

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE PARIS

**REQUÊTE EN RÉFÉRÉ-SUSPENSION
(ARTICLE L.521-1 DU CODE DE JUSTICE ADMINISTRATIVE)**

A mesdames et messieurs les juges des référés ;

Nouvelle requête

Pour : **L'« Association de défense des usagers, et des Maires et des élus en colère de la ligne RER D Sud - Branche Malesherbes »**
(ADUMEC RER D Sud – Branche Malesherbes)
Association constituée selon la loi du 1^{er} juillet 1901
Hôtel de ville
91720 Boigneville
représentée par son président

Représenté(s) par : **SELARL DRAI ASSOCIÉS**
ME RÉMI-PIERRE DRAI

Société d'avocats au Barreau de Paris
64 Rue de Miromesnil - 75008 Paris
Tél. : (33)(0)1.45.61.66.66 –
Fax : (33)(0)1.45.61.66.67
e-mail : <paris@drai-avocats.fr>

**Décisions
attaquées :** **1°)** Délibération n° 2017/004 du 11 janvier 2017
du Syndicat des transports d'Île-de-France ;

- 2°) Convention de financement des études d'avant-projet de l'allongement des voies 7, 9, 11 en gare de Paris-Lyon surface et des études d'avant-projet du terrier de Bercy ;
- 3°) Avenant n° 1 à la Convention de financement RER D n° 15 DPI 006 de juillet 2015.

Contre

le Syndicat des transports d'Île-de-France
39 bis-41 Rue de Châteaudun
75009 Paris

En présence de :

- 1°) **L'État**
représenté par le préfet de Région
5 Rue Leblanc
75015 Paris
- 2°) **La région Île-de-France**
35 boulevard des Invalides
75007 Paris
- 3°) **SNCF Réseau**
15/17 Rue Rameau
CS 80001
93418 La Plaine-Saint-Denis CEDEX
- 4°) **SNCF Mobilités**
2 place aux Etoiles
93200 Saint Denis
- 5°) **La société du grand Paris**
Immeuble « Le Cézanne »,
30, avenue des Fruitiers,
93200 Saint-Denis

I. RAPPEL DES FAITS

La branche Malesherbes du RER D constitue la ligne 745 000 du réseau ferré national (ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis via Corbeil-Essonnes).

Elle est exploitée sans discontinuité depuis le 17 septembre 1840 et voit ses modalités d'exploitation et de desserte remises en cause par le Syndicat des transports d'Île-de-France à compter de l'entrée en vigueur du service annuel ferroviaire 2019 en décembre 2018.

Par sa délibération n° 2017/004, ledit syndicat va adopter une refonte des dessertes de la branche Malesherbes du RER D et autoriser la réalisation de divers travaux.

La présente requête entend obtenir la suspension partielle de cette délibération et d'une des conventions dont elle autorise la conclusion.

1°) Éléments historiques

La compagnie du Paris-Orléans (PO) s'est vue concéder par l'État la possibilité d'ériger une ligne ferroviaire de Paris à Orléans avec divers embranchements dont un reliant Juvisy à Corbeil en 1838¹.

Cette ligne sera ouverte à l'exploitation le 17 septembre 1840² et, à compter de 1843, sera complétée par une autre branche de Juvisy à Orléans.

Dans le cadre de la création du Syndicat du Bourbonnais par les compagnies du Paris Orléans (PO) et celle du chemin de fer de Paris à Lyon à la Méditerranée (PLM), il a été prévu le transfert de la concession Juvisy-Corbeil audit syndicat afin de permettre la création d'une ligne alternative entre Paris et Lyon via Nevers et Saint-Etienne.

Ce transfert sera effectif à la suite d'un décret impérial du 7 avril 1855³.

Toutefois, suite à la déconfiture de ce syndicat, la ligne sera attribuée *in fine* à la compagnie PLM en 1857 assortie d'une extension entre Juvisy et Villeneuve-Saint-Georges⁴ permettant la jonction avec le réseau Sud-Est.

À compter de l'achèvement de cette extension, le 18 mai 1863, la desserte de Corbeil s'effectuera depuis la gare de Lyon et non depuis la Gare d'Orléans⁵. Cette configuration d'exploitation ferroviaire perdure à ce jour bien

¹ Loi n° 7468 du 7 juillet 1838 autorisant l'établissement d'un Chemin de fer de Paris à Orléans, Bull. lois juillet 1838 p. 5 et s.

² Les trains desservait alors Corbeil depuis la gare de Paris-Orléans.

³ Décret impérial du 7 avril 1855 qui approuve la convention passée, le 2 et 6 février 1855, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les trois compagnies des chemins de fer de Paris à Orléans, de Paris à Lyon et du Grand-Central de France, complété par la Convention relative au chemin de fer de Paris à Lyon par Corbeil et Moret, Nevers, Roanne et Saint-Étienne, d'un côté, Tarare, de l'autre et du Cahier des charges des sections du chemin de fer de Paris à Lyon par Nevers, comprise entre Nevers, Moret et Corbeil, et entre Roanne et Lyon par Tarare, et de l'embranchement de Vichy, Bull n° 3272.

⁴ Décret impérial qui approuve la convention passée, le 11 avril 1857 entre le ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et les compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon, et de Lyon à la Méditerranée, Bull. 1857 p. 275.

⁵ Celle-ci est désormais dénommée « Gare d'Austerlitz ».

que la possibilité de rejoindre Paris par l'itinéraire antérieure demeure possible jusqu'à ce jour⁶.

La ligne sera ensuite prolongée vers Maisse le 5 janvier 1865 puis vers Montargis le 6 mai 1867.

Depuis cette date, il existe des trains directs depuis Paris (Gare de Lyon) vers Montargis via Corbeil et Juvisy ; la desserte directe vers Paris a toujours été présente.

Il se doit d'être précisé que diverses lignes ferroviaires viendront compléter cet ensemble formant ainsi un réseau dense tenant compte des importants besoins de la population locale.

Ces lignes seront réalisées par plusieurs opérateurs relevant soit de l'État (intérêt général), soit des départements concernés (intérêt local).

Relèvent du réseau ferré national et demeurent ouvertes, à ce jour, les lignes suivantes :

- Malesherbes – Bourron-Marlotte Grez
(ouverte en 1881 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée)⁷,
- Malesherbes – Pithiviers – Orléans
(ouverte en 1872 par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans)⁸.

⁶ Cette desserte n'est utilisée pour le service voyageur qu'au profit des trains de nuit à destination du Sud-Est.

⁷ Cette ligne demeure au sein du réseau ferré national (ligne 747 000) et est exploitée de Malesherbes à La-Chapelle-la-Reine pour le trafic fret.

⁸ Cette ligne demeure au sein du réseau ferré national (ligne (683 000) et est exploitée pour le fret.

- Relevaient de l'intérêt local, les lignes suivantes, qui sont désormais fermées et relevaient de la Compagnie des chemins de fer de grande banlieue (CGB)⁹ ou de la Compagnie du Tramway Sud de Seine-et-Marne (TSSM) :
 - Corbeil-Essonnes – Étampes - Arpajon (CGB, 1911-1953),
 - La Ferté-Alais – Bouville (CGB, 1921-1948),
 - Milly-la-Forêt – Melun via Chailly-en-Bière (TSSM, 1899-1938).

Il existait donc un important maillage ferroviaire au regard des besoins liés à l'intérêt général (**pièce n° 8**).

À compter de la création de la SNCF (1937), l'ensemble des lignes, droits et obligations des compagnies privées exploitant le réseau ferré d'intérêt général sont transféré à cette société d'économie mixte¹⁰.

