

44,6 millions reportés, 61 euros annulés

Martinique Transport : ce que deux chapitres budgétaires et quatre mots réécrits dans les statuts révèlent du système

Par Arnaud Ransay · Dossier documentaire · Publié le 9 octobre 2026 · État des pièces arrêté au 4 octobre 2026

Deux lignes, dans deux documents que Martinique Transport publie lui-même.

À l'article 65737 du compte administratif 2025, subventions d'exploitation aux autres établissements publics locaux, l'établissement a émis 25 991 938,77 euros de mandats au bénéfice de la Régie des transports de Martinique, sur 25 992 000,00 euros de crédits ouverts. Aucun reste à réaliser. Crédits annulés : 61,23 euros.

Au chapitre 011, celui des charges à caractère général, où figurent les contrats passés avec les entreprises qui exploitent les réseaux, la présentation du budget 2026 porte un tableau intitulé « Impayés de 2025 liés à l'absence de crédits budgétaires » : 44 609 061,93 euros de dépenses réalisées en 2025 et comptabilisées sur 2026.

Deux précisions avant d'aller plus loin. Un mandat est un ordre de payer émis par l'ordonnateur, non la preuve que le comptable public avait décaissé la somme au 31 décembre. Et l'écart entre les deux chapitres ne démontre pas qu'un opérateur aurait été favorisé. Il établit que les dépenses n'ont pas été traitées de la même manière.

C'est de cette différence que part ce texte. Elle conduit à deux questions que les comptes seuls ne règlent pas. Qui fixe la compensation de la régie, et avec quoi est-elle payée. Puis : qui décide, qui contrôle, et pourquoi les pièces permettant de départager les responsabilités demeurent incomplètes.

Pourquoi j'écris ceci

Je suis auteur, non journaliste, et ce que je fais ici est un travail de lecture. Je prends les actes que les institutions publient, délibérations, statuts, règlements intérieurs, budgets, comptes administratifs, avis au registre du commerce, décisions de justice, et je les mets côte à côte pour voir ce qu'ils disent ensemble. Aucun fait avancé ici ne vient d'une personne : tous viennent de pièces téléchargeables, et je n'ai reçu aucun document qui ne soit déjà public. Les documents non publiés ne servent jamais à établir un fait ; ils sont seulement désignés comme les pièces qui permettraient de trancher ce qui demeure inconnu.

Une limite doit être dite d'entrée. Les documents d'une institution sont produits par elle et se tiennent entre eux : leur cohérence est une propriété de leur fabrication, pas une preuve de vérité. Une lecture comme celle-ci établit ce qu'ils disent, ce qu'ils ne disent pas, et l'endroit précis où ils cessent de se recouper. Elle ne prononce pas de verdict, et c'est pourquoi ce texte se termine par la liste des documents qui permettraient d'aller plus loin.

Un premier texte, « Le transport martiniquais fonctionne comme il a été construit », publié le 11 septembre 2026, m'a valu des objections de lecteurs, dont l'une portait sur l'absence de données financières concernant la régie. Ce dossier y répond. J'y nomme les personnes et donne leur appartenance politique quand elle est publique, parce que dans une île de 350 000 habitants un système

de pouvoir décrit sans noms n'est pas un système, c'est une ambiance.

I. Les 44,6 millions ne sont pas un mystère comptable

Le compte administratif 2025 affiche un déficit d'exploitation de 1 657 854,80 euros et, toutes sections confondues, un résultat cumulé positif de 10 840 734,24 euros. Comment un établissement qui doit 44,6 millions peut-il présenter un excédent ?

Il n'y a pas là de contradiction dissimulée. Martinique Transport publie lui-même le passage d'un résultat à l'autre.

Les dépenses de transport comptabilisées sur l'exercice 2025 atteignent 138 813 793,53 euros. Elles comprennent 13 116 386,52 euros de charges relatives à 2024, comptabilisées en 2025. À l'inverse, 44 609 061,93 euros de charges correspondant à 2025 ont été comptabilisés sur 2026.

L'établissement retire donc les unes et réintègre les autres :

$$138\,813\,793,53 - 13\,116\,386,52 + 44\,609\,061,93 = 170\,306\,468,94 \text{ euros}$$

C'est le coût économique du transport martiniquais en 2025. À partir de là, Martinique Transport calcule lui-même un déficit réel de fonctionnement de 33 150 530,21 euros, que l'excédent d'investissement de 20 518 678,45 euros ramène à un déficit réel total de 12 631 851,76 euros.

Il faut comparer ce qui est comparable, et sur le seul exercice 2025. Les deux sections y dégagent comptablement un solde positif de 18 860 823,65 euros : 20 518 678,45 euros d'excédent d'investissement moins 1 657 854,80 euros de déficit d'exploitation. Après rattachement économique des charges à l'année du service rendu, ce résultat devient un déficit de 12 631 851,76 euros.

L'écart atteint donc 31 492 675,41 euros, et il tombe au centime : ce sont exactement les 44 609 061,93 euros repoussés sur 2026, diminués des 13 116 386,52 euros de charges 2024 comptabilisées en 2025. Dans ce retraitement, rien ne s'évapore : la charge est déplacée d'un exercice à l'autre.

Le compte administratif fait par ailleurs état d'un résultat cumulé positif de 10 840 734,24 euros, mais ce montant intègre les résultats antérieurs et les restes à réaliser : il ne se compare pas au déficit économique de l'exercice.

Ce qui demeure ouvert, c'est la cause. L'expression « liés à l'absence de crédits budgétaires » établit le motif comptable du report : il n'y avait pas de crédits pour payer. Elle n'établit pas pourquoi. Sous-budgétisation initiale, hausse des coûts d'exploitation, revalorisation contractuelle, recette attendue et non obtenue, report décidé : le tableau ne permet pas de trancher.

Cinq autorisations devenues une

Un détail d'architecture budgétaire mérite ici toute l'attention, car il est daté et documenté.

En 2025, Martinique Transport engageait le transport au moyen de **cinq** autorisations d'engagement, une par réseau, chacune avec son montant et ses crédits de paiement annuels : 95 600 510,00 euros pour le sud, 91 658 115,00 pour le centre, 70 141 273,00 pour le nord, 61 720 200,00 pour le scolaire, 22 078 473,00 pour le maritime. Total : 341 198 571,00 euros, avec 109 998 571,00 euros de crédits de paiement pour l'exercice 2025. Une sixième autorisation, approuvée le 9 avril 2024 et consacrée au transport scolaire des enfants en situation de handicap, courait en parallèle avec 3 039 422,00 euros de

crédits de paiement pour 2025.

Le budget 2026 les fusionne en **une seule**, numérotée 2026-01 et intitulée « Activité transport (hors RTM) », pour 351 018 777,83 euros. L'établissement écrit lui-même le motif de cette fusion : « avoir une grande souplesse dans la gestion des crédits alloués au transport ».

