

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MARTINIQUE

Requête en référé-liberté Art. L. 521-2 CJA

POUR :

1. **L'Association de défense des Usagers de Transport de Martinique (AUTM)**, représentée par sa Présidente en exercice, domiciliée es qualité 9km500 route de balata – Villa Manakaéra, 97200 Fort de France.
2. **L'Association des Usagers de Transport Maritime de la Martinique (AUT2M)**, représentée par son Président en exercice, domicilié es qualité Résidence Flamboyant Beachbay, Anse Murette, Anse Mitan, 97229 Les Trois-Îlets.

Ayant pour Avocats :

Maître Aurélie BEL
Avocate au Barreau de Martinique

Maître Renaud PORTEJOIE
Avocat au Barreau de Martinique

CONTRE :

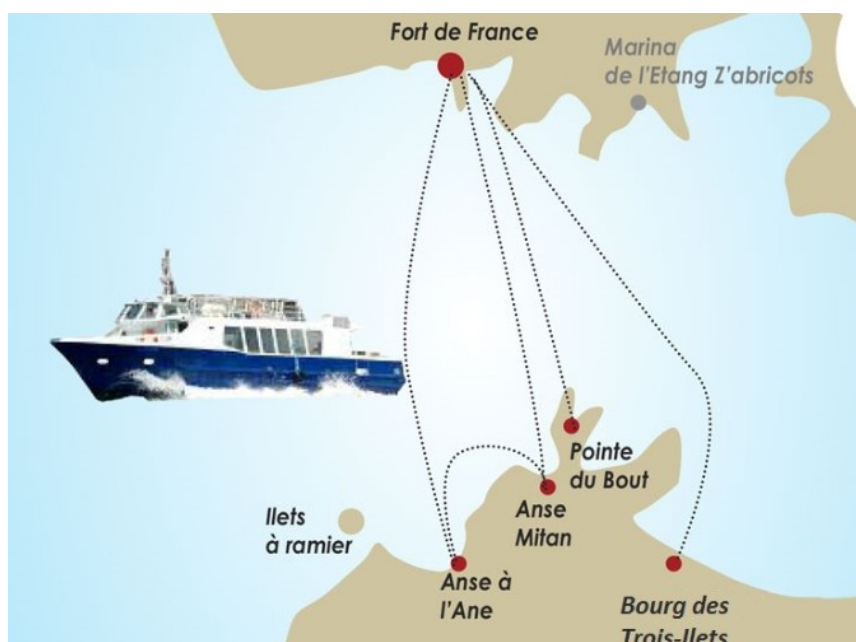
1. **L'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT**, dont le siège social est sis Collectivité Territoriale de Martinique, rue Gaston Defferre, Plateau Roy Cluny, 97200 Fort-de-France, pris en la personne de son représentant légal
2. **La société BLUE LINES**, dont le siège social est sis 19 rue de la liberté, 97200 Fort-de France, prise en la personne de son représentant légal

PLAISE AU JUGE DES RÉFÉRÉS

FAITS ET PROCÉDURE

MARTINIQUE TRANSPORT est l'autorité délégante du transport maritime régulier de passagers en Martinique sur un réseau de :

- 5 lignes desservies entre Fort-de-France et les Trois-Îlets (suspendue vers Case Pilote)
- 7 vedettes pour une desserte 7 jours/7, dès 5h30 et jusqu'à 23h00 certains jours,
- 520 000 passagers par an.



(source : <https://www.martiniquetransport.mq/navettes-maritimes/>)

Depuis le 1er juillet dernier, Blue Lines, groupement composé de la Société d'Économie Mixte City'Up et de la SAS Blue Heaven, est la nouvelle délégation de service public (ci-après « DSP ») pour le transport maritime en Martinique.

Le 28 mars 2025, le personnel naviguant a initié un mouvement de grève. En conséquence, le service des navettes maritimes était à l'arrêt.

Quelques jours plus tard, le personnel naviguant a usé de son droit de retrait en invoquant des problèmes de sécurité à bord des bateaux.

Depuis, le service de transport maritime est totalement à l'arrêt et les usagers ne disposent d'aucune information de la part de l'Autorité organisatrice ou de son délégataire.

Démunis face à cette situation, les usagers n'ont d'autre choix que de saisir le juge des référés.

DISCUSSION

L'article L. 521-2 du code de justice administrative dispose :

« Saisi d'une demande en ce sens justifiée par l'urgence, le juge des référés peut ordonner toutes mesures nécessaires à la sauvegarde d'une liberté fondamentale à laquelle une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public aurait porté, dans l'exercice d'un de ses pouvoirs, une atteinte grave et manifestement illégale. Le juge des référés se prononce dans un délai de quarante-huit heures. »

Les requérantes sollicitent du juge des référés du Tribunal administratif de Martinique qu'il ordonne toutes les mesures d'urgence nécessaires afin de mettre en place un service minimum de substitution, d'obtenir des informations sur les problèmes de sécurité invoqués et sur les mesures mises en œuvre pour y remédier.

I. **SUR LA RECEVABILITÉ DE LA REQUÊTE**

1. **Sur l'intérêt à agir des associations**

Il est acquis que l'intérêt pour agir n'est pas subordonné à la seule lésion d'un intérêt individuel. Le Conseil d'Etat admet depuis très longtemps que le recours soit exercé pour la défense d'un intérêt collectif (*CE, 28 déc. 1906, Syndicat des patrons-coiffeurs de Limoges, n°25521*).

Les syndicats, groupements et autres associations sont ainsi recevables à contester les actes non individuels qui porteraient atteinte aux intérêts matériels ou moraux d'une partie au moins suffisante de leurs membres.

Il importe cependant que l'action intentée par la personne morale vise la défense d'intérêts en lien avec son objet statuaire. Par conséquent, l'objet statuaire de la personne morale doit prévoir la possibilité d'agir pour la défense d'un intérêt (*CE, 1er avr. 2010, Association syndicale du lotissement de Beaupré, n°331380*).

Une association dont les statuts ne précisent pas le ressort géographique de son champ d'intervention doit être considérée comme ayant un champ d'action national (*CE, 29 avr. 2002, Association « En toute franchise »*).

Toutefois, la jurisprudence la plus récente montre que le juge administratif doit à présent recourir à certains indices pour pallier l'imprécision des statuts de l'association, notamment les éléments relatifs à son appellation, à la localisation de son siège social, et l'existence, dans d'autres départements, d'associations locales à l'objet et à la dénomination similaires (*CE, 25 juin 2012, Collectif antinucléaire 13 et a., n°346395*).