Toutefois, dans une volonté de « coordination », la section de la ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis située au-delà de Malesherbes n'est désormais exploitée que pour le trafic fret. En effet, le trafic voyageur a été transféré par voie routière le 26 septembre 1971 et correspond désormais à la ligne 14 du réseau du Loiret (Réseau « Ulys ») dont le trafic est moindre (**pièces n° 17 et 18**). La ligne ferroviaire demeure toutefois ouverte pour le trafic fret de Malesherbes à Auxy-Juranville.

La ligne 22 de ce réseau routier a repris la desserte à destination de Pithiviers impliquant désormais une rupture de charge vers Orléans (**pièce n° 19**).

Il est donc essentiel pour ces populations de disposer également en gare de Malesherbes d'un accès commode vers Paris sans pour autant multiplier les ruptures de charge ; en l'absence de liaison directe de Malesherbes vers Orléans via Pithiviers, cette desserte ne peut s'opérer que par le RER D.

⁹ La Compagnie des chemins de fer de grande banlieue (CGB) a été concédée par le département de la Seine-et-Oise en 1910. L'exploitation sera reprise par la Société des transports en commun de la région parisienne (« ancêtre » de la RATP) en 1927 avant d'être cédée à la Société générale des chemins de fer économique (SE) en 1933.

¹⁰ Elle deviendra un Établissement public à caractère industriel et commercial en 1983.

2°) Desserte commerciale et équipement ferroviaire

Dès l'origine (1840) l'intégralité de la ligne a été desservie depuis Paris et assurait, en outre, un itinéraire de maillage de Paris vers le Sud.

Cet élément n'a jamais été remis en cause hormis durant les travaux d'électrification de la ligne¹¹. Il était alors mis en place certains trains directs et, pour le surplus, une rupture de charge était imposée à la Ferté-Alais de 1984 à 1992 en dehors des heures de pointe.

Sur la section de Paris à Malesherbes, la ligne est, à ce jour intégralement électrifiée par caténares 1500 Volts¹², équipée d'une double voie¹³, d'une signalisation lumineuse avec bloc automatique, équipée du contrôle de vitesse par balises et d'une liaison radio GSM-R¹⁴.

Ces équipements sont, pour l'essentiel, parfaitement conformes aux nécessités d'un transport de voyageur à haute fréquence et haute capacité.

Il n'y a donc nul obstacle technique irrémédiable à maintenir une desserte directe correspondant aux besoins des usagers.

¹¹ Certaines dessertes seront également suspendues de manière périodique entre 1940 et 1944.

¹² En 1950, la section Paris – Corbeil-Essonnes a été électrifiée, en 1984 la section Corbeil-Essonnes – La-Ferté-Alais et en 1992 la section La-Ferté-Alais-Malesherbes.

¹³ Celles-ci ne sont pas banalisées ou dotées d'installations permanentes de contre-sens au-delà de Corbeil-Essonnes ce qui n'est pas limitatif sur le plan de l'exploitation à ce jour.

¹⁴ Le déploiement du GSM-R entre Paris Lyon et Corbeil-Essonnes est en cours de finalisation ; la radio sol train avec transmission de données est actuellement utilisée.

3°) La création et l'intégration au sein du RER D

Le syndicat des transports parisiens, « ancêtre » du Syndicat des transports d'Île-de-France, a adopté le 29 février 1972 le principe de la création d'une ligne de RER reliant les lignes de la banlieue Nord de Paris avec celles de la Banlieue Sud-Est. Ce schéma prévoyait l'utilisation de troncs communs avec les lignes A (entre Gare de Lyon et Chatelet-les-halles) et B (entre Gare du Nord et Chatelet-les-halles).

La saturation de la ligne A au début des années 80 va induire une évolution de ce projet ; si le maintien d'un tronc commun avec la ligne B a été maintenu, il était en revanche acté l'impossible réalisation d'un tel tronc commun avec la ligne A. Il a donc été décidé la réalisation d'études complémentaires.

Une première étape a été opérée le 27 septembre 1987 par le simple prolongement des trains reliant Paris Nord à Villiers-le-Bel vers Chatelet-les-Halles. Hormis l'aménagement des trois voies centrales de cette dernière gare, nuls autres travaux complémentaires n'étaient requis du fait du tronc commun avec la ligne B. La RATP et la SNCF avaient en effet réalisé l'essentiel des travaux préparatoires entre 1979 et 1982.

Le 5 avril 1990, il sera acté la nécessité de la construction d'un tunnel complémentaire entre Chatelet-les-halles et Gare de Lyon. Sa réalisation sera déclarée d'utilité publique le 28 juin 1991 et les travaux seront coordonnés avec la ligne 14 du métro parisien au regard de la proximité des ouvrages (délégation au profit de la RATP).

Une seconde étape a été opérée le 24 septembre 1995 avec l'interconnexion des dessertes Sud et Nord. La branche Malesherbes a été intégrée au RER D à compter de cette date maintenant ainsi des dessertes directes avec Paris jusqu'à la Ferté-Alais.

Après une période transitoire d'un an, liée notamment au manque de matériel roulant, la desserte par le RER D sera prolongée vers Malesherbes.

4°) Les problématiques propres au RER D

De par sa conception, pour partie héritée de choix historiques antérieurs à la création du RER D, et de par certains choix techniques inadaptés¹⁵ ou contraints¹⁶ du fait de la mixité des circulations¹⁷, la fiabilité des dessertes de la ligne D est exécrationnelle (et reconnue comme telle par la SNCF).

Certaines de ses contraintes sont extérieures aux entreprises ferroviaires exploitant la desserte (SNCF Mobilités) ou au gestionnaire d'infrastructure (SNCF Réseau et RATP). En particulier, le sous-dimensionnement du tronçon commun entre les lignes B et D du RER situé entre Gare du Nord et Châtelet-les-halles ne peut être surmonté, de manière efficace, que par de très lourds investissements tendant à la création d'un nouveau tunnel.

D'autres choix sont propres à la SNCF et, en l'état, ne permettent que de manière imparfaite d'assurer le service que le STIF lui a délégué¹⁸.

C'est ainsi que de manière très régulière, des « plans d'urgence », « schémas directeurs » et autres correctifs ont été adoptés pour rétablir la situation avec un succès très relatif puisqu'en réalité ceux-ci visent à permettre à la SNCF de réduire ses engagements (passage de 16 trains interconnectés à 12 par heure, réduction des dessertes, etc.)

Afin de pouvoir, de nouveau, réduire la qualité et la quantité des prestations, le Syndicat des transports d'Île-de-France et SNCF mobilité ont

¹⁵ Présence du contrôle de vitesse par balises (KVB) dans sa version ponctuelle (La version à transmission continue (KVB-P) est en cours de généralisation sur la ligne) ; tracé et caractéristiques de la ligne dite du plateau, etc.

¹⁶ Le plan des voies entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris-Lyon comprend 3 paires de voies dont les parités ne sont pas regroupées rendant ainsi leur utilisation non optimale en cas de situation dégradée.

¹⁷ Quais bas imposés par la circulation de trains de fret.

¹⁸ Ainsi les rames Z 20500 sont conçues avec des caisses longues et seulement deux portes par face ce qui est parfaitement adapté à une desserte « grande ligne » ou inter-ville mais nullement à une desserte lourde de banlieue à arrêts rapprochés. Ces caisses donnaient toutefois parfaitement satisfaction sur la desserte Paris – Amiens (V2N). Inversement, le MI2N (matériel RER de génération suivant issu d'un design commun RATP et SNCF) et le RER NG prennent en compte ce retour d'expérience.

souhaité réduire les prestations en supprimant la desserte directe de Paris depuis Malesherbes.

Cette « évolution » comprend en réalité plusieurs volets que la requête au fond entend contester.

Le présent référé suspension ne porte que sur une partie des actes contestés : l'instance de référé ne concerne en effet que la réorganisation des dessertes du RER D.