Deux lectures faciles doivent être écartées d'emblée. Cette fusion ne fait pas disparaître la ventilation par réseau du budget annuel : le budget 2026 détaille toujours le chapitre 011 réseau par réseau, 41,18 millions d'euros pour le centre, 30,32 pour le nord, 24,68 pour le sud, 21,39 pour le scolaire, 6,57 pour le maritime. Et la mention « hors RTM » n'est pas une nouveauté de 2026 : le rapport du budget 2025 écrivait déjà « les coûts afférents au transport (hors RTM) », aucune des cinq autorisations ne couvrant la régie.

Ce qui change est le suivi pluriannuel des engagements, qui ne distingue plus les réseaux. Et c'est la durée du dispositif supprimé qui mérite d'être relevée. Les cinq autorisations par réseau ont été créées le 8 avril 2025, « pour faire face aux contraintes budgétaires et avoir une meilleure lisibilité quant à l'évolution des différents contrats de transport public », pour une durée de trois ans, et avec « une perspective de révision à mi-parcours des différents contrats ». Elles ont été fusionnées le 19 février 2026 pour obtenir de la souplesse. Dix mois séparent les deux délibérations, et la priorité affichée a changé avant que l'instrument ait atteint sa première révision.

La souplesse recherchée est explicite et peut être parfaitement légitime dans un établissement sous contrainte. Elle intervient au lendemain d'un exercice où 44,6 millions d'euros sont restés impayés, réseau par réseau, et après un instrument de lisibilité qui n'a pas atteint sa première révision.

Ce que l'établissement paie pour ses propres retards

Les pénalités de retard méritent un détour, car la façon dont elles sont présentées illustre ce que vaut une synthèse. La présentation du budget 2026, page 7, affiche une ligne intitulée « Intérêts moratoires » pour 0,15 million d'euros. Le rapport détaillé du même budget, page 11, rattache cette somme de 150 000,00 euros aux intérêts de la ligne de trésorerie, et l'arithmétique lui donne raison : ajoutée aux 258 354,00 euros d'intérêts d'emprunt, elle forme exactement le total du chapitre 66, soit 408 354,00 euros. Le libellé de la synthèse est donc inexact. Les intérêts moratoires figurent ailleurs, dans une enveloppe du chapitre 65 qui regroupe plusieurs dépenses sans en isoler aucune.

L'établissement budgète donc des pénalités de retard dont le montant n'est lisible dans aucun des deux documents, tandis que celui des deux qui s'adresse au plus grand nombre affiche sous ce nom une somme qui n'en relève pas. Une synthèse peut donc induire son lecteur en erreur sur la nature de cette dépense.

L'établissement inscrit par ailleurs 0,88 million au titre d'une garantie de recette de 2021, et cette ligne mérite un mot. L'État avait accordé à l'établissement une avance de 5 279 202,38 euros pour garantir le niveau de ses ressources fiscales. Le versement mobilité et les recettes tarifaires s'étant révélés plus dynamiques que prévu, l'établissement doit rembourser l'intégralité de cette avance sur six ans à compter de 2025, par cinq annuités de 879 000,00 euros suivies d'une sixième de 884 202,38. Au moment où il ne peut plus payer ses exploitants, il rembourse l'État parce que ses recettes ont augmenté.

Un dernier instrument éclaire l'état de la trésorerie. Le 5 novembre 2024, soit avant l'exercice où les 44,6 millions se sont constitués, le conseil d'administration a porté le plafond de sa ligne de trésorerie à 15 000 000,00 euros, « afin de gérer des insuffisances de trésorerie ». Son coût est budgété pour 2026 :

150 000,00 euros d'intérêts, ceux-là mêmes que la synthèse range sous un autre nom.

II. Pourquoi la régie n'apparaît pas dans ces impayés

Le tableau des 44,6 millions compte cinq lignes : transport du sud 14 134 321,20 euros, transport du centre 11 861 380,95, transport scolaire 7 554 222,66, transport du nord 7 498 880,37, transport maritime 3 560 256,75.

La régie n'y figure pas. Ce tableau ne porte que sur le chapitre 011, celui des charges à caractère général, tandis que la contribution versée à la régie relève du chapitre 65, celui des autres charges de gestion courante. Un tableau du chapitre 011 n'a donc pas vocation à comporter une ligne RTM.

Car ailleurs, l'établissement l'y met. Le rapport de présentation du budget 2025 classe six postes dans l'activité transport : transport urbain sud 31 600 510,00 euros, transport urbain centre 27 658 115,00, **régie des transports 25 745 000,00**, transport urbain et interurbain nord 23 141 273,00, transport scolaire 20 520 200,00, transport maritime 7 078 473,00. La régie y figure au troisième rang, et l'établissement chiffre sa part à 18,97 pour cent. Quand il présente le coût du transport, il l'inscrit donc dans la liste.

Un autre document va plus loin encore. En reconstituant le coût économique réseau par réseau à la clôture de 2025, l'établissement dresse un tableau consolidé où la régie a de nouveau sa ligne, et il l'écrit lui-même : coût 2025 de 25 991 938,77 euros, zéro euro d'impayé de 2024 comptabilisé en 2025, zéro euro d'impayé de 2025 reporté sur 2026.

Le double zéro mérite d'être relevé. Dans les colonnes de ce tableau, la régie ne porte aucun report, ni depuis 2024, ni vers 2026.

La composition de cette somme mérite d'être dite, car elle nuance le double zéro sans le contredire. Dès le budget primitif 2025, l'établissement annonce une contribution de 25 745 000,00 euros « dont 22 000 000,00 € pour la gestion de 2025 et 3 745 000,00 € pour les indexations au titre des années 2021 et 2024 ». L'annexe du compte administratif confirme cette structure, pour des montants portés en fin d'exercice à 22 000 000,00 et 3 991 938,77 euros. Près de quatre millions de ce qui a été mandaté à la régie en 2025 correspondent donc à des indexations dues au titre d'exercices antérieurs, dont l'une remonte à 2021.

Ces indexations ne sont pas des impayés au sens du tableau des 44,6 millions, qui recense des charges non mandatées faute de crédits ouverts : celles-ci ont été budgétées, puis mandatées. Ce qu'elles établissent est autre chose, et de plus modeste. L'autorité régularise en 2025 des indexations relatives à des exercices anciens, dont l'un remonte à 2021, en les inscrivant à son budget puis en les mandatant. Les pièces consultées ne disent pas depuis quand ces sommes étaient exigibles.

La conclusion exacte est donc étroite. La régie n'est bénéficiaire d'aucune des 44,6 millions de dépenses reportées sur 2026. Cela ne prouve ni son efficacité ni son innocence générale. Cela écarte une accusation précise : ce stock d'impayés ne s'est pas constitué envers elle.

