

Quand le bus s'arrête, c'est un pays qui se révèle

Grève Transaglo, transport public et gouvernance post-coloniale en Martinique

Le fait : un réseau à l'arrêt, un quotidien à nu

Depuis le 17 mars 2026, une grève chez Transaglo paralyse une large partie du réseau Centre de la Martinique. Près d'une cinquantaine de lignes ont été touchées, y compris les deux lignes du TCSP. Des milliers d'usagers ont été désorganisés : élèves renvoyés plus tôt, parents contraints au bricolage, travailleurs livrés à eux-mêmes. Au début du mois d'avril, selon les syndicats, 32 salariés sur 38 poursuivaient encore le mouvement. La revendication porte sur le non-respect du protocole signé le 13 mai 2025, lequel prévoyait notamment une harmonisation salariale à l'échelle du réseau Centre.

Ce que cela signifie concrètement, les usagers le disent eux-mêmes. Un homme, à Fort-de-France, attend depuis plus d'une heure sans savoir s'il pourra rentrer : une semaine c'étaient les bus vers Schoelcher, maintenant c'est le TCSP. Une femme âgée, qui doit rejoindre Le François, explique que le taxi ne la prend pas et que son trajet habituel en TCSP n'existe plus. Un autre dit simplement qu'il n'a pas d'argent pour le taxi et qu'il va marcher. Dans les rues de Fort-de-France, la lassitude est partout. Les plus vulnérables, personnes âgées, patients devant se rendre à des rendez-vous médicaux, voyageurs devant rejoindre l'aéroport, n'ont aucune solution fiable. L'absence de service minimum accentue, jour après jour, le sentiment d'abandon.

L'Association des Usagers des Transports de Martinique (AUTM) a donné à cette colère une forme institutionnelle. Sa présidente, Manuella Amable-Potiron, dénonce des retards répétés, un manque de fiabilité et l'absence d'un service digne. Elle rappelle que le manque de transport public constitue un obstacle à l'exercice du droit de vote, en particulier pour les personnes âgées, les jeunes et les usagers sans véhicule. Elle a adressé une mise en demeure à Martinique Transport, invoquant une possible faute de gestion et une atteinte au principe de continuité du service public, avec des recours devant le tribunal administratif envisagés. Sa formule résume le diagnostic mieux qu'aucun rapport : les responsables de Martinique Transport sont, selon elle, « complètement à côté de la plaque ».

On aurait tort de n'y voir qu'un conflit employeur-salariés. Cette crise raconte autre chose. Elle raconte comment un service public vital, dans un pays déjà écrasé par la dépendance automobile, continue de fonctionner sur des fondations que personne n'a jamais pris la peine de consolider.

Martinique Transport : l'autorité qui ne peut pas se cacher

Martinique Transport est l'autorité organisatrice du transport en Martinique. Elle ne peut donc pas se réfugier derrière la fiction commode d'un simple litige privé entre une entreprise et ses salariés. Les syndicats ont d'ailleurs demandé sa présence à la table des discussions. Et un courrier rapporté par la presse montre que son président avait lui-même demandé de surseoir à certaines dispositions salariales en cours de négociation.

L'autorité n'est pas spectatrice. Elle est partie prenante, et sa discrétion dans la crise n'est pas de la neutralité : c'est de l'évitement.

Alain Alfred, ancien président de la CFTU, le confirme : la situation dépasse le simple conflit social. Il pointe un problème structurel, notamment l'absence de convention collective, le financement fragile du transport et la chute de la participation des usagers. Ce ne sont pas les chauffeurs qui ont construit ce système. Mais ce sont eux, et les usagers, qui en paient le prix.

Ce que les documents publics avouent malgré eux

Les diagnostics produits par Martinique Transport sont, à cet égard, d'une franchise involontairement accablante. Dans son diagnostic de 2024 sur le réseau Centre, l'autorité reconnaît une offre réelle très inférieure à l'offre théorique, notamment en raison de la « disponibilité insuffisante du matériel roulant ». Sur 193 véhicules recensés, plus de 30 % ont dépassé les dix ans, près de 50 ne peuvent pas rouler, et l'organisation de la maintenance n'est, selon le document, « pas la plus robuste ». La fréquentation reste mal connue, faute d'outils de validation à bord.

