatoire le DOB dans les deux mois qui précèdent le vote du budget primitif. Pour cela, un rapport est soumis aux élus ayant pour objectif d'informer sur la situation financière de MARTINIQUE TRANSPORT et d'ouvrir les débats sur les orientations budgétaires 2023.

Il met en exergue les éléments suivants :

- Le contexte économique international, national et local
- L'analyse financière rétrospective
- Les orientations budgétaires pour l'année 2023 portant sur les évolutions prévisionnelles des dépenses et des recettes de fonctionnement et d'investissement.

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

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

PARTIE I - LE CONTEXTE INTERNATIONAL, NATIONAL ET LOCAL

La guerre de la Russie en Ukraine, la crise énergétique et la lutte contre l'inflation perturbent l'économie mondiale. En effet, la croissance restera faible par rapport aux années antérieures, les prévisions du Fonds Monétaire International (FMI) établissent un PIB mondial à 2,9 % en 2023.

La plupart des pays connaissent une reprise de l'emploi très lente, ce qui cause une forte pénurie d'emplois et un taux de pauvreté en augmentation.

Certains pays tentent de mettre en place des mesures de relance de leurs économies à l'instar de la Chine et de l'Inde. La croissance de la Chine devrait s'établir à 5,2 % cette année suite à la faible croissance en 2022 (3 %). Ce rebond est favorisé par l'ouverture de l'économie après le COVID-19.

La situation de l'Inde semble aussi glorieuse. Le pays attire les multinationales qui souhaitent réduire leur dépendance à la Chine. Sur le plan démographique, elle devrait dépasser la Chine en tant que pays le plus peuplé au monde avec 1,4 milliard de personnes selon l'ONU. D'ici 2027, son PIB dépassera celui de l'Allemagne et du Japon. Sa croissance est estimée à 6 % selon le FMI.

A l'inverse, l'économie américaine risque de subir une récession en 2023 engendrée par la politique monétaire restrictive et des conditions financières strictes de la réserve fédérale (FED).

Dans la zone euro, la commission européenne prévoit une croissance du PIB de 0,3 % en 2023 après 3,2 % en 2022. L'inflation élevée, la perte du pouvoir d'achat, la hausse du chômage affectent également l'économie européenne. Pour garantir la stabilité économique, la banque centrale espère faire baisser durablement l'inflation.

La France n'a pas été épargnée par cette situation planétaire difficile. Le pouvoir d'achat des ménages français est largement affecté par la hausse des prix de l'énergie malgré la mise en place du bouclier tarifaire par le gouvernement. La croissance de l'économie française devrait chuter à 0,3 % en 2023 selon les prévisions de la Banque de France.

S'agissant de la Martinique, l'économie est également affectée par les problématiques auxquelles sont confrontés un grand nombre de pays. Selon les prévisions de l'IEDOM (Institut de l'Emission des Départements d'Outremer), on assiste à un ralentissement de la croissance économique caractérisée par une inflation des prix. La hausse des coûts des matières premières engendre une augmentation des prix appliqués par les entreprises et une croissance continue de la dette des entreprises en Martinique.

Selon le dernier recensement, la population martiniquaise diminue de 1% en moyenne depuis 2014 soit 22 686 personnes de moins. Cette décroissance s'explique par le départ des jeunes vers la France ou les pays étrangers. Parallèlement, on assiste à un vieillissement de la population. Les plus de 65 ans augmentent et pourraient atteindre 42 % de la population d'ici 2070.

Sur les trois derniers mois de l'année 2022, le nombre de demandeurs d'emplois aurait diminué selon pôle emploi : 45 000 personnes inscrites au pôle emploi en 2022 contre 51 000 en 2012 soit une baisse de 10 % en 10 ans. En réalité, cette baisse s'explique par la diminution de la population totale.

PARTIE II - L'ANALYSE RETROSPECTIVE

A/SECTION D'EXPLOITATION

1- Les dépenses d'exploitation

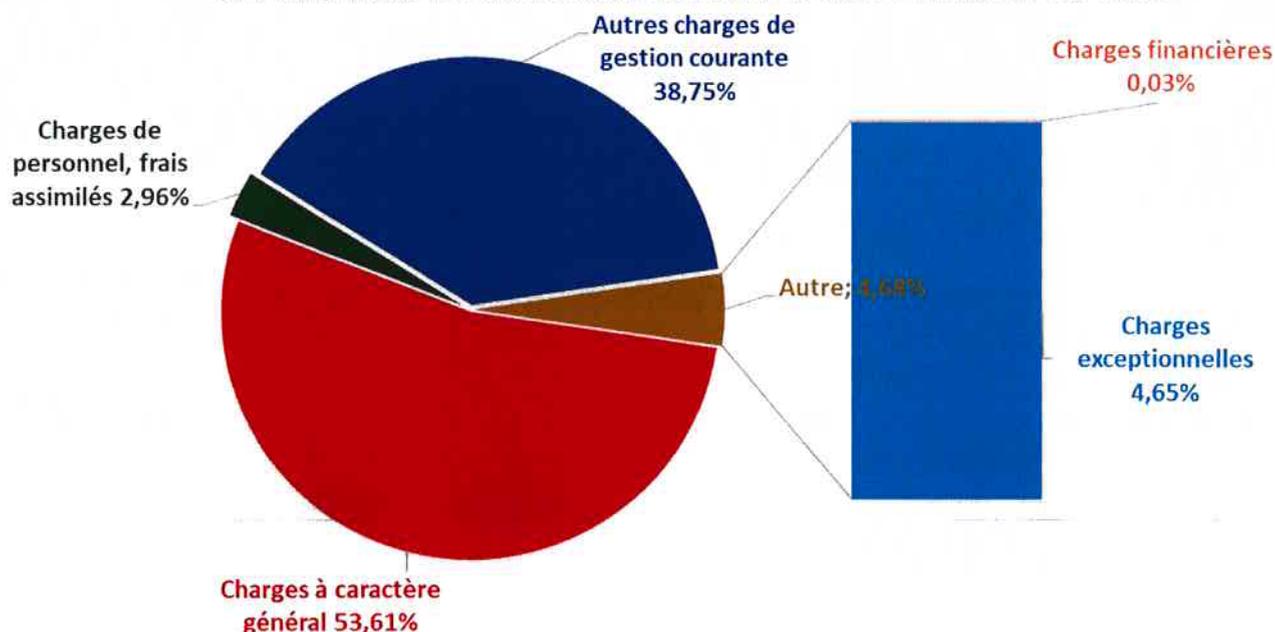
Les actions mises en place pour améliorer le transport sur l'ensemble du territoire engendrent une croissance des dépenses d'exploitation de **15 %** entre 2019 à 2022.

En effet, l'organisation du transport, activité principale de Martinique Transport, constitue la première dépense d'exploitation du budget 2022. Ces charges sont comptabilisées au chapitre 65- autres charges de gestion courante (DSP et Régie des Transports de Martinique) et au niveau du chapitre 011 -charges à caractère général (marchés publics).

Le tableau récapitulatif ci-dessous met en exergue les réalisations entre 2019 et 2022.