III. Qui fixe la compensation de la régie, et avec quoi elle est payée

Voici l'objection qui doit être faite à tout ce qui précède, et elle est décisive.

La régie est l'opérateur interne de Martinique Transport. C'est l'autorité qui arrête, selon les paramètres du contrat, la compensation versée en contrepartie des obligations de service public. Le règlement européen n° 1370/2007 encadre d'ailleurs ce calcul : les paramètres doivent être établis à l'avance, de façon objective et transparente, à partir de l'incidence financière nette des obligations imposées, en évitant la surcompensation, et la méthode doit encourager l'efficacité et la qualité du service. Ce n'est donc pas un prix arbitraire.

Un mot de vocabulaire, car les documents en emploient trois pour désigner la même somme. Les délibérations la votent sous le nom de dotation, les budgets l'inscrivent comme une contribution, le droit européen la nomme compensation. C'est le même flux. J'emploie ici le mot contribution, sauf lorsque je cite un acte.

Ce n'est pas davantage une recette de marché, et c'est ce qui change la lecture des comptes. Les résultats de la régie ne peuvent pas être lus comme ceux d'une entreprise dont le chiffre d'affaires se formerait devant des clients. Un excédent ne suffit pas à établir une performance : il montre que la compensation et les autres produits comptabilisés ont couvert les charges enregistrées. Symétriquement, un déficit ne suffit pas à établir une défaillance opérationnelle : il peut aussi résulter d'une compensation devenue insuffisante, d'un ajustement contractuel ou d'une correction comptable.

Cela vaut pour les cinq premiers exercices de la régie, dont la section d'exploitation est excédentaire quatre fois : 2 601 457,99 euros en 2020, résultat provisoire issu d'une reprise anticipée et portant sur cinq mois d'activité seulement, 1 744 265,06 en 2021, 3 387 048,92 en 2022, 3 768 419,51 en 2023, puis un déficit de 1 955 286,08 en 2024.

Ces cinq montants ne s'additionnent pas pour donner le résultat de la régie. Leur somme s'élève à 9 545 905,40 euros, tandis que le résultat global cumulé, toutes sections confondues et après prise en compte des restes à réaliser, s'établit à 4 820 947,98 euros à la clôture 2024. Les deux séries ne portent pas sur le même périmètre, et les pièces consultées ne permettent pas de reconstituer leur rapprochement. C'est une raison de plus de vouloir lire les comptes complets de la régie.

Ces chiffres établissent une chose et une seule : les comptes publiés de la régie ne présentent pas de déficit cumulé sur cette période. Ils ne disent rien de la qualité du service produit, du taux de panne, de la ponctualité ni de l'efficacité de la collecte des recettes. Et ils ne disent rien non plus, dans l'autre sens, sur l'existence éventuelle d'une compensation supérieure au besoin réel.

Cela vaut aussi, et symétriquement, pour l'unique exercice déficitaire. Le compte administratif 2024 de la régie enregistre 2 124 358,20 euros de titres annulés sur exercices antérieurs. Le rapport annexé à une délibération du 30 janvier 2024 prévoit une diminution du même montant, au centime près, de la rémunération due au titre de 2023. Cette écriture pèse à elle seule davantage que le déficit constaté. Il ne faut pas en conclure que l'exercice aurait été excédentaire sans elle : sa neutralisation donnerait certes un résultat positif de 169 072,12 euros, mais 1 908 000 euros de dépenses d'exploitation engagées restaient à réaliser à la clôture, et leur intégration ramène le calcul en territoire négatif. On ne peut pas davantage retirer cette annulation comme si elle n'avait jamais existé, une annulation de titres pouvant précisément corriger une recette antérieurement surévaluée. Mais on peut localiser la question décisive : pourquoi la rémunération 2023 a-t-elle été réduite de ce montant exact ? Un service non exécuté, une régularisation contractuelle, la correction d'une indexation, une révision du périmètre des missions, une pénalité, une erreur comptable rectifiée, un ajustement budgétaire de l'autorité. Ces explications ne produiraient pas la même lecture des comptes. La pièce consultée donne le montant mais n'en expose

pas le motif, et elle comporte des discordances de millésime et de numéro d'avenant. L'avenant signé et notifié le dirait. Il n'est pas publié.

Derrière la compensation, un coût, et ce coût est salarial

Car la somme versée doit couvrir quelque chose, et ce quelque chose est d'abord de la main-d'œuvre.

Sur l'exercice 2024, la régie enregistre **19 973 000 euros de charges de personnel et frais assimilés**, sur 30 887 000 euros de dépenses d'exploitation. Soit 64,7 pour cent de ses dépenses, et **80,4 pour cent de la contribution que l'autorité lui a inscrite cette année-là**, 24 848 002,00 euros portés au budget 2024 après décisions modificatives.

Une précision sur le choix de l'exercice, car elle commande la suite du raisonnement. Les charges de personnel de 2025 ne figurent dans aucune des pièces que j'ai pu consulter : 2024 est donc le dernier exercice pour lequel ce montant est établi. Tout ce qui suit compare une prévision de 2026 à un constat de 2024, et il faut le savoir en le lisant.

Ce ratio ne vaut pas comparaison. La régie n'est pas un pur exploitant. Outre l'exploitation des deux lignes du transport en site propre, elle assure des missions transversales de régulation, de supervision, de contrôle, de vente de titres et de maintenance, ainsi que la gestion des réseaux Centre et Nord pour le compte de l'autorité. Ce sont des missions intensives en main-d'œuvre et pauvres en carburant comme en matériel roulant : le ratio est donc gonflé par construction, et il ne se compare pas à celui d'un exploitant de bus.

Il ne se compare pas davantage à celui de l'autorité elle-même, qui affiche 3,42 pour cent au budget 2025, avec 5 308 896,00 euros de charges pour 70 agents et 5 apprentis. Les deux chiffres ne portent ni sur le même exercice ni sur le même métier : Martinique Transport organise, la régie opère. Mais l'écart mérite d'être posé, parce qu'il dit où se trouve la matière humaine du transport public martiniquais.

Sur l'effectif lui-même, les chiffres publiés contredisent l'idée d'une inflation récente. Le tableau des emplois adopté le 12 avril 2024, qui arrête la situation à mars, recense 294 postes budgétés et 246 pourvus, contre 258 pourvus au tableau du 30 mai 2022, et il mentionne des suppressions issues d'un accord de ruptures conventionnelles collectives. Les publications de l'autorité donnent 260 salariés en 2023, puis 254 en 2024 et 2025. L'effectif a baissé. Cela ne dit rien de son adéquation aux missions, question qui exigerait les heures de service commandées et réalisées, que je n'ai pas trouvées dans les publications consultées.

