

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

Mission d'inspection générale territoriale n°12
« Département d'Outre-Mer, Mayotte, Saint-Pierre et Miquelon »

Rapport n° 2001-0156-01
La Défense, le 19 octobre 2001

Rapport sur les transports interurbains en Martinique et en Guadeloupe

Jean-Marie BUTIKOFER, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées,
Coordonnateur de la 12^{ème} MIGT

Jacques RISER, chef du département des infrastructures, des transports et de
l'environnement, de l'énergie et du tourisme à la DAESC, Secrétariat d'Etat à l'Outre Mer

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - Paris La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléc 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

SOMMAIRE DU RAPPORT

I – Le déroulement de la mission

1. en Martinique
2. en Guadeloupe
3. liste des personnes rencontrées

II – Une autorité organisatrice des transports intérieurs sous forme d'un établissement public local dénommé « Agence des Transports ».

II.1. regroupant plus ou moins rapidement :

- le Conseil Général, principal acteur.
- le Conseil régional
- les Communes responsables des transports urbains
- la communauté d'agglomération en charge du transport urbain

II.2. avec pour missions

- d'élaborer un schéma global des transports intérieurs (urbains, scolaires, interurbains, terrestres et maritimes) avec recherche de la qualité du service pour l'utilisateur.
- d'élaborer un plan de modernisation de la profession (cessation d'activité, accès à la profession, formation initiale et continue, contrôle et sanctions...)
- d'arrêter les recettes et les dépenses.

III – Modalités d'élaboration du schéma global de transport

- en urbain avec ou sans PDU
- en interurbain par ligne et par zone
- en maritime (liaisons actuelles ou futures)
- par incitation au regroupement
- avec le cas échéant, des outils partenariaux (SEM) d'exploitation

IV – Modalités de mise en œuvre de la modernisation de la profession de transporteur

1. Négociation et détermination de l'indemnité de cessation d'activités
2. Financement partagé des 2 ou 3 premières années par le Conseil Général d'abord, par le Conseil Régional et avec la participation indispensable de l'Etat.
3. Mise en place, sous l'autorité de la Région, d'un programme de formation.
 - pour les transporteurs en place (application du décret de 1994 pour les plus anciens)
et pour les nouveaux arrivés depuis 1997
 - pour l'admission des transporteurs nouveaux : sélection et préparation à l'examen d'accès à la profession ,définition d'un examen adapté et réussi.

- en maîtrisant le nombre total de transporteurs adapté aux besoins en quantité et en qualité.
4. Relance par l'Etat et par l'autorité organisatrice d'un dispositif efficace de contrôle et de sanctions des transporteurs (hors ordonnance) :
- Comité régional des transports et commission des sanctions administratives (CRT et CSA)
 - Pouvoirs de contrôle des cahiers des charges par l'autorité organisatrice.

V – Réflexions sur la place des transports maritimes de personnes.

1. liaisons actuelles et possibles en Martinique
2. liaisons inter îles dans l'Archipel Guadeloupéen
3. demandes des professionnels d'être classés « activités touristiques »

VI – Pour une application à moyen terme de la loi Sapin grâce à :

1. une incitation au regroupement des transporteurs
2. en étudiant des partenariats, SEM, ou sociétés chargées de l'exploitation des transports intérieurs.
3. par une application différée (entre 2 et 4 ans) d'une mise en concurrence réaliste (mieux disant social) pour des délégations de services publics adaptées (durée de 10 ans)

VII – Quelques réflexions sur le prix des carburants

- un autre sujet
- remboursement des trop perçus
- la détaxation par la région

VIII – En conclusion, un avant projet d'ordonnance à soumettre aux partenaires, transporteurs, collectivités territoriales, ministères, Conseil d'Etat, Conseil des Ministres pour une promulgation avant le 31/03/2002 et une mise en œuvre rapide par un décret en Conseil d'Etat publié avant les élections législatives.

Annexe 1 – La lettre de mission avec la requête de la DTT

Annexe 2 – Quelques données chiffrées sur la Martinique

Annexe 3 – Le projet de création d'un CRT et d'une CSA en Guadeloupe

I – Déroulement de la mission

A la demande du Préfet de Martinique, des élus des Antilles et la confirmation par le Secrétariat d'Etat à l'Outre mer, une mission de réflexion et d'écoute sur les transports interurbains a été décidée.

Une lettre de mission a été préparée par le Ministère de l'Equipeement, des Transports et du Logement , direction des transports terrestres, le 10 août 2001 et le Vice Président a désigné le 22 août 2001, M. Butikofer, IGPC pour effectuer cette mission.

La mission devait se faire avant le 15 septembre 2001 pour permettre de disposer du rapport pour la fin de mois de septembre.

Le SEOM a demandé à M. Jacques Riser, chef du département transports (DITEET) à la DAESC de participer à cette mission qui s'est déroulée du 8 au 13 septembre en Martinique et du 13 au 15 septembre en Guadeloupe.

Les objectifs de la mission étaient de :

- recueillir les avis et les propositions des différentes parties ;
- déterminer les principes de la nouvelle organisation des transports interurbains, ainsi que les conditions dans lesquelles elle pourrait être mise en place ;
- chercher à définir les grands principes de l'ordonnance qui pourrait être proposée pour les transports interurbains en Martinique ;
- et, compte tenu des liens qui existent entre les îles de la Martinique, de la Guadeloupe et le département de la Guyane, de prendre contact avec les préfets de la Guadeloupe et de la Guyane, puis avec les principaux interlocuteurs concernés en Guadeloupe et en Guyane et indiquer les actions qui lui semblent possibles sur ces territoires.

I.1. Le déroulement de la mission en Martinique.

La mission a été placée sous le contrôle du Préfet qui, avec le DDE, a organisé dès le samedi soir à la Résidence une grande réunion de cadrage, a monté le programme, et a conclu la mission par un petit déjeuner de travail avec les services de l'Etat, le président du Conseil Général et ses principaux collaborateurs.