II. SUR LA COMPÉTENCE DE LA JURIDICTION SAISIE

1°) Sur la compétence juridictionnelle externe :

La délibération n° 2017/004 du Syndicat des transports d'Île-de-France et les contrats y afférents portent sur l'organisation d'un service public et sur la réalisation d'étude portant sur des travaux publics (**pièces n° 1 à 3**).

Par voie de conséquence, la juridiction administrative est seule compétente pour en connaître¹⁹.

2°) Sur la compétence juridictionnelle interne :

Bien que les effets des actes attaqués portent sur le ressort des tribunaux administratifs de Paris, de Cergy-Pontoise, de Montreuil, de Melun et d'Orléans, seul le Tribunal administratif de Paris est compétent pour en connaître²⁰.

En effet, le siège du Syndicat des transports d'Île-de-France se trouve dans le ressort de cette juridiction qui a donc compétence exclusive pour en connaître.

¹⁹ CE Ass., 20 avril 1956, *Époux Bertin et ministre de l'agriculture c. consorts Grimouard*.

²⁰ Article R.312-1 du code de justice administrative.

III. SUR LA RECEVABILITÉ DES CONCLUSIONS PRÉSENTÉES

1°) Sur l'intérêt à agir des usagers et de leurs groupements :

La jurisprudence administrative admet la possibilité pour les usagers de contester les mesures d'organisation, de planification et de gestion des services publics²¹. Cet intérêt à agir a été étendu à tous leurs regroupements disposants de la personnalité morale²².

2°) Sur l'intérêt à agir de l'association requérante :

Le Tribunal administratif de Paris ne pourra que constater que les statuts de l'association requérante prévoient que (**pièce n° 4**) :

« ARTICLE 2-OBJET

« Cette association a notamment pour objet la représentation et la défense des intérêts des usagers de la ligne D du RER de la S.N.C.F., et plus particulièrement ceux de son actuel tronçon Sud (branche Malesherbes), et améliorer leurs conditions ainsi que leur qualité de transports. »

Par voie de conséquence l'association requérante dispose bien d'un intérêt lui conférant qualité pour agir.

3°) Sur l'introduction d'une requête principale en annulation :

Il a été formé, ce jour, par requête distincte une demande tendant à l'annulation de la délibération n° 2017/004 du 11 janvier 2017 du Syndicat des transports d'Île-de-France ; de la convention de financement des études d'avant-projet de l'allongement des voies 7, 9, 11 en gare de Paris-Lyon surface

²¹ CE, 21 décembre 1906, *Syndicat des propriétaires et contribuables du quartier Croix-de-Seguey-Tivoli*, Rec. p. 962

²² CE, 28 décembre 1906, *Syndicat des patrons coiffeurs de Limoges*, p. 977

et des études d'avant-projet du terrier de Bercy et de l'avenant n° 1 à la Convention de financement RER D n° 15 DPI 006 de juillet 2015.

Cette requête a été déposée par Télérecours.

Par voie de conséquence, la présente instance de référé sera jugée recevable.

IV. SUR LE FOND DU LITIGE

A. Sur l'urgence

Dans le cadre du référé-suspension, la condition d'urgence ne fait l'objet d'aucune définition préalable mais résulte des circonstances de la cause et, notamment, des intérêts en présence²³.

Au cas particulier de la présente requête de référé, l'urgence n'est établie qu'en ce qui concerne la réorganisation des dessertes du RER D.

Ainsi, ne seront contestées, dans le cadre du présent référé, que la délibération en tant qu'elle concerne la réorganisation des dessertes opérées par la ligne D du RER et en tant qu'elle porte sur l'avenant n° 1 à la convention de financement RER D n° 15DPI006 de juillet 2015 et sur ladite convention.

L'urgence, en l'absence de situation où elle serait présumée, se doit d'être établie ; le juge des référés du Tribunal administratif de Paris ne pourra que constater que celle-ci est ici bien présente.

²³ CE Sect., 19 janvier 2001, *Confédération nationale des radios libres*, n° 228815.

1°) Le cadre général de l'accès au réseau ferré national :

L'accès au réseau ferroviaire n'est ni inconditionnel ni libre. Les textes législatifs et réglementaires prévoient que le « gestionnaire d'infrastructure » doit arrêter les modalités d'accès au réseau²⁴ et en assurer le respect.

Dans le cadre particulier des lignes empruntées par le RER D au Sud de la gare de Lyon, seules lignes ici en cause, le gestionnaire du réseau ferré national est SNCF Réseau.

Les modalités d'accès au réseau sont définies pour chaque horaire de service annuel dans un « document de référence du réseau » qui a un caractère réglementaire et dont la vocation est de régir l'accès et l'utilisation au réseau.

L'« horaire de service annuel » couvre une période de l'ordre d'une année débutant généralement le second dimanche du mois de décembre précédent l'année du millésime considérée.

Ainsi l'horaire de service 2017, débute le 11 décembre 2016 à 00 :00 et s'achève le 9 décembre 2017 à 24 :00. L'horaire de service 2018 débute le 10 décembre 2017 à 00 :00 et s'achève le 8 décembre 2018 à 24 :00.

L'horaire de service 2019 débutera le 9 décembre 2018 à 00 :00. La délibération litigieuse et la convention contestées ont été adoptées en vue de cette échéance dans la mesure où les évolutions du contenu des dessertes ne pourra pas être mis en œuvre avant cette date.

²⁴ Article L.2122-5 du code des transports.

Il apparaît donc prima facie que la condition d'urgence n'est pas remplie au cas présent.

En réalité il n'en n'est strictement rien du fait du calendrier imposé par la SNCF elle-même qui implique que l'urgence est excessivement présente.

2°) Sur le « rétro-calendrier » imposé par la régulation du réseau ferré national :

La ligne de RER D ici en cause ne constitue pas une antenne isolée ou limitée du réseau ferré national ni même une ligne où les capacités disponibles seraient particulièrement élevées permettant ainsi d'affiner la desserte ferroviaire quelques semaines avant leur entrée en vigueur.

La construction du plan de circulation débute en réalité au moins deux années avant l'échéance. C'est pour cela que le conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France se devait d'adopter à très brève échéance la délibération litigieuse.

Par voie de conséquence il est imposé un strict calendrier de réalisation du graphique des circulations (allocation des capacités, attribution des sillons) à l'ensemble de la communauté ferroviaire dans la mesure où la demande de chaque opérateur est susceptible d'impacter des milliers d'autres demandes.

Le calendrier règlement ici applicable impose une « structuration de capacité » dont l'échéance pour les desideratas de construction se trouve à la **fin du mois d'avril de l'année n-2.**