Chapitre	Intitulé	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA PREVISIONNEL 2022	Variation 2022/2021
011	Charges à caractère général	23 671 609,53	28 340 709,31	50 915 254,96	75 205 699,65	47,71%
012	Charges de personnel, frais assimilés	2 775 115,44	3 461 585,62	5 054 881,23	4 152 650,39	-17,85%
65	Autres charges de gestion courante	80 692 729,65	84 428 108,04	67 913 488,51	54 368 904,09	-19,94%
66	Charges financières	0,00	0,00	73 458,65	41 875,13	-42,99%
67	Charges exceptionnelles	692 424,33	660 148,32	16 980,28	6 522 131,00	38310,03%
68	Dotations aux provisions et dépréciations	15 000 000,00	0,00	0,00	0,00	-
Total des dépenses réelles d'exploitation		122 831 878,95	116 890 551,29	123 974 063,63	140 291 260,26	13,16%
023	Virement à la section d'investissement	0,00	0,00	0,00	0,00	-
042	Opération ordre transfert entre sections	207 746,71	324 576,33	422 255,43	1 613 719,25	282,17%
Total des dépenses d'ordre d'exploitation		207 746,71	324 576,33	422 255,43	1 613 719,25	282,17%
TOTAL GENERAL		123 039 625,66	117 215 127,62	124 396 319,06	141 904 979,51	14,07%

RÉPARTITION DES DÉPENSES RÉELLES D'EXPLOITATION EN 2022



Les charges à caractère général (chapitre 011) constituent le premier poste de dépenses en 2022. Elles représentent 54 % des dépenses réelles de fonctionnement. La progression constatée en 2022 s'explique par l'inscription des charges relatives au transport urbain pour le secteur nord. Ces dernières étaient comptabilisées au chapitre 65 jusqu'en décembre 2021, dans le cadre des conventions d'obligations de service public (COSP).

En 2022, on retrouve principalement dans ce chapitre :

- Les dépenses relatives au **transport scolaire** qui représentent **17 203 885,30 €** en 2022 soit **23 %** des charges à caractère général,
- Les charges inhérentes au **transport urbain sur le centre** concernent uniquement les marchés gérés directement par Martinique Transport depuis le 1 août 2020. La charge financière est de **31 967 850,46 €** soit **43 %** des charges à caractère général,
- Le coût financier du **transport urbain sur le nord** soit **20 571 351,70 €** représentant **7 932 133,97 €** pour le nord caraïbes et **12 639 217,73 €** pour le nord atlantique,
- Les loyers de fonctionnement du contrat public partenariat privé (PPP) soit **1 244 382,00 €** en 2022 ce qui représente **2 %** des charges à caractère général.

Les charges de gestion courante (chapitre 65) sont constituées des contributions financières versées dans le cadre des DSP et à la Régie de Transport de Martinique à partir d'août 2020. Il s'agit du deuxième poste de dépenses qui mobilise **39 %** des dépenses réelles de fonctionnement en 2022.

Entre 2019 et 2020, ce chapitre connaît une progression de **5 %** suite à la mise en place d'un réseau transitoire dans le nord caraïbe (à partir d'octobre 2019) puis le nord atlantique (à partir de mars 2020).

Néanmoins, à partir de 2021, les crédits consommés au sein de ce chapitre ont diminués. Cette baisse s'explique par la modification du mode de gestion des réseaux centre et nord, engendrant une affectation des crédits au chapitre 011.

Les deux types de transport concernés sont :

- l'organisation du transport urbain sur le centre, passant de DSP (chapitre 65) à des marchés publics (chapitre 011) à partir d'août 2020. A partir de 2021, l'intégralité des dépenses est comptabilisée au chapitre 011 sauf pour la contribution à la RTM qui exploite les BHNS,
- l'organisation du transport sur le nord, passant de COSP (chapitre 65) à des marchés publics (chapitre 011) à partir de janvier 2022.

En 2022, ont été comptabilisés au sein de ce chapitre :

- Les charges relatives à la **DSP mixte du sud** qui représentent **25 185 862,30 €** pour le transport scolaire et le transport urbain,
- Le coût financier de la **DSP du Lorrain** soit **1 795 855,96 €**. A partir de 2023, le transport sur le territoire du Lorrain est assuré par les entreprises titulaires des marchés sur le nord atlantique,
- Les crédits consommés de la **DSP maritime** soit **3 459 239,17 €**
- La subvention versée à la RTM pour la réalisation de ses missions : **23 644 430,78 €**.

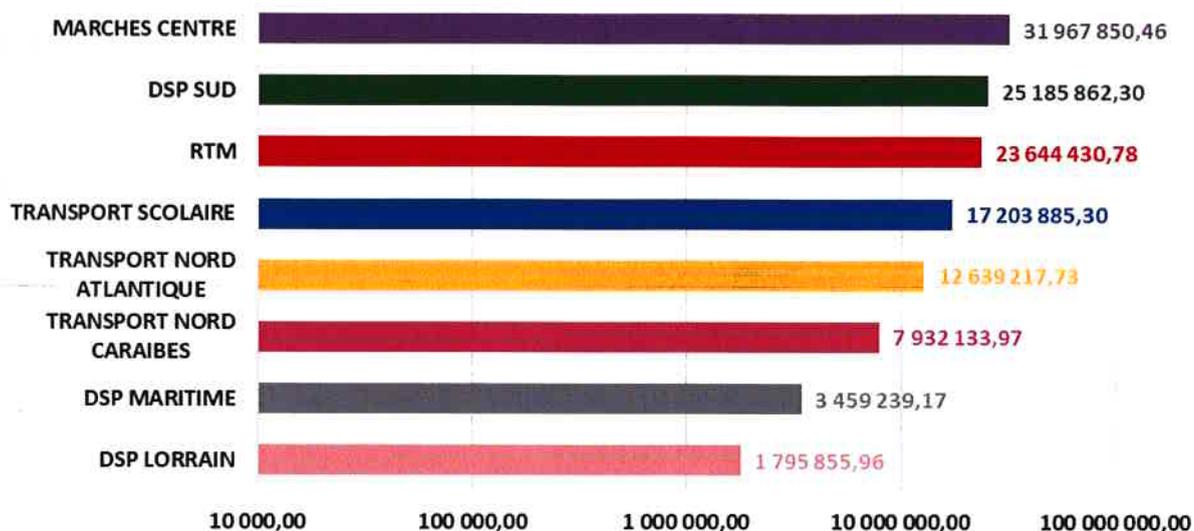
La masse salariale (chapitre 012) en 2022 représente **4 152 650,39 €** dont **162 617,94 €** pour le remboursement de trois agents mis à disposition par la CTM pour l'année 2021. S'agissant de l'effectif, Martinique Transport est composé 70 agents en 2022. Cet effectif est quasi-stable depuis 2019 (72 agents en 2019).