La mission fort dense s'est déroulée dans un climat serein, avec une volonté d'écoute de notre part. Des analyses objectives et des solutions concrètes ont été évoquées par les élus ; les syndicats ont pu longuement nous rencontrer, ils ont alerté et rencontré la presse, mais le principal levier pour mobiliser les mécontentements reste le prix des carburants.

Finalement, en accord avec tous, les deux missionnaires, les « deux émissaires du gouvernement » selon l'expression de la presse, ont reçu, seuls, les deux délégations syndicales (6 à 8 personnes) à la DDE.

On peut percevoir un début d'accord général sur une autorité organisatrice sous forme d'un établissement public local (EPL), progressivement constitué, par le Département, moteur et en première ligne des premières actions pour le transport interurbain, et par la Région qui ne s'y oppose pas. Les réticences de la Région sont liées à la présidence, à son rôle de leader en formation, à son intérêt pour les services maritimes et surtout pour limiter son effort envisagé sous forme de prélèvement automatique sur le FIRT. Aux 7% pour le transport interurbain envisagés par le projet de mars 2000, la Région souhaite substituer un taux plus bas. Nous retiendrons l'idée d'une baisse de 7% à 5 ou 6%.

En Martinique, la recette totale **du FIRT** augmente plus ou moins régulièrement depuis

1997	680MF
1998	712MF
1999	735MF
2000	732MF
2001	735MF (estimation)

on doit ensuite retirer les détaxes (marins pêcheurs, taxis, voire si elle est décidée, transporteurs.)

L'ordre de prélèvement des 3% TU et ce qui sera décidé pour les TIU (5,6 ou 7%) par rapport au préciput de 10% prélevé par la Région pour des investissements d'intérêt régional n'est pas neutre.

1% sur la recette initiale est en Martinique, comme en Guadeloupe de l'ordre de 7 à 8MF.

Après préciput et détaxes, 1% vaut 6 à 7MF. Les 3%, prévu par LOOM pour les transports urbains s'élèvent donc à un peu plus de 20MF.

Selon ce que retiendra l'ordonnance comme prélèvement FIRT pour l'AOT et les transports intérieurs, on obtiendrait chaque année : environ 30 à 40MF à 5% et environ 40 à 50MF à 7%.

Le Président de la CACEM Communauté d'agglomération du centre Est de la Martinique, à cause des difficultés avec le Lamentin et des lenteurs du PDU commun de l'agglomération, et après la difficile réussite de la CFTU à Fort de France, veut d'abord lancer les transports urbains dans son nouveau PTU avant de tout transférer à une nouvelle AOT.

Les 18 communes de la communauté de communes du nord de la Martinique et les 12 du sud n'ont pas la compétence transport (pas pour TIU, 1 ou 2 pour TU) et selon les deux présidents, sont prêtes à adhérer massivement et rapidement à l'AOT.

A noter que le mot « unique » dans AOTU est banni, car l'établissement public local ne sera autorité unique que dans quelques années, si la CACEM adhère et si les compétences TU, TIU, transports scolaires et transports maritimes sont bien globalisées.

La Chambre de commerce et les 3 compagnies maritimes nous ont surtout parlé des extensions de lignes, soit dans le golfe, vers Ducos, Rivière Salée et surtout vers Port Cronais au Lamentin, à proximité de l'aéroport et au débouché d'un nouveau parking de dissuasion envisagé à cet endroit pour désengorger l'autoroute de tous ceux qui accepteraient de s'arrêter là pour prendre la vedette les conduisant en dix minutes au cœur de Fort de France.

Des lignes MARITIMES nouvelles de Fort de France vers Case pilote, vers le futur lycée (1000 personnes) de Bellefontaine, le Carbet jusqu'à Saint Pierre, pôle touristique et attractif incontournable, 100 ans après l'éruption de la Montagne Pelée pourraient être envisagées..

Pour le partenariat intermodal, les ouvertures sont faibles, les sociétés privées maritimes assurent seules le trajet maritime et les transporteurs, l'articulation avec le terrestre.

Pas de société privée ou mixte commune envisagée, mais la volonté d'optimiser le trajet intermodal dans l'intérêt de l'usager et de chacune des deux parties.

Le débat avec les transporteurs a été long et difficile. Ils ne font confiance ni aux élus ni à l'Etat, parlent de patrimoine, de fonds de commerce et d'association pour exploiter et pour éviter la loi Sapin.

Ils veulent préserver leur capital, leur patrimoine, leurs positions illégales mais tolérées dès lors qu'ils travaillaient « à leurs risques et périls, sans subvention publique ».

Les transporteurs veulent être considérés, écoutés, ils veulent vivre, être partie prenante aux groupes de travail, aux instances de pilotage du schéma directeur ou du plan de modernisation de la profession.

Nous avons pu expliquer l'impossibilité pour les transporteurs privés d'être membres du Conseil d'administration sans être juge et partie, nous avons pu évoquer des formes de participation (comité d'orientation, consultation obligatoire des transporteurs, entrée progressive dans des SEM d'exploitation), pour aboutir à une formule claire bien illustrée par les hôpitaux et les médecins :

- Il y a un Conseil d'administration de l'hôpital conforme à l'avis du Conseil d'Etat.
- Il y a une commission médicale d'établissement avec les médecins, les chirurgiens et les infirmiers, comme nous aurions une commission des transports, avec les seuls transporteurs et usagers.

Le Conseil d'Administration doit consulter la commission.

Nous proposons qu'il l'entende et instaure alors, sur les grands sujets et au moins une fois par an, un débat général.

Pour la présidence, contrairement à la Martinique, le département de Guadeloupe compte tenu de son rôle prééminent revendique clairement la Présidence de l'EPL et paraît plus pressé de commencer et d'atteindre le fonctionnement normal (le Président parle de 2 à 3 ans, avant le 31/12/2003 pour des raisons de politique et d'élections).

I.2. Le déroulement de la mission en Guadeloupe.

La mission, plus courte, s'est bien déroulée en Guadeloupe du 13 au 15 septembre grâce à la diligence du Président du Conseil Général, de la commission des transports et de la DDE.

