

À Mesdames et Messieurs les Président et Conseillers
composant le Tribunal Administratif de Montreuil

REQUÊTE ET MÉMOIRE

POUR

L'association MIEUX SE DÉPLACER À BICYCLETTE (ci-après « MDB »), dont le siège est 37 boulevard Bourdon, 75004 PARIS, représentée par M. Thierry DELVAUX, son président

Dr. [REDACTED] ; D [REDACTED], médecin généraliste exerçant [REDACTED], 93230
ROMAINVILLE

M. [REDACTED] E [REDACTED], demeurant [REDACTED], 94120 FONTENAY SOUS BOIS

M. [REDACTED] F [REDACTED], demeurant [REDACTED], 93100 MONTREUIL SOUS BOIS

M. [REDACTED] G [REDACTED], demeurant 43 rue Henri Barbusse, 93130 NOISY LE SEC

représentés par Thierry DELVAUX, président de MDB

CONTRE

La délibération de la Commission permanente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis n°5-5 du 21 novembre 2013 "Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay" (cf. Production 1)

Les exposants défèrent la susdite décision à la censure de votre Tribunal en tous les chefs qui lui font grief dans les circonstances de fait et par les moyens de droit ci-après développés.

TRIBUNAL ADMINISTRATIF

09 JAN. 2014

DE MONTREUIL

FAITS

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique concernant le projet « Prolongement du tramway T1 de Bobigny à Val de Fontenay » a été organisée par l'arrêté interpréfectoral des préfets de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne n°2013-1371 du 22 mai 2013, le préfet de la Seine-Saint-Denis étant désigné pour ouvrir et organiser l'enquête. Les maîtres d'ouvrage sont le Conseil général de la Seine-Saint-Denis (pour la voirie) et la RATP (pour le système de transport). Le dossier d'enquête de même que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête sont consultables sur demande à la préfecture de la Seine-Saint-Denis et également sur le site officiel du projet (<http://www.t1bobigny-valdefontenay.fr>). Le présent mémoire est fondé sur les données de ce dossier.

Le projet consiste entre autres à réaliser une voie ferrée de type tramway sur 7,7 km qui utilisera les emprises de voirie existantes, du terminus actuel à la gare de Noisy-le-Sec (RER-E) au futur terminus à la gare de Val de Fontenay (RER-A et RER-E), en passant par Noisy-le-Sec, Romainville, les hauts de Montreuil et le quartier des Ruffins à Montreuil.

À l'occasion de ce projet, un certain nombre de voies urbaines doivent être rénovées, ou créées sur des terrains libérés par le déclassement de l'autoroute A186, afin accueillir la plate-forme du tramway.

(i – boulevard Michelet à Noisy-le-Sec)

Le projet concernant le boulevard Michelet est décrit Pièce C page 111 du dossier d'enquête publique (Production 6, extrait du dossier).

Cette voie est actuellement en sens unique à deux voies avec des trottoirs d'une largeur moyenne de 2,70 m.

Le réaménagement du boulevard Michelet est projeté pour accueillir un report du trafic de transit depuis la rue Jean-Jaurès où circulera le tramway. Le projet consiste à le mettre en double sens et d'organiser le stationnement le long du boulevard. Pour cela, il est prévu d'élargir la chaussée, les trottoirs étant ramenés à une largeur moyenne de 2 m environ. Le trafic moyen journalier en 2011 était compris entre 7501 et 10000 véhicules (Production 5, étude d'impact, pièce G page 375). Ce trafic sera logiquement augmenté par le report venant de la rue Jean-Jaurès.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point lors de la rénovation du boulevard Michelet.

(ii – carrefour entre les rues Anatole France, Jules Auffret et de Romainville à Noisy-le-Sec)

Le projet concernant le carrefour entre les rues Anatole France, Jules Auffret et de Romainville est décrit Pièce C page 109 du dossier d'enquête publique (Production 7, extrait du dossier).

Le projet prévoit d'élargir l'emprise de ce carrefour par des acquisitions foncières, pour insérer la plate-forme du tramway en position axiale sur la rue Anatole France. À cette occasion, certains mouvements de véhicules aujourd'hui possibles seront interdits par la présence de la plate-forme.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point pour rétablir les possibilités de mouvements de la rue Anatole France (venant du centre ville) vers les rues Jules Auffret ou de Romainville et des rues Jules Auffret ou de Romainville vers la rue Anatole France en direction de Romainville.

(iii – rue Anatole France à Noisy-le-Sec, de la place Carnot au carrefour de la Vierge)

Le projet concernant la rue Anatole France à Noisy-le-Sec, de la place Carnot au carrefour de la Vierge, est décrit Pièce C page 110 du dossier d'enquête publique (Production 8, extrait du dossier).

Le projet prévoit de rénover cette voie pour insérer le tramway en position axiale tout en maintenant la circulation à double sens, en élargissant l'emprise par enfoncement accru dans le coteau au nord et rehaussement des murs de soutènement.

Ce choix d'insertion est une des deux hypothèses envisagées au cours des études, l'autre consistant en la mise à sens unique pour la circulation générale, ainsi que cela est décrit Pièce C page 52 du dossier d'enquête publique (Production 9, extrait du dossier).