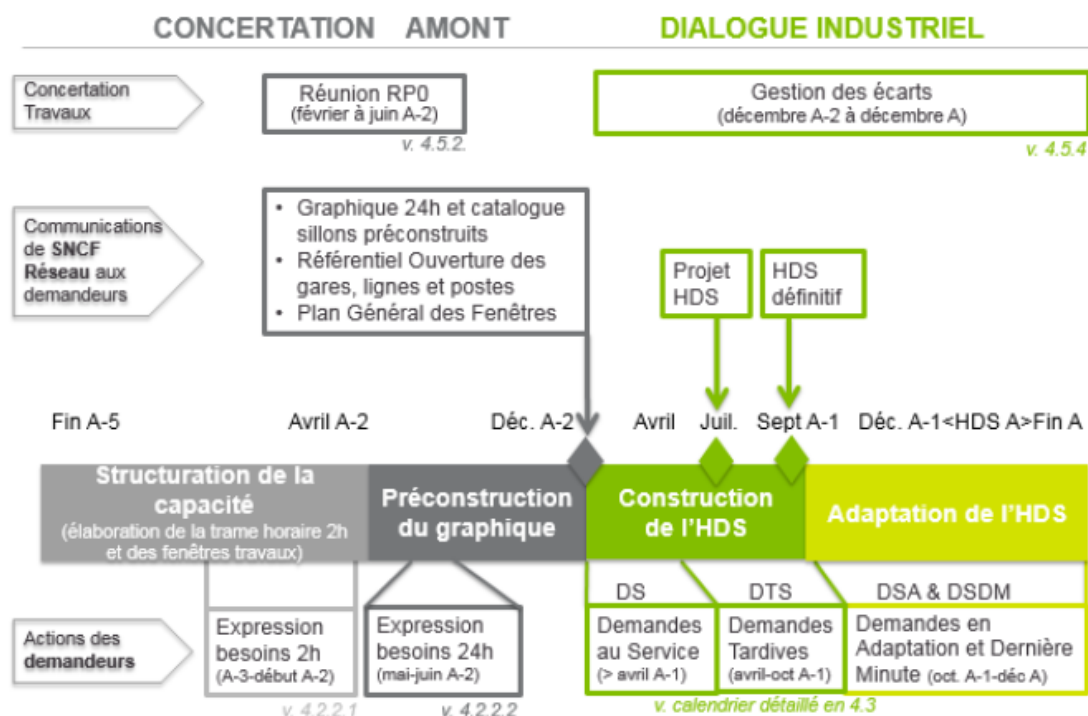
Ainsi pour l'horaire de service 2019, ici en cause, les éléments clefs des dessertes doivent être connus et déterminés en avril 2017 au plus tard.

4.2.2. LES 4 GRANDES ETAPES DE L'ELABORATION DU GRAPHIQUE

L'organisation en place chez SNCF Réseau en matière d'allocation de capacité se structure autour des quatre grandes étapes suivantes :

- De A-5 à fin avril A-2 : la structuration de la capacité du graphique,
- De mai A-2 à décembre A-2 : la préconstruction du graphique
- De décembre A-2 à septembre A-1 : la construction de l'horaire de service,
- De septembre A-1 à décembre A : les adaptations de l'horaire de service, y compris en dernière minute.

Ces étapes sont résumées dans le schéma ci-dessous :



Chaque étape s'inscrit dans une continuité et une progression par rapport à la précédente, dans une démarche vertueuse.

La construction de l'HDS s'appuie ainsi sur la préconstruction, qui s'appuie elle-même sur les livrables de la structuration.

Extrait du Document de référence du réseau SNCF (édition 2018 p. 49)

Il importe donc que le cadre de la desserte de la branche Malesherbes soit déterminé à cette échéance... de seulement quelques semaines !

Ceci justifie pleinement d'une situation d'urgence au sens des dispositions de l'article L.521-1 du code de justice administrative.

3°) Sur l'effet utile immédiat de la décision du juge des référés administratifs

En premier lieu, il se doit d'être relevé que les sections de ligne considérées sont considérées comme « saturées » et qu'en conséquence, il ne sera pas possible pour SNCF Réseau de rétablir des liaisons directes de Paris vers Malesherbes après la phase de préconstruction du graphique des circulations sauf à prendre le risque de devoir supprimer d'autres sillons.

En deuxième lieu, les opérateurs ferroviaires doivent notifier leurs besoins généraux avant fin avril de l'année n-2. À défaut, seules les capacités résiduelles seront disponibles ce qui, de facto, reporterait toute étude ou modification de desserte à l'année n+2 de celle qui suivra l'intervention du jugement au fond.

En troisième et dernier lieu, il se doit d'être précisé qu'il ne s'agit à ce stade que de la formulation de besoins opérationnels. Ainsi une suspension de la délibération litigieuse n'aurait, au stade du référé administratif, que la conséquence d'imposer l'étude conjointe des deux scénarii de desserte : celui applicable avant la modification contestée et celui applicable à raison de la modification contestée.

Il n'y a donc nul préjudice au principal.

Par voie de conséquence, il résulte de ce qui précède qu'une situation d'urgence est ici présente et justifie pleinement l'intervention du juge des référés administratifs.

B. Sur les vices propres de la délibération n° 2017/007 :

1°) Sur la note de synthèse adressée aux membres du conseil syndical :

L'article L.2121-13 du code général des collectivités territoriales dispose que :

« Dans les communes de 3 500 habitants et plus, une note explicative de synthèse sur les affaires soumises à délibération doit être adressée avec la convocation aux membres du conseil municipal.

« Si la délibération concerne un contrat de service public, le projet de contrat ou de marché accompagné de l'ensemble des pièces peut, à sa demande, être consulté à la mairie par tout conseiller municipal dans les conditions fixées par le règlement intérieur.

« Le délai de convocation est fixé à cinq jours francs. En cas d'urgence, le délai peut être abrégé par le maire sans pouvoir être toutefois inférieur à un jour franc.

« Le maire en rend compte dès l'ouverture de la séance au conseil municipal qui se prononce sur l'urgence et peut décider le renvoi de la discussion, pour tout ou partie, à l'ordre du jour d'une séance ultérieure.

« Le présent article est également applicable aux communes de moins de 3 500 habitants lorsqu'une délibération porte sur une installation mentionnée à l'article L. 511-1 du code de l'environnement »

Ces dispositions sont applicables aux établissements publics de coopération intercommunale auquel le syndicat est assimilé.

Il appartiendra donc au président du Syndicat des transports d'Île-de-France de justifier l'existence de ladite note de synthèse et de son envoi aux membres du conseil syndical.

2°) Sur le délai de convocation :

Le code des transports dispose que :

*« **Article R1241-10** : Le conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France se réunit sur la convocation de son président aussi souvent que la bonne marche de l'établissement l'exige, et au moins six fois par an. Sa convocation est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil.*

Le président du conseil du syndicat arrête l'ordre du jour des séances du conseil, après avis du bureau, et dirige les débats.

L'ordre du jour doit être porté à la connaissance des membres du conseil, dix jours au moins avant une séance. Ce délai peut être réduit à cinq jours en cas d'urgence. L'inscription d'une question à l'ordre du jour est de droit lorsqu'elle est demandée par un tiers au moins des membres du conseil ou, en cas d'urgence, par le président. »

Il appartiendra au président du Syndicat des transports d'Île-de-France de justifier que la convocation des membres du conseil syndical a été régulière et effectuée dans les délais réglementaires.

3°) Sur le respect du quorum :

Le code des transports dispose que :

*« **Article L.1241-** (...) II. — Les délibérations à caractère budgétaire ou ayant une incidence budgétaire sont adoptées par le conseil d'administration du syndicat à la majorité absolue de ses membres.*

*« **Article R.1241-11** : Sous réserve des dispositions de l'article L.1241-10, les décisions du conseil sont prises à la majorité absolue des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.*

En cas de partage égal des voix, la voix du président de séance est prépondérante

Le conseil ne peut délibérer valablement que si la moitié au moins de ses membres participent à la séance ou y sont représentés.

Si le quorum n'est pas atteint, le conseil se réunit de plein droit trois jours plus tard sur le même ordre du jour. Les décisions sont alors valables quel que soit le nombre des membres présents ou représentés, dès lors qu'elles sont prises à la majorité absolue, ou à la majorité qualifiée lorsqu'elle est requise, des suffrages exprimés par les membres présents ou représentés.

Les délibérations font l'objet de procès-verbaux dont le texte est arrêté par le président

de séance et soumis à l'approbation du conseil.

Le conseil peut entendre toute personne dont l'audition est jugée utile par le président. Les séances du conseil ne sont pas publiques, sauf décision contraire du président du conseil. »

Il appartiendra au président du Syndicat des transports d'Île-de-France de justifier la présence du quorum, ici constitué par la majorité absolue des membres du conseil syndical, lors de l'adoption de la délibération litigieuse

4°) Sur le défaut de consultation préalable des collectivités territoriales :

Le code des transports dispose que :

« Article L.2121-3 : La région est chargée, en tant qu'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, de l'organisation :

1° Des services ferroviaires régionaux de personnes, qui sont les services ferroviaires de personnes, effectués sur le réseau ferré national, à l'exception des services d'intérêt national et des services internationaux ; (...)

