

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE LILLE**

N° 2310410

METROPOLE EUROPEENNE DE LILLE

M. Jimmy Robbe
Juge des référés

Ordonnance du 25 janvier 2024

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

Le juge des référés

Vu la procédure suivante :

Par une requête, enregistrée le 27 novembre 2023, et un mémoire, enregistré le 29 décembre 2023, la métropole européenne de Lille, représentée par la société d'avocats P., demande au juge des référés :

1°) statuant sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, d'enjoindre à la société Alstom Transport de définir et s'engager à prendre, dans le délai de 30 jours à compter de la notification de l'ordonnance à intervenir, et sous astreinte de 50 000 euros par jour de retard, les mesures essentielles et indispensables pour assurer la continuité et la qualité de service public de métro permettant de répondre aux besoins de la population et d'éviter toute rupture de service en 2025, ce qui implique :

- la définition et l'engagement sans réserve par la société Alstom Transport sur les moyens à mettre en œuvre et les délais pour fournir les 27 rames de 52 mètres équipées du nouveau système de pilotage automatique réceptionné et opérationnel ;
- dans l'attente, la mise en œuvre par la société Alstom Transport de tout moyen permettant de conserver la capacité actuelle de 143 rames tout en tenant compte du fait que, selon le plan de roulage, les premières rames VAL206a seront mises au rebut à compter d'août 2025 ;

2°) de mettre à la charge de la société Alstom Transport la somme de 10 000 euros en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient :

Sur le contexte du litige, que :

- la société Alstom Transport élude ses manquements graves et persistants dans l'exécution du marché ;
- le caractère inédit et complexe de ce marché ne justifie pas un retard d'environ 10 ans, dès lors que les données du marchés et que cette complexité alléguée étaient connues dès la signature de ce marché, conclu au terme d'une procédure négociée, au cours de laquelle

la société Alstom Transport a été en mesure d'ajuster son offre à la nature des prestations à réaliser ; ce retard est ainsi dû à un défaut de mobilisation des moyens suffisants à l'exécution du marché, que la société tente de dissimuler ;

- le lien entre le marché et la mise au rebut des rames VAL206a utilisées pour la ligne est prévu par le point 1.1 du CCAP et le point 4.4.2 de l'annexe 13 au CCTP ;

- en retardant le transfert des 27 rames VAL208 vers la ligne 2 au-delà d'août 2025, la société Alstom Transport contribue à une baisse de capacité de transport et n'assure plus la continuité d'exploitation commerciale, contrairement aux obligations contractuelles pesant sur elle ;

- la société Alstom Transport a seulement demandé une prolongation de délai d'une durée de trois mois en raison de la crise sanitaire causée par la pandémie de Covid-19 ;

- la métropole a toujours facilité la réalisation des essais en octroyant des créneaux en nombre supérieur à celui fixé dans l'avenant n° 2 ;

- le caractère bloquant des anomalies justifiant le refus de franchissement du jalon Ja_E_12 est établi ;

- la note technique du 12 décembre 2023 a été établie en dehors de toute procédure contradictoire, par une société mandatée par la société Alstom Transport ;

Sur l'urgence, que :

- les mesures sollicitées sont indispensables pour assurer la continuité et le bon fonctionnement du service public des transports en commun dès lors, d'une part, que le réseau de transports n'est maintenu en condition opérationnelle qu'aux prix de nombreux investissements assurés par elle, et, d'autre part, que, en raison de la mise au rebut des rames VAL206a à partir du mois d'août 2025, le service public connaîtra des dysfonctionnements majeurs ;

- cette condition n'exige pas que la continuité et le bon fonctionnement du service public soient d'ores-et-déjà compromis, mais que ce risque soit suffisamment caractérisé ; que tel est le cas en l'espèce, au regard de sortie progressive du réseau de rames VAL206a, soit 5 en 2025, 24 en 2026, 6 en 2027 et 3 début 2028 ;

- la société Alstom Transport ne conteste pas l'impossibilité de procéder au transfert de certaines rames VAL208 de la ligne 1 vers la ligne 2 avant cette mise au rebut ;

- c'est l'absence d'exécution par la société Alstom Transport de ses obligations contractuelles qui affecte déjà le service de métro et qui conduira à un dysfonctionnement désormais inévitable du service dès 2025, cette société ne pouvant ainsi soutenir qu'il n'existe pas de lien entre la mise au rebut et l'objet du marché ;

Sur l'utilité, que :

