

Le transport martiniquais n'est pas en faillite. Il fonctionne comme il a été construit.

Neuf exercices de comptes publics, et pas un rapport d'observations de la chambre régionale des comptes.

Par Arnaud Ransay · Reflets du Sud · Septembre 2026

En bref

Le 1er septembre 2026, les réseaux du Nord et du Centre se sont arrêtés, celui du Sud le 7. Le compte administratif 2025 de Martinique Transport ne faisait pourtant apparaître qu'un déficit d'exploitation de 1,66 million d'euros, pour un excédent d'investissement de 20,52 millions.

Ce faible déficit d'exploitation a été obtenu en laissant impayés 44 609 062 euros de dépenses de transport de l'exercice 2025, reportés sur 2026, ce que l'établissement attribue lui-même à l'absence de crédits budgétaires.

Rapporté au coût économique réel de l'activité, le déficit de fonctionnement s'établit à 33 150 530 euros, soit vingt fois le montant affiché. Ce calcul n'est pas une reconstitution extérieure : l'établissement le publie lui-même.

Le déséquilibre n'est pas né de la crise actuelle. Dès février 2017, alors que l'autorité unique n'exerce pas encore ses missions et dix-huit mois avant la mise en service du TCSP, le financement de l'exploitation est déjà un problème public non arbitré. La même année, le versement mobilité atteint son plafond réglementaire et la part de taxe sur les carburants affectée au transport est portée de 3 à 7 pour cent. Depuis 2019, les contributions des trois intercommunalités sont figées à 2,5 millions d'euros par an. Celle de la collectivité, de 65 millions en fonctionnement en 2021, atteint 75,6 millions en 2025, auxquels s'ajoutent 35 millions d'investissement.

Enfin, en neuf ans d'existence, pour un service dont les dépenses réelles d'exploitation sont passées de 102,8 millions d'euros en 2018 à plus de 153 millions en 2025, Martinique Transport n'a fait l'objet d'aucun rapport d'observations publié par la chambre régionale des comptes, alors que l'organisme qu'il a remplacé, lui, était contrôlé.

Les sigles employés

AOM : autorité organisatrice de la mobilité, l'institution chargée d'organiser les transports sur un territoire.

CACEM : Communauté d'agglomération du centre de la Martinique.

CAESM : Communauté d'agglomération de l'espace sud de la Martinique.

CAP Nord : Communauté d'agglomération du pays nord Martinique.

CRC : chambre régionale des comptes, juridiction financière qui contrôle la gestion des collectivités et de leurs établissements.

CTM : Collectivité territoriale de Martinique, née en décembre 2015 de la fusion du département et de la région.

DSP : délégation de service public, contrat par lequel une autorité confie l'exploitation d'un service à un opérateur.

EPCI : établissement public de coopération intercommunale, ici les trois communautés d'agglomération.

PPP : contrat de partenariat public-privé.

RTM : Régie des transports de Martinique, établissement public à caractère industriel et commercial créé en 2020, doté de sa propre personnalité morale, et opérateur interne de Martinique Transport.

SMTCS : syndicat mixte du transport collectif en site propre, créé en 2000 et dissous en 2017.

TCSP : transport collectif en site propre, le réseau de bus à haut niveau de service reliant Fort-de-France au Lamentin.

Versement mobilité : contribution assise sur la masse salariale des entreprises et administrations de onze salariés et plus, principale ressource fiscale du transport public.

Le 1er septembre 2026, les bus ont cessé de rouler dans le Nord et dans le Centre. Les marchés publics qui faisaient circuler les véhicules sur ces deux réseaux sont arrivés à échéance le 31 août à minuit, et l'autorité organisatrice n'avait pas les crédits nécessaires pour émettre les bons de commande du régime suivant. Le Sud s'est arrêté à son tour le 7 septembre, pour une raison différente : son contrat, lui, court jusqu'en 2030, mais son exploitant invoque plusieurs mois de forfaits de charges non réglés. Une centaine de lignes ont cessé d'être desservies. Le 8 septembre, le conseil d'administration de Martinique Transport a voté en urgence une modification budgétaire destinée à permettre une reprise dans le Nord et le Centre. Selon la presse, elle ne couvre les besoins que jusqu'au 30 septembre.

Les comptes, eux, ne faisaient apparaître qu'un déficit d'exploitation limité.

