

# ASSEMBLÉE NATIONALE

27 juin 2013

---

MODERNISATION DE L'ACTION PUBLIQUE TERRITORIALE ET AFFIRMATION DES  
MÉTROPOLES - (N° 1120)

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION**

## AMENDEMENT

N ° CL446

présenté par  
M. Letchimy

-----

### ARTICLE ADDITIONNEL

**APRÈS L'ARTICLE 2, insérer l'article suivant:**

« La perte de recettes pour l'État est compensée à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts. »

« A compter de la promulgation de la présente loi, le conseil général de la Martinique est habilité, en application de l'article 73, alinéa 3, de la Constitution et des articles LO 4435-2 à LO 4435-12 du code général des collectivités territoriales, à fixer des règles spécifiques à la Martinique en matière de transports intérieurs, terrestres et maritimes dans les limites prévues dans une délibération en cours de transmission aux services de l'Etat. »

### EXPOSÉ SOMMAIRE

En Martinique, force est de constater que, malgré une amélioration de l'organisation des réseaux de transport public, la mise en œuvre du droit au transport est encore embryonnaire.

En l'état actuel, la voiture constitue le mode prédominant de transport : 80 % des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail.

- Avec 519 véhicules pour 1000 habitants, la Martinique a le ratio le plus élevé des départements-régions d'outre-mer et se situe au dessus de la moyenne de l'hexagone. La congestion (120 000 véhicules/jour sur l'A1 au niveau de l'échangeur de Dillon) constitue d'abord un frein important au développement économique et affecte quotidiennement la vie des martiniquais.

- Le déficit de transport public constitue ensuite un facteur d'exclusion pour l'accès à l'emploi et à la formation ainsi pour les personnes à mobilité réduite ou handicapées dont le nombre va augmenter avec le vieillissement de la population.

---

- Globalement, le secteur du transport se caractérise par un nombre important d'opérateurs qui génèrent, particulièrement dans le domaine du transport de marchandises et dans le contexte de crise actuel, une offre excédentaire. Un enjeu fort de structuration et d'accompagnement social pour opérer une mutation décisive pèse sur ce secteur, face à une législation par ailleurs largement inadaptée à la structuration sociale et économique de ce secteur (« paquet routier européen »).

- Sur le plan environnemental par ailleurs, le transport représente 63 % de la consommation en énergie finale (hors aérien) et 42 % des émissions de gaz à effet de serre, principalement du fait de cette hégémonie des déplacements en voiture particulière, c'est dire l'impact de la mobilité dans la problématique du développement durable sur notre territoire. Enfin, la juxtaposition des organisations de transports constitue un frein à l'émergence d'un réseau unifié performant. Ainsi, sur un territoire de 1100 km<sup>2</sup>, on a dénombré jusqu'à 17 autorités organisatrices de transport, entraînant des chevauchements de compétences entre les autorités organisatrices de transport (AOT) de transport urbain et l'AOT de transport non-urbain.

C'est pour répondre à ces difficultés et incohérences que le Conseil général a décidé de solliciter une habilitation pour adapter aux problématiques propres à la Martinique les lois et règlements en matière de transport intérieur de marchandises et de voyageurs.

Conformément à la délibération du conseil, cette habilitation doit permettre d'agir sur les éléments suivants :

- la création d'une AOT unique et d'un périmètre unique de transport et sa mise en œuvre opérationnel :

- le financement du transport public ;

- les conditions d'exercice de la profession de transporteurs, à travers la mise en place d'une régulation durable ;

- la composition et rôle du Comité régional des transports/gouvernance avec les parties prenantes.