A) Sur l'intérêt à agir de l'Association de défense des Usagers de Transport de Martinique (AUTM)

Selon l'article de 2 de ses statuts, l'Association de défense des Usagers de Transport de Martinique (AUTM), association constituée conformément à la loi du 1er juillet 1901, a pour objet :

Article 2

Objet

- défendre et représenter les intérêts des usagers des transports terrestre et maritime des entreprises de transport, des collectivités territoriales et de tous organismes publics ou privés,
- d'améliorer les conditions de transport, de connexions avec les autres modes de déplacements, de sécurité et de qualité de vie. Une attention particulière sera portée sur l'évolution de la tarification, l'accessibilité des équipements publics, en faveur, notamment, des personnes subissant un handicap ou à mobilité réduite,
- de promouvoir les déplacements de personnes et de marchandises compatibles avec un développement soucieux du respect de l'environnement, du cadre de vie et des paysages,
- prendre part au débat public sur la politique des transports.

Pièce 1 – Statuts de l'AUTM

Pièce 2 – Mandat- AUTM

Les statuts de l'association prévoient expressément la défense des intérêts des usagers du transport maritime en Martinique, dont font partie les usagers des navettes maritimes desservant Fort-de-France et les Trois-Îlets.

L'AUTM bénéficie donc d'un intérêt à agir eu égard à son objet statutaire.

En outre, l'appellation de l'association est sans équivoque sur le ressort géographique de son champ d'intervention relatif au transport maritime de la Martinique.

En l'occurrence, les usagers des navettes maritimes desservant Fort-de-France et les Trois-Îlets sont impactés par l'arrêt total des dessertes maritimes, par l'absence de communication par Martinique Transport et de la société délégataire du service public sur une éventuelle reprise du service ou la mise en place d'un service de transport parallèle.

Il ne fait aucun doute que l'association justifie d'un intérêt à agir pour protéger les libertés fondamentales des usagers des navettes maritimes sur le territoire de la Martinique.

B) Sur l'intérêt à agir de l'Association des Usagers de Transport Maritime de la Martinique (AUT2M)

Selon l'article de 2 de ses statuts, l'Association des Usagers de Transport Maritime de la Martinique (AUT2M), association constituée conformément à la loi du 1er juillet 1901, a pour objet :

Cette association a pour objet de défendre les intérêts des usagers du transport maritime en commun en Martinique, tant pour les liaisons entre les villes, quartiers, qu'inter-îles et notamment :

- Faire entendre la voix des usagers auprès des entreprises, organismes de transport et des différentes institutions ;
- De promouvoir la ponctualité des dessertes ;
- De réclamer une tarification incitative à l'utilisation du transport commun maritime
- De participer aux projets d'évolution des transports en commun maritime
- D'assurer la sécurité et le confort des usagers

Pièce 3 – Statuts de l'AUT2M

Pièce 4 – Mandat- AUT2M

Les statuts de l'association prévoient expressément la défense des usagers du transport maritime en commun en Martinique, dont font partie les usagers des navettes maritimes desservant Fort-de-France et les Trois-Îlets.

L'AUT2M bénéficie donc d'un intérêt à agir eu égard à son objet statutaire.

En outre, l'appellation de l'association est sans équivoque sur le ressort géographique de son champ d'intervention relatif au transport maritime de la Martinique.

En l'occurrence, les usagers des navettes maritimes desservant Fort-de-France et les Trois-Îlets sont impactés par l'arrêt total des dessertes maritimes, par l'absence de communication par Martinique Transport et de la société délégataire du service public sur une éventuelle reprise du service ou la mise en place d'un service de transport parallèle.

Il ne fait aucun doute que l'association justifie d'un intérêt à agir pour protéger les libertés fondamentales des usagers des navettes maritimes sur le territoire de la Martinique.

L'intérêt à agir des associations ne faisant autant doute, la requête sera jugée recevable.

II. SUR LES CONDITIONS DE PRONONCE DE MESURES EN RÉFÉRÉ-LIBERTÉ

Aux termes de l'article L. 521-2 du code de justice administrative : « *Saisi d'une demande en ce sens justifiée par l'urgence, le juge des référés peut ordonner toutes mesures nécessaires à la sauvegarde d'une liberté fondamentale à laquelle une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public aurait porté, dans l'exercice d'un de ses pouvoirs, une atteinte grave et manifestement illégale. Le juge des référés se prononce dans un délai de quarante-huit heures* ».

De jurisprudence constante, le Conseil d'État estime qu'il résulte de la combinaison des dispositions des articles L. 511-1, L. 521-2 et L. 521-4 du code de justice administrative qu'il appartient au juge des référés, lorsqu'il est saisi sur le fondement de l'article L. 521-2 et qu'il constate une atteinte grave et manifestement illégale portée par une personne morale de droit public à une liberté fondamentale, de prendre les mesures qui sont de nature à faire disparaître les effets de cette atteinte ; que ces mesures doivent, en principe, présenter un caractère provisoire, sauf lorsque aucune mesure de cette nature n'est susceptible de sauvegarder l'exercice effectif de la liberté fondamentale à laquelle il est porté atteinte.

Conformément à cette jurisprudence et aux prescriptions de l'article L. 521-2 du CJA, il s'agira ici de justifier que l'urgence particulière à 48h de la procédure de référé-liberté est bien remplie (**1.**), que la passivité des autorités publiques est constitutive d'atteintes graves et manifestement illégales aux libertés fondamentales en cause (**2.**) justifiant le prononcé de plusieurs mesures pour les faire cesser.

1. Sur la condition d'urgence

La présente requête en référé-liberté vise à ce que les usagers des navettes maritimes puissent effectivement bénéficier d'un service public de transport dès lors que l'arrêt total des navettes préjudicie gravement à leur liberté d'aller à venir ainsi qu'au droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé en raison de la congestion des routes et de l'augmentation considérable de la concentration de la pollution par CO₂.

Le Conseil d'État exige un degré d'urgence qui justifie d'une intervention du juge des référés dans un délai de quarante-huit heures.

En l'espèce, l'urgence est caractérisée dès lors que l'impossibilité de circuler paralyse les usagers dans leurs activités professionnelles, économiques et sociales (**A**), que l'absence de toute communication de la part de l'Autorité organisatrice et son délégataire nuit gravement au droit à l'information des usagers (**B**) et enfin que l'arrêt des navettes engendre de graves conséquences pour l'environnement et la santé des usagers et non usagers du service (**C**).

A) S'agissant de la circulation des usagers

La mobilité, élément structurant de nos sociétés et modes de vie, est gravement mise à mal depuis l'arrêt des navettes.