Le compte administratif 2025 de Martinique Transport, adopté le 30 juin 2026, présente un déficit d'exploitation de 1 657 854,80 euros et un excédent d'investissement de 20 518 678,45 euros. Pris ensemble, ces deux soldes d'exécution donnent arithmétiquement un excédent de 18,86 millions d'euros.

Il faut comprendre comment on arrive à ce résultat, parce que tout le reste en découle.

1,7 million affiché, 33,2 millions en réalité

Les comptes 2025 enregistrent 138 813 794 euros de dépenses de transport. Mais cette somme comprend 13 116 387 euros correspondant à des factures de 2024 payées tardivement. Dans le même temps, 44 609 062 euros de dépenses relevant de 2025 ont été reportés sur 2026. Le coût économique réel de l'activité 2025 s'établit donc à 170 306 468,94 euros.

Martinique Transport ne conteste pas ce report et n'en propose aucune autre lecture : dans son propre compte administratif, il qualifie ces 44 609 061,93 euros d'impayés de 2025 liés à l'absence de crédits budgétaires. Le résultat budgétaire affiché ne reflète donc pas le coût complet des prestations réalisées au cours de l'exercice.

Retraité de ces impayés, le déficit réel de fonctionnement de l'exercice 2025 s'établit à 33 150 530,21 euros.

Ce n'est pas une reconstitution journalistique. C'est le calcul que Martinique Transport publie lui-même, dans son propre compte administratif, sous l'intitulé de déficit réel. Il l'avait déjà fait pour 2024 : 1 055 802 euros de déficit affiché, 14 172 188,72 euros de déficit réel, et 13 116 387 euros de factures poussées sur l'année suivante. L'écart entre le résultat budgétaire et le coût économique de l'activité est donc documenté par l'établissement lui-même, exercice après exercice, depuis au moins deux ans.

Le mécanisme s'est simplement emballé. Dans son rapport d'orientations budgétaires de janvier 2026, Martinique Transport évalue à 212 552 475 euros le besoin minimum nécessaire pour financer l'activité transport, dont les 44,6 millions hérités de 2025, face à 154 200 000 euros de recettes prévisionnelles. Il manque 58 352 475 euros. Les impayés hérités de 2025 représentent à eux seuls près de trois euros pour dix euros de recettes prévisionnelles.

Le déséquilibre était annoncé dès 2017

Il faut ici remonter à la naissance de l'institution, parce que c'est là que tout se joue.

Jusqu'en 2017, quatre autorités organisaient le transport en Martinique : la collectivité et les trois intercommunalités. La loi impose la création d'une autorité unique. Elle est instituée par délibération du Conseil régional du 18 décembre 2014, puis par délibération de l'Assemblée de Martinique du 4 octobre 2016. Martinique Transport se substitue de plein droit aux quatre autorités le 1er juillet 2017 et exerce directement ses missions à compter du 1er janvier 2018.

Dès février 2017, alors que l'autorité unique n'exerce pas encore directement ses missions, le problème du financement est déjà public. Pour le seul TCSP, France-Antilles chiffre alors le déficit d'exploitation à environ 6,1 millions d'euros, dont la prise en charge reste à répartir entre la collectivité et les trois intercommunalités.

Moins d'un an plus tard, lorsque Martinique Transport prépare son premier exercice complet, la contribution demandée à la collectivité atteint 70 millions d'euros, contre 43 millions auparavant. En janvier 2018, la présidence de la collectivité déclare publiquement qu'une telle hausse n'est pas assumable et appelle les intercommunalités à augmenter leur propre participation.

En moins d'un an, le financement est donc passé d'un déficit de 6,1 millions d'euros à répartir pour le seul TCSP à une demande de 70 millions d'euros adressée à la collectivité pour financer l'autorité devenue unique. L'arbitrage qui suivra restera inférieur au niveau demandé.

Les deux leviers fiscaux disponibles sont actionnés dans la foulée. Le versement mobilité est porté à son plafond réglementaire de 2 pour cent par délibération du 23 octobre 2017. La part de la taxe sur les carburants affectée au transport passe de 3 à 7 pour cent en octobre 2017. Neuf ans plus tard, ces taux n'ont pas bougé.

Autrement dit : l'autorité unique a commencé à exercer avec un problème de financement déjà identifié, chiffré sur le TCSP et publiquement discuté, et avec des recettes fiscales portées d'emblée à un niveau qui n'a plus varié depuis.