Le volet financier est plus brutal encore. Pour l'exercice 2023, le réseau Centre affiche 33 995 944 euros de frais facturés après réfaction, pour 952 636 euros de recettes perçues par la RTM. Autrement dit : les recettes couvrent 2,8 % des coûts. Et encore ce chiffre est-il incertain, puisque le même rapport précise qu'un taux de fraude élevé empêche d'évaluer le niveau réel des recettes, et que les coûts facturés ne correspondent pas aux kilomètres réellement produits. Ce n'est plus un déficit. C'est un système qui tourne à vide et qui ne dispose même pas des instruments pour mesurer à quel point il tourne à vide.

Le rapport de 2024 sur le futur mode de gestion recommande d'améliorer les pénalités, le contrôle de la sous-traitance, l'encadrement des avenants financiers et la fréquence du reporting. Il rappelle l'exigence de « bonne gestion de deniers publics ». Plus loin, il évoque une possible insuffisance de moyens techniques, humains et financiers pour le suivi des marchés. Lorsqu'une institution écrit cela d'elle-même, il ne s'agit plus d'un procès extérieur. Il s'agit d'un aveu structurel.

Une fragmentation héritée, jamais soldée

Ce constat ne naît pas du jour. Martinique Transport reconnaît avoir hérité, à sa création en 2018, de réseaux, de conventions, d'échéances et de régimes tarifaires disparates, issus des anciennes autorités organisatrices. Elle précise avoir repris le réseau Centre « en l'état » en 2020, après la résiliation de la DSP antérieure, sur la base d'une offre datant de 2012. La Cour des comptes, avant cela, décrivait déjà « un mode de gestion complexe du réseau » du temps de la CACEM, et notait que la collectivité disposait de peu de moyens pour obtenir des rapports conformes de son délégataire.

Le budget 2025 de Martinique Transport repose d'abord sur la contribution de la CTM, fixée à 110 millions d'euros, soit près de 1,9 fois le montant du versement mobilité. Certaines dépenses 2024 n'ont pas été honorées, pour un total reporté de plus de 12 millions d'euros. L'institution chargée de faire rouler les bus dépend elle-même d'une collectivité sous tension budgétaire et judiciaire. Le système ne tient pas parce qu'il

fonctionne. Il tient parce qu'il n'a pas encore cédé.

La colonialité qui se perpétue sans colon

Faut-il conclure à une incapacité martiniquaise à s'auto-gérer ? Non. Ce serait reprendre, presque mot pour mot, l'un des plus vieux réflexes du regard colonial : si cela dysfonctionne, c'est que les dominés seraient, par nature, moins capables de gouverner.

Mais il faut aller plus loin que le simple refus de cette thèse. Ce que cette crise révèle, ce n'est pas seulement un héritage subi. C'est une reproduction active. Aníbal Quijano a nommé cela la colonialité du pouvoir : la persistance des structures coloniales bien après la fin juridique de la colonie, non pas comme survivance passive, mais comme mode de fonctionnement intériorisé, reproduit par ceux-là mêmes qui en sont les victimes historiques. Frantz Fanon, de son côté, avait prévenu que la bourgeoisie nationale post-coloniale risquait de n'être qu'un relais sans projet, une classe de transmission qui reproduit les formes du pouvoir ancien sans en construire de nouvelles.

C'est exactement ce que les documents publics dessinent ici, sans le dire. L'empilement des niveaux de décision, la fragmentation de l'exécution, la tolérance à l'opacité comptable, le recours systématique aux avenants plutôt qu'à la rigueur contractuelle : tout cela n'est pas un héritage que l'on subit passivement. C'est un fonctionnement que l'on reconduit, parce qu'il arrange, parce qu'il évite les arbitrages douloureux, parce qu'il permet à chacun de pointer la responsabilité de l'autre sans jamais assumer la sienne. Il y a, dans l'à-peu-près administratif martiniquais, quelque chose qui relève moins de l'incompétence que du confort. Et ce confort a des bénéficiaires.