La politique en matière de ressources humaines en 2022 a abouti à la réalisation de certains chantiers :

- Dématérialisation des bulletins de salaire,
- Installation logiciel CIVIL NET RH-FINANCES : reprise de données,
- Poursuite des travaux d'élaboration du protocole COVID-19,
- Elaboration du Rapport Social Unique au titre de l'année 2021,
- Elections professionnelles en vue de la mise en place du Comité Social Territorial (CST),
- Poursuite des travaux de participation aux frais de mutuelles labellisées

123 828 475,67 € ont été alloués à l'activité transport sur l'ensemble du territoire soit 88 % des dépenses réelles de fonctionnement de l'exercice 2022

ACTIVITE TRANSPORT EN 2022: 123 828 475,67 €



2- Les recettes d'exploitation

Le déploiement de l'activité transport a été financé par des recettes certaines et des recettes aléatoires. Entre 2019 et 2022, les trois ressources financières capitales sont les suivantes :

- Les contributions des membres (chapitre 74)
- Les produits issus de la fiscalité avec le versement mobilité (chapitre 73) et la taxe sur les carburants (chapitre 75)
- La vente de titres de transport scolaire (chapitre 70)
- Les recettes commerciales du secteur centre (chapitre 75) à partir de 2022.

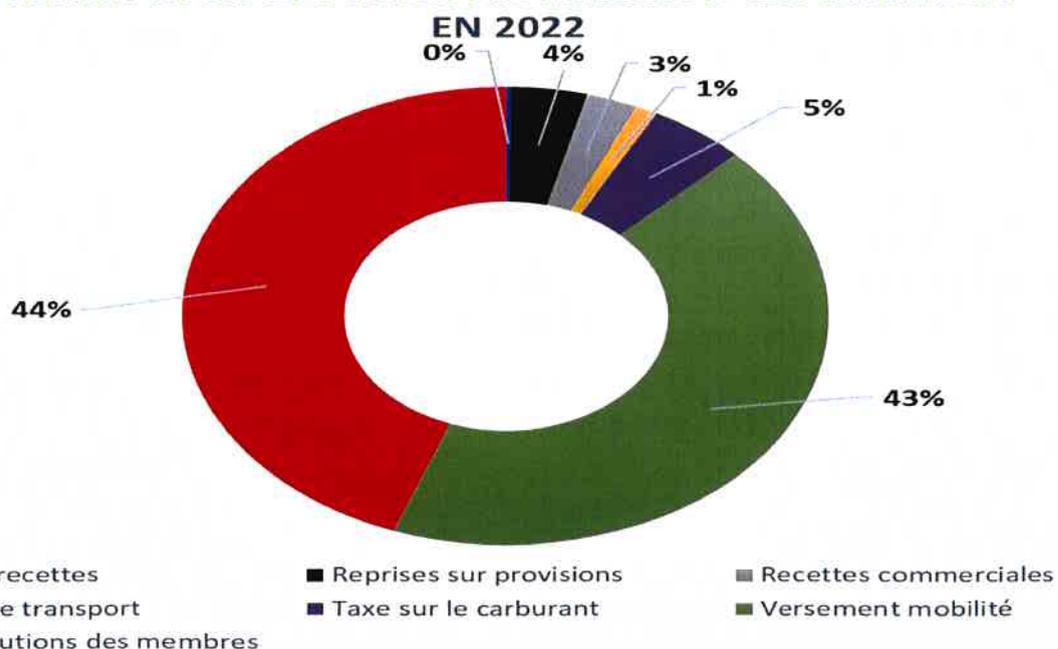
S'agissant des recettes aléatoires qui varient d'un exercice à un autre, on note :

- La reprise sur provision actée lors de la décision modificative votée le 12 octobre 2020 (chapitre 78 en 2020 et 2022)
- Les recettes exceptionnelles (pénalités, remboursement : chapitre 77).

Le tableau récapitulatif ci-dessous met en évidence les réalisations entre 2019 et 2022.

Chapitre	Intitulé	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA PREVISIONNEL 2022	Variation 2022/2021
013	Atténuation de charges	527,65	1 823,61	296,73	0,00	-100,00%
70	Ventes de produits fabriqués, prestations	2 152 808,80	1 254 825,25	1 528 081,49	1 512 129,52	-1,04%
73	Produits issus de la fiscalité	45 551 726,15	39 975 902,14	47 727 947,92	61 694 884,26	29,26%
74	Subventions d'exploitation	75 524 163,45	62 100 000,00	72 900 000,00	63 500 000,00	-12,89%
75	Autres produits de gestion courante	7 083 077,51	9 161 808,92	6 886 369,94	10 606 136,57	54,02%
77	Produits exceptionnels	549 610,70	2 034 836,83	322 551,78	380 145,23	17,86%
78	Reprises sur provisions et dépréciations	0,00	9 526 000,00	0,00	5 474 000,00	-
Total des recettes réelles d'exploitation		130 861 914,26	124 055 196,75	129 365 247,86	143 167 295,58	10,67%
042	Opération ordre transfert entre section	0,00	0,00	0,00	0,00	-
043	Opération ordre intérieur de la section	0,00	0,00	0,00	0,00	-
Total des recettes d'ordre d'exploitation		0,00	0,00	0,00	0,00	-
TOTAL GENERAL		130 861 914,26	124 055 196,75	129 365 247,86	143 167 295,58	4,28%

REPARTITION DES RECETTES REELLES D'EXPLOITATION



Contributions financières des membres

La contribution financière des membres, fixée par délibération du Conseil d'Administration pour chacun des exercices budgétaires, constitue la recette de fonctionnement la plus importante pour MARTINIQUE TRANSPORT.

Depuis 2019, les contributions des EPCI demeurent stables. A contrario, celle de la CTM augmente de **15 %** entre 2021 et 2022, passant de **65 000 000,00 €** à **75 000 000,00 €**

Au titre de l'exercice 2022, le montant total des contributions représente **77,5 M€, dont 63,5 M€** en fonctionnement selon la répartition suivante :

- CTM : 61 M€ en fonctionnement (+ 14 M€ en investissement, soit au total 75 M€)
- CACEM : 1 M€
- CAESM : 1 M€
- CAP NORD : 0,5 M€

Versement mobilité

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

Hormis l'année 2020 caractérisée par la crise sanitaire, cette recette est en augmentation depuis 2019.

Le montant perçu au titre de l'exercice 2022 s'élève à **61 694 884,26 € dont 12 065 708,62 € versées le 28 décembre 2022 et correspondant à des créances antérieures à 2022.**

De plus, en janvier 2022, Martinique Transport avait bénéficié d'une avance de **2 055 000,00 €** afin de compenser les modifications portées sur les modalités de reversement du versement mobilité. Cette somme a été totalement remboursée de mars 2022 à décembre 2022.

Taxe sur le carburant (TSC)

Sur demande du Conseil d'Administration, la CTM a accepté au cours de sa séance plénière d'octobre 2017, de porter le taux de répartition de 3%, initialement imputé en faveur des communes et EPCI de plus de 50 000 habitants et ayant adopté un plan de déplacement urbain (PDU), à 7%. Du fait du transfert de compétences, l'enveloppe correspondante est affectée directement à Martinique Transport depuis l'exercice 2018.

Sur la base de ce pourcentage de répartition, la TSC encaissée directement par Martinique Transport au titre de l'année 2022 s'élève à **6 906 343,54 €** correspondant aux versements de décembre 2021 à novembre 2022 (la cotisation du mois N est perçue au mois N+1).