- elle ne dispose d'aucun autre moyen pour contraindre la société Alstom Transport à exécuter ses obligations contractuelles à la fois au plan technique et calendaire dès lors, d'une part, que la possibilité pour elle d'infliger à cette société des pénalités de retard est à cet égard sans incidence, alors, par ailleurs que ces pénalités, qui sont limitées pour chaque jalon, n'ont aucun effet dissuasif en l'espèce, et, d'autre part, que ni la résiliation du contrat ni la mise en régie ne sont envisageables au regard de la technicité du système développé par la société Alstom Transport et compte tenu des premières interventions sur le matériel roulant existant ainsi que de la production des nouvelles rames de 52 mètres ;

- le juge des référés saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 peut ordonner toutes mesures utiles y compris en l'absence d'inexécution totale de ses obligations par le titulaire du contrat ;

- le défaut d'affectation par la société Alstom Transport des ressources nécessaires à l'accomplissement des engagements qu'elle a souscrits peut être assimilé à un refus d'exécution ;

- la circonstance que la société Alstom Transport a mis en œuvre des moyens supplémentaires pour tenter de parvenir, sans succès, aux résultats prévus au marché ne prive pas la métropole européenne de Lille de la possibilité d'obtenir du juge des référés qu'il prononce les mesures sollicitées ;

- la société Alstom Transport est en mesure de s'engager « sans réserve » sur les ressources techniques et humaines supplémentaires à affecter à l'exécution du marché et sur le délai nécessaire pour parvenir à sa réalisation complète ;

- seule la société Alstom Transport doit supporter les conséquences de ses retards et mettre en œuvre les moyens permettant de conserver la capacité de transport ;

Sur le caractère provisoire des mesures sollicitées, que :

- ces mesures visent uniquement à rétablir le service, à prévenir une situation grave et à assurer le bon fonctionnement d'un service public essentiel ;

Sur l'absence de contestation sérieuse, que :

- il suffit que le cocontractant de l'administration n'exécute pas ou exécute incorrectement une obligation prévue au contrat pour que cette condition soit satisfaite ;

- tel est le cas en l'espèce, les mesures sollicitées s'inscrivant dans le cadre des engagements souscrits par la société Alstom Transport, ceux-ci, en vertu en particulier de l'article 1^{er} du CCAP et du point 4.4.1 de l'article 13 au CCTP, lui imposant notamment, d'une part, de réaliser les prestations nécessaires à l'augmentation de l'offre de transport pour assurer la modernisation du réseau et renforcer l'offre de transport dans la perspective d'une saturation du réseau, et, d'autre part, de maintenir pendant toute la durée du marché l'exploitation commerciale et le même niveau de service, en mettant en œuvre les moyens nécessaires au respect de cette obligation, et notamment une « *disponibilité suffisante du parc matériel roulant existant puis nouveau* » ;

- les mesure sollicitées ne tendent pas à obtenir du juge des référés qu'il tranche un litige de responsabilité contractuelle ;

Sur l'inexistence d'une décision à l'exécution de laquelle les mesures sollicitées feraient obstacle, que :

- cette condition est remplie, s'agissant d'une demande d'injonction à l'encontre du cocontractant privé de l'administration ;

- l'application de pénalités de retard, même libératoires et plafonnées, n'exclut pas le prononcé d'injonctions à l'encontre du cocontractant de l'administration ;

Sur le caractère proportionné de l'astreinte sollicitée, que :

- le montant est proportionné aux enjeux attachés au maintien du service public des transports de la métropole lilloise, compte tenu de la dimension de la société Alstom Transport et de son refus répété d'exécuter ses obligations contractuelles.

Par deux mémoires en défense, enregistrés le 13 décembre 2023 et le 2 janvier 2024, la société Alstom Transport, représentée par la société d'avocats V., conclut au rejet de la requête et à la mise à charge de la métropole européenne de Lille de la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle fait valoir :

Sur le contexte du litige, que :

- le marché, impliquant le passage d'un système de pilotage automatique à un autre, présente un caractère complexe, justifiant la demande d'octroi de créneaux d'essai supérieur à deux jours, ce qui lui a été refusé par la métropole européenne de Lille ;
- l'exécution de ce marché après la conclusion de l'avenant n° 2 a été déstabilisée par des causes extérieures, tenant à la crise sanitaire causée par la pandémie de Covid-19 ;
- la gestion du marché par la métropole européenne de Lille a été rigide et inadaptée ;

Sur l'absence d'utilité :