Plusieurs catégories d'usagers sont particulièrement impactées :

- **Professionnels de tous les secteurs** : salariés d'entreprises, agents publics, magistrats (notamment du Tribunal judiciaire et de la Cour d'appel), avocats, artisans, etc.
- **Élèves du secondaire et étudiants du campus** : les attestations démontrent que de nombreux élèves et étudiants résidents de la commune des Trois-Îlets sont scolarisés au Lycée Schoelcher à Fort-de-France ou sur le campus universitaire à Schoelcher.
- **Touristes** : notamment en cette période de forte affluence des bateaux de croisières dans la baie de Fort-de-France. L'absence de navettes impacte le secteur du tourisme et de l'économie locale aux Trois-Îlets et Anses d'Arlet (commerces, restaurants, boutiques).

L'arrêt du service de transport maritime engendre des difficultés diverses selon la situation de ces usagers : aller au travail ou à l'école, accomplir des démarches administratives, accéder aux services publics, accéder aux soins, pratiquer ses loisirs.

En tout état de cause, ils sont tous gravement empêchés de se déplacer.

Leurs activités professionnelles (1), scolaires (2), touristiques et économiques (4), sportives et sociales (5) sont gravement entravées tout comme l'accès aux services de soins (3).

1- Activités professionnelles gravement entravées

Dans la meilleure hypothèse, les usagers, s'ils disposent du permis de conduire et possèdent un véhicule, peuvent se véhiculer pour leur trajet domicile/ travail-école.

La conséquence immédiate est la congestion record des routes et l'allongement vertigineux des temps de trajet.

En temps normal, la durée du trajet par voie maritime entre Trois-Îlets et Fort-de-France est de **15 à 25 minutes**.

Pièce 5 – Fiche horaire BLUE LINES

Depuis l'arrêt des navettes maritimes, la durée moyenne du trajet, aux heures d'ouverture et fermeture des administrations, entreprises et établissement scolaires, est désormais comprise entre **1h30 à 2h30, soit une moyenne de 4h de transport quotidien**.

Les nombreuses attestations versées au débat démontrent les contraintes qui pèsent désormais sur les usagers privés du service :

- nécessité de se réveiller à 4h30-5h et quitter le domicile à 5h30
- trajet domicile/travail-école de 1h30 à 2h30
- importants embouteillages
- exaspération des automobilistes et risques d'accidents
- retards fréquents
- conséquences indirectes : désorganisation de la cellule familiale, problématique de garde d'enfants, épuisement, stress
- surcoût financier lié à l'obligation de prendre la voiture ou un taxi (l'abonnement mensuel des navettes coûte 90€ or les frais d'essence sont bien plus onéreux et ne sont pas pris en charge par les employeurs)
- impossibilité de poursuivre les activités sportives ou sociales

Pour ceux qui ne disposent pas d'un véhicule, la « galère » comme les usagers le disent, est encore plus flagrante.

Certains ont fait le choix de faire du stop ou du covoiturage, faute de moyens financiers pour payer un taxi, les obligeant à patienter en bord de route et subir les embouteillages.

D'autres ne se rendent plus au travail.

En tout état de cause, les activités professionnelles des usagers sont gravement impactées (retards fréquents, incompréhension des employeurs, désorganisation des structures/services, épuisement) comme le démontrent les nombreuses attestations versées au débat.

Pièce 6 – Attestations

À titre d'exemples :

Madame DONNIZAUX – MAGISTRATE

« L'interruption brutale de la circulation des navettes le 28 mars 2025 comme les précédentes au cours des derniers mois, à des répercussions très importantes sur mon activité professionnelle et sur ma vie personnelle, compte-tenu de la fatigue générée par les allers-retours en voiture sur une route particulièrement embouteillée et accidentogène, et du stress qu'engendre l'incertitude quotidienne d'arriver à l'heure pour mes audiences à la Cour d'appel à 8h ou 9h, et d'être de retour à temps le soir pour récupérer mon enfant avant 18h, heure de fermeture de la garderie de l'école maternelle des 3 îlets »

Madame BLEUSE – MAGISTRATE

« Depuis l'arrêt des navettes, les retards pour parvenir à mon travail sont fréquents et entraînent une réelle désorganisation pour la juridiction »

Monsieur BANIZETTE – MAGISTRAT

« mon travail implique d'être très régulièrement présent à Fort-de-France pour des audiences ou réunions. Le fait de ne plus pouvoir bénéficier du service des bateaux de la DSP engendre un grand état de fatigue (levés tôt et retours tardifs) ainsi qu'un état de stress dans la mesure où je dois en permanence m'organiser en dernière minute pour savoir comment aller et revenir de Fort-de-France.

Cela me rend moins disponible pour ma famille et mon travail. »

Madame OFFROY – AVOCATE

« Le choix de vivre aux Trois Îlets a été uniquement motivé par l'existence des navettes maritimes qui nous permet de faire la liaison en 20 minutes.

L'arrêt total de cette liaison maritime aujourd'hui bouleverse notre vie. Je passe en moyenne entre 3 à 4 heures par jour au volant.

Nous quittons Anse Mitan à 5h30 le matin et arrivons à Fort de France entre 7h20 à 7h45. (...)

Il est à noter qu'en arrivant à 4h45, mon fils accuse un retard au lycée de 20 mn par rapport au début des cours.

Ce départ à l'aube implique l'absence de petit-déjeuner puisque ce dernier se résume à un grignotage dans la voiture.

Le soir nous sommes de retour à la maison entre 18h30 voire 19h00, après avoir fait le tour des quartiers pour déposer des adultes non véhiculés qui travaillent sur Fort de France et des collégiens ou lycéens scolarisés sur Fort de France.

Partis depuis plus de 12 heures de la maison, mon fils doit encore faire ses devoirs.

Il est exténué, je suis exténuée. Notre vie n'a plus aucun sens.

Plus de place pour le sport, plus de place pour aucune vie sociale.(...)

Il y a urgence la mise en place d'un service minimum, la situation ne saurait perdurer plus longtemps car nous sommes physiquement, moralement et psychologiquement en danger ».

Madame BEN BRAHIM – LIBRAIRE

« L'amplitude de ma journée est désormais très allongée, ce rythme impacte ma santé mentale et réduit mes performances au travail et m'éloigne de mon rôle de mère dans la disponibilité que je devrais avoir pour ma famille. Mon équipe doit se passer de moi pour les fermetures, je dois à tout prix quitter Fort de France avant 17h car à partir de 18h15, il n'y a plus de bus pour rejoindre les Trois Îlets au départ de Rivière salée ».