Après un pic observé en 2019 (**7 080 947,19 €**), cette recette est en légère baisse en 2020 (**6 201 838,25 €**) puis en augmentation à partir de 2021 (**6 661 532,79 €** en 2021 et 2022 **6 906 343,54 €**)

Recettes commerciales

La RTM est chargée d'encaisser les recettes commerciales des réseaux centre et nord puis de les reverser à Martinique Transport. Les premières recettes ont été perçues sur l'exercice 2022.

Les recettes commerciales reversées à Martinique Transport s'élèvent à **3 699 792,39 €** soit respectivement **2 516 000,00 €** (de décembre 2021 à août 2022) et **1 183 792,39 €** (de février 2021 à août 2022).

Au titre de l'exercice 2022, les recettes commerciales collectées par la RTM pour les réseaux centre et nord s'élèvent au total à **4.273.274,10 €** selon la répartition suivante :

Centre : 783 803,30 €

Nord : 3 489 470,80 €.

Produits de la vente de titres de transport

Ils proviennent de l'achat de titres de transport scolaire, à l'exception des circuits inclus dans les conventions des DSP des secteurs Sud et Lorrain. Au 31 décembre 2022, **1 512 129,52 €** ont été perçus.

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

Afin d'harmoniser la grille tarifaire sur l'ensemble du territoire, la délibération du 14 mai 2019 a donné lieu à l'adoption d'une nouvelle tarification applicable à compter de la campagne d'inscription scolaire 2019-2020. Les tarifs varient en fonction du secteur, du cycle et de la catégorie, allant de **120 €** à **300 €** avec un supplément de **50 €** pour l'accès au transport urbain du centre et du nord. De plus, la délibération du 22 octobre 2019 a acté une tarification spécifique de **50 €** pour les élèves empruntant le transport scolaire mis en place par Martinique Transport et Unité Sud Transport dans le cadre de la réforme des lycées (enseignement de spécialité).

La délibération du 18 octobre 2022 a intégré l'accès au transport scolaire des apprentis ; la tarification allant de **150 €** à **300 €**.

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

Intitulé	Exercice 2019	Exercice 2020	Exercice 2021	Exercice 2022
Contributions financières des membres	75 524 163,45(1)	67 500 000,00 (2)	67 500 000,00	63 500 000,00
Produits de la fiscalité (VM et TSC)	52 632 673,34	46 177 740,39	52 070 247,43	68 601 227,80 (3)
Vente de titres de transport scolaire	2 123 304,80	1 222 510,85	1 487 979,09	1 512 129,52

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

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

(3) Si l'on déduit la recette exceptionnelle du VM versée le 28 décembre 2022 (soit environ 12,066 M€ correspondant à la régularisation de créances antérieures à 2022), le montant total des produits de la fiscalité 2022 est de 56 535 519,18 €.

B/SECTION D'INVESTISSEMENT

1-Les dépenses d'investissement

Les dépenses d'investissement réalisées de 2019 à 2022 sont les suivantes :

Chapitre	Intitulé	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA PREVISIONNEL 2022	Variation 2022/2021
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00	0,00	2 606 631,39	2 152 773,85	-17%
20	Immobilisations incorporelles	61 643,82	67 525,80	1 028 745,79	303 425,88	-71%
21	Immobilisations corporelles	467 224,39	1 764 517,63	10 549 546,53	94 805,96	-99%
23	Immobilisations en cours	6 845 630,61	5 505 449,16	7 096 367,62	6 424 192,79	-9%
27	Autres immobilisations financières	0,00	3 454 509,96	0,00	0,00	-
Total des dépenses réelles d'investissement		7 374 498,82	10 792 002,55	21 281 291,33	8 975 198,48	-58%
TOTAL GENERAL		7 374 498,82	10 792 002,55	21 281 291,33	8 975 198,48	-58%

L'augmentation des dépenses d'investissement en 2020 est exceptionnelle, la différence par rapport à 2019 correspond à la consignation de fonds dans le cadre de la résiliation de la DSP du centre et pour la recherche du maintien de l'agrément fiscal pour l'achat de 22 bus (chapitre 27).

A partir de 2021, des investissements sont réalisés afin d'améliorer la gestion du transport sur l'ensemble du territoire. Il s'agit de :

- L'acquisition de 46 bus pour le nord (24) et le centre (22) soit un investissement de 11 945 826,40 € dont 879 958,54€ de taxes et frais de transport. Le coût total de cet investissement s'est étalé sur les deux exercices comptables 2020 et 2021.
- L'acquisition d'un logiciel d'aide à l'exploitation (SAEIV) visant à améliorer l'exploitation des réseaux sur l'ensemble du périmètre. Le coût total est de **1 718 382,12 €**, avec versement d'acomptes à hauteur de **911 572,80 €** en 2021.

2-Les recettes d'investissement

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

Cette hausse se poursuit en 2022 sous l'effet de l'affectation d'une partie de la contribution de la CTM en investissement. **10 M€** ont été perçus sur un total de **14 M€** attribués par la CTM, **4 M€** seront donc inscrit en report et intégrés au budget 2023.

Chapitre	Intitulé	CA 2019	CA 2020	CA 2021	CA PREVISIONNEL 2022	Variation 2022/2021
10	Dotations, fonds divers et réserves	694 970,85	12 712 337,59	17 767 881,36	11 615 283,48	-35%
13	Subventions d'investissement	0,00	0,00	0,00	10 000 000,00	-
16	Dépôts et cautionnements reçus	0,00	0,00	0,00	3 476 446,09	-
Total des recettes réelles d'investissement		694 970,85	12 712 337,59	17 767 881,36	25 091 729,57	41%
040	Opérations ordre transfert entre sections	207 746,71	324 576,33	422 255,43	1 613 719,25	282%
Total des recettes d'ordre d'investissement		207 746,71	324 576,33	422 255,43	1 613 719,25	282%
TOTAL GENERAL		902 717,56	13 036 913,92	18 190 136,79	26 705 448,82	47%

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

C/DETTE

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

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

- **Les loyers de fonctionnement** sont comptabilisés à l'article 6516 « Maintenance » pour un montant de **1 244 382,00 €** au titre de l'année 2022. Il s'agit de trois types de loyers relatifs à la maintenance courante et entretien, la gestion et les impôts/taxes qui concernent uniquement la société Caraïbus (refacturation de la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, la cotisation foncière des entreprises, frais de contrôle).