Nous n'avons pas pu rencontrer la Région, sans doute à cause de la brièveté du séjour alors que l'on aurait pu évoquer la formation, les transports maritimes dans l'archipel et le prélèvement du FIRT au profit des transports intérieurs.

Le Conseil général avait organisé dans son antenne Miquel de Pointe à Pitre, les rencontres avec les syndicats qui le souhaitaient. Nous les avons reçus, seuls, un par un dans le bureau du Président.

Les 3 syndicats sont venus à 3 ou 4 et ont pu échanger avec nous dans des conditions satisfaisantes de durée, d'écoute et de dialogue.

En Guadeloupe aussi, et contre notre attente, élus et transporteurs ont demandés plus de contrôles (les clandestins, les francs tireurs, les tricheurs...), plus de sanctions (avec des agents assermentés et les forces de l'ordre).

Tous ont même souhaité que la Préfecture installe le Comité Régional des Transports (CRT) et son instance, la Commission des Sanctions Administratives (CSA). Ces outils de régulation créés par la LOTI et étendus aux DOM par un décret plus récent ont fait l'objet d'une instruction complète et de propositions en instance à la Préfecture depuis quelques mois (cf. pièces jointes n°3, les projets de CRT et de CSA en Guadeloupe).

A noter qu'en Guadeloupe, il n'y a pas de taxicos (9 places) irréguliers, mais des transporteurs (bus de 18 à 58 places) sur des lignes conventionnées en 1985-89 à leur risques et périls qui assurent un service de transports publics interurbains organisé, dense, peu cher, même s'il est peu fiable et très perfectible.

Le nouveau Président du Conseil Général jouit d'un préjugé favorable, d'une sorte d'état de grâce, il veut moderniser et organiser les transports, il en a la volonté, il a choisi des techniciens de qualité et montre, pour les moyens financiers, l'exemple à la Région et à l'Etat qui devraient suivre, au moins, pour ce dernier, au cours des 2 ou 3 premières années de lancement du plan de modernisation de la profession.

La DDE de Guadeloupe (SGT) nous a fait le point sur les transports urbains de l'agglomération Pointoise.

En application de la loi sur l'air du 30/12/1996 et son décret d'application du 6 mai 1998, l'agglomération pointoise est tenue de se doter d'un plan de déplacements urbains (PDU), 400MF doit 5MF d'études sont inscrits au DOCUP à ce titre. Conformément à une circulaire METL du 10 juillet 2001, les quatre communes des Abymes, de Baie-Mahault, du Gosier et de Pointe-à-Pitre ont décidé dans le cadre de la loi SRU du 13/12/2000, de constituer «un syndicat mixte des transports du Petit-Cul-de –Sac Marin ».

Ce syndicat aura la maîtrise d'ouvrage des études du PDU et sera l'autorité organisatrice des transports urbains multimodaux de l'agglomération.

Le Conseil Général et le Conseil Régional vont être saisis d'une proposition d'adhésion au futur syndicat mixte.

Dans le cadre de l'ordonnance préparée pour les transports intérieurs de la Guadeloupe, « le syndicat mixte des transports du Petit-Cul-de-Sac Marin » pourra décider de transférer ses compétences et ses moyens propres au futur « Etablissement Public local des transports intérieurs de Guadeloupe ».

I.3. Liste des personnes rencontrées

A – En Martinique

M. CADOT	Préfet de Région, Préfet de la Martinique
M. FERIN	SGAER
M. GUEYDAN	Secrétaire Général
M. LISE	Président du Conseil Général
M. LAVERRAIRE (?)	Vice Président, des élus et des responsables des services départementaux
M. DUVILLE	Vice Président du Conseil Régional, Président de la Commission des Transports
M. LETCHIMY	Maire de Fort de France et Président de la CACEM – Communauté d'agglomération du centre Est de la Martinique
M. THALMENCY	Maire du Lorrain et Président de la Communauté des communes du nord Martinique
M. RENE-CORAIL	Maire des Trois Ilets et Président de la CCSM, communauté des communes du Sud de la Martinique
M. LUBIN	Président de la CCIM accompagné de M. THODIARD
M. APOSTOLO	DDE, M. CAMPIGOTTO et leurs collaborateurs
M. HENNEBELLE	Directeur Adjoint du Travail DTEFP
Les syndicats de transporteurs	USTC CDMT
L'union des syndicats des taxis collectifs (USTC) affiliée à la (CSTM)	M. Richard MARIE –REINE - Secrétaire Général M. Marc PULVAR - Conseiller Juridique M. Guy MERT – Trésorier M. Joël LAPU M. Ernest VERIN M. Jean Léandre LUGIERY (SMCB Matériaux) M. Alex LALUNG – Président Sotramca M. Christian BOCLE –Architecte Président du comité de modernisation transports par monorail

M. Lucien POLENOR – Architecte Président du
comité de modernisation transports par monorail

CDMT

M. Lude BAMBOU
M. Alexis MENCE
M. DAROMANIERE
M. HONORIN
M. MITERO
M. VITULIN
M. MAURICE
M. SMITHSOOTHANE

Les responsables des sociétés de transport maritime de personnes :

Madinina Vedette
Somatour
Martinik cruse line

M. MONTGERAND
M. MONT-LOUIS FELICITE
M. RIGOLO – M. ROCHER

B – En Guadeloupe

M. GILLOT	Président du Conseil général
M. LUREL	Vice Président
M. DAVRAIN	Vice Président, d'autres élus du Conseil Général et les services techniques départementaux (MM REINETTE, LAVENTURE, LABAN et Mesdames BANGOU, FOULE)
M. DESCOMBES	DDE et M. PONCET, Directeur adjoint et M. BOURGES (S.A.E).

Les syndicats de transporteurs :

– Syndicat central des transporteurs automobiles de la Guadeloupe et Dépendances	SCTAGD	M. Jean QUILIN M. Guy DELANNAY M. RAMASSAMY
Chambre régionale des transporteurs Guadeloupéens	CRTG	M. FLEREAU M. VALERIUS M. ARISSI
Groupements des transporteurs routiers Antillais	GTRA	M. VIRAPIN M. PAJAMANDY M. RAMSAMY

La Préfecture et la Région n'ont pu être rencontrées.