- à ordonner la première catégorie de mesures sollicitées, visant à obtenir d'elle un engagement « sans réserve » quant aux moyens et délais d'exécution du marché, que :
 - le juge saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative ne peut prononcer des injonctions à l'égard du cocontractant de l'administration que lorsque ce dernier refuse d'exécuter ses obligations contractuelles ; que tel n'est pas le cas en l'espèce, le retard d'exécution ne caractérisant aucun refus caractérisé de sa part d'exécuter le marché ;
 - elle poursuit l'exécution de ses obligations contractuelles ;
 - elle a fortement mobilisé ses moyens à cet effet ;
 - l'exigence d'un engagement « sans réserve » sur un calendrier global se heurte à une impossibilité matérielle liée, d'une part, à l'implication d'une multitude d'opérateurs et, d'autre part, au fait que la métropole européenne de Lille, en contestant le franchissement du jalon Ja_E_12, est à l'origine de certains ralentissements du calendrier ;
- à ordonner la seconde catégorie de mesures sollicitées, visant à la mise en œuvre de tout moyen permettant de conserver la capacité de transport actuelle, que :
 - ces mesures ne se rattachant pas à l'exécution du contrat, il appartient à la métropole européenne de Lille de les mettre en œuvre ;
 - en effet, le marché ne lui impose aucune obligation liée au maintien de la capacité de transport, les stipulations invoquées à cet égard par la métropole européenne de Lille portant sur le contexte ou les contraintes du marché, non sur son objet ;
 - la demande de la métropole européenne de Lille vise, en réalité, à détourner l'office de juge saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative pour qu'il tranche un litige de responsabilité ;

Sur l'absence d'urgence :

- à ordonner la première catégorie de mesures sollicitées, que :
 - la métropole européenne de Lille n'apporte pas la preuve d'une rupture actuelle ou imminente du service public de transport ;
 - les dégradations de service invoquées par la métropole européenne de Lille ne sont pas étayées par des justifications objectives ;
 - la métropole a contribué à la formation de la situation d'urgence qu'elle allègue, dès lors, d'une part, que sa gestion du processus de médiation a été contre-productive, ne répondant à la première proposition de médiation que neuf mois après, et rompant les négociations pour un motif indemnitaire, et, d'autre part, que sa gestion de l'octroi des créneaux de tests a été contradictoire et erratique et qu'elle a refusé le franchissement du jalon Ja_E_12 en septembre 2023 en qualifiant, à tort, de « bloquantes » les anomalies alors constatées ;
- à ordonner la seconde catégorie de mesures sollicitées, que :

- il n'existe aucun lien entre l'exécution du marché en cause et la mise au rebut et le remplacement des rames VAL206a utilisées pour le fonctionnement de la ligne 2 du métro dès lors que les rames VAL208 transférées de la ligne 1 à la ligne 2 visaient seulement à renforcer l'offre de transport sur la ligne 2, de sorte qu'il appartenait à la métropole de procéder au remplacement ou à la rénovation lourde des rames VAL206a ;
- cette mise au rebut aurait, dans tous les cas, compromis la capacité de transport de la ligne 2 dès lors que le marché devait seulement permettre le transfert de 27 rames VAL208 de la ligne 1 à la ligne 2, alors que ce sont 38 rames VAL206a qui doivent, selon la métropole, être retirées du service ;
- la métropole européenne de Lille, qui connaissait dès 1983, date d'entrée en service des rames VAL206a, la date approximative de leur retrait de service, a été défaillante dans la gestion de leur mise au rebut dès lors qu'il est acquis, dès 2012, que, faute d'engager un nouveau marché d'acquisition ou de rénovation lourde de rames, cette mise au rebut des rames VAL206a allait entraîner une baisse capacitaire de la ligne 2, et que les démarches de la métropole pour remédier à cette baisse ont été tardives, pour avoir été entamées avec un « avis de sourcing » de juillet 2022, soit environ neuf mois avant la date prévue de mise au rebut des rames ;

Sur l'existence d'une contestation sérieuse, que :

- le juge des référés saisi sur le fondement de l'article L. 521-1 du code de justice administrative ne peut prononcer que des mesures concrètes qui reposent sur un fondement contractuel préexistant entre l'administration et son cocontractant, et sans qu'elles puissent préjudicier à un conflit de responsabilité ;

- or, en l'espèce, les mesures sollicitées ne sont pas rattachables au marché en cause, tel que modifié par l'avenant n° 2, qui n'a pas pour objet de lui confier la mission d'assurer le service public de transport de la métropole européenne de Lille, cette mission incombant à cette dernière en ce qui concerne la gestion du stock et la politique d'acquisition ou de rénovation des matériels roulant, et à l'exploitant du réseau en ce qui concerne le transport des voyageurs et la maintenance des biens remis en délégation ;