- **Les loyers d'investissement** sont pris en compte au niveau de l'article 235 « Part investissement PPP » pour une somme de **6 424 192,79 €** versée aux prêteurs Agence Française de Développement (AFD), Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) et à la société Caraïbus pour l'exercice 2022

Depuis le transfert du contrat PPP, Martinique Transport a remboursé **33 325 327,66 €** entre 2019 et 2022, selon le détail suivant :

	Section d'exploitation	Section d'investissement	TOTAL GENERAL
2019	1 175 471,27	4 953 974,87	6 129 446,14
2019 (régularisation impayée de 2015 à 2018)	2 703 411,39	1 891 655,75	4 595 067,14
2020	1 032 855,34	5 505 449,16	6 538 304,50
2021	1 297 567,47	7 096 367,62	8 393 935,09
2022	1 244 382,00	6 424 192,79	7 668 574,79
TOTAL GENERAL	7 453 687,47	25 871 640,19	33 325 327,66

Par ailleurs, par délibération du 17 décembre 2020, le Conseil d'administration a validé la reprise de 3 prêts et un contrat de crédit-bail dont le prêteur initial était la CFTU. Il s'agit :

- Un prêt de la Caisse d'Epargne souscrit en 2015 pour un montant de **4 446 759 €** afin d'acquérir 22 autobus
- Un prêt de l'Agence Française de Développement souscrit en 2015 pour un montant de **5 000 000 €** destiné à financer les investissements nécessaires à la mise en exploitation du transport en commun en site propre
- Un prêt de l'Agence Française de Développement souscrit en 2016 pour un montant de **11 000 000 €** destiné à financer la construction du centre technique des transports
- Un loyer payé à BPCE LEASE REUNION pour le système billettique déployé sur le secteur centre : **29 023,13 € (coût de l'achat : 1 913 954,05 €)**.

En 2022, l'annuité de la dette remboursée s'élève à **2 680 090,04 €** soit **41 875,13 €** en intérêt et **2 152 773,85 €** pour le capital de la dette. D'ici fin 2023, ces emprunts seront totalement remboursés.

Concernant le contrat bail, le remboursement pour l'année 2022 s'élève à **348 277,56 €** soit un montant mensuel de **29 023,13 €** ; contrat OCEOR LEASE REUNION qui sera clôturé au cours du 1^{er} semestre 2024.

PARTIE III - LES ORIENTATIONS BUDGETAIRES POUR L'EXERCICE 2023

Le budget 2023 présentera la suite des projets entamés pour améliorer le transport sur toute la Martinique.

A/RESSOURCES FINANCIERES

Les ressources financières en exploitation du budget 2023 seront constituées par ordre d'importance par :

Les contributions des membres : le conseil d'administration devra statuer sur les montants des contributions 2023 des collectivités membres pour permettre à Martinique Transport de mener à bien l'ensemble des actions sur tout le territoire. Il est à noter que 75 % de la contribution 2023 de la CTM sera affecté en recette d'exploitation.

- **Le versement mobilité** : l'estimation du versement mobilité sera basée sur le montant perçu durant l'année 2022 sans la prise en compte du versement des créances antérieures qui demeurent une recette exceptionnelle. Le montant du versement mobilité s'établira donc à **49 620 000 €**. Un réajustement sera opéré si le montant réel perçu est différent de la prévision.
- **La taxe sur le carburant** : cette recette est liée à la consommation, en tenant compte de la détaxe accordée à certains professionnels. Le montant inscrit au budget 2023 sera basé sur l'encaissement de 2022 soit **6 900 000 €**.
- **Les recettes d'exploitation du réseau centre et du nord** : la convention d'obligation de service public précise les modalités de gestion des recettes commerciales. La Régie des Transports de Martinique encaisse les recettes d'exploitation du réseau sur la base des tarifs en vigueur puis reverse les sommes perçues à Martinique Transport tous les mois par virement.
L'estimation des recettes pour l'année 2023 est de **4 200 000,00 €**, elle est basée sur l'historique des ventes des titres de transport de l'année 2022. Ces données sont collectées auprès de la Régie des Transports de Martinique.
- **Les titres de transport scolaire** : sur la base du nombre d'élèves inscrits et de la grille tarifaire en vigueur, le produit des ventes des titres de transport est évalué à **1 400 000 €**.

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

S'agissant des investissements :

- **La contribution de la CTM** : 25 % de la contribution 2023 de la CTM sera affectée en recette d'investissement
- **Les subventions** : Martinique Transport a fait appel à d'autres partenaires financiers afin de cofinancer ses investissements. Deux aides publiques ont été accordées :
 - o Subvention de **1 484 400 €** pour l'acquisition de la solution SAEIV (**1 360 700 €** de l'Union Européenne et **123 700 €** de la CTM)
 - o Subvention de **1 680 000 €** pour l'acquisition d'un système billettique (**1 540 000 €** de l'Union Européenne et **140 000€** de la CTM).

B/FONCTIONNEMENT GENERAL DE L'ETABLISSEMENT

1- Politique en matière de Ressources Humaines

Au 1 janvier 2023, Martinique Transport compte au total **70 agents** soit 65 agents à temps complet et 5 apprentis (contractuels de droit privé)

Répartition par catégorie au 01/01/2023*

	Catégorie A	Catégorie B	Catégorie C	TOTAL
Titulaires	12	9	31	52
Contractuels	3	7	3	13
Total	15	16	34	65

*hors apprentis (3)

Les agents de catégorie C sont plus représentatifs soit **52,31 %** de l'effectif global.

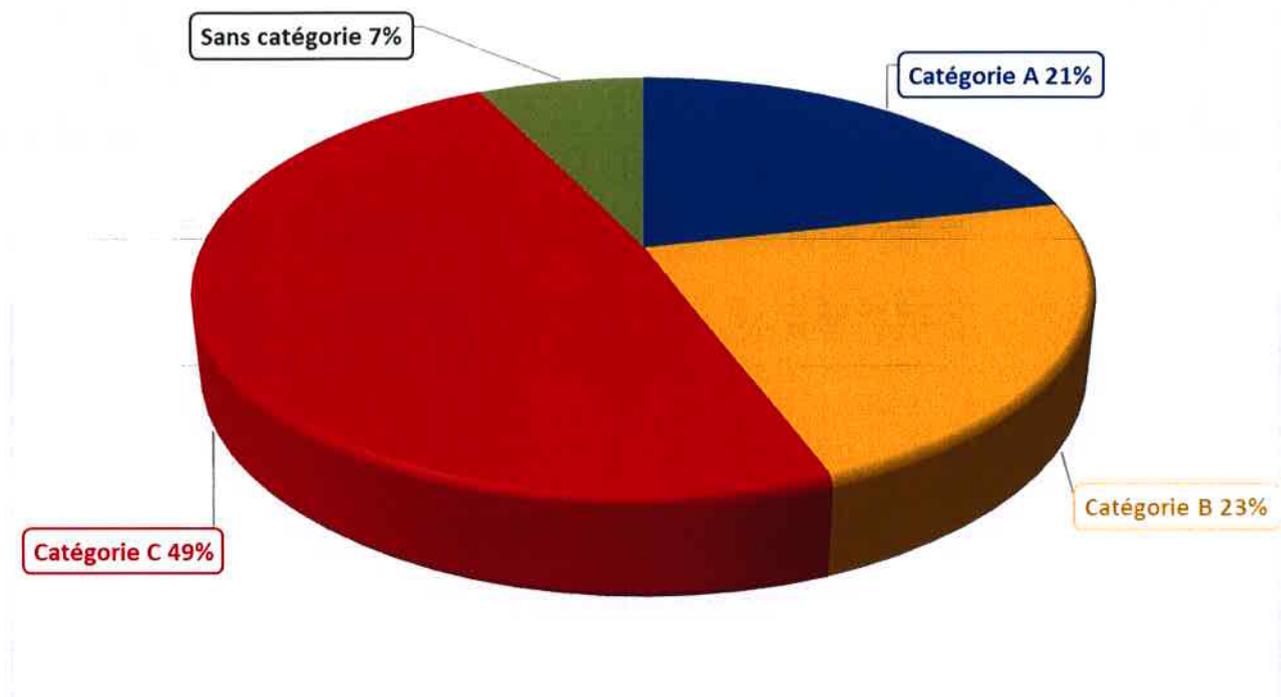
Répartition des agents MT par filière et catégorie hiérarchique au 01/01/2023