La Cour des comptes a jugé que la CTM n'avait amélioré qu'à la marge la fiabilité et la sincérité de ses comptes entre 2015 et 2020. L'actualité judiciaire récente a encore durci le problème de confiance institutionnelle. L'héritage colonial explique la genèse de ces faiblesses. Il n'explique pas que, plus de dix ans après la création de la CTM et près de huit ans après la mise en place de Martinique Transport, personne n'ait encore bâti un système de contrôle opérationnel digne de ce nom sur le réseau de transport. Ce n'est plus de l'héritage. C'est du consentement.

Ce que disent les ailleurs : La Réunion, la Jamaïque, et le même miroir

La Martinique n'est pas seule dans ce miroir. Et c'est précisément cette récurrence qui interdit de réduire le problème à une défaillance locale ou à un statut institutionnel.

À La Réunion, département français de 860 000 habitants, la Chambre régionale des comptes a dressé en 2021 un portrait du Syndicat Mixte des Transports (SMTR) qui ressemble, trait pour trait, à celui de Martinique Transport : une gouvernance paralysée par les divergences politiques, un bureau qui ne s'est plus réuni depuis 2018, des projets qui n'aboutissent pas, des crises institutionnelles récurrentes malgré des ressources disponibles, et une structure qui a perdu sa légitimité sans avoir rempli la mission pour laquelle elle avait été créée. La part modale des transports en commun y atteint à peine 5 %, dans un territoire où 1,7 million de déplacements quotidiens se font en voiture. Le rapport pointe la même cause : multitude d'acteurs,

multitude de périmètres, montages contractuels complexes, tarifications éclatées. Même cadre institutionnel français, mêmes pathologies.

La Jamaïque, elle, est indépendante depuis 1962. Personne ne peut y invoquer le statut départemental pour expliquer les dysfonctionnements. Et pourtant, la Jamaica Urban Transit Company (JUTC) présente un tableau étrangement familier. Son taux de recouvrement des coûts opérationnels est passé de 70 % en 2016 à 12 % en 2024. Ses recettes de billettique se sont effondrées de 4,5 milliards de dollars jamaïcains à 1,4 milliard sur la même période. Le nombre de bus en circulation quotidienne est tombé de 450 à 203. Pour l'exercice 2025-2026, la JUTC projette 18 milliards de pertes opérationnelles, pour une subvention gouvernementale de 11,1 milliards. Un éditorialiste du *Jamaica Observer* résume le fond du problème : les dirigeants jamaïcains ne sont pas convaincus de la valeur d'un système de transport public efficace pour le développement du pays.

Le parallèle n'est pas anecdotique. Il est structurel. 2,8 % de recouvrement en Martinique, 12 % en Jamaïque : deux chiffres différents pour une même réalité, celle de systèmes de transport public qui fonctionnent comme des lignes budgétaires plutôt que comme des services rendus. La Réunion montre que le cadre français ne protège pas contre la paralysie institutionnelle. La Jamaïque montre que l'indépendance ne suffit pas à construire une souveraineté administrative. Ce qui fait défaut, dans les trois cas, ce n'est ni le statut juridique, ni les moyens financiers. C'est la volonté politique de construire un appareil de pilotage à la hauteur de la mission.

Ce que la décolonisation exige, concrètement, et de qui

La vraie question n'est pas de savoir si nous sommes capables de nous gérer. Cette question est mal posée, et presque insultante. La vraie question est : avons-nous construit, avec assez d'exigence, les instruments d'un gouvernement de nous-mêmes qui ne soit ni façade, ni slogan, ni bricolage ?

Et cette question ne peut plus rester abstraite. Elle appelle des actes, des noms et des comptes.

La transparence opérationnelle, d'abord. Tant que la fréquentation n'est pas mesurée, que les coûts facturés ne correspondent pas aux kilomètres produits et que le taux de fraude empêche d'évaluer les recettes, aucune décision sérieuse n'est possible. L'installation systématique d'outils de validation à bord et la publication trimestrielle d'indicateurs de performance ne sont pas des raffinements technocratiques. Ce sont les conditions minimales pour que l'argent public martiniquais ne soit pas dépensé dans le brouillard. Martinique Transport doit ces données aux usagers. Elle les doit aussi aux contribuables qui financent, via la CTM, 97 % du coût du réseau Centre.