- ces mesures ne relèvent pas non plus du pouvoir de modification unilatéral de la métropole, ce dernier ne permettant ni de modifier l'objet même du contrat ni d'en bouleverser l'économie générale, alors, en outre, que la métropole n'a pas, au préalable, utilisé ce pouvoir pour inclure les mesures sollicitées dans le cadre des obligations contractuelles ;

- les mesures sollicitées tendent à obtenir du juge des référés la prise en charge par la société Alstom Transport de l'ensemble des conséquences financières des dysfonctionnements du métro, et donc indirectement à faire trancher un litige de responsabilité contractuelle ;

Sur l'existence d'une décision à l'exécution de laquelle les mesures sollicitées feraient obstacle, que :

- les mesures sollicitées visent à remettre en cause l'application des pénalités libératoires et plafonnées prévues par le marché, tel que modifié par l'avenant n° 2, la notion de « décision administrative » ne préjugant du caractère unilatéral de celle-ci ;

Sur le caractère disproportionné de l'astreinte sollicitée, que :

- le montant journalier demandé est 10 fois supérieur au montant journalier des pénalités de retard pour le franchissement des jalons Ja_E_12 et Ja_E_16 ;

La société Alstom Transport a produit des pièces qu'elle indique être couvertes par le secret des affaires, qui n'ont pas été communiquées, ainsi que, sur le fondement de l'article R. 412-2-1 du code de justice administrative, un mémoire distinct, enregistré le 20 décembre 2023, demandant qu'elles soient soustraites au contradictoire.

Le président du tribunal a désigné M. Robbe, vice-président, pour statuer sur les demandes de référé.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Au cours de l'audience publique qui s'est tenue le 2 janvier 2024 à 14 h 30, en présence de Mme Benkhedim, greffière, M. Robbe, juge des référés, a lu son rapport et entendu :

- Me P. représentant la métropole européenne de Lille ;
- et Me V. et Me L., représentant la société Alstom Transport.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le code de la commande publique ;
- le code de justice administrative.

Considérant ce qui suit :

1. Par un acte d'engagement signé le 21 juin 2012, la métropole européenne de Lille (ci-après la MEL) a conclu avec la société Alstom Transport un marché public ayant pour objet la production des études, des fournitures, des travaux et des essais d'un système de « matériel roulant et contrôle commande et supervision des trains » (ci-après le marché MR-CCST ». Aux termes du point 1.2 du cahier des clauses administratives particulières (CCAP), relatif à l'objet du marché : « *Le présent marché intervient dans le cadre de l'augmentation de capacité de la ligne 1 du métro de Lille et de son éventuelle extension au-delà du terminus CHR B Calmette. Ce marché a pour objet de confier au Titulaire, la production des études, des fournitures, des travaux et des essais du Système MR-CCST, ainsi qu'un ensemble de prestations nécessaires ou complémentaires à ces productions* ». Ce marché inclut en particulier la fourniture d'un système de pilote automatique de nouvelle génération (dénommé « Fluence »), en lieu et place de l'ancien système (dénommé « PAVAL »), la fourniture d'un système de signalisation de nouvelle génération, l'adaptation des 53 rames utilisées pour le fonctionnement de la ligne 1 (dites VAL208, d'une longueur de 26 mètres) pour les rendre compatibles avec ce nouveau système, la fourniture de 27 rames de nouvelle génération de 52 mètres destinées au fonctionnement de la ligne 1, le « rétrofit » des 27 rames VAL208 pour les faire de nouveau fonctionner avec le système PAVAL en vue de leur utilisation pour le fonctionnement de la ligne 2, et des adaptations aux équipements existants.

2. Le délai global d'exécution de la tranche ferme, correspondant à la mise en œuvre du système MR-CCST sur le périmètre des emprises des installations existantes, a été fixée, par le point 4.1.1 de l'acte d'engagement et le point 4.1 du CCAP, à 84 mois à compter de l'ordre de service notifiant le démarrage des travaux. Des délais partiels ont également été fixés pour la réalisation de chacun des groupes d'ouvrage (GO) prévus. Le point 4.6. du CCAP a institué des pénalités de retard assortissant les quatre catégories de jalons prévues, incluant les jalons d'essai et travaux (soit les jalons Ja_E_01 à Ja_E_24).