Madame BRUNS – INGÉNIEUR

« Ne disposant pas de véhicule personnel, je dois par la suite trouver un autre moyen pour me rendre à mon travail qui est situé à Fort de France. Il y a donc des jours où il est difficile de respecter le temps de travail et il faut faire des heures de plus à d'autres jours pour rattraper le retard ».

Madame CANAL – DOUANIERE

« Depuis cette restriction et l'arrêt complet des navettes, j'arrive en retard tous les matins sur mon lieu de travail (Cluny) ».

Madame JANNIN – CADRE DE LA FONCTION PUBLIQUE

« Je suis moins présente au travail surtout les mercredi et vendredi où je suis obligée de quitter à 12h30. J'ai un poste à responsabilité, cela nuit à ma carrière ».

Monsieur LACOSTE – AGENT PUBLIC AU MINISTERE DE LA MER 972

*« temps de trajet multiplié par 12 atteignant 4 heures quotidiennes dans les embouteillages
une fatigue accrue qui affecte ma productivité au travail
des frais supplémentaires en carburant et usure de véhicule
un impact environnemental bien plus important
une réduction significative de mon temps personnel et familial ».*

Madame LECORPS - PHARMACIENNE

« Les répercussions directes et indirectes sur notre quotidien sont considérables : difficultés accrues pour emmener nos enfants à l'école, retards fréquents sur nos lieux de travail, fatigue généralisée des enfants, et incompréhension grandissante de la part des employeurs face à ces absences répétées liées à ces mouvements sociaux ».

Madame LOUIS PHILIPPE – ASSISTANTE DE GESTION

« Je dois faire face à un patron pas toujours dans la compréhension si j'arrive en retard ou si je pars plus tôt ».

L'urgence est ainsi constituée par le fait que les activités professionnelles des usagers sont gravement entravées.

2- Accès à l'éducation gravement entravé

Les collégiens et lycéens majoritairement scolarisés sur la commune de Fort de France sont également gravement impactés par l'arrêt des navettes maritimes :

- retard importants considérés comme des absences par certains établissements
- épuisement et fatigue
- difficultés pour faire les devoirs en rentrant après une longue journée (réveil 5h30)
- impact négatif sur les résultats scolaires et la préparation des épreuves du bac notamment

Monsieur THOUROUDE – LYCEEN

« Je suis lycéen au Lycée Schoelcher, en classe de seconde et depuis qu'il n'y a plus de navette je suis obligé de me lever 1h30 plus tôt le matin pour perdre mon temps dans les transports et les embouteillages. Le fait de me lever plus tôt a une conséquence sur le sommeil et sur la concentration que l'on apporte en cours ».

Monsieur PRESENT – LYCEEN

« Le covoiturage est délicat, mes parents préfèrent me voir partir avec quelqu'un qu'ils connaissent ce qui n'est pas toujours évident. (...) Je suis fatigué et je bâcle mes devoirs. Mes notes s'en font ressentir. (...) Ce n'est pas juste ».

Madame BERROU – PROFESSEUR DES ECOLES

« Mon fils (...) est scolarisé en classe de première au Lycée Bellevue. Les grèves ont provoqué de nombreux retards et absences de certains cours. Cela peut être préjudiciable pour lui, notamment l'année du bac de Français. Ces éléments risquent aussi de figurer dans son dossier scolaire alors qu'il s'agit d'un bon élève.

Madame SACKS – ENSEIGNANTE

« Ma fille est scolarisée au Lycée Schoelcher en seconde et son année s'annonce très difficile. Elle est épuisée de devoir se lever tôt le matin. Elle doit trouver chaque jour un covoiturage différent puisque je ne peux pas l'amener. Les résultats sont catastrophiques car elle est épuisée. Il lui arrive de devoir rater des cours et ses notes en pâtissent ».

Madame COBRY – CONSULTANTE

« Mon fils, que j'élève seule, âgé de 16 ans ne peut plus faire preuve d'autonomie dans sa vie de jeune adulte ni pour suivre sa scolarité, ni pour sa vie extrascolaire.(...) Il m'a demandé récemment pour partir en internat en métropole car le rythme n'est plus tenable. Sans la solidarité extraordinaire de connaissances de mon fils et quelques voisins, il ne pourrait plus se rendre au Lycée ».

L'arrêt des navettes maritimes fait obstacle à ce que les élèves et étudiants usagers aient accès à leurs établissements et puissent apprendre dans des conditions favorables et sereines, d'autant plus que ce mouvement s'inscrit en période de révisions et préparation aux épreuves de fin d'année (bac blanc notamment).

L'urgence est ainsi caractérisée.

3- Accès aux services de soins gravement entravé

De nombreux usagers empruntent la navette maritime afin de se rendre à leurs rendez-vous médicaux situés à Fort-de-France.

Certaines personnes âgées se trouvent désormais dans l'impossibilité de s'y rendre.

Madame MAÏKOOVA – RETRAITEE (71 ans)

« Depuis plusieurs années je me rends au centre-ville de Fort de France pour tous mes rendez-vous médicaux en navette maritime. L'arrêt de ce moyen de transport collectif unique aux Trois Îlets pour se rendre à Fort de France impacte les personnes comme moi qui ne peuvent plus conduire pour des problèmes de vue et dont l'ophtalmologue, le diabétologue, le radiologue se trouvent à Fort de France. Comment faire sinon prendre un taxi ou solliciter quelqu'un pas toujours disponible, une vraie galère ».

L'urgence est ainsi caractérisée.

4- Activités touristiques et économiques gravement entravées

Les touristes descendant des bateaux de croisière accostés dans la baie de Fort-de-France participaient grandement à l'économie locale des Trois-Îlets dès lors qu'il leur était très facile de prendre la navette pour s'y rendre au cours de leur brève escale.

L'absence de navette ne permet plus aux touristes de visiter et se déplacer dans le sud de l'île.

Les conséquences sont préjudiciables tant pour l'activité touristiques que pour l'activité économique des secteurs non desservis.

En effet, la baisse d'affluence, surtout sur un territoire marqué par une forte saisonnalité touristique, impacte gravement les commerces des Trois Îlets.

L'urgence est ainsi caractérisée.

5- Activités sportives et sociales gravement entravées

Le temps quotidien consacré aux transports allonge considérablement l'amplitude des journées scolaires et de travail.

Il en résulte un état d'épuisement généralisé, unanimement partagé et décrit par les usagers.

En conséquences, ils sont nombreux à avoir abandonné leurs pratiques sportives, faute de pouvoir se rendre à l'heure aux entraînements, et toutes autres activités sociales.