FILIERE	CATEGORIE HIERARCHIQUE	FONCTIONNAIRES & STAGIAIRES	CONTRACTUELS	APPRENTIS	TOTAL
ADMINISTRATIVE	A	10	2	-	12
	B	1	6	-	7
	C	18	2	-	20
TECHNIQUE	A	2	1	-	3
	B	8	1	-	9
	C	13	1	-	14
SANS FILIERE	SANS CATEG. HIERAR.	-	-	5	5
TOTAL		52	13	5	70

Répartition par filière :

- ✚ Administrative : 39 agents représentant **55,71 %** du personnel du MARTINIQUE TRANSPORT
- ✚ Technique : 26 agents représentant **37,14 %** du personnel du MARTINIQUE TRANSPORT
- ✚ Sans filière : 5 agents en apprentissage représentant **7,14 %** du personnel de MARTINIQUE TRANSPORT

RÉPARTITION DES AGENTS PAR CATÉGORIE



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

Répartition Femmes/Hommes au 1er janvier 2023

FILIERE	CAT. HIERAR	Femmes	Hommes	Total
ADMINISTRATIVE	A	6	6	12
	B	5	2	7
	C	18	2	20
TECHNIQUE	A	2	1	3
	B	3	6	9
	C	2	12	14
SANS FILIERE	SANS CAT. HIERAR	3	2	5
TOTAL		39	31	70

Depuis le 1^{er} janvier 2023, des chantiers sont en cours de réalisation. On peut citer les projets suivants :

- La mise en place du Comité Social Territorial
- Elaboration des Lignes Directrices de Gestion :
 - Déterminer la stratégie pluriannuelle de pilotage des ressources humaines en précisant les enjeux et les objectifs de la politique de RH à conduire au sein de l'Etablissement Public
 - Favoriser, en matière de recrutement, l'adaptation des compétences à l'évolution des missions et des métiers, la diversité des profils et la valorisation des parcours professionnels ainsi que l'égalité professionnelle (femmes/hommes).
- Elaboration du plan de formation 2023-2025
- L'application des 1607 heures au sein de MARTINIQUE TRANSPORT
- Renouvellement du contrat de l'assurance du personnel
- Elaboration du Rapport Social Unique au titre de l'année 2022
- Poursuite des travaux de mise en œuvre du système des astreintes exploitation
- Déploiement opérationnel du Complément Indemnitaire Annuel (CIA)
- Poursuite des travaux de participation aux frais de mutuelles labellisées

C/TRANSPORT SCOLAIRE

1- Secteur Sud

Le transport scolaire sur ce territoire est inscrit dans la convention de délégation de service public sud correspondante. Le coût financier pour 2023 s'établit à **971 380,35 €** soit :

- La création de 4 lignes de service scolaire du matin et du soir, le renfort des services scolaires du midi (avenant 1) : **281 659,67 €**
- La création d'un service méridien pour 9 lignes scolaires (avenant 1) : **220 415,68 €**
- La compensation financière pour la création de nouvelles lignes dédiées au transport scolaire (avenant 2) pour **333 305,00 €**
- La mise en place de bus scolaires supplémentaires : **68 000,00 €** (avenant 6)
- La mise en place de bus scolaires supplémentaires : **68 000,00 €** (avenant 7)

De plus, la pérennisation du dispositif d'accompagnateurs pour le transport scolaire des enfants en classe maternelle a été actée par le conseil d'administration du 12 octobre 2020. Le coût est évalué à **451 521,00 €** pour 2023.

Le coût total du transport scolaire estimé sur le territoire sud s'établit donc à **1 422 901,35 €** (hors révision).

2- Secteur Nord

7 marchés permettent l'exploitation de circuits intra communaux scolaires. Pour l'année 2023, la contribution forfaitaire est évaluée à **2 110 663,40 €**.

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

3- Secteurs intra-communal, intracommunautaire et intercommunautaire

Les marchés de transport scolaire pour ces différents secteurs ont débuté le 1er septembre 2019. Les prévisions pour 2023 sont estimées à **11 603 433,47 €** pour un total de 13 lots.

4- Les élèves en situation de handicap

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

- Un transport adapté qui permet le transfert de l'enfant de son domicile vers l'établissement fréquenté. Cette gestion est assurée par la mise en place de 19 marchés couvrant l'intégralité du territoire depuis le 1er janvier 2021. L'enveloppe financière s'élève à **2 771 477,19 €**.
- Le parent se charge du transport de son enfant et bénéficie d'un remboursement selon les modalités prévues par le règlement du transport scolaire : **14 585,82 €**.

5- Le transport spécifique

En absence de tout moyen collectif adapté (secteurs, horaires, effectifs insuffisants), les parents peuvent bénéficier d'une indemnité pour l'usage de leur véhicule personnel ou d'un autre mode de transport. Le versement aux familles est calculé sur la base d'un tarif kilométrique de **0,15 €** et de la distance parcourue quotidiennement entre le domicile et l'établissement scolaire sur la base d'un aller-retour par jour. L'estimation pour l'année 2023 est de **2 126,33 €**

D/TRANSPORT URBAIN/INTERURBAIN DE PERSONNES

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

1- Le secteur communautaire sud

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

La contribution financière concerne :

- La contribution financière d'équilibre contractuelle de 2023 non indexée pour **18 003 477 €**
- La compensation financière relative à la suppression du Crédit d'Impôt pour la Compétitivité et l'Emploi (avenant 1 : CICE) pour **492 510 €**
- La création de 4 lignes de service scolaire du matin et du soir, le renfort des services scolaires du midi (avenant 1) : **281 659,67 €**
- La création d'un service méridien pour 9 lignes scolaires (avenant 1) : **220 415,68 €**
- L'ajustement des salaires (avenant 1) pour **558 734 €**
- L'interconnexion entre le réseau Sudlib et le TCSP depuis novembre 2020 : **2 738 053 €** (avenant 1)
- La compensation financière pour la création de nouvelles lignes dédiées au transport scolaire (avenant 2) pour **333 305 €**
- Le dispositif d'accompagnateurs pour **451 521 €** (avenant 3)
- La mise en place de bus scolaires supplémentaire : **68 000 €** (avenant 6)
- La mise en place de bus scolaires supplémentaire : **95.900 €** (projet avenant 7)

Les montants ci-dessus sont ceux indiqués dans la convention de DSP et des différents avenants. Le coût total pour 2023 s'élève à **23 215 675,35 €** dont **1 422 901,35 €** pour le transport scolaire. Une enveloppe sera budgétisée pour l'indexation qui s'appliquera en 2023. Néanmoins, les crédits inscrits au budget 2023 étant estimés, des ajustements seront donc à prévoir en cours d'année.