3. Par une ordonnance n° 1601643 du 2 mai 2016, la présidente du tribunal administratif de Lille a, à la demande de la MEL et sur le fondement de l'article R. 532-1 du code de justice administrative, désigné un expert, lequel a ensuite été secondé par un sapiteur désigné par une ordonnance du 23 mai 2016, avec pour mission, notamment, de dresser un constat du retard pris par les sociétés dans l'exécution du marché, de donner son avis sur la date prévisionnelle de livraison du pilotage automatique permettant de valider les jalons prévus dans le marché, et de donner son avis sur les causes de ce retard et évaluer leurs conséquences en termes de préjudices pour les parties et de prolongation des délais d'exécution du marché. Les opérations d'expertise ont été interrompues, à la suite de la volonté des parties au contrat de recourir à une médiation. Par une ordonnance n° 1901524 du 4 mars 2019, le magistrat désigné à la médiation du tribunal administratif de Lille a désigné un médiateur pour parvenir à un accord sur les conditions techniques et financières d'achèvement du marché MR-CCST. Cette médiation a permis la conclusion, le 21 janvier 2020, d'un avenant n° 2, par lequel la MEL et la société Alstom Transport, souhaitant « solder [leur] différend [quant] au retard dans l'exécution du marché », sont notamment convenues, d'une part, du paiement par la société d'une pénalité forfaitaire pour les retards et manquements au marché MR-CCST, qui « purge définitivement et irrévocablement tous les retards et manquement avérés ou réclamés par le maître d'ouvrage ou signalés par le maître d'œuvre (...) au titre du marché MR-CCST dans sa version initiale, c'est-à-dire antérieurement à l'entrée en vigueur du présent avenant », et, d'autre part, de l'établissement d'un nouveau calendrier de réalisation du marché, en vertu duquel « seuls les trois jalons [Ja_E_05, Ja_E_12 et Ja_E_16] seront pénalisables pour sanctionner le non-respect par le titulaire des délais associés au franchissement desdits jalons », le jalon Ja_E_12 (« Système prêt pour démarrage des essais d'ensemble [des rames de] 26 mètres ») devant désormais être franchi en mai 2021, et le jalon Ja_E_16 (« Système prêt pour démarrage des essais d'ensemble [des rames de] 52 mètres ») en janvier 2023. Par une lettre du 14 janvier 2022, la société Alstom a annoncé à la MEL un décalage du franchissement des jalons Ja_E_12 et Ja_E_16, respectivement au 30 octobre 2022 et 1^{er} mars 2024. En l'absence d'accord entre les parties, la seconde médiation proposée par la société Alstom n'a pas abouti. En septembre 2023, le franchissement du jalon Ja_E_12 a été refusé par la MEL au motif d'anomalies jugées bloquantes. La société Alstom Transport a contesté ce refus par une lettre du 10 octobre 2023.

4. Par la présente requête, la MEL demande au juge des référés, statuant sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, d'enjoindre à la société Alstom Transport, en premier lieu et de façon générale, de définir et s'engager à prendre les mesures essentielles et indispensables pour assurer la continuité et la qualité de service public de métro, et en second lieu de mettre en œuvre ces mesures générales, d'une part, par la définition et l'engagement à prendre par elle sans réserve sur les moyens à mettre en œuvre et les délais pour fournir les 27 rames de 52 mètres équipées du nouveau système de pilotage automatique réceptionné et opérationnel, et d'autre part et dans l'attente, par la réalisation de

tout moyen permettant de conserver la capacité actuelle de 143 rames tout en tenant compte du fait que, selon le plan de roulage, les premières rames VAL206 seront mises au rebut à compter d'août 2025.

Sur les conclusions présentées au titre de l'article L. 521-3 du code de justice administrative :

5. S'il n'appartient pas au juge administratif d'intervenir dans l'exécution d'un marché public en adressant des injonctions à ceux qui ont contracté avec l'administration, lorsque celle-ci dispose à l'égard de ces derniers des pouvoirs nécessaires pour assurer l'exécution du contrat, il en va autrement quand l'administration ne peut user de moyens de contrainte à l'encontre de son cocontractant qu'en vertu d'une décision juridictionnelle. En pareille hypothèse, le juge du contrat est en droit de prononcer, à l'encontre du cocontractant, une condamnation, éventuellement sous astreinte, à une obligation de faire. En cas d'urgence, le juge des référés peut, sur le fondement des dispositions de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, ordonner au cocontractant, éventuellement sous astreinte, de prendre à titre provisoire toute mesure nécessaire pour assurer la continuité du service public ou son bon fonctionnement, à condition que cette mesure soit utile, justifiée par l'urgence, ne fasse obstacle à l'exécution d'aucune décision administrative et ne se heurte à aucune contestation sérieuse. Les obligations du cocontractant doivent être appréciées en tenant compte, le cas échéant, de l'exercice par l'autorité administrative du pouvoir de modification unilatérale dont elle dispose en vertu des règles générales applicables aux contrats administratifs.