« Article L2121-5 : Toute création ou suppression de la desserte d'un itinéraire par un service régional de personnes ou de la desserte d'un point d'arrêt par un service régional de personnes est soumise pour avis aux départements et aux communes concernés.

« Article L2121-6 : Lorsqu'une liaison se prolonge au-delà du ressort territorial de la région, celle-ci peut passer une convention avec une région limitrophe, ou avec le Syndicat des transports d'Île-de-France, pour l'organisation des services définis par l'article L. 2121-3. »

Il résulte des dispositions de l'article L.2121-5 du code des transports, ici applicable en vertu des articles L.2121-3 et 6 du même code, que le Syndicat des transports d'Île-de-France aurait dû procéder à la consultation des départements et communes concernées par la suppression de la desserte directe depuis Paris.

Or, ni les départements de l'Essonne ou du Loiret ainsi que la ville de Paris, ni les communes concernées ne l'ont été.

La délibération litigieuse sera donc suspendue.

5°) Sur le défaut de consultation préalable de la Commission consultation des services publics locaux de la Région Île-de-France :

L'article L.1413-1 du code général des collectivités territoriales dispose que :

« Les régions, les départements, les communes de plus de 10 000 habitants, les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 50 000 habitants et les syndicats mixtes comprenant au moins une commune de plus de 10 000 habitants créent une commission consultative des services publics locaux pour l'ensemble des services publics qu'ils confient à un tiers par convention de délégation de service public ou qu'ils exploitent en régie dotée de l'autonomie financière. Les établissements publics de coopération intercommunale dont la population est comprise entre 20 000 et 50 000 habitants peuvent créer une commission consultative des services publics locaux dans les mêmes conditions.

« Cette commission, présidée par le maire, le président du conseil départemental, le président du conseil régional, le président de l'organe délibérant, ou leur représentant, comprend des membres de l'assemblée délibérante ou de l'organe délibérant, désignés dans le respect du principe de la représentation proportionnelle, et des représentants d'associations locales, nommés par l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant. En fonction de l'ordre du jour, la commission peut, sur proposition de son président, inviter à participer à ses travaux, avec voix consultative, toute personne dont l'audition lui paraît utile.

« La majorité des membres de la commission peut demander l'inscription à l'ordre du jour de toute proposition relative à l'amélioration des services publics locaux.

La commission examine chaque année sur le rapport de son président :

- 1° Le rapport, mentionné à l'article L. 1411-3, établi par le délégataire de service public ;*
- 2° Les rapports sur le prix et la qualité du service public d'eau potable, sur les services d'assainissement visés à l'article L. 2224-5 ;*
- 3° Un bilan d'activité des services exploités en régie dotée de l'autonomie financière ;*
- 4° Le rapport mentionné à l'article L. 1414-14 établi par le cocontractant d'un contrat de partenariat.*

« Elle est consultée pour avis par l'assemblée délibérante ou par l'organe délibérant sur :
1° Tout projet de délégation de service public, avant que l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant se prononce dans les conditions prévues par l'article L. 1411-4 ;
2° Tout projet de création d'une régie dotée de l'autonomie financière, avant la décision portant création de la régie ;
3° Tout projet de partenariat avant que l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant ne se prononce dans les conditions prévues à l'article L.1414-2 ;
4° Tout projet de participation du service de l'eau ou de l'assainissement à un programme de recherche et de développement, avant la décision d'y engager le service.

Le président de la commission consultative des services publics locaux présente à son assemblée délibérante ou à son organe délibérant, avant le 1er juillet de chaque année, un état des travaux réalisés par cette commission au cours de l'année précédente.

Dans les conditions qu'ils fixent, l'assemblée délibérante ou l'organe délibérant peuvent charger, par délégation, l'organe exécutif de saisir pour avis la commission des projets précités. »

Il résulte de ces dispositions que la Commission consultative des services publics locaux de la Région Île-de-France aurait dû être consultée en préalable à la délibération litigieuse.

En conséquence, la délibération litigieuse sera suspendue.

**

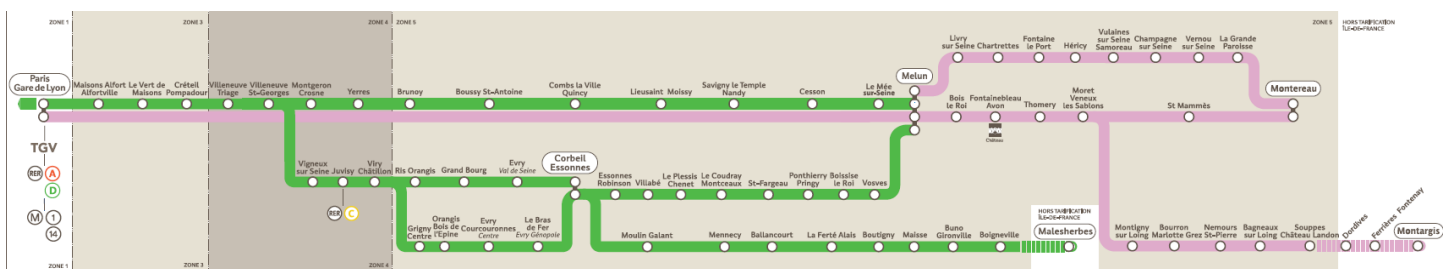
*

Par voie de conséquence, il résulte de ce qui précède que la délibération n° 2017/004 et les Conventions litigieuses ne pourront qu'être suspendues par le juge des référés du Tribunal administratif de Paris.

C. Sur la délibération en tant qu'elle concerne la réorganisation des dessertes opérées par la ligne D du RER et en tant qu'elle porte sur l'avenant n° 1 à la convention de financement RER D n° 15DPI006 de juillet 2015 et sur ladite convention

1°) Sur l'objet de cette réorganisation des dessertes

La desserte actuelle opérée par les lignes D du RER et R du réseau Transilien est organisée au service annuel 2017 de la manière suivante.



Doc SNCF Mobilités

Dans ce cadre, la ligne D dessert depuis le Nord de Paris via Chatelet les halles et la gare banlieue de Paris Lyon quatre branches :

- Melun via Combs-la-Ville Quincy (ligne PLM),
- Melun via Corbeil-Essonnes (ligne dite du plateau),
- Corbeil-Essonnes via Ris Orangis (ligne dite de la vallée),
- Malesherbes via Corbeil-Essonnes et la ligne du plateau)

Il se doit d'être précisé que la ligne dite du plateau, bien qu'indépendante et de création plus récente, est de facto la voie utilisée pour la desserte, par les RER D, de la branche Malesherbes ; il s'agit là d'un choix commercial distinct de l'historique des lignes et de leur rattachement administratif.

Par voie de conséquence, la desserte vers Malesherbes depuis Paris doit être analysée et considérée suivant les modalités choisies par SNCF mobilité et par le STIF et non suivant le rattachement administratif des infrastructures.

L'objet principal de la réorganisation des dessertes opérée par la délibération litigieuse consiste à supprimer la branche Malesherbes du RER D. La desserte de cette ligne s'opérerait alors sous la forme de train navette entre Corbeil-Essonnes et Malesherbes à charge pour les usagers de changer de train.

Ceci allongera significativement leur temps de parcours des usagers car il ne peut être garanti de brève correspondance entre les trains ; dès lors, et au regard des pratiques opérées sur le réseau SNCF en matière de rupture de charge, il convient pour les usagers de prévoir un allongement réel de temps de trajet de l'ordre de 15 à 20 minutes²⁵ en moyenne.