Cette situation pèse d'avantage encore sur la souffrance morale des usagers.

B) S'agissant du droit à l'information des usagers

L'article L. 1115-1 du Code des transports prévoit :

« Les données des services réguliers de transport public de personnes et des services de mobilité sont diffusées librement, immédiatement et gratuitement en vue d'informer les usagers et de fournir le meilleur service, notamment en permettant l'organisation optimale des services de mobilité et des modes de transport. Dans ce but, elles sont diffusées par voie électronique, au public et aux autres exploitants, dans un format ouvert destiné à permettre leur réutilisation libre, immédiate et gratuite.

Les personnes tenues de diffuser ces données sont les exploitants des services de transport et de mobilité et, le cas échéant, les autorités organisatrices de transport. »

Il pèse ainsi sur l'autorité organisatrice de transport un devoir d'information de l'utilisateur.

L'information, primordiale pour les voyageurs, doit être organisée par l'exploitant du service de transport pour toute perturbation importante quelle qu'en soit la cause : non seulement la grève, mais aussi les travaux, incidents techniques, aléas climatiques, accident.

Il importe que les voyageurs connaissent suffisamment à l'avance les services qu'ils pourront utiliser pendant les perturbations.

Chacun peut ainsi s'organiser pour assurer, de façon satisfaisante ses déplacements, notamment domicile-travail, école, université, commerces ou établissements de santé.

Le droit à l'information afin d'assurer ses déplacements

Les usagers sont en droit de savoir si ce mouvement va s'inscrire dans la durée afin de prendre les dispositions nécessaires et s'organiser de façon satisfaisante pour leurs déplacements.

Or, les usagers n'ont pas la moindre information sur la durée de l'arrêt du service, les services alternatifs qu'ils pourraient utiliser, l'étendue et la réalité des problèmes de sécurité invoqués par le personnel navigant : sont-ils susceptibles d'être solutionnés dans quelques jours ou bien dans quelques mois ?

Les usagers sont en droit de disposer de ces informations essentielles qui conditionnent les mesures qu'ils devront prendre à l'avenir pour palier au service de transport maritime.

Certains usagers évoquent d'ailleurs l'hypothèse d'un déménagement en l'absence de reprise du service (Cf. attestations).

En tout état de cause, ils évoquent tous leur épuisement physique (réveil très tôt et retour très tard après plusieurs heures d'embouteillage) et moral accru par l'absence d'informations et le sentiment légitime d'être laissés-pour-compte par l'Autorité organisatrice et son délégataire.

Le droit à l'information concernant les problèmes de sécurité invoqués

Le personnel naviguant de la société BLUE LINES s'est d'abord prévalu de son droit de grève puis, deux jours plus tard, de son droit de retrait au motif que les conditions de sécurité ne seraient pas assurées à bord des bateaux.

Toutefois, aucune information n'est relayée sur le site de Martinique Transport ou celui de la société BLUE LINES concernant la nature exacte de cette grève transformée en droit de retrait, ses modalités, sa durée et les services alternatifs que les usagers pourront utiliser.

Cette situation est d'autant plus inacceptable que les usagers ne savent pas si des mesures ont été prises afin de remédier aux problématiques de sécurité alléguées et ainsi permettre une reprise des rotations.

En outre, les usagers sont en droit de connaître l'origine, la nature, l'étendue et l'ancienneté des problèmes de sécurité invoqués afin de savoir s'ils sont survenus récemment ou s'ils ont été exposés à des risques.

Deux hypothèses se profilent :

- soit les problèmes de sécurité existaient depuis des mois et ont été tus, ce qui signifie que les salariés et les usagers auraient été exposés à une situation de danger en toute connaissance de cause,
- soit ils sont apparus soudainement, auquel cas les usagers sont naturellement en droit de connaître les raisons d'une telle survenance.

Existe t-il un réel danger ? Si oui, depuis quand il date ?

Les usagers sont légitimement en droit de réclamer des comptes.

L'urgence est constituée par le fait que les usagers sont non seulement en droit d'exiger des informations afin de pouvoir s'organiser rapidement et assurer de manière satisfaisante leurs déplacements, mais également de savoir s'ils ont été exposés à des risques et dans quelle mesure ils ne le seraient plus à l'avenir.

C) S'agissant de l'impact environnemental et sanitaire

L'arrêt total des navettes maritimes (en sus de l'interruption de la circulation des lignes de bus reliant Fort-de-France, Le Lamentin et Saint-Joseph depuis vendredi 11 avril 2025) obligent les usagers à prendre leur voiture, pour ceux qui en disposent.

Depuis ces interruptions totales du transport maritime et terrestre, la congestion des routes du sud et centre de la Martinique atteint des records avec des embouteillages sur plusieurs dizaines de kilomètres, sur un territoire qui s'étend pourtant sur environ 70km de long et 30 km de large.

Cette congestion engendre d'importantes conséquences.

Les conséquences environnementales

La congestion des routes depuis l'arrêt des navettes engendre des conséquences environnementales notables en raison du nombre important de véhicules à l'arrêt dans les embouteillages et des taux d'émission de CO2 et autres particules fines qui en résultent.

Madininair, observatoire de la qualité de l'air en Martinique, émet le constat alarmant que le transport routier est le principal responsable de la pollution de l'air en Martinique :

- 72% des oxydes d'azote sont émis par le trafic routier
- 63% des émissions CO2 sont émises par le trafic routier
- 50% des composés organiques volatils (COV) sont émis par le transport routier
- 33% des particules fines (PM10) sont émises par le transport routier

(Source : [https://www.madininair.fr/Semaine-de-la-mobilite-une-semaine#:~:text=En%20Martinique%2C%20le%20transport%20routier,des%20%C3%A9missions%20\(hors%20%C3%A9nergie\)](https://www.madininair.fr/Semaine-de-la-mobilite-une-semaine#:~:text=En%20Martinique%2C%20le%20transport%20routier,des%20%C3%A9missions%20(hors%20%C3%A9nergie)))

Ces statistiques sont d'autant plus inquiétant qu'ils ne tiennent pas compte de la situation actuelle due à l'arrêt des navettes maritimes.

Madininair précise encore :

« Les oxydes d'azote et les particules fines ont des effets sur la santé.

Le dioxyde d'azote est un gaz irritant pour les bronches. Chez les asthmatiques, il augmente la fréquence et la gravité des crises. Chez l'enfant, il favorise, les infections pulmonaires.