En ce qui concerne les conclusions tendant, de façon générale, à ce qu'il soit enjoint à la société Alstom Transport de définir et de prendre les mesures essentielles et indispensables pour assurer la continuité et la qualité de service public de métro :

6. Il résulte des principes énoncés au point précédent que les seules injonctions de faire que le juge des référés, saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, peut adresser au cocontractant de l'administration pour assurer la continuité du service public ou son bon fonctionnement, sont celles qui découlent des obligations prévues dans le contrat initialement signé par les parties, mais également celles qui résultent de l'exercice préalable, par l'administration, de son pouvoir de modification unilatérale du contrat.

7. Le point 1.1 du cahier des clauses administratives générales, relatif au contexte de l'opération, stipule que « (...) *L'insertion progressive de rames neuves et l'exploitation en rames de 52 mètres permettra de traiter progressivement la problématique de saturation de la ligne 2 par transfert d'une partie des rames actuelles de 26 mètres de la ligne 1 vers la ligne 2. (...)* ». Aux termes du point 1.2 du même CCAP, relatif à l'objet du marché : « *Le présent marché intervient dans le cadre de l'augmentation de capacité de la ligne 1 du métro de Lille et de son éventuelle extension au-delà du terminus CHR B Calmette. Ce marché a pour objet de confier au Titulaire, la production des études, des fournitures, des travaux et des essais du Système MR-CCST, ainsi qu'un ensemble de prestations nécessaires ou complémentaires à ces productions. Le terme MR-CCST correspond aux sous-systèmes, nouveau ou modifiés suivants : Nouveau matériel roulant / Modification du matériel roulant VAL 208 existant / Pilotage automatique des trains / Courants faibles : Poste de commande centralisée, ainsi qu'aux études, fournitures, travaux et essais relatifs aux interfaces entre ces sous-systèmes et leur environnement. / (...) / Les travaux d'installation, d'intégration et les essais devront être conduits sans arrêt d'exploitation de la ligne 1 du métro de Lille et en garantissant le*

maintien du niveau de sécurité. / La définition et la description des prestations et des ouvrages ainsi que leurs spécifications fonctionnelles et techniques sont indiquées dans les différents documents constituant le marché et en particulier le CCAP, dans le CCTP et leurs annexes ». Le point 1.4 de ce CCAP précise que le marché est découpé en une tranche ferme, concernant la mise en œuvre du système MR-CCST sur le périmètre des emprises des installations existantes, une tranche conditionnelle n° 1, concernant la mise en œuvre de ce système sur une extension de la ligne 1 comportant une station, et une tranche conditionnelle n° 2, concernant la mise en œuvre de ce système sur une extension de la ligne 1 comportant deux stations.

8. L'annexe 13 au cahier des clauses techniques particulières (CCTP) est relative à la « Présentation générale de l'opération ». L'article 4 de cette annexe indique qu'il a « *pour objectif de donner à titre informatif une vue d'ensemble de l'opération de passage en rames de 52 mètres de l'exploitation de la ligne 1. / À ce titre, il ne complète pas, ne limite pas et n'amende pas les exigences figurant dans les autres pièces du présent marché* ». Le point 4.4 « *précise les contraintes principales liées à l'opération de passage en rames de 52 mètres de l'exploitation de la ligne 1* ». Selon le point 4.4.1, relatif au « maintien du service commercial » : « *L'exploitation commerciale de la ligne 1 devra être maintenue sans dégradation du niveau de service durant toutes les phases de l'opération. / Cela implique notamment et principalement : / Le maintien du niveau de sécurité du système de transport durant toutes les phases de sa migration, / Une disponibilité suffisante du parc matériel roulant existant puis nouveau, / L'alimentation en énergie de l'ensemble des équipements existants et nouveaux, définitifs et provisoires cohabitant au même instant, / La disponibilité des moyens et plages horaires destinés à la réalisation des opérations de maintenance du système de transport existant tant qu'il est exploité, / Le maintien de l'accessibilité aux quais et aux stations, / Le maintien du niveau de performances du système de transport existant tant qu'il est exploité* ». Et selon le point 4.4.2, relatif au « reversement des rames VAL208 vers la ligne 2 » : « *De manière à renforcer l'offre de transport sur la ligne 2, des rames actuellement affectées à la ligne 1 seront reversées vers la ligne 2 à mesure de la mise en exploitation des nouvelles rames. / Sur les 53 rames VAL208 affectées à la ligne 1 durant l'exploitation : / 26 seront définitivement modifiées pour demeurer exploitées sur le nouveau système de transport de la ligne 1 ; / 27 seront progressivement reversées vers la ligne 2 à mesure de la mise en exploitation du nouveau matériel roulant. (...)* ».