On se doit de relever que l'unique expérience de correspondance synchronisée avec une desserte de RER a été un échec du fait de l'impossibilité d'en assurer la réalité pratique. Il s'agissait en l'occurrence de la synchronisation entre la ligne Orlyval et le RER B initiée en 1991 et formellement abandonnée en 1993²⁶.

Il est donc strictement impossible de maintenir un temps de transport identique ou similaire en l'état de la desserte future.

²⁵ Sur les conséquences contentieuses de cette incidence : CE, 5 mars 2014, *Doucet et autres*, n° 368199

²⁶ En l'occurrence jusqu'à la reprise de la ligne Orlyval par une filiale *ad hoc* de la RATP.

2°) Sur la violation de la loi :

a) Sur le principe de mutabilité des services publics

Le Conseil d'État a consacré, par la voie prétorienne, la faculté, pour les autorités publiques, d'adapter le fonctionnement des services publics aux évolutions de l'intérêt général²⁷.

Il n'est guère contestable que le Syndicat des transports d'Île-de-France a la faculté d'apprécier, sous le contrôle du juge de l'excès de pouvoir, les modifications à apporter en matière tarifaire²⁸ ou de desserte²⁹.

Toutefois, cette possibilité d'action demeure conditionnée par le respect des principes normatifs encadrant l'activité des services publics.

b) Sur la violation du principe d'égalité

Le principe d'égalité devant les services publics est invocable par les usagers³⁰ et s'applique aussi bien dans l'égal accès au service public que dans l'égal fonctionnement du service public envers les usagers.

Au cas présent, le principe d'égalité est méconnu à plusieurs titres.

En premier lieu, l'ensemble des dessertes franciliennes s'organise au départ de gares « têtes de ligne »³¹ (desserte radiale) y compris les lignes de RER qui procèdent d'interconnexion entre réseaux existants à l'exception des

²⁷ CE, 21 décembre 1906, *Syndicat des propriétaires et contribuables du quartier Croix-de-Seguey-Tivoli*, Rec. p. 962.

²⁸ CE, 13 mars 2002, *UFC et autre*, n° 177509.

²⁹ CE, 11 mars 1910, *Compagnie générale française de tramways*, Rec. p. 216.

³⁰ CE, 9 mars 1951, *Société des concerts du conservatoire*.

³¹ Paris Est, Paris Nord, Paris Saint-Lazare, Paris Montparnasse, Paris Austerlitz et Paris Lyon.

lignes de contournement (desserte tangentielle)³² ou d'impossibilités techniques³³.

Par voie de conséquence, le principe demeure que toute gare francilienne soit desservie par des trains directs avec Paris. Ceci ne fait nullement obstacle à l'existence de missions de renforts limitées à certaines heures³⁴.

Or la modification de la desserte opérée induira nécessairement une rupture d'égalité puisque les usagers de la section de ligne Corbeil-Essonnes – Malesherbes se verront imputer une rupture de charge du fait de l'absence de desserte de Paris.

Le Tribunal administratif de Paris constatera à cet égard qu'il n'existe nul obstacle technique au maintien de dessertes directes vers Paris et qu'il n'est envisagé nulle modification des installations qui serait de nature à y faire obstacle. Les installations ferroviaires seront même maintenues dans ce but dans la mesure où l'itinéraire via Corbeil-Essonnes et la ligne de la vallée est considéré comme équivalent par la réglementation SNCF³⁵ et peut donc être utilisé en lieu et place de l'itinéraire via Brunoy pour les trains grandes lignes et le fret.

En second lieu, force est de constater que les usagers situés à une distance similaire de Paris continueront de bénéficier de dessertes directes vers Paris soit par trains de banlieue, soit par une desserte RER.

Ainsi, les branches du RER C desservant Dourdan-la-forêt et Saint-Martin-d'Étampes seront maintenues. Les problèmes d'exploitation du RER C sont pourtant parfaitement similaires à ceux du RER D.

³² Dessertes Pontoise-Creil (H), Aulnay-sous-Bois – Bondy (T4), La Verrière – La Défense et Saint-Germain-en-Laye Grande-ceinture – Noisy –le-Roi (situation provisoire de la future desserte tram-train).

³³ Esbly-Crécy-la-Chapelle (Plan de voie d'Esbly), Melun-Montereau (Saturation des installations de Melun).

³⁴ Notamment sur les dessertes : Juvisy-Melun et Juvisy – Versailles-Chantiers.

³⁵ Article A503.1, Renseignements techniques SNCF (**Pièce n° 10**).

De même, la desserte directe depuis la Gare de Lyon des gares situées au-delà de Melun vers Montereau et Montargis (via Moret-Véneux-les-Sablons) sera conservée alors qu'elle a même été renforcée par l'instauration d'un cadencement des circulations et qu'une fraction des gares desservies ne sont pas situées en Île-de-France (situation partagée avec le RER D puisque la gare de Malesherbes est située hors Île-de-France).

La desserte directe de l'antenne affermée Longueville-Provins a même été maintenue au prix d'importants investissements de la région (renouvellement voie-ballast, achat de matériel bi-mode spécifique à cette ligne³⁶) du fait de la volonté de maintien d'une unité de traitement des usagers au sein de la région Île-de-France.

Identiquement, la desserte directe des gares situées au-delà de Mitry-Claye n'a jamais été remise en cause quand bien le nombre de gares desservies se trouve majoritairement en dehors de la région Île-de-France.

La profonde rénovation de la ligne Argenteuil – Ermont-Eaubonne a également donné lieu à de très lourds travaux d'infrastructure afin de permettre une desserte de très haut niveau directement depuis Paris Saint-Lazare alors qu'il avait été envisagé l'instauration d'une rupture de charge systématique aux deux extrémités de la ligne.

En troisième lieu, il est opposé par la SNCF la saturation des installations de Paris-Lyon. Il n'est nullement nié un fort encombrement de celles-ci mais qui résulte, en réalité, du choix opéré par la SNCF en sa qualité d'exploitant de privilégier les dessertes TGV (désormais situées en dehors du champ du service public) au détriment des transports régionaux (qui sont des activités de service public). Le Tribunal administratif de Paris relèvera à cet égard qu'il n'est sérieusement pas envisagé de réduction des fréquences des dessertes TGV au départ de ces installations alors que la suppression de dessertes RER est parfaitement envisagée, étudiée puis sollicitée auprès du Syndicat des transports d'Île-de-France.

³⁶ 24 éléments B 82500 sont utilisés depuis 2008 et acquis par la région pour une somme de 136 millions d'euros.

Il en résulte que l'instauration d'une rupture des liaisons directes vers Paris, en l'absence de contrainte insurmontable, constitue donc une rupture du principe d'égalité.

c) Sur l'atteinte au principe de continuité des services publics :

Le principe de continuité des services publics, principe cardinal des « Lois de Rolland », a été consacré par le Conseil d'État dès la III^e République³⁷.

Au cas présent, force est de constater que la délibération litigieuse porte atteinte au principe de continuité des services publics.

En effet, la modification de la desserte de la branche entre Corbeil-Essonnes et Malesherbes résulte en réalité de la carence réitérée de la SNCF (et des entités dénommées SNCF Réseau et SNCF mobilités) à assurer convenablement les engagements contractuels souscrits quant à la qualité du service public.

La ligne D a été ouverte le 24 septembre 1995 entre Chatelet-les-Halles, Melun et la Ferté-Alais. L'année suivante la desserte sera prolongée à Malesherbes suite à l'achèvements des travaux d'électrification et à la livraison du matériel nécessaires ; les dessertes directes suspendues durant les travaux ont alors repris.

Ainsi un « plan d'action pour lutter contre la dégradation de la régularité et les difficultés d'exploitation de ligne » a été adopté en 2003 suivi d'un schéma directeur approuvé en 2006.