II - Une autorité organisatrice des transports intérieurs sous forme d'un établissement public local dénommé « Agence des transports ».

Chacun semble avoir compris les délais très courts.

L'ordonnance doit être prise avant le 31 mars 2002, après une procédure comprenant l'approbation en Conseil des Ministres, l'avis du Conseil d'Etat, l'avis peut être en urgence, des 3 Conseils Généraux et des 3 Conseils Régionaux de Guadeloupe, Martinique et Guyane, l'interministériel pour valider le texte et les consultations informelles préalables menées dès octobre par les Préfets de région concernés.

L'ordonnance devra régler le problème de la validité des conventions, ou ce qui en tient lieu pour les transports interurbains, que la LOOM a prorogée jusqu'au 13 juin 2002.

Enfin l'ordonnance pourra traiter des « transports intérieurs » c'est à dire des transports terrestres, maritimes et fluviaux, urbains, interurbains et scolaires.

II.1. La mise en place de l'autorité organisatrice.

Il y a maintenant accord des deux conseils généraux pour que l'ordonnance crée une autorité organisatrice des transports intérieurs, dès sa promulgation.

Le nom pourrait être « Etablissement public local des transports intérieurs », ou « agence des transports » (de Guadeloupe, de Guyane ou de Martinique).

Dès la création de l'autorité organisatrice, le Département et la Région en font partie, et leurs compétences en matière de transports interurbains (R+D selon LOTI) de transports scolaires (D) et de transports maritimes (plutôt R et sans texte) sont transférées ainsi que les moyens financiers correspondants.

On peut penser que les deux régions ne seront pas enthousiastes, surtout s'il y a un prélèvement FIRT dans l'ordonnance. En Martinique nos interlocuteurs pensent que cela pourrait passer avec la Région moyennant un accord ausommet et compte tenu de la perspective évoquée d'un congrès et d'une assemblée unique dans 3 ans environ.

En Guadeloupe, la création à 2 étant actée par l'ordonnance, le problème est de savoir si la Région viendra au Conseil ou pratiquera la chaise vide au sein de l'Agence qui ne devrait pas être installée par le Préfet avant l'été 2002 .

Pour les communes, malgré de très nombreux PTU (17 en Martinique,en Guadeloupe) peu de communes, en dehors des 2 agglomérations de Fort de France et de Pointe à Pitre, ont créé des services urbains. On parle de Morne à l'Eau (972). L'impression est donc que la plupart des 30 communes hors agglomération adhéreront à l'établissement public local, et transféreront leurs compétences TU avec les moyens propres qu'elles y consacraient réellement.

Il n'y a pas de versement transport, sauf à la CACEM pour l'agglomération Foyalaise.

L'adhésion des communes urbaines est plus incertaine dans le temps. Sans doute faudra t-il d'abord établir et approuver les PDU, puis créer un PTU unique pour

l'agglomération, puis définir un plan de transports, confirmer le versement transport, l'autorité exploitante (SEM type CFTU par exemple) qui associera plus ou moins les transporteurs.

A Fort de France, il faut étudier, obtenir l'accord financier local, national et européen sur le projet de « TCSP », mettre en œuvre sa réalisation à travers un syndicat mixte qui vient d'être créé, et son exploitation peut être à travers une SEM (la CFTU élargie ou une autre...).

Pour l'agglomération Pointoise, un syndicat mixte est également envisagé avec 4 communes, le département et la région de Guadeloupe vont être saisis ;

Retenons qu'une **période transitoire** est nécessaire, qu'au début il s'agira plus de transports interurbains que de transports intérieurs intermodaux et que le mot « unique » dans « autorité organisatrice unique des transports intérieurs » ne pourra pas être utilisé avant quelques années.

Les transporteurs ne peuvent être membres du Conseil d'Administration de l'agence.

Des syndicats l'ont demandé mais la réponse du Conseil d'Etat est claire. Ils ont aussi parlé d'une société d'une agence, ou privée, d'une association en évoquant l'exemple de la Caisse de la sécurité sociale ou des centres de gestion du CFPT.

L'idée, comme dans nos comités techniques paritaires, d'avoir des experts assistant au conseil d'administration n'a pas été présentée.

La création, comme proposée en 2000, d'un comité d'orientation et l'instauration d'une consultation obligatoire des transporteurs, avec contrôle de légalité, ont suscité un certain intérêt. On verra plus loin que la solution retenue, à l'instar des hôpitaux, est d'avoir à côté du conseil d'administration, une commission des transporteurs consultée obligatoirement et entendue par le conseil d'administration.

II.2. Les missions de l'établissement public local des transports intérieurs.

Peu de problèmes, par rapport à la rédaction antérieure.

Il s'agit de :

- élaborer un schéma global des transports intérieurs en commençant par les transports interurbains (TIU) puis en intégrant les transports scolaires (assez à part, avec des marchés passés par le Département) les transports urbains (avec une période transitoire pour les agglomérations) et les transports maritimes en Martinique et dans l'archipel Guadeloupe, voire fluviaux en Guyane ;
- élaborer un plan de modernisation de la profession ;
- organiser les transports intérieurs.

et mettre en œuvre, après une période transitoire, les conventions de délégation de service public dans le respect de la loi Sapin.

Pour cela, l'Agence vote un budget en équilibre avec des recettes et des dépenses.

Elle peut instaurer un versement transport TIU sur toutes les communes du département *ayant adhéré*. (à vérifier)

III – Modalités d'élaboration du schéma global de transports.

L'élaboration de ce schéma peut commencer très vite par les TIU sous l'impulsion du Conseil Général. En Guadeloupe, on parle d'une mise à jour du schéma de 1985-89 pour tenir compte des nouvelles localisations des nœuds de transports (usines, bureaux, agglomérations, écoles, ports et aéroports..).

Les transporteurs veulent participer, et réclament un interlocuteur technique au Conseil Général ou à l'EPL. Les services techniques de l'Etat apporteront leur contribution.