L'équation non documentée de 2026

C'est ici que le raisonnement devient concret, et il tient en trois dates.

28 janvier 2026. Le conseil d'administration de la régie approuve, au titre des négociations annuelles obligatoires 2025, une augmentation générale de 2,5 pour cent, une revalorisation des primes de 5 pour cent et une prime de partage de la valeur de 550 euros nets. La même annexe refuse une recotation générale des postes, au motif de son coût et du manque de visibilité pluriannuelle sur les recettes.

19 février 2026. Martinique Transport vote la contribution de la régie pour 2026 à **18 000 000,00 euros** en fonctionnement. Le budget 2025 lui en inscrivait 25 745 000,00, dont 22 000 000,00 de dotation et 3 745 000,00 d'indexations rattachées à 2021 et 2024, et 25 991 938,77 ont été mandatés.

18 mars 2026. La régie adopte un budget de fonctionnement de **28 158 911,21 euros**.

Mettons les nombres côte à côte. La contribution votée pour 2026 est **inférieure de 1 973 000 euros aux charges de personnel et frais assimilés constatées en 2024**, avant les augmentations de janvier 2026. Autrement dit, la somme que l'autorité accorde à son opérateur interne ne couvre plus le seul coût salarial de cet opérateur, tel qu'il était deux ans plus tôt.

D'où vient alors le reste du budget ? Un budget de régie peut être alimenté par des reprises de résultat, des produits propres, des opérations d'ordre ou d'autres concours, et un budget adopté est par définition présenté en équilibre. L'écart entre la contribution de 2026 et le seul coût salarial de 2024 ne démontre donc aucune insuffisance de financement : il situe l'ordre de grandeur de ce qui reste à expliquer. Ce qui manque n'est pas l'équilibre, c'est sa composition. La ventilation détaillée des recettes du budget primitif 2026 de la régie n'est pas publiée, et c'est elle, et elle seule, qui dirait comment 28,16 millions s'équilibrent sur une contribution de 18.

La régie encaisse par ailleurs des recettes commerciales pour le compte de Martinique Transport et doit les reverser le 15 du mois suivant. À la clôture de 2025, 3 498 296,04 euros de ces recettes n'avaient pas été reversés, répartis par millésime de titre : 224 835,38 euros pour 2021, 1 813 351,33 pour 2023, 1 004 379,45 pour 2024 et 455 729,88 pour 2025. Le même compte indique 4 760 693,94 euros reversés en 2025 au titre d'années antérieures, ce qui établit un décalage et des régularisations, non une disparition.

Un acte postérieur doit être signalé, car il change la portée de ce constat. Le 19 février 2026, Martinique Transport a approuvé un avenant organisant une compensation comptable entre les recettes que la régie doit reverser et les acomptes de rémunération qui lui sont dus, la paierie opérant cette compensation à partir des titres de recettes. Le document consulté est un projet approuvé dont les champs de signature ne sont pas renseignés, et je n'ai trouvé trace ni de sa notification ni des compensations effectivement exécutées. Il serait donc inexact de présenter le stock arrêté à décembre 2025 comme nécessairement impayé aujourd'hui.

Ces sommes ne sont pas des recettes propres de la régie : elles sont dues à l'autorité et ne peuvent, en principe, équilibrer son budget. Tant qu'elles ne sont pas reversées, elles peuvent en revanche demeurer dans sa trésorerie. Les pièces publiées ne permettent pas de déterminer si ce décalage a seulement laissé des sommes en attente de reversement, ou s'il a temporairement soutenu le financement courant de l'exploitation. Cette seconde possibilité n'est pas établie.

Ce qui reste opposable à la régie

Trois points s'ajoutent à ceux qui précèdent, et ils n'ont pas tous la même solidité.

Un marché jugé irrégulier. Le 10 avril 2025, la cour administrative d'appel de Bordeaux a condamné la régie dans l'attribution d'un marché de gardiennage lancé en 2021. La cour a constaté que l'analyse avait retenu, pour l'offre de la société GAPS Antilles, un prix mensuel de 26 588,10 euros quand les documents indiquaient 20 454,30 euros. Dénaturation de l'offre financière, rupture de l'égalité de traitement, 14 901,20 euros d'indemnisation du candidat évincé, auxquels s'ajoutent 1 500 euros de frais de procédure, qui ne constituent pas une seconde condamnation. C'est le point le plus établi du dossier, puisqu'il est jugé. Le sort d'un éventuel pourvoi ne m'est pas connu.

Le retard de reversement des recettes, énoncé plus haut, sous deux réserves. L'échéance du 15 du mois suivant procède du contrat de 2024 : elle ne peut pas être opposée aux titres de 2021 et 2023, qui pèsent 2 038 186,71 euros du stock, et il faudrait connaître les stipulations alors applicables. Et

l'avenant de février 2026 a organisé une compensation dont l'exécution ne m'est pas connue. Pour la période que le contrat couvre, le retard constitue un manquement contractuel indépendamment de l'usage qui en a été fait.

Des comptes rendus approuvés tardivement. Le rapport d'activité 2023 de la régie a été approuvé le 23 octobre 2024, celui de 2024 le 4 décembre 2025, alors que le contrat prévoit une remise annuelle avant le 31 mai. Ces dates d'approbation sont tardives, mais elles n'établissent pas la date de remise effective : un rapport peut avoir été transmis dans les délais et approuvé bien plus tard.

IV. Quatre mots à la place de onze

C'est ici que le dossier comptable et le dossier institutionnel se rejoignent.

Le 4 août 2021, le conseil d'administration de Martinique Transport adopte deux délibérations à l'unanimité de ses quatorze membres. La n° 21-04.08/032 modifie l'article 6.1.3 des statuts, la n° 21-04.08/033 l'article 5-1 du règlement intérieur. Les deux portent sur la présidence, et la substitution tient en quatre mots.

La rédaction antérieure, celle du règlement intérieur de 2018, disposait que le conseil est « présidé par le Président du Conseil Exécutif de Martinique ou, **en son absence, par son remplaçant établi dans l'ordre des Vice-Présidences** ».

Celle du 4 août 2021 dispose qu'il est « présidé par le Président du Conseil Exécutif de la Collectivité Territoriale de Martinique **ou son représentant désigné** ».

Il faut dire aussitôt ce que cette modification ne fait pas, car la lecture rapide s'y trompe. L'ordre des vice-présidences n'est pas supprimé. La rédaction de 2021 le conserve, dans une phrase distincte placée trois alinéas plus bas : « Les Vice-Présidents remplacent le Président par ordre de désignation. »

Ce qui change est plus étroit, et tient à deux choses. D'abord, la condition d'absence disparaît de la clause de présidence. Avant 2021, le président du conseil exécutif présidait et un vice-président ne le remplaçait qu'en son absence, dans un ordre fixé d'avance ; c'est ainsi que les séances se tenaient en 2018, sous la présidence d'Alfred Marie-Jeanne. Depuis, un représentant que le président du conseil exécutif désigne peut présider sans qu'aucune condition soit posée. Ensuite, les deux voies coexistent sans hiérarchie écrite : le texte prévoit un représentant désigné, et prévoit séparément que les vice-présidents remplacent le président par ordre de désignation, sans dire dans quel cas chacune s'applique.