Par ailleurs, depuis 2022, une assistante à maîtrise d'ouvrage a été missionnée pour mener une réflexion sur la fin de la DSP et la mise en place du nouveau réseau du sud. Cette étude se poursuit en 2023, une enveloppe de **145 634,13 €** sera budgétisée afin de finaliser cette étude.

2- Le secteur communautaire nord

A partir du 1 janvier 2023, l'intégralité du transport sur le nord est assurée par 4 entreprises :

- Les entreprises TRANS NORD CARAIBES et NORD CARAIBE TRANSPORT, son sous-traitant, pour le nord caraïbe : **8 796 184,53 €**
- Les entreprises SOCIETE DE TRANSPORT DU NORD ATLANTIQUE et SOCIETE NOUVELLE DES TRANSPORTEURS ASSOCIES pour le nord atlantique : **17 763 744,21 €**.

Le coût total de cette nouvelle gestion sur le territoire nord s'élève à **26 559 928,74 €**.

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

3-Le secteur communautaire centre

L'exploitation du réseau du secteur centre s'effectue de la façon suivante :

- La Régie des Transports de Martinique pour l'exploitation des BHNS

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

Pour ces 10 marchés, une enveloppe **34 279 085,87 €** sera affectée au transport sur le centre couvrant les prestations de bases ainsi que les avenants relatifs aux matériels roulants et aux accords sociaux (hors révision).

4-L'exploitation des réseaux centre et nord

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

Pour l'exercice 2023, la subvention forfaitaire d'exploitation inscrit dans la convention s'élève à **25 492 298,39 €** soit 12 acomptes mensuels égaux (hors révision). Cette contribution versée par Martinique Transport peut être révisée en fonction des besoins réels de la RTM.

E/TRANSPORT MARITIME DE PERSONNES

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

Quatre (4) itinéraires composent cette desserte :

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

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

La contribution forfaitaire pour 2023 s'établit à **2 233 135,67 €** selon la convention.

Le budget minimum nécessaire pour financer l'activité transport en 2023 s'élève à 128 282 410,23 € (hors révisions).

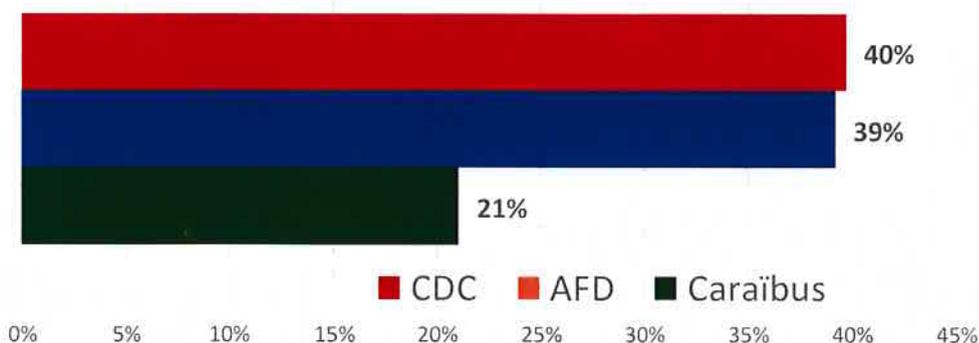
Coût prévisionnel de l'activité transport en 2023	
Transport scolaire (hors sud)	16 502 286,21
Transport maritime	2 233 135,67
Transport sud	23 215 675,35
Transport centre	34 279 085,87
Transport nord atlantique	17 763 744,21
Transport nord caraïbe	8 796 184,53
Exploitation centre et nord (RTM)	25 492 298,39
Coût prévisionnel du transport en 2023	128 282 410,23

F/ CONTRAT DE PARTENARIAT

Au titre de l'année 2023, les paiements à honorer s'inscrivent dans une enveloppe de **9 043 857,00 €** avec une estimation des révisions des loyers qui seront connues au mois d'octobre 2023 et les refacturations des impôts et taxes. La répartition par section se présente de la façon suivante :

	Section d'exploitation	Section d'investissement
Caraïbus	1 352 972,00	1 620 870,00
AFD	0,00	3 015 617,00
CDC	0,00	3 054 398,00
TOTAL GENERAL	1 352 972,00	7 690 885,00

Répartition par prêteur pour les loyers d'investissement



G/ EMPRUNTS

La répartition de la dette pour l'année 2023 se présente comme suit :

Dette	Caisse d'épargne	AFD	AFD
Montant initial	4 446 759,00	5 000 000,00	11 000 000,00
Première date de remboursement	13/09/2016	31/08/2015	31/12/2016
Dernière date de remboursement	13/06/2023	31/08/2023	31/12/2023
Durée du prêt	7 ans	8 ans	7 ans
Profil d'amortissement	Mensuel	Trimestriel	Trimestriel
Capital restant dû au 01/01/2023	249 921,18	468 750,00	1 620 336,45
Remboursement du capital de la dette en 2023	249 921,18	468 750,00	1 620 336,45
Intérêt en 2023	2 557,48	2 701,57	10 444,27
Capital restant dû au 31/12/2023	0,00	0,00	0,00

H/ PROGRAMME D' ACTIONS

Le programme d'actions 2023 nécessaires pour améliorer le réseau transport comporte les projets suivants qui répondent à divers objectifs :

Objectif 1 : Obligations réglementaires

► Plan de mobilité et schéma directeur de l'accessibilité

Obligation réglementaire depuis l'adoption de la loi d'orientations des mobilités, il appartient à Martinique Transport, seule compétente en la matière de définir le plan de mobilité pour le territoire et le plan d'actions associé pour une période de 10 ans. Ces travaux seront conduits sur 2 ans en vue d'une adoption de ce plan en 2024. Le cabinet qui mènera cette étude est maintenant désignée (Transitec) ; le marché correspondant ayant été signé en février 2023.

Il en est de même pour la réalisation du schéma directeur de l'accessibilité, qui revêt aussi un caractère réglementaire. Il s'agira pour Martinique Transport de se mettre en conformité avec la réglementation quant à l'accessibilité des différents points d'arrêt. Compte-tenu du nombre important qu'ils représentent (plus de 6000 hors transport scolaire), ce premier schéma concernera les points d'arrêt des principales lignes de transport (structurantes) du périmètre.

Objectif 2 : Renouvellement de périodes contractuelles

► Poursuite des études sur la fin des DSP

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

A cet effet, certaines études assurées par des assistants à maîtrise d'ouvrage ont débuté en 2022 afin d'accompagner les décisions qui seront à prendre par le conseil d'administration.