Un contributeur qui monte, trois qui ne bougent pas

Le rapport d'activité 2018 de Martinique Transport fixe les contributions demandées à ses quatre membres à 74,5 millions d'euros : 70 millions pour la collectivité, 2 millions pour la CACEM, 2 millions pour l'Espace Sud, 500 000 euros pour Cap Nord.

Ce n'est pas ce qui a été arrêté. Pour 2018, le même rapport fixe finalement les contributions à 64,5 millions d'euros pour la collectivité, 2 millions pour la CACEM, 2 millions pour l'Espace Sud et 500 000 euros pour Cap Nord.

Dès 2019, la répartition change : 65 millions pour la collectivité, 1 million pour la CACEM, 1 million pour l'Espace Sud, 500 000 euros pour Cap Nord. La contribution des deux intercommunalités les plus peuplées vient d'être divisée par deux.

À partir de là, elles ne bougent plus. Les trois intercommunalités versent ensemble 2,5 millions d'euros chaque année, de 2019 à 2025, sans un euro de variation en sept exercices. La collectivité, elle, porte sa contribution de fonctionnement à 75,6 millions en 2025 et y ajoute 35 millions d'investissement.

Ce gel n'est pas le fait d'une majorité contre une autre. Il traverse les deux mandatures sans que rien ne l'entame. Les documents budgétaires de l'établissement indiquent que la revalorisation des contributions des intercommunalités figurait au plan d'actions de 2025, et que le résultat obtenu se résume à des rencontres programmées en 2026. La demande formulée en août, de l'ordre de 1,5 million à Cap Nord, 2 millions à l'Espace Sud et 4 millions à la CACEM, est la première demande chiffrée que l'on retrouve dans les documents consultés. Elle intervient alors que le réseau du Sud a déjà connu plusieurs arrêts de service, et peu avant l'échéance du 31 août.

Pendant ce temps, les recettes tirées des usagers restent marginales : 10,12 millions d'euros en 2025, transport scolaire compris, pour un coût économique de l'activité transport de 170,3 millions. Moins de six euros sur cent. Et au 31 décembre 2025, 4 488 790 euros encaissés par les opérateurs pour le compte de l'autorité ne lui avaient toujours pas été reversés, dont une partie remonte à 2021.

Des contrats différents, une même impasse

La trajectoire des dépenses n'est pas une dérive continue. Elle est faite de décisions datées.

En 2020, la délégation de service public du réseau Centre, héritée de l'intercommunalité, est résiliée. L'autorité bascule vers des marchés fractionnés reposant sur une offre de service définie en 2012 et jamais réactualisée.

En juillet 2024, les contrats du Sud et du maritime basculent vers des concessions dites à forfait de charges, qui transfèrent à l'autorité organisatrice le coût réel de l'exploitation. Les documents budgétaires de l'établissement avaient annoncé l'effet un an à l'avance.

Selon la présidence de Martinique Transport, le coût du dispositif Sud est passé d'environ 25 à 50 millions d'euros, et celui du maritime d'environ 3,25 à 9 millions. Cette comparaison doit être maniée avec précaution : le périmètre contractuel a changé, le transport scolaire du Sud étant sorti de la délégation, et les recettes commerciales sont devenues la propriété de l'autorité. Le compte administratif chiffre le coût réel de la délégation Sud à 41,57 millions d'euros en 2025, et celui du maritime à 8,54 millions.

En 2025, faute de pouvoir financer la concession envisagée pour le Centre, la procédure est déclarée infructueuse afin de contenir les coûts, et remplacée par des marchés provisoires. Ceux-ci, comme les marchés du Nord prorogés en parallèle, expirent le 31 août 2026.

Le 1er septembre 2026 n'est donc pas un accident. C'est une échéance connue, inscrite dans des délibérations, arrivée sans les crédits pour la franchir. La modification budgétaire du 8 septembre en fixe une nouvelle : le 30 septembre.

Le Sud raconte la même histoire par l'autre bout. Son contrat est valide et court jusqu'en 2030. Il s'arrête pourtant, son exploitant invoquant plusieurs mois de forfaits de charges qu'il affirme non réglés, ainsi

qu'une hausse du carburant non compensée. Deux formes contractuelles opposées, une échéance non financée d'un côté, un contrat en cours dont l'exécution financière est contestée de l'autre, et le même résultat : des usagers sans bus.