Ce que la pratique a retenu, en revanche, est documenté. Serge Letchimy préside le conseil exécutif depuis le 2 juillet 2021 et, dans les actes consultés, n'apparaît jamais comme président de séance de Martinique Transport. David Zobda, puis Arnaud René-Corail, l'ont exercée comme représentants désignés. La présidence d'un établissement dont le budget d'exploitation dépasse aujourd'hui 158 millions d'euros repose donc, en fait, sur un arrêté révocable dans les mêmes formes, et non sur la qualité de vice-président d'une collectivité membre.

Deux questions restent ouvertes sur cet acte, et je les pose sans les trancher.

La première est de séquence. Les visas de la délibération citent comme préexistants l'arrêté n° 21-PCE-799 portant désignation de David Zobda pour représenter le président du conseil exécutif au sein du conseil d'administration, et l'arrêté n° 21-PCE-826 portant délégation de signature. La

désignation semble donc antérieure à la règle qui l'autorise, et c'est David Zobda qui a présidé la séance ayant modifié les textes, puis signé les deux versions consolidées le 13 août 2021. Cela peut correspondre à une régularisation de pratique, chose ordinaire en droit administratif. La date exacte des deux arrêtés le dirait.

La seconde porte sur la validité. L'article 10 des statuts dispose que les modifications portant sur « les structures des organes dirigeants » doivent être « obligatoirement approuvées au préalable par l'assemblée délibérante de chacune des collectivités et EPCI participant à MARTINIQUE TRANSPORT ». La modification de l'article 6.1.3 porte sur la présidence. Les visas citent sept délibérations de collectivités ou d'intercommunalités membres, dont quatre antérieures à 2017 et deux de l'été 2020, la plus récente étant celle de la CACEM du 22 juillet 2021, ainsi qu'une délibération de l'Assemblée de Martinique du 9 juillet 2021 dont l'intitulé précise qu'elle porte désignation des représentants. Aucune n'est présentée comme une approbation préalable de cette modification. Je ne conclus pas que ces approbations manquent. Je constate que les visas ne permettent pas de les établir.

V. Deux séances sans procès-verbal

Deux séances rendent visible ce que cette architecture produit.

Le 8 avril 2025. Le conseil d'administration adopte le budget primitif 2025, 157 697 632,00 euros en exploitation, et vote la contribution de la régie, 24,6 millions d'euros toutes sections confondues dont 22 millions en fonctionnement, à l'unanimité des 9 voix exprimées. La délibération précise le reste. Arnaud René-Corail a donné procuration à Jean-Claude Duverger, président du conseil d'administration de la régie. Jean-Claude Duverger a présidé la séance par procuration, et y était également présent en qualité d'administrateur.

Le règlement intérieur que l'établissement s'est donné comporte, à son article 7.3, une règle précise. Les membres du conseil « ne peuvent pas prendre part aux débats, ni aux votes, portant sur une affaire à laquelle ils sont intéressés soit en leur nom personnel, soit comme mandataire, directement ou indirectement. Ils doivent se retirer de la séance et de la salle où ont lieu le débat et le vote ». Ce n'est pas une obligation de mentionner une abstention : c'est une interdiction de participer et une obligation de sortir, et elle vise expressément le mandataire.

Encore faut-il établir que l'intéressé l'était au sens de cette règle, et le règlement intérieur ne suffit pas à en décider. L'article L. 1111-6 du code général des collectivités territoriales pose le principe inverse : les représentants d'une collectivité au sein d'un organisme extérieur ne sont pas, de ce seul fait, intéressés à l'affaire. Il réserve des cas déterminés, et son application ne se lit pas sur la seule présence d'un élu des deux côtés : elle suppose de qualifier la décision prise et de vérifier le statut des organismes en cause. Deux questions doivent notamment être éclaircies, et les pièces consultées ne permettent pas de les résoudre. Savoir, d'abord, si la contribution a été votée dans la délibération budgétaire elle-même ou comme un point distinct, la règle traitant le vote du budget à part. Savoir, ensuite, ce qu'est ce versement, que les documents n'arrêtent pas : l'établissement l'impute à l'article 65737, libellé dans ses états « Subv. exploitat° autres EPL », et le range dans l'annexe de son compte administratif consacrée aux subventions versées, tandis que le droit des transports en fait une compensation d'obligations de service public. Un classement comptable ne tranche pas une qualification juridique.

L'article 15 du règlement intérieur prévoit que les fonctions de président et de membre du conseil sont exercées à titre gratuit et n'ouvrent droit qu'au remboursement des frais « de déplacement et de séjour ».

Mais il régit les fonctions exercées au conseil de l'autorité, non la présidence de la régie, dont le régime relève des statuts de celle-ci, que je n'ai pas consultés. Aucun intérêt pécuniaire n'est donc établi par les pièces dont je dispose.

Le financement de la régie a été voté sous la présidence par procuration de son dirigeant, et aucune pièce publiée ne dit si la question a été soulevée en séance. Les séances ne sont pas publiques, l'article 8 le prévoit, et le procès-verbal n'est pas publié. C'est une question ouverte, non un indice d'irrégularité.

Le 30 janvier 2024. À cette date, le conseil d'administration de la régie porte à sa présidence Jean-Claude Duverger, en remplacement de Lucien Adenet selon l'avis publié au registre du commerce de Fort-de-France. Le même avis le qualifie en ces termes : « Conseiller Territorial de la Collectivité Territoriale de Martinique, Administrateur de Martinique Transport et de la RTM ». À cette même date, le même organe acte la réduction de 2 124 358,20 euros de la rémunération contractuelle de la régie.

La concordance de dates est établie. L'ordre des points à l'ordre du jour, le détail des votes et le fait qu'il s'agisse ou non d'une séance unique ne le sont pas. Le procès-verbal du 30 janvier 2024 le dirait. Il n'est pas publié.

Une troisième date complète le tableau, sans relever du même constat. Le 28 janvier 2026, c'est le conseil d'administration de la régie qui approuve les augmentations salariales, trois semaines avant que l'autorité ne réduise sa contribution. L'organe qui décide de la charge et celui qui décide de la recette sont distincts, mais ils partagent au moins un administrateur.