³⁷ CE, 7 août 1909, *Winkell*, *Rec.* p. 826 et CE Ass., 7 juillet 1950, *Dehaene*, *Rec.* p. 426.

Il sera complété par un plan d'urgence « D maintenant » en 2008 suivi d'une forte réduction du service au service annuel 2009.

Un schéma de principe correcteur sera adopté en 2009 (« RER D+ »).

Un plan de renforcement de la qualité de service a été annoncé par la SNCF en 2011.

Le Tribunal administratif de Paris ne pourra que constater que, depuis l'ouverture du RER, les plans correctifs se multiplient et, en réalité, ne sont que d'une efficacité très « relative ».

L'atteinte portée au principe de continuité des services publics est patente ; la délibération litigieuse vient en réalité la conforter et l'autoriser.

Elle sera donc suspendue.

d) Sur la violation du plan de déplacement urbain d'Île-de-France :

Le plan de déplacements urbains d'Île-de-France a été adopté par délibération n° CR 36-14 du 19 juin 2014 du conseil régional (**pièce n° 15**).

La valeur normative de celui-ci est régie par les articles L.1214-1 et suivants du code des transports.

Les articles L.1214-5 et 6 de ce code imposent la compatibilité des décisions d'organisation des transports avec le plan de déplacements urbains d'Île-de-France.

Or le plan de déplacements urbains d'Île-de-France prévoit que le « réseau ferré (train, RER) assure les déplacements de moyenne et longue distance entre la grande couronne et Paris, mais aussi au sein du cœur de métropole et de l'agglomération centrale grâce à un renforcement des lignes radiales (fréquences plus élevées notamment en proche couronne) et à la création de lignes en rocade. »³⁸

Il est donc prévu une desserte continue depuis Paris vers la Grande couronne.

Or la délibération litigieuse méconnaît ledit plan de déplacements urbains.

Elle sera donc suspendue.

f) Sur la méconnaissance du schéma de développement d'Île-de-France

Le schéma directeur de la région Île-de-France (**pièce n° 16**) prévoit une évolution des modes de transports afin que la grande couronne, ici concernée, soit l'objet de desserte en transport collectif de qualité (Point 3.4 page 98).

Pour ce faire il est prévu des axes de transport lourds, de qualité, vers la grande couronne depuis Paris ainsi que la création de dessertes radiales.

Or la délibération litigieuse méconnaît ledit schéma de développement en faisant obstacle à la réalisation d'une desserte directe de Paris.

Elle sera donc suspendue.

³⁸ PDUIF page 83

3°) Sur l'erreur manifeste d'appréciation quant à l'intérêt général

La juridiction administrative suprême considère qu'il appartient, en premier lieu, à l'autorité administrative de déterminer les besoins liés à l'intérêt général et, en conséquence, d'en déterminer les conséquences en termes de besoins liés aux services publics. Cela est contrôlé par le juge administratif.³⁹

L'examen des chiffres détaillés de la fréquentation de la branche concernée du RER D laisse ainsi apparaître une forte fréquentation en hausse importante.

	2014	2015	variation
Fréquentation Grigny centre - Corbeil Essonnes (exclu)	18 650 664	20 017 800	7,33%
Fréquentation tronçon Corbeil Essonnes - Malesherbes	8 830 872	10 152 384	14,96%
Fréquentation totale	27 481 536	30 170 184	9,78%

Il apparaît donc pour le moins incongru qu'une substantielle réduction de la desserte de cette branche soit opérée alors que sa fréquentation est en forte hausse (+14,96 %) et cela d'une manière très supérieure à la moyenne de l'évolution du trafic transilien (+1,3 %)⁴⁰.

L'ensemble des chiffres de fréquentation sont versés au dossier contentieux (**pièce n° 12**), il doit être également précisé que les chiffres de la gare de Malesherbes doivent être considérés comme non significatifs.

En effet, du fait de l'inapplicabilité de la tarification francilienne sur la dernière inter-station, on estime que la presque totalité des passagers sont en situation irrégulière car ils ne disposent que d'un abonnement Navigo qui n'est pas valide dans la région Centre (et donc sur l'ultime inter-station). Un comptage effectué par la SNCF permet d'estimer la fréquentation réelle à 233 400 passagers par an⁴¹.

³⁹ CE, 10 novembre 1997, *Poirrez*, Rec. p. 414 ; CE, 16 janvier 1991, *FNAUT*, Rec. p. 14.

⁴⁰ Résultat annuels 2015 du Groupe SNCF.

⁴¹ Comptage opéré le 3 novembre 2015 (778 entrants par JOB, soit pour l'équivalent de 300 JOB annuels qui est la norme de référence : 233 400 passagers).

De même, la réduction de nombre de zones tarifaires en Île-de-France résulte d'une volonté de faciliter les échanges avec la grande banlieue ; cet objectif se trouve directement contraint par la modification de desserte opérée.

Cet objectif est lui-même conforté par le plan de déplacements urbains d'Île-de-France (cf. supra et **pièce n° 15**) qui vise à la création de dessertes directes structurantes depuis Paris vers la grande couronne.

Il y a donc à ce titre nécessairement une erreur manifeste d'appréciation propre à justifier la suspension de la délibération litigieuse.

4°) Sur le détournement de pouvoir :

La délibération litigieuse tend, en réalité, à faire acter par le Syndicat des transports d'Île-de-France l'incapacité chronique de l'opérateur SNCF mobilité à assurer le service contractuellement prévu.

C'est donc en réalité un « nivellement par le bas » qui est opéré afin de pallier les graves carences réitérées de la SNCF dans l'exécution de sa mission de service public.

De fait ceci constitue un détournement de pouvoir dans la mesure où l'opérateur SNCF Mobilité se trouve être ici dans une situation de monopole.

**

*

Par voie de conséquence, il résulte de ce qui précède que la délibération n° 2017/004 et la Convention litigieuse ne pourront qu'être suspendues par le juge des référés du Tribunal administratif de Paris.

V. SUR LES CONCLUSIONS ACCESSOIRES

1°) Sur la mise en œuvre de l'article L.761-1 du code de justice administrative :

L'article L.761-1 du code de justice administrative dispose que :

« Dans toutes les instances, le juge condamne la partie tenue aux dépens ou, à défaut, la partie perdante, à payer à l'autre partie la somme qu'il détermine, au titre des frais exposés et non compris dans les dépens. Le juge tient compte de l'équité ou de la situation économique de la partie condamnée. Il peut, même d'office, pour des raisons tirées des mêmes considérations, dire qu'il n'y a pas lieu à cette condamnation. »

Dans la mesure où des frais ont été exposés, le syndicat des transports d'Île-de-France sera condamné à verser, sur le fondement des dispositions de l'article L.761-1 du code de justice administrative, une somme de 3 000 euros à l'association requérante.

2°) Sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L.911-1 et s. du code de justice administrative :

Les articles L.911-1 à 3 du code de justice administrative disposent que :

« Article L.911-1 : Lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne une mesure d'exécution dans un sens déterminé, la juridiction, saisie de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision, cette mesure assortie, le cas échéant, d'un délai d'exécution.

« Article L.911-2 : Lorsque sa décision implique nécessairement qu'une personne morale de droit public ou un organisme de droit privé chargé de la gestion d'un service public prenne à nouveau une décision après une nouvelle instruction, la juridiction, saisie

de conclusions en ce sens, prescrit, par la même décision juridictionnelle, que cette nouvelle décision doit intervenir dans un délai déterminé.