On savait. On n'a pas décidé.

Voici le point que ce dossier oblige à regarder en face.

L'audit du réseau Centre commandé par l'autorité elle-même en 2024 décrit un système dont les principaux instruments de pilotage sont défaillants. Sur 193 véhicules, plus de 30 pour cent ont plus de dix ans et près de 50 sont immobilisés, certains pendant quatre à cinq mois faute de pièces. Les frais facturés ne correspondent pas aux kilomètres commandés. La fréquentation est mal connue, faute de validation à bord, avec un taux de fraude élevé. Et pourtant l'offre théorique atteint 40,5 kilomètres par habitant, contre 26,2 en moyenne dans les agglomérations françaises comparables. On paie sur le papier une offre théorique très supérieure à celle des agglomérations comparables, dont une partie n'est pas réalisée sur le terrain, et dont l'usage n'est pas mesuré.

La dernière enquête ménages déplacements disponible en Martinique date de 2014. Elle indiquait 74 pour cent de déplacements en voiture, 15 pour cent à pied, 9 pour cent en transports collectifs. Douze ans plus tard, aucune autre n'a été conduite.

Le plan de mobilité, obligatoire depuis la loi d'orientation des mobilités de 2019, a été lancé mi-2023 et devait être arrêté en 2025. En mai 2026, il en est encore à la synthèse de son diagnostic.

Quant aux extensions du TCSP, 24,1 kilomètres et 27 stations votés en novembre 2024 pour une livraison en 2030 au plus tard, les documents du maître d'ouvrage indiquent que la crise sanitaire et le changement de gouvernance à la tête de la collectivité mi-2021 ont conduit à un arrêt du projet jusqu'à la fin 2022. Dix-huit mois perdus, sur un équipement dont la première phase avait déjà mis vingt-trois ans à sortir de terre, pour 395 millions d'euros, avec des travaux achevés en 2016 et une mise en service le 13 août 2018.

L'expertise, dans ce dossier, n'a pas manqué. Elle a été commandée, produite, payée, remise. Elle n'a pas été suivie d'effet.

L'angle mort

Reste une anomalie, et elle est de taille.

L'organisme que Martinique Transport a remplacé, le syndicat mixte du TCSP, était contrôlé. En 2018, l'État a saisi la chambre régionale des comptes de son compte administratif 2017, qui affichait un déficit de 15 431 233,52 euros, soit 503,71 pour cent de ses recettes réelles d'exploitation. Le budget primitif suivant, voté en équilibre apparent mais sans les résultats antérieurs ni les restes à réaliser, a lui aussi été soumis à la chambre. La collectivité, de son côté, a été contrôlée pour les exercices 2015 à 2020, et la juridiction y relève des inventaires, amortissements, provisions et recensements d'emprunts défaillants ou insincères, faiblesses héritées et perpétuées.

Martinique Transport, lui, n'apparaît dans aucune publication de contrôle de la chambre régionale des comptes.

Neuf exercices. Des dépenses réelles d'exploitation passées de 102,8 millions d'euros en 2018 à plus de 153 millions en 2025, pour un coût économique de l'activité transport de 170,3 millions sur ce dernier exercice. Un contrat de partenariat public-privé de vingt-deux ans repris en 2018. Quatre réseaux, un opérateur interne, des dizaines de contrats. Aucun rapport d'observations publié sur sa gestion depuis sa création.

Alors, la discontinuité politique ?

Elle a joué, et il faut le dire précisément, sans complaisance pour personne.

Après l'alternance de 2015, deux ans ont été perdus à décider qui exploiterait un TCSP déjà construit, dans un conflit ouvert sur la répartition des compétences, avec un démarrage arraché sous ultimatum européen. Après l'alternance de 2021, le projet d'extensions est resté interrompu jusqu'à la fin 2022, le maître d'ouvrage attribuant lui-même cet arrêt à la fois aux suites de la crise sanitaire et au changement de gouvernance. Dans les deux cas, la rupture est intervenue au moment précis où l'équipement était prêt ou le dossier mûr.