Ce n'est pas l'interdépendance qui pose problème : elle appartient au principe même d'un opérateur interne, et le législateur prévoit que la collectivité créatrice soit représentée dans l'organe de sa régie. C'est que cette architecture n'est vérifiable qu'au moyen de pièces que l'établissement ne publie pas.

Une précision de chronologie, car elle interdit une conclusion tentante. Deux pièces se contredisent sur la date à laquelle Jean-Claude Duverger a pris la présidence de la régie : une délibération de la régie fait état d'une élection dès le 31 août 2021, un avis publié au registre du commerce de son élection le 30 janvier 2024 en remplacement de Lucien Adenet. J'ignore laquelle rend compte de la prise de fonction effective, et cette incertitude vaut dans les deux sens. Elle interdit d'écrire que les deux présidences auraient changé de mains dans les mêmes semaines de 2021, et elle empêche tout autant de tenir janvier 2024 pour un point de départ. Ce qui demeure établi est plus simple : le conseil du 30 janvier 2024 a statué sur la présidence et sur la réduction de rémunération. L'incertitude importe enfin parce que le marché de gardiennage a été conclu en mai 2022 : je ne nommerai pas qui présidait alors.

VI. Ce n'est pas l'histoire d'un seul parti

Dans le débat public martiniquais, la responsabilité du Parti progressiste martiniquais est régulièrement avancée au nom de ses réseaux d'influence. Les documents obligent à une réponse moins rapide.

Les règles constitutives, les compétences et le régime financier de Martinique Transport ont été fixés par les délibérations n° 16-228-1 et n° 16-229-1 de l'Assemblée de Martinique du 4 octobre 2016. La régie, elle, a été créée par la délibération du 30 janvier 2020 et a pris ses fonctions le 1er août suivant, sous la mandature d'Alfred Marie-Jeanne, dont la liste détenait 33 des 51 sièges depuis 2015. Son premier président, Lucien Adenet, siégeait au conseil d'administration de Martinique Transport pour la Collectivité en 2018, sous cette même majorité. La gouvernance, enfin, a été modifiée le 4 août 2021, sous la majorité issue des élections de juin 2021, Alians Martinik, dont le Parti progressiste martiniquais

est la principale composante et qui dispose de 26 sièges sur 51.

Le conseil d'administration n'est pas monocolore. Le procès-verbal du 4 août 2021 fait siéger, parmi les huit représentants de la Collectivité, des élus de la majorité et deux élus d'opposition venus de deux groupes que rien ne rassemble, l'un indépendantiste, l'autre de centre gauche. S'y ajoutent six représentants des trois intercommunalités, dont un maire classé à droite. Deux administrateurs traversent d'ailleurs le changement de majorité : Louis Boutrin siégeait en 2018 sous Alfred Marie-Jeanne et siège encore en 2021 sous Serge Letchimy ; Didier Laguerre siégeait en 2018 pour la CACEM et en 2021 pour la Collectivité, ayant changé de banc sans quitter la table.

La structure, en revanche, ne bouge pas. La Collectivité territoriale détient 8 des 14 sièges, soit la majorité absolue, et fournit l'essentiel du financement : 75,00 millions d'euros de contribution au fonctionnement en 2026 et 35,00 millions en investissement, quand les trois intercommunalités apportent ensemble 2,50 millions. Et les présidences, elles, ne sont pas mixtes : elles reviennent à la majorité, ce qui est l'usage dans toute collectivité et n'est pas en soi un reproche.

Aucun des deux grands camps qui ont administré ce système ne peut donc réduire le dossier à la faute de l'autre. La majorité conduite par Alfred Marie-Jeanne a fixé les règles financières en 2016, puis créé la régie en 2020. Celle conduite par Serge Letchimy a modifié le régime de présidence en 2021, et gouvernait lorsque les 44,6 millions d'impayés de 2025 se sont constitués. Plusieurs élus et représentants des intercommunalités ont traversé ces deux configurations sans que l'architecture générale soit remise en cause.

VII. L'asymétrie documentaire

Le rapport d'orientations budgétaires annexé à la délibération n° 24-14.03.001 du 14 mars 2024 indique que les pénalités comptabilisées sur l'exercice 2023, dans le cadre des marchés liés à l'exploitation des différents réseaux, s'élèvent à un total de 179 273,02 euros.

J'ai d'abord cru que ce chiffre démontrait quelque chose. Il ne démontre rien à lui seul : un faible montant de pénalités peut signifier une bonne exécution, des contrôles insuffisants, des manquements non sanctionnés, des dispositifs peu dissuasifs ou des remises consenties. Il rend en revanche indispensable la publication du détail, et celui-ci est nommable avec précision : opérateur concerné, manquement constaté, pénalité théorique, pénalité appliquée, remise éventuelle.

Or c'est bien là que les 44,6 millions se situent, chez les entreprises auxquelles l'autorité confie les réseaux. Le rapport sur le mode de gestion du réseau Centre, annexé à la délibération n° 24-05.11.030 du 5 novembre 2024, décrit ce seul réseau : 62 lignes urbaines et interurbaines, exploitées par des accords-cadres à bons de commande sans minimum ni maximum, dont certains ont été prolongés de dix-sept mois. Le même réseau a été paralysé à partir du 17 mars 2026 par un conflit social au sein de Transaglo, société sous-traitante.

Ces entreprises ne publient ni leurs comptes d'exploitation par réseau, ni les kilomètres contractuels et réellement parcourus, ni le détail des manquements et des pénalités. Leur identité juridique et leur actionnariat peuvent être recherchés dans les registres, mais leur économie contractuelle demeure invisible. La régie, elle, publie ses délibérations, ses comptes administratifs, ses affectations de résultat, ses tableaux d'emplois service par service et ses accords salariaux. Elle ne publie pas tout, ce texte en est la preuve. Mais elle publie assez pour pouvoir être examinée à distance, ce que les exploitants ne

permettent pas.

Cette asymétrie documentaire produit une asymétrie du soupçon. Et il faut en voir la conséquence pratique : les charges de personnel de la régie peuvent être discutées publiquement parce qu'elles sont publiées, tandis que celles des exploitants privés ne peuvent pas l'être, alors que les cinq enveloppes contractuelles qui les rémunèrent représentent 78,3 pour cent des dépenses d'exploitation prévues au budget 2026.

Un dernier chiffre, pour mesurer ce que l'utilisateur pèse. La vente des titres de transport rapportait 10,83 millions d'euros au budget 2025, soit 6,87 pour cent des recettes, et 12,55 millions au budget 2026, soit 7,92 pour cent. Moins de huit euros sur cent. L'essentiel du reste vient du versement mobilité, de la taxe sur les carburants et des contributions des quatre collectivités.