Les effets des composés organiques volatils sont très variables selon la nature du polluant envisagé. Ils vont d'une certaine gêne olfactive à des effets mutagènes et cancérigènes (benzène), en passant par des irritations diverses et une diminution de la capacité respiratoire. Les particules fines irritent également les voies respiratoires ; elles altèrent la fonction respiratoire dans son ensemble. L'impact sur la santé des particules est corrélé à la taille et à la composition des particules. Certaines particules ont des propriétés mutagènes et cancérigènes. »

La pollution automobile est encore plus néfaste pour la santé lorsque la Martinique connaît des épisodes de « brume des sables », engendrant une hausse des concentrations en particules fines dans l'air.

Selon Jean Pauluis, spécialiste en sciences et gestion de l'environnement, « quand les voitures sont à l'arrêt, de fortes concentrations de particules fines sont émises dans un espace réduit. Ces polluants ont tendance à s'accumuler dans l'habitacle des voitures. Ces molécules peuvent accentuer les problèmes d'asthme ou de bronchite chronique et engendrer des risques cardiaques assez rapidement ».

En l'espèce, ce ne sont pas moins de 520 000 passagers qui empruntent annuellement les navettes maritimes, soit une moyenne de 1 425 passagers par jour.

Par conséquent, l'arrêt du service engendre un important accroissement du nombre d'automobilistes, des embouteillages considérable aux heures de pointes et par conséquent, une hausse notable des émissions de CO2 et autres particules fines dans l'atmosphère.

Or, l'instauration d'un service public de transport maritime entre les Trois-Îlets et Fort-de-France avait notamment pour objectif de désengorger le trafic routier sur le secteur et également limiter les impacts environnementaux liés à l'important trafic automobile.

Il y a donc une urgence environnementale et sanitaire à rétablir le service public de transport maritime sur le territoire.

Les répercussions sur la santé physique et psychologique des usagers

En temps normal, la durée du trajet par voie maritime entre les Trois-Îlets et Fort-de-France est de 15 à 25 minutes.

Depuis l'arrêt des navettes maritime, la durée moyen du trajet, aux heures d'ouverture et fermeture des administrations, entreprises et établissement scolaires, est désormais compris entre 1h30 à 2h30.

En outre, les études le prouvent, les embouteillages ont un double impact direct sur la santé, à la fois mentale, avec à la clé la crainte d'une augmentation du nombre de burn out, mais également physique en raison des risques cardiaques et pulmonaires lié à l'inhalation d'un grand nombre de particules fines.

Les nombreuses attestations versées au débat démontrent les contraintes et souffrances des usagers privés du service de navettes maritimes :

- amplitude horaire des journées de travail fortement allongée : nécessité de se réveiller à 4h30-5h et quitter le domicile à 5h30 pour un retour à 18h30 /19h
- importants embouteillages : trajet domicile/travail-école de 1h30 à 2h

- retards très fréquents générant du stress
- épuisement moral et physique : « *fatigue accumulée* », « *dès le mardi soir, je suis totalement épuisé* », « *je suis exténuée, la route et les amplitudes horaires me fatiguent énormément* », « *mes temps de sommeil, de récupération et de révision sont fortement réduits, ce qui impacte directement ma concentration et mes performances académiques* »...

Force est de constater que l'arrêt des navettes maritimes impacte gravement la vie quotidienne des usagers qui décrivent unanimement une dégradation de leurs conditions de santé et par conséquent, de leur condition de travail.

Il y a donc une urgence sanitaire à rétablir le service public de transport maritime sur le territoire.

Au vu de ces éléments, il y a nécessité d'une prompt intervention de la juridiction de céans pour mettre fin aux atteintes portées par l'Autorité organisatrice et son délégataire à des libertés fondamentales.

Dès lors, la condition d'urgence spécifique au référé-liberté est constituée.

2. Sur l'atteinte manifestement illégale à des libertés fondamentales protégées par l'article L. 521-2 du CJA

Plusieurs libertés fondamentales garanties par l'article L.521-2 du CJA sont en cause : la liberté d'aller et venir (A), l'atteinte au droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé (B).

A) L'atteinte à la liberté d'aller et venir

a) Sur la liberté fondamentale protégée

Le Conseil d'État a consacré la liberté d'aller et venir en une liberté fondamentale invocable à l'appui d'un référé-liberté (CE, ord., 9 janv. 2001 *Desperthes*, n° 228928).

Ce principe implique la liberté pour chaque personne de : Se mouvoir, stationner, séjourner et se déplacer librement.

La faculté de se déplacer en utilisant un moyen de locomotion dont l'usage est autorisé constitue, au titre de la liberté d'aller et venir et du droit de chacun au respect de sa liberté personnelle, une liberté fondamentale au sens des dispositions de l'article L. 521-2 du code de justice administrative (Conseil d'État, *Juge des référés*, 30/04/2020, 440179).

b) Sur l'atteinte manifestement illégale

1- Les navettes maritimes : un service public indispensable

Il est constant que le service de navettes maritimes entre les Trois Îlets et Fort de France a été mis en place afin de :

- desservir les communes du sud ouest de l'île, notamment les communes des Trois Îlets et des Anses d'Arlet, en l'absence de transport terrestre direct vers la capitale économique de la Martinique ;
- remédier aux problèmes de circulation et décongestionner les routes du secteur ;
- réduire l'impact environnemental lié trafic routier.

Les lignes maritimes Trois-Îlets/Fort-de-France permettaient ainsi de transporter 520 000 passagers par an, soit une moyenne de 1 425 passagers par jour (mais en réalité bien plus en semaine).

Il est d'ailleurs intéressant de constater que même les **guides touristiques** évoquent l'absence de transport terrestre régulier entre lesdites communes et incitent les voyageurs à utiliser les « bateaux-navettes » .

Guide LE ROUTARD :

Bateaux-navettes

Une seule compagnie, **Vedettes Tropicales**, relie la baie de Fort-de-France aux Trois-Îlets (bourg, Pointe-du-Bout, Anse-Mitan, Anse-à-l'Âne), ainsi que Case-Pilote au nord.

Va-t-on enfin créer d'autres liaisons avec le Sud et ainsi désengorger un peu le trafic routier ? Pour l'heure, difficile à dire.

Utilisez-les au maximum, quand ils existent, pour vous rendre dans la capitale. C'est vraiment le moyen idéal pour se déplacer quand les routes sont bloquées... Et quel bonheur d'arriver par la mer à Fort-de-France, surtout quand on sait ce qu'on économise en temps, en nerfs et en pollution !

(source : <https://www.routard.com/fr/guide/a/transports/ameriques/martinique>)

Guide LONELY PLANET :

Comment se déplacer en Martinique ?