L'approbation des PDU est un préalable pour obtenir des aides en agglomération et on y trouvera les investissements demandés pour favoriser les transports collectifs : gares routières, couloirs de bus, abris bus, emplacements pour stationner, ticket intermodal ou billetterie à coupon unique, abonnement à caractère social ou économique, qualité du service à l'utilisateur.

IV – Modalités de mise en œuvre de la modernisation de la profession de transporteur.

L'AOT a pour mission d'élaborer un plan de modernisation de la profession. C'est un objectif consensuel multiforme. Le démarrage sous l'impulsion du Conseil Général doit être rapide.

Certains ont évoqué un guichet unique, un guichet d'accueil, ou la création dans les comptes du Conseil Général puis de l'EPL, d'une ligne budgétaire unique « Le fonds d'aide à la modernisation de la profession de transporteur ».

IV.1. La première action concerne l'aide à la cessation d'activité pour les 760 « taxicos de Martinique » ou les 460 transporteurs interurbains de Guadeloupe. L'idée d'une réduction des effectifs excédentaires semble admise, même si le nombre final ne sera connu qu'après l'analyse des besoins et l'approbation du schéma de transport. Une réduction de 1/3 n'est pas exclue.

On ne parle pas de retraite (le transporteur peut être pluriactif ou faire un nouveau métier) et pour les retraites il faudrait un examen individuel des cotisations salariales, ou artisanales et faire un bilan par foyer fiscal notamment si la conjointe est salariée. La direction du travail, la caisse de sécurité sociale, et les caisses de retraites des artisans concernées pourraient être associées, si nécessaires.

La Martinique a recensé les transporteurs âgés de plus de 65 ans, ceux qui sont handicapés pour la conduite, ceux qui veulent partir et l'ont exprimé par écrit et ceux, plus jeunes qui souhaitent se reconvertir.

Des premiers crédits (8MF) ont été votés par le Conseil Général en 2001, et on a entendu des chiffres comme :

- 30 cessations en 2001
- 30 cessations en 2002 au moins, plus si la Région et l'Etat aident à la cessation d'activité des 109 demandeurs.
- 250 cessations possible en 5 ans au vu de la pyramide des âges. (pièce du dossier en annexe 2)

Le Conseil d'Administration de chaque l'EPL précisera certaines modalités en débat :

- l'indemnisation doit-elle être forfaitaire ?
- dépend-elle de la valeur de la ligne, de l'état du véhicule, de la situation financière du transporteur (dettes, ressources...) ?
- faut-il acheter, récupérer, suivre à la trace le véhicule ?
- qu'implique le paiement (envisagé en 2 fois) de l'indemnisation ? Attestation rendue, inscription au registre du commerce rayée ?
- pour les payeurs, il s'agit d'obtenir un transporteur de moins par indemnité payée.

Les transporteurs ont parlé de garder le véhicule pour usage personnel, voire pour des transports occasionnels ou scolaires, pour le passer à un parent au titre de la relève (sans attestation ni examen régulier d'accès à la profession). Les négociateurs et les signataires devront être vigilants.

En Martinique, il faudra aussi analyser la localisation par commune, en général hors agglomération, des transporteurs cessant leur activité.

IV.2. Le financement du plan de modernisation

Dans certains DOCUP ou contrats Etat-Région il y a des actions concernant l'indemnisation de professions exposées, dont les transporteurs.

Dans le DOCUP de Martinique, outre la mesure « 11.1 modernisation des transports » 1 032 MF dont 8 à 900 MF pour le TCSP de Fort de France et le reste pour améliorations des infrastructures de transports collectifs, il y a 37,5 MF pour la formation de plusieurs professions au titre de la mesure « 8.5.1 FSE ».

Pour la cessation d'activité, les deux Conseils Généraux ont voté dès le budget 2001, une première enveloppe pour payer des indemnisations (de l'ordre de 8 à 10 MF en Martinique, **en Guadeloupe**)

La Région va être sollicitée. La question a été posée au Vice Président de la Région Martinique. Peut-elle sur 2 ans apporter à la cessation d'activité une contribution à peu près égale à celle du Département soit 8 à 10 MF en 2001 et en 2002 ?

En Martinique et en Guadeloupe, les Conseils Généraux soutenus par les transporteurs, demandent à l'Etat de contribuer au financement, en dernier, pour boucler l'affaire et créer un élan.

Si on aboutissait à un accord global étalé dans le temps (AOT, schéma de transport, plan de modernisation, loi Sapin), il nous semblerait utile que l'Etat puisse en effet, donner un signal positif, en débloquent, une somme de l'ordre de 10 MF par DOM et par an pendant 1 ou 2 ans.

IV.3. La formation

Le plan de modernisation de la profession de transporteur comportera un important volet formation. La responsabilité, devrait en revenir à la Région qui a la compétence, puis à l'EPL.

Les fonds européens acceptent de financer fortement la formation pour moderniser les professions en difficulté. Le DOCUP Martinique a aussi prévu 17,5 MF de l'Etat (MELT et FIDOM) et 20MF de l'Europe (FSE) pour moderniser certaines professions (tourisme, agriculture ... et transports).

La formation continue et initiale visera :

- les transporteurs n'ayant pas encore satisfait aux obligations du décret de 1994 de recevoir 20 heures de formation avant la fin de 1997 ;
- autres transporteurs existants ;
- aux candidats pour devenir transporteurs .

Plutôt que de laisser un marché libre ou clandestin par cooptation entre transporteurs, l'objectif serait de :

- déterminer le nombre de transporteurs à recruter pour une année donnée,
- sélectionner les personnes intéressées par cette profession,
- de les préparer pendant 1 an à passer l'examen plus ou moins adapté aux DOM pour accéder à la profession.

Bien sûr, les chiffres doivent être cohérents, on a cité par exemple, l'infime taux de réussite à l'actuel examen national. Pour une année normale, s'il fallait 20 nouveaux transporteurs , on pourrait en former 30 dans une session préparatoire et espérer avoir une vingtaine de reçus.

Pour ces formations, la Région peut faire jouer la concurrence entre divers prestataires en DOM ou en métropole.