Sur ce point, il n'y a pas besoin de commentaire extérieur : l'établissement a écrit lui-même, dans son rapport de présentation du budget 2025, que « Martinique Transport n'est pas suffisamment autonome financièrement pour mener à bien l'activité transport sur le territoire » et que « les contributions des membres demeurent essentielles pour assurer la gestion du transport ». Le même rapport conclut que « les contraintes budgétaires actuelles ne permettent pas d'intégrer la totalité du programme d'actions » présenté lors du débat d'orientations budgétaires. Cela était publié en avril 2025, huit mois avant la clôture de l'exercice.

Le problème n'est donc pas que le transport soit subventionné, il l'est partout. Le problème commence lorsque son coût augmente sans que son financement soit réajusté, et lorsque l'autorité le dit dans ses propres documents sans que la trajectoire change.

VIII. Ce qui manque réellement

Reflets du Sud n'interpelle pas les institutions et n'adresse pas de demande de communication. Aucune des pièces suivantes ne m'a donc été refusée. Ce que j'établis est plus modeste : elles ne figurent pas dans les documents que les institutions concernées mettent en ligne, alors que Martinique Transport écrit lui-même, sur sa page consacrée aux délibérations, qu'à compter du 1er juillet 2022 ses actes sont publiés « sur le site Internet de l'établissement uniquement », et que « seule cette publication peut faire courir le délai de recours en contentieux ».

Six ensembles documentaires, et ce que chacun réglerait.

La ventilation des recettes du budget primitif 2026 de la régie dirait comment un budget de 28,16 millions s'équilibre avec une contribution de 18 millions, alors que les seules charges de personnel et frais assimilés constatées en 2024 dépassaient déjà cette contribution. C'est désormais la pièce la plus importante du dossier. À côté d'elle, l'état de trésorerie et le traitement comptable des sommes dues à l'autorité permettraient de savoir si le retard de reversement a soutenu le financement courant.

L'avenant signé et notifié auquel renvoie la délibération du conseil d'administration de la régie du 30 janvier 2024 dirait pourquoi sa rémunération 2023 a été réduite de 2 124 358,20 euros.

Le procès-verbal de ce même conseil dirait si l'élection du président et l'acceptation de cette réduction ont eu lieu dans la même séance, et dans quel ordre.

Le procès-verbal de la séance de Martinique Transport du 8 avril 2025 dirait si la contribution de la régie a été votée dans la délibération budgétaire ou comme un point distinct, ce dont dépend l'analyse au

regard de l'article L. 1111-6 du code général des collectivités territoriales, si la question de la participation au vote a été soulevée, et quelles observations ont précédé le vote unanime.

Les quatre délibérations des assemblées de la Collectivité territoriale, de la CACEM, de l'Espace Sud et de Cap Nord diraient si la modification de l'article 6.1.3 des statuts a reçu l'approbation préalable que l'article 10 exige. Ces pièces n'appartiennent pas à Martinique Transport : ce sont les collectivités membres qui les détiennent, et je ne les ai pas trouvées dans leurs publications.

Le détail des pénalités, opérateur par opérateur et exercice par exercice, dirait comment l'exécution des contrats est réellement suivie.

Ces pièces sont des documents administratifs ou budgétaires dont la communicabilité peut exiger certaines occultations. Aucune ne paraît, par sa nature même, devoir être soustraite intégralement au public.

Une septième question ne relève pas d'eux mais de moi. L'extrait complet du registre du commerce, avec l'historique des dirigeants de la régie, trancherait la contradiction sur la présidence entre 2021 et 2024. Il s'obtient au greffe du tribunal mixte de commerce de Fort-de-France, et je ne l'ai pas consulté.

Un mot, enfin, sur la direction. Le détachement de Régine Lebel, directrice générale depuis septembre 2018, a pris fin le 1er juin 2026. Axel Magloire a pris la direction générale le 1er octobre 2026. Les documents publics consultés ne permettent pas d'identifier qui a exercé, entre ces deux dates, les responsabilités que le règlement intérieur confie au directeur général dans la préparation des actes budgétaires et des dossiers de séance. C'est dans cette période qu'ont été adoptés le compte administratif 2025, le 30 juin, et la décision modificative du 25 août.

Le préfet a saisi la chambre régionale des comptes de la Martinique le 24 août 2026 du compte 2025 de l'établissement. Au jour où ce dossier a été arrêté, son avis n'avait pas été publié. Il le sera, et il reposera sur des pouvoirs d'investigation qui ne sont pas ceux d'une lecture documentaire.

Clôture

Deux lignes, deux chapitres, un même exercice. Sur le chapitre 65, 25 991 938,77 euros mandatés à la régie et 61,23 euros de crédits annulés. Sur le chapitre 011, 44 609 061,93 euros de transport scolaire, urbain et maritime repoussés sur l'année suivante, faute de crédits ouverts.

Cette différence ne prouve aucun favoritisme. Elle dit où regarder.

La réponse tient en trois constats. L'autorité arrête, selon le contrat, la compensation de son opérateur interne : l'équilibre des comptes de celui-ci ne suffit donc pas à mesurer sa performance. Pour 2026, la contribution votée est inférieure aux seules charges de personnel et frais assimilés constatées en 2024, sans que les pièces publiées permettent de reconstituer les recettes qui équilibrent le budget de la régie. Et aux endroits précis où une responsabilité pourrait être établie ou écartée, la pièce décisive n'est pas publiée.

Quant à savoir quel parti porte cela, les documents répondent moins vite que les conversations. La régie a été créée par une majorité, sa présidence prise par la suivante, et le modèle de financement fixé plus tôt encore. Ce qui traverse les trois, c'est un même mécanisme : un même élu siégeant au conseil de l'autorité et à la présidence de la régie, quatre mots substitués dans les statuts en 2021, après lesquels la présidence de l'autorité s'exerce en fait par arrêté révocable, et des pièces publiées qui ne permettent pas

de départager les responsabilités.

À force de rencontrer le même manque au même endroit, le défaut de publication cesse d'être un détail administratif. Il devient un fait du dossier.

Sources

Sauf mention contraire, les pièces citées sont publiées sur martiniquetransport.mq, rubrique des délibérations classées par année.