« Article L.911-3 : Saisie de conclusions en ce sens, la juridiction peut assortir, dans la même décision, l'injonction prescrite en application des articles L.911-1 et L.911-2 d'une astreinte qu'elle prononce dans les conditions prévues au présent livre et dont elle fixe la date d'effet. »

Au regard de l'office du juge des référés et de l'objet du litige, il sera enjoint au syndicat des transports d'Île-de-France, à SNCF mobilité et SNCF Réseau, chacun en ce qui le concerne, de

- 1.- Procéder à une préconstruction du graphique des circulations ferroviaire maintenant la même desserte que celle actuellement en vigueur entre Paris et Malesherbes ;
- 2.- Déterminer, à l'issue de la procédure au fond pendante devant le Tribunal administratif de Paris et à la vue des motifs retenus, l'option qu'il entend mettre en œuvre sur le plan opérationnel.

VI. CONCLUSIONS

Par l'ensemble des motifs ci-avant exposés, ceux à soulever, à parfaire, à compléter, au besoin d'office, il est sollicité de la juridiction saisie de bien vouloir :

- 1°) **Suspendre** en son entier la délibération n° 2017/004 du 11 janvier 2017 du Syndicat des transports d'Île-de-France ;
- 2°) **Suspendre** l'avenant n° 1 à la Convention de financement RER D n° 15 DPI 006 de juillet 2015 ;
- 3°) **Condamner** le Syndicat des transports d'Île-de-France à verser à l'Association de défense des usagers, et des Maires et des élus en colère de la ligne RER D Sud - Branche Malesherbes une somme de 3 000 euros.
- 4°) **Enjoindre** au syndicat des transports d'Île-de-France, à SNCF mobilité et SNCF Réseau de procéder à l'exécution de l'ordonnance à intervenir dans les conditions ci-avant développées.

Fait à Paris

Le

Sous toutes réserves,

Pour l'exposant,

ME RÉMI-PIERRE DRAI

VII. TABLE DES MATIÈRES

I.	Rappel des faits	3
1°)	Éléments historiques	4
2°)	Desserte commerciale et équipement ferroviaire	8
3°)	La création et l'intégration au sein du RER D.....	9
4°)	Les problématiques propres au RER D.....	10
II.	Sur la compétence de la juridiction saisie	12
1°)	Sur la compétence juridictionnelle externe :.....	12
2°)	Sur la compétence juridictionnelle interne :.....	12
III.	Sur la recevabilité des conclusions présentées	13
1°)	Sur l'intérêt à agir des usagers et de leurs groupements :	13
2°)	Sur l'intérêt à agir de l'association requérante :.....	13
3°)	Sur l'introduction d'une requête principale en annulation :.....	13
IV.	Sur le fond du litige	15
A.	Sur l'urgence.....	15
1°)	Le cadre général de l'accès au réseau ferré national :.....	16
2°)	Sur le « rétro-calendrier » imposé par la régulation du réseau ferré national :	17
3°)	Sur l'effet utile immédiat de la décision du juge des référés administratifs	19
B.	Sur les vices propres de la délibération n° 2017/007 :.....	20
1°)	Sur la note de synthèse adressée aux membres du conseil syndical :	20
2°)	Sur le délai de convocation :	21
3°)	Sur le respect du quorum :.....	21
4°)	Sur le défaut de consultation préalable des collectivités territoriales :	22
5°)	Sur le défaut de consultation préalable de la Commission consultation des services publics locaux de la Région Île-de-France : ..	23
C.	Sur la délibération en tant qu'elle concerne la réorganisation des dessertes opérées par la ligne D du RER et en tant qu'elle porte sur l'avenant n° 1 à la convention de financement RER D n° 15DPI006 de juillet 2015 et sur ladite convention	25
1°)	Sur l'objet de cette réorganisation des dessertes	25

2°) Sur la violation de la loi :	27
a) Sur le principe de mutabilité des services publics.....	27
b) Sur la violation du principe d'égalité	27
c) Sur l'atteinte au principe de continuité des services publics :	30
d) Sur la violation du plan de déplacement urbain d'Île-de-France :.....	31
f) Sur la méconnaissance du schéma de développement d'Île-de-France	32
3°) Sur l'erreur manifeste d'appréciation quant à l'intérêt général.....	33
4°) Sur le détournement de pouvoir :.....	34
V. Sur les conclusions accessoires.....	35
1°) Sur la mise en œuvre de l'article L.761-1 du code de justice administrative :.....	35
2°) Sur la mise en œuvre des dispositions de l'article L.911-1 et s. du code de justice administrative :	35
VI. Conclusions	37
VII. Table des matières	38
VIII. Pièces jointes et annexées :	40

VIII. PIÈCES JOINTES ET ANNEXÉES :

- 1°) Délibération n° 2017/004 du 11 janvier 2017 du Syndicat des transports d'Île-de-France
001 - Délibération 2017I004.pdf
- 2°) Convention de financement des études d'avant-projet de l'allongement des voies 7, 9, 11 en gare de Paris-Lyon surface et des études d'avant-projet du terrier de Bercy
002 - Convention Terrier de Bercy.pdf
- 3°) Avenant n° 1 à la Convention de financement RER D n° 15 DPI 006 de juillet 2015.
003 - Avenant 1 Convention RER D.pdf
- 4°) Statuts de l'ADUMEC
004 - Statuts ADUMEC
- 5°) Publication de la création de l'ADUMEC au Journal officiel
005 - Publication au Journal officiel.pdf
- 6°) Procès-verbal de l'assemblée générale constitutive de l'ADUMEC
006 - PV AG constitutive.pdf
- 7°) Bilan LOTI du RER D
007 - Bilan LOTI RER D.pdf
- 8°) Cartes ferroviaires anciennes (secteur du RER D Sud)
008 - Cartes ferroviaires anciennes.pdf
- 9°) Renseignements techniques SNCF
Ligne de Corbeil-Essonnes à Malesherbes
009 - RT 5011 - Corbeil-Essonnes - Malesherbes.pdf
- 10°) Renseignements techniques SNCF
Ligne Paris – Villeneuve-Saint-Georges – Montereau via Brunoy et via Corbeil-Essonnes
010 - RT 5101 - Paris Montereau 2016.pdf
- 11°) Document de référence du réseau 2018
011 - Document de référence du réseau 2018.pdf
- 12°) Statistiques 2014 et 2015 de fréquentation de la branche Paris – Villeneuve-Saint-Georges-Corbeil-Essonnes-Malesherbes du RER D
012 - Statistiques de fréquentation RER D.pdf

- 13°)** Listes des quais voyageurs SNCF avec leurs équipements et aptitudes
013 - Liste_des_quais_avec_leurs_equipements.pdf
- 14°)** Étude RFF sur l'accès de la ligne à grande vitesse Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon à Paris
014 - Etude acces-en-ile-de-France.pdf
- 15°)** Plan de déplacement d'Île-de-France
015 - PDUIF 2014-01.pdf
015 – PDUIF 2014-02.pdf
015 – PDUIF 2014-03.pdf
- 16°)** Schéma directeur de la région Île-de-France
016 - Sdrif - 01 - Vision régionale_.pdf
016 - Sdrif - 02 - Défis, projet spatial régional et objectifs_.pdf
016 - Sdrif - 03 - Orientations réglementaires_.pdf
016 - Sdrif - 03b - Carte de destination_.pdf
016 - Sdrif - 03c - Déclinaison de la carte de destination_.pdf
016 - Sdrif - 04 - Evaluation environnementale_.pdf
016 - Sdrif - 05 - Propositions pour la mise en oeuvre_.pdf
016 - Sdrif - 06 - Synthèse_.pdf
- 17°)** Desserte de la ligne 14 du réseau Ulys
017 - Ligne 14 Ulys.pdf
- 18°)** Statistique de fréquentation de la ligne 14 du réseau Ulys
018 - Statistiques ligne 14 ULYS.pdf
- 19°)** Plan du réseau Ulys
019 - Plan du réseau ULYS.pdf