La responsabilité contractuelle, ensuite. Le rapport de 2024 recommande lui-même de renforcer les pénalités et de limiter les avenants. Mais une recommandation qui dort dans un rapport est une recommandation morte. Qui, au sein de Martinique Transport, est chargé de l'appliquer ? Avec quel calendrier ? Avec quelles sanctions en cas de non-application ? Et qui, du côté de la CTM, exerce le contrôle politique sur cette mise en œuvre ? Tant que ces réponses restent floues, le système restera ce qu'il est : un espace où chacun administre, et où personne ne gouverne.

La construction d'une ingénierie locale de pilotage, enfin. Si Martinique Transport reconnaît elle-même une possible insuffisance de moyens pour le suivi des marchés, alors la priorité n'est pas d'ajouter une ligne ou un réseau. Elle est de former, recruter et outiller les compétences nécessaires pour piloter ce qui existe. C'est là que la décolonisation institutionnelle se joue véritablement : non pas dans les discours de souveraineté, mais dans la capacité concrète à contrôler un contrat, à lire un bilan, à sanctionner un manquement. Achille Mbembe a raison de rappeler que la souveraineté post-coloniale qui ne se dote pas de ses propres appareils de vérité reste une souveraineté de surface. Le transport martiniquais en est, aujourd'hui, l'illustration la plus quotidienne.

Chaque grève, chaque panne, chaque réseau paralysé revient poser la même question, et cette question n'est pas technique. Elle est politique, historique et morale. La Réunion la connaît. La Jamaïque la connaît. La Martinique la connaît. La décolonisation ne se mesure pas aux discours. Elle se mesure à la capacité d'un pays à faire circuler ses enfants, ses travailleurs, ses vieux, ses pauvres, sans chaos, sans mensonge et sans abandon. Tant que la Martinique n'aura pas décidé de regarder en face non seulement ce qu'on lui a fait, mais ce qu'elle se fait à elle-même, le bus restera à l'arrêt. Et avec lui, la promesse.

The signature 'Arnaud Ransay' is written in a cursive, handwritten style in a dark brown or black ink. It is centered within a light beige rectangular background.

Sources

Martinique Transport, *Diagnostic du réseau Centre*, 2024.

Martinique Transport, *Rapport sur le futur mode de gestion du réseau Centre*, 2024.

Martinique Transport, *Budget primitif 2025*.

Cour des comptes, *Rapport d'observations définitives sur la Communauté d'agglomération du Centre de la Martinique (CACEM)*.

Cour des comptes, *Rapport d'observations définitives sur la Collectivité territoriale de Martinique (CTM), exercices 2015-2020*.

Chambre régionale des comptes de La Réunion, *Rapport d'observations définitives sur le Syndicat Mixte de Transports de La Réunion (SMTR)*, novembre 2021, publié mars 2022.

Martinique la 1ère, « Grève à Transaglo : marche, débrouille ou auto-stop, les usagers du réseau de transport du centre sont livrés à eux-mêmes », 24 mars 2026.

Martinique la 1ère, « “Ça suffit !”, le cri de colère des usagers du réseau de transport du centre de Martinique », 28 mars 2026.

Martinique la 1ère, « Bus à l'arrêt : qui sont les responsables ? », 31 mars 2026.

RCI Martinique, « Conflit à Transaglo : le statu quo perdure et paralyse toujours le transport du Centre de la Martinique », 1^{er} avril 2026.

RCI Martinique, « Grève à Transaglo : Serge Letchimy dénonce le blocage “de toute la Martinique dans le cadre des NAO” », 3 avril 2026.

RJR News Jamaica, « Gov't Chided As JUTC Racks Up Losses », 28 mai 2025.

RJR News Jamaica, « JUTC Facing Billions In Operating Losses Despite Gov't Subsidy », 2026.

Jamaica Gleaner, « Reimagine public transport », éditorial, 20 mai 2024.

Jamaica Observer, « Inequality and the public transportation system », 19 juin 2021.

Quijano, Aníbal, « Coloniality of Power, Eurocentrism, and Latin America », *Nepantla: Views from South*, vol. 1, n° 1, 2000.

Fanon, Frantz, *Les Damnés de la terre*, Maspero, 1961.

Mbembe, Achille, *De la postcolonie. Essai sur l'imagination politique dans l'Afrique contemporaine*, Karthala, 2000.