Pour mémoire :

- Pour le Lorrain, il sera essentiellement question d'accompagner la fin de la convention de DSP (31/12/2022) ; l'exploitation des lignes correspondantes étant déjà incluses dans le marché (lot 2) en vigueur. Il est en de même pour les lignes de transport scolaires qui sont incluses dans les marchés récemment conclus pour le secteur nord.
- S'agissant des réseaux sud et maritime, dont les conventions de DSP arrivent à terme le 31 décembre 2023, les assistances à maîtrise d'ouvrage ont débuté leurs travaux au cours du dernier trimestre 2022. Outre les diagnostics, il s'agira de définir les offres de services, les tarifications, les investissements éventuellement nécessaires ainsi que les hypothèses de modes de gestion qui seront soumis au Conseil d'Administration.
- Pour ce qui concerne le réseau centre, dont les marchés arrivent à terme le 31 juillet 2024, il en sera de même en termes d'optimisation des lignes, de définition des matériels roulants les plus adaptés afin de programmer les achats par MT ou à prescrire au(x) opérateur(s) et formaliser les scénarii de modes de gestion au regard des enjeux financiers, sociaux et techniques. Une consultation pour le recrutement d'une assistance à maîtrise d'ouvrage sera initiée au cours du premier trimestre 2023.
- Cette approche globale à échéance en 2024 sera aussi l'opportunité d'une réflexion sur la mise en place d'une éventuelle tarification unifiée sur l'ensemble du territoire pour le transport terrestre.

► Préparation de la fin des marchés de transport sur le centre

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

► Préparation de la fin de marchés de transport scolaire

13 marchés de transport scolaires arriveront à échéance en juillet 2024, auxquels pourraient s'ajouter des marchés à mettre en place pour le secteur sud si le Conseil d'administration décide de ne pas reconduire une délégation de service public mixte. Dans ce cadre, l'établissement s'adjoindra une assistance à maîtrise d'ouvrage pour la réalisation de diverses prestations en vue de la formalisation d'une nouvelle période contractuelle (diagnostic, optimisation, définition des lignes et suivi des services de transports scolaires du secteur Nord, Centre, Sud et les liaisons intercommunautaires scolaires).

Objectif 3 : Amélioration de l'exploitation sur les différents réseaux

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

Cet outil est un système de localisation en temps réel des véhicules de transport afin d'améliorer l'exploitation, la gestion et la régularité des bus en circulation. Cette solution déjà déployée sur le réseau centre, sera également utilisée sur le réseau nord puis à terme sur l'ensemble du périmètre. L'acquisition du matériel pour le réseau du secteur nord est estimée à **800 000 €**.

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

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

Elle est composée d'une partie logicielle tournant sur des serveurs (RTM ou Cloud) qui assure la gestion des clients, de la grille tarifaire et les calculs associés, ainsi que 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 Automatiques (DAT) et par les terminaux et imprimantes de cartes présents dans les points de vente.

Pour le titulaire de marché :

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

Pour le dépositaire :

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

Pour la RTM :

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

Pour MT :

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

Le coût financier est évalué à **3 600 000 €**. Le déploiement débute en **2023**.

► Acquisition d'un système de comptage

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

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

- Surveiller la demande et y répondre avec souplesse
- Vérifier les performances de transport

- Optimiser les itinéraires
- Adapter les véhicules de manière flexible
- Et in fine d'optimiser les coûts.

Le coût de l'investissement est évalué à **1 600 000 €**.

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

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

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

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

► **Mise en place de poteaux d'arrêt, mobiliers urbains et signalétique**

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

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

S'agissant des mobiliers urbains et de la signalétique, ces investissements concerneront les gares et pôles d'échange dont Martinique Transport a la gestion.

La charge financière pour réaliser cet investissement sur une partie du territoire est estimée à **1 200 000 €**.

► **Acquisition de matériels roulants**

Face au nombre insuffisant de bus pour assurer un transport efficace sur l'ensemble du territoire, l'acquisition de nouveaux matériels roulants est indispensable pour l'amélioration des services offerts aux usagers. Il s'agira en outre de procéder progressivement au remplacement de véhicules. Le coût d'achat est évalué à **10 673 446 €**.

► **Acquisition de l'assise foncière du Centre Technique des Transports (CTT)**

Il s'agit de l'acquisition du terrain du CTT, bien appartenant à la CACEM. **7 000 000 €** seront nécessaire afin d'intégrer ce bien dans le patrimoine de Martinique Transport.

► **Contribution financière à la création d'un appontement spécifique au transport maritime dans la marina de l'Etang Z'Abricots**

Dans la perspective de l'ouverture d'une ligne qui relierait le quartier de l'Etang Z'Abricots à la Pointe Simon, la CACEM a programmé la création d'un appontement dans sa marina qui sera réservé au transport public et permettra aussi aux services douaniers d'y faire stationner un navire. La fin des travaux est programmée pour le second semestre 2023. Une participation financière de Martinique Transport de 244.546 € est sollicitée par la CACEM.

Objectif 4 : En matière de communication/marketing

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

La mise en place d'une charte graphique participe à la construction d'une vision globale d'un réseau unique sur l'ensemble du territoire. Cette démarche s'inscrit dans la définition d'un slogan commun, d'un logo pour identifier tous les réseaux de transport et d'un nom unique pour l'ensemble des réseaux du territoire. Le projet a été initié en 2021 selon la procédure adoptée par le Conseil d'administration mais n'a pas prospéré. Un nouveau processus sera soumis au Conseil d'Administration. Le budget estimé est de l'ordre de **30.000 €**.

► **Création d'une régie publicitaire**

Martinique Transport souhaite mettre en place une régie publicitaire afin de réglementer l'achat d'espaces publicitaires sur les bus et les mobiliers urbains. Cette étude sera menée par une AMO à compter de mai 2023. Le budget associé est évalué à environ **24.000 €**

► **Réalisation en partenariat avec l'association AGIR d'une manifestation intitulée « Le rendez-vous des mobilités »**

A l'instar des journées AGIR Transport que cette association, dont Martinique Transport est adhérente depuis sa création, organise chaque année dans différentes régions de France, il s'agira d'initier une manifestation de même nature sur notre territoire, sans expositions de matériels et équipements. Ce séminaire de 2 jours et demi est programmé du 9 au 11 mai 2023 et sera aussi l'occasion de partages avec les autres autorités organisatrices des régions d'outre-mer comme cela avait été fait lors des rencontres inter-DOM en Guadeloupe en 2019.

L'organisation est confiée à l'association AGIR Transport et une contribution financière de Martinique Transport lui sera versée. Le budget prévisionnel est en cours de finalisation mais ne devrait pas excéder 50.000 €.



Spécifiquement lié au fonctionnement de l'établissement :

► **Changement de nomenclature**

La nomenclature utilisée par Martinique Transport est celle relative aux services publics locaux de transport de personnes (M43). A partir du 1 janvier 2024, le référence budgétaire et comptable M57 sera généralisé pour toutes les collectivités locales et leurs établissements publics administratifs. Il s'agira donc de mener toutes les investigations nécessaires afin que ce changement se fasse dans les conditions optimales.

Conclusion

Martinique Transport s'est inscrit dans un processus d'amélioration continue des services portés aux usagers. Tous les projets déjà initiés et envisagés visent à répondre aux attentes de la population martiniquaise et à favoriser le report modal qui nécessite la fiabilisation, la modernisation et la qualité de ces services.

Les études et actions envisagées au cours de cet exercice 2023, de même que le prochain, sont importantes pour définir les contours que pourra prendre le transport public de personnes sur notre territoire.

Il convient cependant de rappeler que tant la bonne réalisation des prestations de services de transport contractualisées que les actions programmées sont conditionnées par l'accompagnement financier de l'établissement avec l'octroi de ressources adéquates.

Le Président du Conseil d'Administration
de Martinique Transport

David ZOBDA