On a cité : la CCI, l'ASFO (proche du MEDEF), l'AFPA, l'AFT, etc.

La formation continue pour les transporteurs en place pourrait comporter des notions de gestion de société, de sécurité, de réglementation, d'accueil, de service à l'utilisateur et de contribution au développement touristique.

Un préalable semble être de s'entendre dans les DOM sur l'examen d'accès à la profession du transporteur. Certains s'en tiennent à l'examen national difficile, complet, valable pour la métropole et que personne ne réussit, à quelques exceptions près, dans les DOM. D'autres parlent d'un examen national adapté aux DOM voire d'un examen local que beaucoup pourraient avoir, surtout si l'on prend en compte 5 ans d'expérience professionnelle.

Ce problème doit être étudié par la DTT, au METL et la solution validée par le SEOM à Paris, par le Conseil d'Etat et Bruxelles et acceptée au plan local. C'est un chantier 2002

urgent qui semble relever d'un décret en parapraption à traiter « hors ordonnance » sauf nécessité imprévue..

IV.4. Un dispositif renforcé de contrôle et de sanction.

Les deux Conseils Généraux ont très clairement demandé pour faciliter l'exercice de leur compétence en matière de transports interurbains, et pour accompagner l'EPL sur l'ensemble des transports intérieurs, un renforcement du contrôle et des sanctions.

Il s'agit essentiellement de confirmer le rôle de l'Etat, à travers le comité régional des transports et sa commission des sanctions administratives. Il faut les créer, s'ils n'existent pas encore et les faire fonctionner dans les trois DOM concernés.

Ils mobilisent les contrôleurs assermentés des transports terrestres de la DDE et font appel à la force publique.

Pour dénoncer les transporteurs qui ne respectent pas les conventions et les règles, en matière d'horaires, de prix, de sécurité et surtout pour empêcher des clandestins de transporter sans autorisation ou de collecter les clients juste avant les bus réguliers, les Conseils Généraux voudraient disposer d'un pouvoir supplémentaire réel « d'appeler l'Etat au secours. »

Le décideur payeur doit pouvoir contrôler et sanctionner les contrevenants aux conventions ou à ce qui en tient lieu. Pour cela, ils voudraient pouvoir embaucher des contrôleurs terrestres départementaux et pouvoir eux aussi, participer à des contrôles avec l'Etat et la force publique.

En Guadeloupe, le Conseil Général et la DDE nous ont confirmé leur souhait de voir le Préfet rapidement signer les arrêtés préfectoraux préparés pour créer le CRT et la CSA.

V. Réflexion sur la place des transports maritimes de personnes.

V.1. Liaisons actuelles et possibles en Martinique

Nous avons reçu les 3 compagnies maritimes qui opèrent dans la rade de Fort de France.

Pour le personnel, la réclamation unanime concerne le taux élevé des charges sociales lié à la réglementation des inscrits maritimes et la contribution à l'ENIM.

Ils demandent, compte tenu de la part du tourisme dans leur activité, évaluée à 60% et 75% par Somatour et Madinina, le passage à un code APE plus favorable à savoir le 611 A transports maritimes considérés comme activités touristiques.

Les modalités de la défiscalisation en 2001 ne leur semblent plus très attractives. L'offre, compte tenu des bateaux disponibles dans 3 compagnies et de la baisse du nombre de croisiéristes, est excédentaire.

Un nouveau cahier des charges est à négocier avec une autorité organisatrice. Une meilleure articulation avec les transports collectifs est à étudier. Des nouvelles liaisons Saint Pierre - Fort de France et surtout Lamentin – Fort de France à partir d'un grand parking de

dissuasion situé à proximité de l'aéroport et du futur TCSP leur paraissent intéressantes. Un meilleur service au public, avec une qualité accrue devrait conduire à accorder des aides publiques au lieu de l'actuel « risques et périls ».

Autant la complémentarité des navettes maritimes et des transporteurs terrestres est admise, autant les compagnies maritimes sont hostiles à créer des sociétés mixtes avec les transporteurs, et plaident pour une gestion privée du chacun pour soi.

La CCIM est très intéressée par les transporteurs maritimes et constitue une force de proposition prête à s'investir davantage dans la gestion si on le lui demandait.

V.2. Liaison inter îles en Guadeloupe.

Le transport maritime entre la Grande Terre et la Basse terre sur la Guadeloupe continentale n'est pas très développé.

Par contre, la Région Guadeloupe est un archipel et les liaisons maritimes sont devenues le moyen principal de transporter les personnes à Marie Galante, aux Saintes, à la Désirade et vers les Iles du Nord.

La Région, que nous n'avons pu rencontrer, s'est investie dans le domaine et plaide à Bruxelles pour obtenir des aides pour réduire le handicap de l'archipel, augmenter la qualité du service et diminuer les coûts.

Il ne faudrait pas créer l'AOT, lui transférer des crédits FIRT et la compétence sur les transports maritimes de personnes dans l'archipel sans obtenir l'accord de la Région sur ce point.

V.3. Les demandes chiffrées des professionnels

L'association Artimon regroupe les 9 entreprises de transport maritime public de passagers des Antilles et a réclamé le bénéfice des exonérations de la LOOM pour leur activité qui relève du secteur des activités touristiques.

Les 9 compagnies, possèdent 33 navires (valant 423MF), emploient 232 salariés (dont 160 navigants), pour un chiffre d'affaires 1999 de 159,5MF.

L'augmentation du prix du gaz oil (+123% entre 98 et 2000) la lourdeur des charges du personnel liée au calcul mal adapté des cotisations ENIM se traduisent globalement par une insuffisance brute d'exploitation de 4,4% du C.A.

La société Sonatour, en difficulté, négocie péniblement un moratoire sur son énorme dette à l'ENIM et apparaît donc menacée.

Le trafic en croissance régulière +5,9% entre 1998 et 1999 est très lié à l'activité touristique et se décompose ainsi pour 1.808 639 passages.