Mais l'essentiel n'est pas là. Le déséquilibre de financement était public et non arbitrable dès 2017, et l'écart entre les contributions demandées et les contributions versées est constaté dès le premier exercice complet, quatre ans avant l'alternance de 2021. Le versement mobilité avait atteint son plafond et la part de taxe sur les carburants avait déjà été portée de 3 à 7 pour cent dès 2017. Le gel des contributions intercommunales traverse les deux mandatures. L'extension de l'offre au Nord a été engagée sous l'une et poursuivie sous l'autre. Le basculement contractuel de 2024 a été décidé sous la seconde, mais sur une architecture financière conçue sous la première.

Les alternances ont coûté des années. L'architecture a coûté le modèle.

Trois exigences, et une question

La conclusion de ce dossier n'est pas qu'il faut de meilleurs gestionnaires. Elle est qu'un service public de cette taille a été piloté pendant neuf ans sans mesure fiable de son usage, sans évaluation contradictoire obligatoire avant les décisions majeures, et sans qu'aucun rapport d'observations de la chambre régionale des comptes ait été publié sur sa gestion.

Trois exigences en découlent, et aucune n'est partisane.

Mesurer. Un réseau dont on ignore la fréquentation, dont les kilomètres facturés ne correspondent pas aux kilomètres commandés, et dont la dernière enquête de déplacements date de 2014, ne peut pas être dimensionné correctement. Aucune décision sérieuse n'est possible sans cela.

Contredire avant de décider. Chaque basculement contractuel majeur devrait être précédé d'une évaluation technique et financière indépendante, publiée, discutée en séance, et opposable. Le passage au forfait de charges de 2024 a profondément modifié l'exposition financière de l'autorité sur deux réseaux. La question n'est pas de savoir s'il était bon ou mauvais, elle est de savoir devant qui son coût prévisionnel a été démontré.

Contrôler. Qu'aucun rapport d'observations n'ait été publié sur la gestion d'une institution qui manie plus de 200 millions d'euros par an, neuf ans après sa création, n'est pas une négligence technique. C'est une vulnérabilité démocratique.

Et c'est ici que se pose une question que la Martinique ne peut plus contourner. Nous formons, aux quatre coins du monde, des ingénieurs des transports, des économistes de la mobilité, des spécialistes des finances publiques locales, des urbanistes. Ils sont martiniquais. Ils travaillent ailleurs. Ils ne sont presque jamais assis à la table où se décide l'avenir de leur pays.

Il ne s'agit pas de remplacer les élus par des techniciens : la légitimité vient du suffrage, et elle doit y rester. Il s'agit d'obliger la décision politique à s'exposer à la science avant d'engager des centaines de millions d'euros, et de constituer pour cela un vivier permanent, indépendant des majorités, dont les avis sont publics. Une expertise qu'on peut ignorer sans le dire n'est pas une expertise, c'est une formalité.

Beaucoup de ces compétences reviendraient. Encore faudrait-il les appeler, et leur garantir qu'on ne leur demandera pas d'être d'un camp.

Il reste, dans ce dossier, un détail qui vaut démonstration. Le 1er septembre, quand les réseaux du Nord et du Centre se sont arrêtés faute de contrats financés, le TCSP a continué de rouler : deux lignes exploitées par la Régie des transports de Martinique, opérateur interne de l'autorité. C'est le seul grand réseau urbain de Martinique Transport qui ne soit pas exploité par des entreprises privées.

Chronologie

18 décembre 2014 : le Conseil régional délibère la création de l'autorité organisatrice unique.

4 octobre 2016 : l'Assemblée de Martinique adopte la délibération constitutive de Martinique Transport.

12 décembre 2016 : premier conseil d'administration de l'établissement.

7 février 2017 : le déficit d'exploitation prévisionnel du seul TCSP est évalué à environ 6,1 millions d'euros. Son financement entre la collectivité et les trois intercommunalités reste à arbitrer.

1er juillet 2017 : Martinique Transport se substitue de plein droit aux quatre autorités organisatrices. Le SMTCSPP est dissous.

23 octobre 2017 : le versement mobilité est porté à son plafond de 2 pour cent. La part de la taxe sur les carburants affectée au transport passe de 3 à 7 pour cent.

1er janvier 2018 : l'établissement exerce directement ses missions.

22 janvier 2018 : la contribution demandée à la collectivité passe de 43 à 70 millions d'euros. Sa présidence indique publiquement que cette hausse n'est pas assumable et réclame une augmentation des contributions des intercommunalités.

13 août 2018 : mise en service commerciale du TCSP, après des travaux achevés en 2016.

2018 et 2019 : l'État saisit la chambre régionale des comptes des comptes du SMTCSPP.