9. Ainsi, il ne résulte ni de l'article 1.1 du CCAP, relatif au contexte de l'opération, ni, ainsi d'ailleurs que le précise expressément l'article 4 de l'annexe 13 au CCTP, du point 4.4.1 de cette annexe, relatif aux contraintes principales liées à l'opération de passage en rames de 52 mètres de l'exploitation de la ligne 1, ces stipulations n'ayant pas pour objet de définir les missions confiées à la société Alstom Transport, celle-ci ne pouvant, en particulier, être regardée comme responsable du maintien de « l'exploitation commerciale de la ligne 1 » visé au point 4.4.1, que le marché MR-CCST aurait eu directement pour objet de confier à cette société la mission globale d'assurer la continuité et la qualité de service public de métro, incluant le fonctionnement des lignes 1 et 2, pour répondre aux besoins de la population et d'éviter toute rupture de service en 2025. Les conclusions de la MEL tendant, de façon générale, à ce qu'il soit enjoint à la société Alstom Transport d'assurer une telle mission globale ne peuvent ainsi qu'être rejetées.

En ce qui concerne la mise en œuvre concrète des mesures générales sollicitées par la définition et l'engagement sans réserve de la société Alstom Transport sur les moyens à mettre en œuvre par elle et les délais pour fournir les 27 rames de 52 mètres équipées du nouveau système de pilotage automatique réceptionné et opérationnel :

10. Sauf dans le cas où l'atteinte ou le risque avéré d'atteinte à la continuité du service public ou à son bon fonctionnement procède du refus caractérisé du cocontractant de l'administration d'accomplir ses obligations contractuelles dans le délai fixé, le juge des référés saisi dans les conditions rappelées au point 5 ne peut adresser à ce cocontractant une injonction, qui serait alors dépourvue de portée utile, d'assurer l'exécution du contrat dans un délai déterminé, ou d'affecter des moyens supplémentaires à cet effet.

11. Les retards dans l'exécution du marché, essentiellement imputables à la société Alstom Transport, ont désormais atteint une ampleur considérable et risquent sérieusement, ainsi que le soutient la MEL, de mettre en péril, à l'horizon 2025, le fonctionnement normal du métro de Lille. Ni le caractère inédit de l'opération ni la complexité particulière tenant à l'installation d'un nouveau système de pilotage automatique sans conducteur ne justifient de tels retards, alors en outre que des délais supplémentaires d'exécution ont été accordés à la société Alstom Transport.