Compte tenu de la **quasi-absence de transports en commun**, louer une voiture se révèle indispensable pour profiter pleinement de l'île.

Prendre le bateau

Si vous résidez aux [Trois-Îlets](#) ou aux [Anses-d'Arlet](#), il est préférable de se rendre à Fort-de-France en empruntant les vedettes **MadInna**, qui font la navette à travers la baie. Vous ferez une belle traversée et éviterez le casse-tête du parking.

(source : <https://www.lonelyplanet.fr/destinations/amerique/martinique/transport>)

Ainsi, les navettes maritimes ne constituent pas un mode alternatif de transport pour les usagers de ces communes, mais bien l'unique moyen de transport régulier permettant de circuler jusqu'à la capitale économique.

Et pour les usagers qui tenteraient de prendre plusieurs lignes de bus afin de se rendre à Fort de France, là encore, ils en sont empêchés.

En effet, depuis vendredi 11 avril 2025, les chauffeurs de la TRANSALGO sont en grève de sorte que la circulation des bus sur les lignes reliant Fort-de-France, Le Lamentin et Saint-Joseph est totalement interrompue.

Ainsi, sur la route, comme en mer, les transports en commun sont pour la plupart inaccessibles depuis vendredi 11 avril 2025.

Pièce - « Transports en commun en Martinique : certaines lignes de bus et les navettes maritimes "Blue lines" sont toujours à l'arrêt », Martinique 1ère, 14 avril 2025

Les nombreux témoignages versés au débat apportent la preuve que les usagers sont gravement empêchés de se déplacer depuis l'arrêt du service.

L'arrêt du service de transport maritime constitue donc une grave entrave à leur liberté d'aller et venir.

2- Sur l'absence de service minimum de substitution

Il est tout aussi constant qu'aucun service minimum de substitution n'a été mis en place par l'Autorité organisatrice ou le délégataire depuis l'arrêt des navettes maritimes alors qu'il est démontré que ce service est primordial pour les habitants des communes concernées.

Cependant, tous les usagers ne disposent pas d'un mode alternatif de transport.

Cela engendre des conséquences gravement préjudiciables pour les salariés, agents publics, indépendants, élèves et étudiants qui doivent désormais compter sur la solidarité des automobilistes pour aller travailler ou étudier.

Quant à ceux qui sont contraints de prendre leur voiture, ils passent quotidiennement plusieurs heures dans les embouteillages (sans pour autant arriver à l'heure) engendrant des surcoûts financiers mais aussi et surtout une dégradation des leurs conditions de santé et de travail.

En outre, les usagers sont unanimes pour affirmer que l'absence d'information de l'Autorité organisatrice et son délégataire est inadmissible et accroît leur souffrance en plus de susciter leur colère.

Il est donc ici question de s'interroger sur les diligences accomplies par les autorités afin :

- d'assurer la continuité du service ou *a minima* d'assurer un service de substitution
- d'informer les usagers
- de remédier aux problématiques sécuritaires avancées par le personnel naviguant
- de remédier aux problématiques environnementale et sanitaire engendrées par la congestion des routes

Force est de constater que, pour l'heure, en l'absence de communication des autorités compétentes, les usagers n'ont aucune réponse à ces interrogations.

Il semblerait plutôt qu'ils subissent une **carence généralisée et caractérisée** de l'Autorité organisatrice et son délégataire.

Au titre de la continuité du service, **il serait opportun que l'Autorité organisatrice ou son délégataire communique la convention de DSP (introuvable sur internet) afin de connaître les obligations de ce dernier en matière d'organisation du service public et de « service minimum ».**

En effet, s'il n'existe pas une obligation de service minimum dans les services publics autres que ceux relatifs aux intérêts de la nation, il n'en demeure pas moins que cette obligation peut être prévue par convention.

Une telle obligation paraîtrait justifiée pour cette DSP au regard des conditions décrites précédemment.

D'ailleurs, l'ancienne DSP conclut avec NAVETTES TROPICALES prévoyait la continuité du service, sauf en cas de force majeure.

L'article 9.4.1. de la précédente convention de DSP prévoyait en effet l'obligation d'assurer un **service minimum de substitution** :

9.4. Continuité du service

9.4.1. Dispositions générales

Le Délégataire est tenu d'assurer la continuité du service public, sauf en cas de force majeure.

En cas d'interruption totale ou partielle du service, pour quelque cause que ce soit, le Délégataire est tenu d'en informer immédiatement l'Autorité Délégante, afin que soit examiner avec cette dernière la mise en œuvre d'un service de substitution minimum et les éventuelles conséquences financières qui en résulteraient.

Le service de substitution minimum doit au moins permettre d'assurer l'exploitation des lignes n°1,2,3,5 aux heures de pointes telles que définies à l'article 10 du présent contrat.

Ces conséquences financières restent à la charge du Délégataire, sauf si l'interruption résulte d'un cas de force majeure ou de l'application de la théorie du fait du Prince dont les conséquences sont alors traitées conformément aux stipulations des article 7.2 et 7.3 du présent contrat.

9.4.2. Grèves

En cas de grève du personnel chargé de l'exécution du présent contrat (y compris du personnel des sous-traitants ou mis à disposition) régie par les articles L.2512 à L.2512-4 du Code du Travail, le Délégataire prend, dans le respect des dispositions légales et règlementaires en vigueur, toute mesure nécessaire pour assurer :

- l'exécution du service de substitution minimum tel que défini à l'article 9.4.1.
- l'exécution des autres prestations dont il a la charge au titre du présent contrat (distribution.....) .

21

Pièce 7 – DSP 2015 à 2024

Si l'Autorité organisatrice du transport a entendu instaurer un service de substitution minimum dans sa précédente DSP, il s'agit la preuve indiscutable du caractère indispensable de ce service de navettes maritimes.

Il serait pour le moins curieux que cette disposition n'ait pas été reprise dans la nouvelle DSP conclut avec BLUE LINES.

En effet, quels motifs légitimeraient le retrait de cette disposition ? Si cela était indispensable de 2015 à 2024, on peine à comprendre pourquoi cela ne le serait plus à compter du 1^{er} juillet 2024, date de la nouvelle DSP.

Si une telle obligation était mentionnée dans la nouvelle convention de DSP (ce dont nous ne doutons pas), les obligations de service public de transport ne seraient pas remplies.

Preuve s'il s'en fallait encore que la carence de l'Autorité organisatrice et son délégataire est caractérisée et manifestement illégale.

L'atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir est de surcroît caractérisée.

Il appartiendrait alors à l'Autorité organisatrice et son délégataire de mettre en place un service minimum de substitution avec des bateaux sécurisés, s'il le faut autre que la flotte actuelle (location de bateaux ou crédit-bail).