21 décembre 2018 : transfert à Martinique Transport du contrat de partenariat public-privé de vingt-deux ans conclu en 2013.

26 juillet 2019 : création de deux réseaux provisoires dans le Nord, contractualisés directement avec des coopératives de transporteurs.

1er juillet 2020 : création de la Régie des transports de Martinique.

10 juillet 2020 : après résiliation de la délégation du réseau Centre, démarrage de marchés fractionnés reposant sur l'offre de service de 2012.

Mi-2021 à fin 2022 : arrêt du projet d'extensions du TCSP.

1er janvier 2022 : mise en place du réseau unifié du Nord.

1er juillet 2024 : entrée en vigueur des concessions à forfait de charges sur le Sud et sur le maritime.

Novembre 2024 : vote du programme d'extensions du TCSP, 24,1 kilomètres et 27 stations, livraison attendue en 2030 au plus tard.

2025 : la procédure de concession du réseau Centre est déclarée infructueuse. Des marchés provisoires prennent le relais.

29 octobre 2025 : le conseil d'administration arrête les régimes contractuels applicables au 1er septembre 2026.

27 janvier 2026 : débat d'orientations budgétaires. Le besoin minimum pour financer l'activité transport est chiffré à 212 552 475 euros.

Mai 2026 : publication de la synthèse du diagnostic du plan de mobilité, toujours pas arrêté.

30 juin 2026 : adoption du compte administratif 2025.

31 août 2026 : échéance des marchés d'exploitation des réseaux Nord et Centre.

1er septembre 2026 : arrêt des réseaux Nord et Centre.

7 septembre 2026 : arrêt du réseau Sud, dont le contrat court pourtant jusqu'en 2030, l'exploitant invoquant des forfaits de charges non réglés.

8 septembre 2026 : le conseil d'administration vote en urgence une modification budgétaire permettant une reprise provisoire des réseaux Nord et Centre, financée jusqu'au 30 septembre selon la presse. Le réseau Sud reste à l'arrêt à cette date.

Note de méthode

Cet article repose sur les documents produits par les institutions elles-mêmes. L'essentiel des montants cités provient des documents budgétaires et contractuels votés par le conseil d'administration de Martinique Transport et publiés par lui : comptes administratifs, rapports d'orientations budgétaires, rapports sur le choix du mode de gestion, programme d'investissement. Quelques montants sont issus de déclarations publiques et sont attribués à leurs auteurs dans le texte. La presse a servi à dater les événements, à recueillir ces déclarations et à documenter la situation des exploitants.

La distinction entre déficit affiché et déficit réel n'est pas un retraitement de l'auteur. Elle figure telle quelle dans le compte administratif 2025 de l'établissement, qui présente les deux montants côte à côte, ainsi que le détail des factures non mandatées reportées sur l'exercice suivant.

Un mot du décompte, avant d'aller plus loin. Les mentions de neuf exercices et de neuf ans partent de la substitution de plein droit du 1er juillet 2017, date à laquelle Martinique Transport devient l'autorité organisatrice unique : neuf exercices budgétaires, de 2017 à 2025, et neuf années révolues au 1er juillet 2026. D'autres points de départ seraient défendables, le premier conseil d'administration de décembre 2016 ou le premier exercice exercé directement en 2018, et donneraient dix ou huit. Aucun ne modifie le constat, qui porte sur ce que l'établissement a publié et sur ce qui ne l'a pas été.

Trois précisions honnêtes s'imposent.

Les sources publiques divergent sur l'ampleur du passif, selon la date et le périmètre retenus : 43 millions, 44 millions, 50 millions ou 90 millions d'euros ont circulé dans le débat public ces derniers mois. Le chiffre retenu ici est celui de l'établissement lui-même dans ses documents votés, soit 44 609 062 euros d'impayés de 2025 et un besoin de financement 2026 de 58 352 475 euros.

Deux documents budgétaires peuvent présenter différemment un même exercice antérieur. Ces écarts sont le plus souvent de l'ordre de quelques dizaines de milliers d'euros. Ils sont plus importants lorsque les charges exceptionnelles sont isolées du calcul de gestion courante : les dépenses réelles d'exploitation de 2018 apparaissent ainsi à 102,81 millions d'euros lorsqu'elles incluent 2,94 millions de charges exceptionnelles, et à 99,87 millions

lorsque celles-ci en sont sorties. La série retenue ici est celle qui inclut l'ensemble des dépenses réelles d'exploitation.