1) Guadeloupe domestique

861.270

Dont Point à Pitre – Marie Galante

556 160

Point à Pitre – Les Saintes	168 020
Saint François – Les Saintes	68 000
Basse Terre – Les Saintes	39 090
Saint François – Désirade	30 000

2) **Martinique**

Fort de France – Les Trois Ilets	704 081
----------------------------------	---------

3) Martinique Guadeloupe	190 081
---------------------------------	---------

4) International Martinique- Sainte Lucie	<u>53 278</u>
---	---------------

TOTAL	1 808 639
-------	-----------

Les entreprises maritimes cherchent à démontrer que les transports maritimes sont très liés au tourisme, que la fréquentation suit celle des touristes, et notamment pour la rade de Fort-de-France, celle des navires de croisière dont les clients profitent du jour d'escale pour aller sur les plages des Trois Ilets.

Les transporteurs maritimes demandent donc avec insistance l'application des avantages créés par la LOOM du 13/12/2000 sur les exonérations des charges patronales, (SS, Assedic et ENIM) en revendiquant l'appartenance au secteur tourisme illigibles et non au seul domaine des transports apparemment exclu.

Les conclusions de leur étude sont, en effet, les suivantes :

1. le secteur du transport maritime dans les Antilles Françaises est sans équivoque une activité touristique tant en considération :
 - a) Des définitions de l'OMT, autorité internationale, qui retient le transport de passagers par eau, (code d'activité principale exercée : 611) en tant qu'activité caractéristique du tourisme.
 - b) Des liens de dépendance forts qui lient les flux de passagers du secteur à ceux du tourisme intérieur aux Antilles Françaises. Les indices statistiques utilisés traduisent des corrélations supérieures à 0.8, entre les flux respectifs du tourisme et ceux du transport maritimes dans les Antilles Françaises.
 - c) Que du poids des passagers touristes dans les volumes totaux transportés par les entreprises du secteur. Globalement les flux touristiques représentent 64,9% du volume total transporté sur l'ensemble des lignes desservies par les armements des Antilles Françaises.

Nous avons promis aux transporteurs maritimes de relayer leur demande et d'insister pour qu'une réponse puisse leur être apportée.

VI – Vers une application différée de la loi Sapin.

Le projet d'ordonnance avait prévu en 2000 un délai de 3 ans + 2 ans soit 5 ans dans la mise en œuvre de la loi Sapin, en cas d'accord global.

La LOOM du 13/12/2000 a prorogé la validité des conventions des transporteurs publics jusqu'au 13 juin 2002.

VI.1. En Guadeloupe, les transporteurs et le Conseil Général cherchent à mettre en place une incitation au regroupement des transporteurs. Ce regroupement pourrait se faire par ligne. On parle de 57 transporteurs autorisés sur la ligne Basse Terre – Point à Pitre, ou 45 sur la ligne Le Moule-Point à Pitre.

Les modalités de l'incitation sont à définir : aides économiques, priorité dans les marchés et délégations, aide à la formation, PIJ, etc...

VI.2. Les syndicats de transporteurs en Martinique (USTC) et en Guadeloupe (SCTGD) évoquent pour l'exploitation, «demain, » des associations privées, SA, GIE, SEM, pour associer les transporteurs à l'exploitation et contourner la loi Sapin.

Un exemple pourrait apparaître dans l'agglomération foyalaïse, si la SEM, la CFTU, pour exploiter les transports urbains dans les communes, confiait une partie des transports urbains à des taxis collectifs associés.

VI.3. Dans tous les cas, comme dans le projet d'ordonnance de 2000, il convient d'échanger un accord global sur les transports intérieurs contre une nouvelle application différée de la mise en concurrence sur les délégations de services publics.

En 2000, la proposition était de $3+2 = 5$ ans ; 1 an après, on peut abaisser ce différé à 4 ans maximum, d'autant que le Conseil Général de la Guadeloupe est à la fois pressé et optimiste, et voudrait tout remettre en ordre en 2 ans et demi d'ici au 31 décembre 2003.

En Guadeloupe les petits transporteurs locaux, artisans conduisant leur seul bus, craignent l'arrivée de puissants groupes métropolitains ou européens. Ils ont évoqué la possibilité de bien utiliser la notion de « mieux disant social » plutôt que de s'en tenir au seul critère du moins disant financier.

Enfin, pour les nouvelles conventions, les particularités des DOM et les durées réelles et constatées de l'amortissement des véhicules font qu'un délai maximum de 10 ans, conforme à la loi Sapin devrait être la durée de base à retenir.

VII – Les prix du carburants.

Tous les transporteurs de Martinique ont évoqué le problème du prix des carburants.

Les augmentations sont des occasions de mobilisation forte et pourraient, conjoncturellement, conduire à un rejet de l'ordonnance ou du processus d'organisation des transports. Nous avons immédiatement expliqué que ce sujet ne nous concernait pas.

Dans ce rapport nous voulons simplement lister quelques aspects pour éviter l'amalgame :

- l'Etat (Préfet) est compétent pour fixer le prix des carburants à la sortie de la raffinerie de la SARA et pour harmoniser les prix, transports compris, entre la Martinique et la Guadeloupe. C'est plus facile avec un baril à 22\$ et un dollar à 7,10F.

- La Région est compétente pour fixer les taxes qui s'appliquent à la pompe

- octroi de mer (OM)
- droit additionnel à l'octroi de mer (DAOM)
- taxe spéciale sur les carburants (TSC) qui remplace la TIPP Etat de Métropole.

• l'augmentation du prix des carburants SARA conduit à des effets d'aubaine sur les OM et DAOM qui ont augmenté en Martinique de 10MF environ en 2000 et 2001. Le remboursement de ces trop perçus aux transporteurs fait l'objet de négociations difficiles (Région, Département, Communes, Douanes, transporteurs) qui n'ont pas encore abouti.

• à l'instar des marins pêcheurs ou des taxis, les transporteurs publics demandent une détaxation du carburant. Cette décision est de la compétence de la Région. Celle-ci, en Martinique, n'a pas encore commencé la négociation avec les transporteurs, en souhaitant au préalable « une compensation de l'Etat ».