Comptes et budgets

- Délibération n° 26-30.06.033, 30 juin 2026 : compte administratif 2025, et son annexe « Rapport de présentation du compte administratif 2025 », 28 pages, qui contient la reconstitution du coût économique de l'exercice. Tableau consolidé par réseau page 13, résultat économique page 27. Le compte administratif détaillé lui-même compte 92 pages, ne porte pas ces retraitements, et comporte à son annexe B1.3 l'état des subventions versées dans le cadre du vote du budget, où figure la décomposition de la somme mandatée à la régie
- Délibération n° 26-19.02.009, 19 février 2026 : budget primitif 2026, sa présentation synthétique et son rapport de présentation détaillé, dont la page 11 rattache les 150 000,00 euros aux intérêts de la ligne de trésorerie et chiffre le chapitre 66 à 408 354,00 euros. Impayés 2025 page 9 ; recettes et dépenses d'exploitation pages 6 et 7, où le chapitre 011 demeure ventilé par réseau et où figure la ligne des intérêts moratoires ; autorisation d'engagement unique page 8. Réception par le préfet le 27 février 2026
- Délibération n° 26-19.02.010, 19 février 2026 : contribution à la régie pour 2026
- Délibération n° 25-08.04.016, 8 avril 2025 : budget primitif 2025 et son rapport de présentation. Article 65737 et détail de la dotation de la régie ; répartition du coût du transport par secteur ; les cinq autorisations d'engagement ; garantie de recette 2021 ; ligne de trésorerie ; ratios financiers et conclusion de l'établissement sur son autonomie. Réception par le préfet le 23 avril 2025
- Délibération n° 24-09.04.009, 9 avril 2024 : budget primitif 2024, article 65737
- Délibération n° 24-14.03.001, 14 mars 2024 : rapport d'orientations budgétaires, pénalités de l'exercice 2023

Contrats et modes de gestion

- Délibération n° 24-22.07.027, 22 juillet 2024 : contrat d'obligations de service public 2024-2028 et annexes
- Délibération n° 24-05.11.030, 5 novembre 2024 : mode de gestion du réseau Centre et rapport annexé

Actes institutionnels

- Délibération n° 21-04.08/032, 4 août 2021 : modification de l'article 6.1.3 des statuts, et statuts consolidés annexés, notamment les articles 6.1.2, 6.1.3, 7 et 10
- Délibération n° 21-04.08/033, 4 août 2021 : modification de l'article 5-1 du règlement intérieur, et règlement consolidé annexé, notamment les articles 5, 7.3, 8, 10, 12 et 15
- Délibération n° 18-27.07/026, 27 juillet 2018 : modification du règlement intérieur, extrait du procès-verbal et composition du conseil
- Arrêtés du président du conseil exécutif n° 21-PCE-799 et n° 21-PCE-826, cités aux visas de la délibération n° 21-04.08/032
- Assemblée de Martinique, délibérations n° 16-228-1 et n° 16-229-1 du 4 octobre 2016 ; délibération n° 21-373-4 du 9 juillet 2021

- Conseil régional de la Martinique, délibération n° 14-2161-2 du 18 décembre 2014
- Lois n° 2013-1029 du 15 novembre 2013, article 37, et n° 2015-1268 du 14 octobre 2015, article 45

Régie des transports de Martinique

- Compte administratif 2024, adopté le 20 juin 2025 : charges de personnel et frais assimilés ; titres annulés sur exercices antérieurs
- Affectations de résultats 2020 à 2024
- Tableaux des emplois et des effectifs des 30 mai 2022 et 12 avril 2024
- Décisions relatives aux négociations annuelles obligatoires 2025, 28 janvier 2026
- Budget primitif 2026, adopté le 18 mars 2026
- Délibération du conseil d'administration du 30 janvier 2024 relative à l'ajustement de la rémunération 2023
- Avis publiés au registre du commerce et des sociétés de Fort-de-France, notamment celui relatif à l'élection du président de la régie par délibération du 30 janvier 2024

Autres

- Cour administrative d'appel de Bordeaux, arrêt du 10 avril 2025, n° 23BX01816
- Code général des collectivités territoriales, article L. 1111-6, sur la situation des représentants d'une collectivité au sein d'un organisme extérieur, les cas qu'il réserve et le traitement du vote du budget
- Règlement CE n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs, notamment son article 4 et son annexe sur les paramètres de compensation, et son article 5 sur l'attribution directe à un opérateur interne
- Résultats des élections territoriales des 20 et 27 juin 2021, et composition du conseil exécutif installé le 2 juillet 2021
- Martinique La Première et RCI Martinique : fin du détachement de la directrice générale, mai 2026 ; nomination du directeur général à compter du 1er octobre 2026 ; saisine préfectorale de la chambre régionale des comptes, 24 août 2026

Lexique

Autorité organisatrice de la mobilité. La collectivité ou l'établissement public qui décide de l'offre de transport, la finance et la confie à des exploitants. En Martinique, c'est Martinique Transport, établissement public *sui generis*.

Opérateur interne. Entreprise publique juridiquement distincte à laquelle l'autorité peut confier un service sans appel d'offres, à condition d'exercer sur elle un contrôle équivalent à celui qu'elle exerce sur ses propres services. La Régie des transports de Martinique a ce statut. Corollaire souvent oublié : c'est l'autorité qui arrête sa compensation, selon des paramètres que le contrat doit fixer à l'avance.

Dotation, contribution, compensation. Trois mots pour le même flux : le terme des délibérations, celui des budgets, celui du droit européen.

Chapitre budgétaire. Regroupement des dépenses par nature. Le chapitre 011 porte les charges à caractère général, dont les contrats d'exploitation. Le chapitre 65 porte les autres charges de gestion courante, dont les contributions versées aux établissements publics.

Mandat. Ordre de payer émis par l'ordonnateur, exécuté ensuite par le comptable public. Un crédit mandaté n'est pas nécessairement décaissé à la date de clôture.

Résultat budgétaire et coût économique. Le premier enregistre les écritures effectivement passées sur l'exercice. Le second rattache chaque charge à l'année du service rendu. L'écart entre les deux vient des reports.

Autorisation d'engagement et crédits de paiement. Mécanisme pluriannuel : l'autorisation fixe le montant total qu'on peut engager, les crédits de paiement ce qu'on peut payer chaque année.

Annulation de titres. Écriture par laquelle une recette antérieurement constatée est effacée, notamment lorsqu'elle était surévaluée.

Négociations annuelles obligatoires. Discussions salariales que tout employeur de droit privé doit ouvrir chaque année. Le personnel d'une régie dotée de la personnalité morale relève du droit privé, contrairement aux agents de l'autorité organisatrice.

Intéressé à l'affaire. Situation d'un membre d'une assemblée dont un intérêt personnel se confond avec l'objet de la délibération, et qui ne peut alors ni débattre ni voter. L'article L. 1111-6 du code général des collectivités territoriales prévoit que la seule qualité de représentant d'une collectivité au sein d'un organisme extérieur ne suffit pas à la caractériser, sauf dans les cas qu'il énumère.

Visas. Les « vu » qui ouvrent une délibération et énumèrent les textes et actes sur lesquels elle s'appuie.

Détachement. Situation d'un fonctionnaire exerçant hors de son administration d'origine tout en conservant ses droits à carrière. Sa fin n'est pas une démission de la fonction publique.

Chambre régionale des comptes. Juridiction financière chargée du contrôle des comptes et de la gestion des collectivités et établissements publics de Martinique. Le préfet peut la saisir lorsqu'un compte fait apparaître un déficit important.