12. Cependant, par la conclusion de l'avenant n° 2 précité, la société Alstom Transport s'est notamment engagée, outre le paiement d'une pénalité forfaitaire ainsi qu'il a déjà été indiqué au point 2, à fournir à la MEL, sans complément de prix, des prestations associées à la maintenance et à lui verser une rémunération complémentaire correspondant à un pourcentage du chiffre d'affaires réalisé grâce à la commercialisation du nouveau système pilotage automatique auprès de tout maître d'ouvrage du réseaux métropolitain ou de toute société fournissant ce nouveau système. Plus précisément, il s'est agi pour cette société de financer des prestations d'assistance supplémentaires par des opérateurs du réseau de Lille confirmés, ainsi que la fourniture d'équipements embarqués supplémentaires pour 12 des 27 nouvelles rames à fournir. Ces engagements traduisent la volonté de cette société de parvenir à l'exécution complète des obligations contractuelles lui incombant, en dépit des difficultés auxquelles elle se dit confrontée et conduisant aux retards précités, qui ne procèdent d'ailleurs pas d'un cas de force majeure. De même, la société Alstom Transport a également pris en charge, dans le cadre d'un protocole d'accord conclu avec la société Kéolis Lille Métropole, qui exploite et gère le réseau de transports urbains de personnes de la métropole européenne de Lille, les coûts importants liés à l'octroi par la MEL de créneaux supplémentaires d'essai, pendant lesquels le fonctionnement de la ligne 1 de métro est interrompu, ces coûts étant liés à la mise en place de bus de substitution, à l'information et l'accompagnement des voyageurs à ce titre, et à la perte de recettes. À la demande de la MEL, la société Alstom Transport a établi, le 22 décembre 2023, une dernière version de son « planning directeur mensuel », accompagné d'une note de synthèse, prévoyant, sur la base de l'acceptation du franchissement en septembre 2023 du jalon Ja_E_12, une mise en service des 27 nouvelles rames de 52 mètres en février 2026. Cette société produit une note technique, établie le 12 décembre 2023 par des experts inscrits sur un tableau des experts auprès d'une cour d'appel, et mentionnant les moyens mis en œuvre par elle pour l'exécution du marché, soit une équipe comprise entre 207 et 228 équivalents temps plein, sur cinq sites, évoquant une « structure significative, difficile à faire évoluer dans des délais courts » compte tenu de la longueur, évaluée entre trois et six mois, du « ticket d'entrée » pour intégrer l'équipe dédiée. Il ne résulte donc pas de l'instruction que les retards dans l'exécution du marché, malgré leur ampleur considérable et le risque avéré d'atteinte bon fonctionnement du service public dont ils sont à l'origine,

procèdent du refus caractérisé de la société Alstom Transport d'accomplir ses obligations contractuelles dans les différents délais fixés. Ainsi, et sans préjudice d'une action en responsabilité contractuelle que la MEL, si elle s'y estime recevable et fondée, serait susceptible d'engager à l'encontre de la société Alstom Transport pour obtenir une indemnisation des dommages résultant de façon directe et certaine du retards constatés au regard du calendrier d'exécution tel que modifié par l'avenant n° 2, y compris pour un montant supérieur à celui des pénalités contractuellement prévues, la MEL n'est pas fondée à demander au juge des référés, saisi sur le fondement de l'article L. 521-3 du code de justice administrative, qu'il soit enjoint à la société Alstom Transport de s'engager sur l'exécution du marché dans un délai déterminé, ou d'affecter des moyens supplémentaires à cet effet.

En ce qui concerne la mise en œuvre concrète des mesures générales sollicitées par tout moyen permettant de conserver la capacité actuelle de 143 rames compte tenu de la mise au rebut, à compter d'août 2025, de certaines rames VAL206a :

13. Il ne résulte ni de l'article 1.1 du CCAP, ni du point 4.4.1 de cette annexe, ces stipulations n'ayant pas pour objet, ainsi qu'il a déjà été indiqué au point 9, de définir les missions confiées à la société Alstom Transport, que le marché MR-CCST aurait également confié à cette société la mission de conserver la capacité actuelle de 143 rames, correspondant, d'une part, aux 53 rames VAL208 utilisées pour la ligne 1 du métro, et, d'autre part, aux 38 rames VAL206a, aux 45 rames VAL206b et aux 7 rames VAL208 utilisées pour la ligne 2. La métropole européenne de Lille n'est donc pas fondée à demander qu'il soit enjoint à la société Alstom Transport de mettre en œuvre tout moyen permettant, globalement et dans l'attente des premières spécifiques sollicitées, de mettre en œuvre tout moyen permettant de conserver cette capacité actuelle de rames.

14. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions présentées par la MEL au titre de l'article L. 521-3 du code de justice administrative doivent être rejetées.

Sur les frais du litige :

15. Les dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative font obstacle à ce que soit mise à la charge de la société Alstom Transport, qui n'est pas, dans la présente instance, la partie perdante, la somme réclamée au titre des frais du procès par la MEL.

16. Il n'y a pas lieu, dans les circonstances de l'espèce, de faire droit aux conclusions de la société Alstom Transport tendant à l'application à son profit de ces mêmes dispositions.

O R D O N N E :

Article 1^{er} : La requête de la métropole européenne de Lille est rejetée.

Article 2 : Les conclusions de la société Alstom Transport présentées sur le fondement de l'article L. 761-1 du code de justice administrative sont rejetées.

Article 3 : La présente ordonnance sera notifiée à la métropole européenne de Lille et à la société Alstom Transport.

Fait à Lille, le 25 janvier 2024.

Le juge des référés,

J. ROBBE

La République mande et ordonne au préfet du Nord en ce qui le concerne et à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun, contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente ordonnance.

Pour expédition conforme,
Le greffier,