• pour ne pas réduire les ressources du FIRT, l'Etat a clairement indiqué qu'il n'était pas question pour lui de **compenser des réductions de taxes** décidées par la Région. Toutefois, si les ressources réelles du FIRT venaient à baisser durablement et si les crédits affectés aux travaux routiers (RN, RD, voies communales) pour l'investissement, l'entretien et l'exploitation devenaient insuffisants, l'Etat n'exclut pas d'étudier le problème et d'aider financièrement si cela s'avérait indispensable.

En conclusion, on trouvera ci-joint un avant-projet d'ordonnance tel qu'il semble résulter de notre mission menée en Martinique et en Guadeloupe, avant d'avoir pu prendre contact avec les responsables de la Guyane mais après deux réunions de travail avec les services du METL (DTT) et du SEOM, (Cabinet et DAESC).

Jacques RISER
SEOM

Jean-Marie BUTIKOFER
METL

(2501-0-155-001)



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Direction
des Transports
Terrestres

DTT/TC

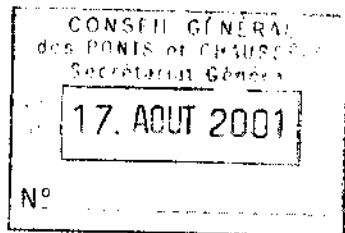
Affaire suivie par :
D. AUVERLOT
Tél. : 01 40 81 17 17
télécopie : 01 40 81 16 40

La Défense, le 10 AOUT 2001

Le Directeur des Transports Terrestres

à

Monsieur le Vice-Président du CGPC



Objet : Transports interurbains en Martinique.

La mise en œuvre de la LOTI et de la loi du 29 janvier 1993 relative à la prévention de la corruption et à la transparence de la vie économique soulève aujourd'hui encore de sérieuses difficultés dans le domaine du transport interurbains en Martinique.

En 1997, une mission parlementaire avait constaté le mauvais fonctionnement du transport routier interurbain de voyageurs en Guadeloupe et en Martinique, et avait conclu à la nécessité de moderniser d'une part l'organisation des transports et d'autre part de structurer la profession.

A la suite de cette mission, le Gouvernement a transmis, en mars 2000 au Conseil d'Etat un projet d'ordonnance concernant les départements français d'Amérique prévoyant notamment :

- la création d'un syndicat départemental de transports publics de personnes se substituant à la région et au département dans l'exercice de leurs compétences en matière de transport public de personnes, chargé en outre de proposer aux pouvoirs publics un plan de modernisation de la profession ;
- l'association des transporteurs et des usagers à la réforme du secteur grâce à leur participation à un comité stratégique d'orientation, qui est appelé à statuer pour avis sur les orientations stratégiques du syndicat, avant que le conseil d'administration n'en délibère ;

- une période transitoire d'une durée de cinq ans pour la mise en œuvre de ce nouveau système ;
- l'attribution d'une partie du FIRT à ce syndicat ;
- l'assouplissement des conditions d'accès à la profession pour prendre en compte les particularités de l'île.

Ce projet, d'abord approuvé par les collectivités territoriales, sera retiré par le Gouvernement à la suite des pressions des transporteurs locaux sur ces dernières.

Par ailleurs, à la suite de la demande du Gouvernement en date de mars 2000, le Conseil d'Etat a précisé que :

- l'octroi sous forme d'un régime d'autorisation des délégations de service public pour le transport interurbain en Martinique allait au-delà des mesures d'adaptation autorisées par l'article 73 de la constitution ;
- il était possible de créer un EPA prenant la responsabilité d'une AOT et regroupant l'ensemble des collectivités territoriales en leur qualité d'autorités organisatrices de transport ;
- cette dernière instance ne pouvait comprendre parmi ses membres des personnes pouvant se voir attribuer ces marchés, concessions ou délégations.

Dans ces conditions, et afin de restaurer la légalité de la situation des services réguliers non urbains, l'article 10 de la loi du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer a autorisé les autorités organisatrices compétentes à proroger, pour une durée ne pouvant pas excéder 18 mois après la promulgation de la loi, les effets des conventions et autorisations arrivées à échéance après le premier janvier 1995 .

La loi du 12 juin 2001 portant habilitation du Gouvernement à prendre par ordonnances les mesures législatives nécessaires à l'actualisation et à l'adaptation de droit applicable outre-mer permet de légiférer par ordonnance sur les transports intérieurs dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique jusqu'au 31 mars 2002.

La concertation menée au plan local ces derniers mois a permis de préciser les conditions financières du règlement du problème de la cessation d'activités (engagement du Département au CPER 2000-2006). La Région pourrait compléter ce financement, de plus une intervention de l'Etat est possible. Cette dernière, toutefois, reste subordonnée -en préalable- à la définition d'un nouveau schéma d'organisation des transports interurbains et à l'acceptation par les transporteurs des règles applicables aux délégations de service public.

Dans ce contexte, il m'apparaîtrait souhaitable qu'un membre du CGPC, qui pourrait être Monsieur BUTIKOFER, puisse se rendre sur l'île de la Martinique afin de :

- recueillir les avis et les propositions des différentes parties ;

- de déterminer les principes de la nouvelle organisation des transports interurbains, ainsi que les conditions dans lesquelles elle pourrait être mise en place ;
- chercher à définir les grands principes de l'ordonnance qui pourrait être proposée pour les transports interurbains en Martinique.

Je crois nécessaire d'ajouter en outre :

- qu'il serait souhaitable que le rapport de cette mission soit rendu pour fin septembre, afin que puisse se dérouler ensuite la concertation nécessaire sur le projet d'ordonnance ;
- que cette mission n'a pas vocation à faire l'objet d'un traitement médiatique particulier ;
- que, compte tenu des liens qui existent entre les îles de la Martinique, de la Guadeloupe et le département de la Guyane, la mission devra prendre contact avec les Préfets de la Guadeloupe et de la Guyane, puis avec les principaux interlocuteurs concernés en Guadeloupe et en Guyane et indiquer les actions qui lui semblent possibles sur ces territoires.

Le Directeur Adjoint
des Transports terrestres

Alain LECOMTE