3- Sur le droit de retrait du personnel naviguant

Se pose la légitime question du droit de retrait du personnel naviguant qui invoque des problèmes de sécurité à bord des navettes.

Conformément aux dispositions du Code du travail, le salarié peut exercer son droit de retrait s'il estime que sa situation de travail présente un danger grave et imminent pour sa vie ou sa santé peut quitter son poste de travail ou refuser de s'y installer.

Les problèmes de sécurité exposent normalement les salariés.

Or, en l'espèce, ils concernent par extension les usagers du service public.

Leur droit à l'information est d'autant plus important dans ce cas de figure.

En outre, dans l'hypothèse où le droit de retrait du personnel naviguant serait fondé, il conviendra de considérer qu'il existe une grave carence de l'Autorité organisatrice qui ne procède pas aux travaux de remise en état des bateaux.

Sa carence empêcherait alors une reprise des rotations et porterait nécessairement une atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir.

Dans l'hypothèse contraire, à savoir que le droit de retrait du personnel naviguant serait purement opportuniste, le droit de retrait ne serait pas fondé et la carence de l'Autorité organisatrice à remettre en place le service porterait là encore une atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir.

L'atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir est caractérisée dans les deux hypothèses.

4- Sur l'inégalité de traitement des usagers du service public de transport sur le territoire

En l'absence de navettes maritimes, de service public « minimum » ou de service de substitution, les habitants des communes des Trois Îlets et des Anses d'Arlet se trouvent isolés de la capitale économique de la Martinique et privés de la possibilité de se déplacer.

Il existe donc une inégalité de traitement des usagers du service de transport sur le territoire de la Martinique dont Martinique Transport à la charge.

L'atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir est caractérisée.

Il résulte de ce qui précède que la carence caractérisée de l'Autorité organisatrice et son délégataire porte une atteinte manifestement illégale à la liberté d'aller et venir.

B) L'atteinte au droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé

a) Sur la liberté fondamentale protégée

Le juge des référés du Conseil d'État a reconnu une nouvelle liberté au rang de liberté fondamentale au sens de l'article L. 521-2 du code de justice administrative : « le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé » (*CE, réf., 20 septembre 2022, n° 451129 A*).

Le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé constitue l'article 1^{er} de la Charte de l'environnement de 2005, laquelle appartient au Préambule de la Constitution de 1958.

Toute personne justifiant, au regard de sa situation personnelle, notamment si ses conditions ou son cadre de vie sont directement affectés, ou des intérêts qu'elle entend défendre, qu'il y est porté une atteinte grave et manifestement illégale du fait de l'action ou de la carence de l'autorité publique peut saisir le juge des référés sur le fondement de l'article L. 521-2 du CJA.

b) Sur l'atteinte manifestement illégale

L'un des objectifs de la liaison maritime était précisément de désengorger les routes et réduire les émissions de CO2 et autres particules fines liées au transport terrestre.

Or, ainsi qu'il a été précédemment démontré, l'arrêt des navettes maritimes a pour conséquence directe une augmentation considérable du trafic routier et génère des kilomètres d'embouteillages dès la commune des Trois Îlets.

Le territoire de la Martinique est déjà très impacté par la pollution automobile comme le rappelle Madinainair :

- 72% des oxydes d'azote sont émis par le trafic routier
- 63% des émissions CO2 sont émises par le trafic routier
- 50% des composés organiques volatils (COV) sont émis par le transport routier
- 33% des particules fines (PM10) sont émises par le transport routier

Ainsi, l'augmentation du nombre de voitures et autres véhicules motorisés contribue gravement à l'augmentation de l'empreinte carbone globale.

Les moteurs thermiques, qu'ils soient à essence ou diesel, émettent du CO2 lors de la combustion du carburant. Les véhicules plus anciens et plus gros tendent à être particulièrement polluants.

Les embouteillages amplifient ce problème.

Il est indéniable que les embouteillages générés par l'arrêt des navettes dégradent la qualité de l'air sur le territoire.

À l'heure où la planification écologique se donne pour objectif de réduire l'impact des émissions de gaz à effet de serre lié à la voiture et de générer de nouvelles opportunités plus propres pour tous, la situation actuelle en Martinique ne peut qu'offusquer.

L'absence de service de transport maritime opère une régression dans les objectifs environnementaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre portés par l'État mais également l'Union européenne.

Une telle régression ne saurait être acceptable.

Il résulte de ce qui précède que la carence caractérisée de l'Autorité organisatrice et son délégué porte une atteinte manifestement illégale au droit de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé.

III. SUR L'APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE L. 761-1 DU CJA

Les requérantes ont exposé des frais pour assurer leur défense dans la présente procédure qu'il serait inéquitable de laisser à sa charge.

Il est donc demandé au juge des référés de condamner la commune des Anses d'Arlet à leur verser la somme de 2 500 euros sur le fondement de l'article L 761-1 du Code de justice administrative.

PAR CES MOTIFS

et tout autre à produire, déduire ou suppléer au besoin même d'office,
les requérantes demandent au juge des référés de :

- **ENJOINDRE** l'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT et la société BLUE LINES de mettre en place un service minimum de transport par navettes maritimes dans un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordonnance à intervenir et sous astreinte de 200 euros par jour de retard ; à titre subsidiaire de mettre un service de substitution dans un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordonnance à intervenir et sous astreinte de 200 euros par jour de retard ;
- Plus largement, **ENJOINDRE** l'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT et la société BLUE LINES de prendre toutes mesures utiles afin de faire cesser les atteintes graves et manifestement illégales portées aux libertés fondamentales des usagers des services de transport par navettes maritimes dans un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordonnance à intervenir et sous astreinte de 200 euros par jour de retard ;
- **ENJOINDRE** l'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT et la société BLUE LINES de communiquer les motifs du droit de retrait invoqué par le personnel naviguant de la société dans un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordonnance à intervenir et sous astreinte de 200 euros par jour de retard ;
- **ENJOINDRE** l'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT et la société BLUE LINES de prendre toutes les mesures nécessaires afin de remédier aux problèmes de sécurité qui fondent le droit de retrait du personnel naviguant dans un délai de quarante-huit heures à compter de l'ordonnance à intervenir et sous astreinte de 200 euros par jour de retard ;
- **CONDAMNER** l'établissement public MARTINIQUE TRANSPORT et la société BLUE LINES à leur verser la somme de 2 500 euros sur le fondement des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative.

Fort de France, le 17 avril 2025

Aurélie BEL
Avocate