Enfin, l'absence de rapport de contrôle publié sur Martinique Transport est un constat établi par consultation des publications en ligne de la chambre régionale des comptes. Elle n'exclut pas l'existence d'un contrôle en cours et non encore rendu public.

Deux éléments antérieurs à la mise en service du TCSP proviennent de la presse et non de documents budgétaires : l'évaluation du déficit d'exploitation du TCSP à environ 6,1 millions d'euros, publiée par France-Antilles le 7 février 2017, et la déclaration de janvier 2018 sur le passage de 43 à 70 millions d'euros de contribution demandée à la collectivité. Ils sont cités avec le vocabulaire employé à l'époque. Un chiffre de 70 millions d'euros a par ailleurs circulé comme s'il désignait un déficit annuel dès 2017 : la vérification des sources contemporaines montre qu'il désignait en réalité la contribution demandée à la collectivité pour l'exercice 2018. De même, l'échéance du 30 septembre attachée à la modification budgétaire votée le 8 septembre 2026 provient de la presse.

Aucune institution n'a été sollicitée avant publication, et le lecteur doit le savoir. Ce choix est assumé. La démonstration centrale de cet article, celle qui porte sur l'écart entre le résultat affiché et le coût réel du service, repose entièrement sur des documents que Martinique Transport a lui-même produits, votés et rendus publics. Les éléments qui ne relèvent pas de ces documents sont attribués à leurs auteurs et présentés comme des déclarations, non comme des faits établis. Cet article ne repose sur aucune source interne et ne révèle rien qui ne soit déjà accessible à quiconque prend le temps de lire. Chaque institution concernée dispose d'un droit de réponse, que Reflets du Sud publiera intégralement.

Sources

Documents de Martinique Transport : compte administratif 2025 et sa présentation, adoptés le 30 juin 2026 ; rapports d'orientations budgétaires 2022, 2024 et 2026 ; budgets primitifs 2021 et 2024 ; rapport d'activité 2018 ; rapport sur le choix du mode de gestion du réseau Centre, novembre 2024 ; programme des extensions du TCSP, novembre 2024 ; synthèse du diagnostic du plan de mobilité, mai 2026 ; délibérations du conseil d'administration publiées sur le site de l'établissement.

Juridictions financières : avis de contrôle budgétaire de la chambre régionale des comptes de Martinique sur le compte administratif 2017 et le budget primitif 2018 du SMTCS, 2018 et 2019 ; avis n° 2016-0147 du 14 septembre 2016 sur le compte administratif 2015 de la CTM ; rapport d'observations définitives n° 2021-0641 sur la CTM, exercices 2015 à 2020 ; rapport d'observations définitives sur la CACEM, exercices 2009 et suivants.

Textes et données : loi n° 2011-884 du 27 juillet 2011 relative aux collectivités territoriales de Guyane et de Martinique ; loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 ; enquête ménages déplacements de 2014 ; données de population et de déplacements domicile travail de l'INSEE.

Presse consultée pour la datation des faits et le recueil des déclarations : France-Antilles, notamment l'édition du 7 février 2017 sur le déficit d'exploitation du TCSP ; Martinique la 1ère ; RCI Martinique ; Antilla ; ETV et Radio Fusion pour l'échéance du 30 septembre 2026.

Pourquoi j'écris ceci

Je ne suis ni élu, ni fonctionnaire de la collectivité, ni transporteur. Je suis un citoyen martiniquais.

À la rentrée, des élèves qui dépendent des lignes régulières se sont retrouvés sans bus pour rejoindre leur établissement. Dans le Nord, des usagers ont marché, fait du stop ou renoncé à se déplacer. Ce n'est pas une abstraction budgétaire, c'est une scolarité qui s'interrompt et une vie quotidienne qui se referme.

Je n'ai aucun mandat à défendre et aucun camp à ménager. J'ai simplement lu les documents que nos institutions publient et que presque personne n'ouvre. Ils sont accessibles à tous. Ce travail n'exige ni relations ni autorisation, seulement du temps et l'obstination de vérifier.

C'est ce que fait Reflets du Sud : rendre lisible ce qui est public, et poser les questions que l'on préfère laisser sans réponse.

Arnaud Ransay

Reflets du Sud