Le trafic moyen journalier en 2011 sur cette section était compris entre 10001 et 15000 véhicules (Production 5, étude d'impact, pièce G page 375).

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point dans le sens allant de la place Carnot au carrefour de la Vierge, les cyclistes devant se mêler à la circulation générale alors que le trafic est intense.

(iv – rue des Mares à Romainville)

Le projet concernant la rue des Mares à Romainville est décrit Pièce C page 122 du dossier d'enquête publique (Production 10, extrait du dossier).

Le projet prévoit de rénover cette voie dans sa partie qui jouxte le square des Mares ainsi que le square lui-même. Le sens de circulation générale est inversé par rapport à la situation actuelle. Le trottoir du côté du square est élargi. Le stationnement, aujourd'hui en file continue inorganisée, est remplacé par des poches délimitées par le tracé des bordures de trottoir.

Force est de constater qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point dans le sens opposé au sens de circulation générale sur la rue des Mares ainsi rénovée.

(v – boulevard Henri Barbusse à Romainville, de la station 'Collège Courbet' à la rue de Benfleet)

Le projet concernant le boulevard Henri Barbusse à Romainville, de la station 'Collège Courbet' à la rue de Benfleet est décrit Pièce C pages 119 et 122 du dossier d'enquête publique (Production 11, extraits du dossier).

Le projet prévoit de rénover cette voie pour insérer le tramway en position latérale ouest, la chaussée étant réduite à une voie de circulation générale dans le sens allant vers de Noisy-le-Sec, son aménagement étant cohérent avec une mise en zone 30, et une piste cyclable dans le sens venant de Noisy-le-Sec. Toutefois, il est prévu que la piste cyclable soit interrompue au niveau de la station 'Collège Courbet', les cyclistes étant invités à poursuivre leur chemin par la rue Jean Charcot.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point dans le sens allant de la station 'Collège Courbet' à la rue de Benfleet.

Ainsi, un usager du collège Courbet quittant le collège à vélo et désirant se rendre vers le quartier de la Libre Pensée devra d'abord partir dans la direction opposée pour rejoindre la rue Jean Charcot, et donc faire un long détour pour rejoindre sa destination, sauf à parcourir sur le trottoir de manière illégale les 150 mètres qui le séparent de la rue de Benfleet.

(vi – pont Branly et boulevard Branly à Romainville)

Le pont Branly permet aujourd'hui de franchir, sur une longueur d'environ 200 m, la coupure urbaine que représentent l'autoroute A3, les bretelles d'entrées et de sorties de son échangeur n°3, et la bretelle de raccordement de l'A3 vers l'A186.

Le projet concernant le pont Branly est décrit Pièce C pages 124 et 127 du dossier d'enquête publique (Production 12, extraits du dossier).

Le projet prévoit de réaménager le pont Branly, avec mise en sens unique pour la circulation générale. La suppression du terre-plein central permet un élargissement du trottoir ouest (à 6 m) sur lequel une piste cyclable en direction du boulevard Branly vient compléter la circulation piétonne. L'actuelle bretelle de sortie de l'A3 venant de Paris est déplacée vers l'autoroute à la place du raccordement A3->A186 devenu sans objet, l'espace ainsi libéré faisant place à un espace arboré bordant le début du boulevard Branly.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique, d'une part
- qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point dans le sens opposé au sens de circulation générale sur le pont Branly ainsi rénové, et d'autre part
- qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point sur la section du boulevard Branly réaménagée par le déplacement de l'intersection avec l'actuelle bretelle de sortie de l'A3.

(vii – voie nouvelle parallèle à l'A3 et à la rue de la Libre-Pensée à Romainville, approximativement parallèle et à mi-chemin de celles-ci)

Le projet concernant la création d'une voie nouvelle parallèle à l'A3 et à la rue de la Libre-Pensée est décrit Pièce C page 127 du dossier d'enquête publique (Production 13, extrait du dossier).

Cette voie nouvelle relie la future avenue paysagère et le boulevard Branly. Elle est établie au milieu de terrains libérés par la suppression du raccordement A3<->A186, qui deviendront de ce fait urbanisables. Elle est prévue en sens unique à 3 voies pour la circulation générale.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point sur cette voie nouvelle dans le sens opposé au sens de circulation générale.

(viii – intersection du tramway avec la rue de Rosny à Montreuil)

Le projet concernant l'intersection avec la rue de Rosny est décrit Pièce C page 134 du dossier d'enquête publique (Production 14, extrait du dossier).

Le trafic moyen journalier en 2011 sur la rue de Rosny était compris entre 10001 et 15000 véhicules (Production 5, étude d'impact, pièce G page 375).

Le projet prévoit d'implanter la plate-forme du Tramway à la place de l'actuelle rue Didier Daurat dont les fonctionnalités sont reportées sur la future avenue paysagère établie à la place de l'A186, et d'établir le centre de maintenance et de remisage le long de la rue de Rosny à la place des bretelles de sortie de l'A186.

Le pont sur l'A186 comporte actuellement des bandes cyclables unidirectionnelles bilatérales qui se poursuivent sur la rue de Rosny en direction du centre ville de Montreuil jusqu'à l'intersection avec la rue Paul Signac.

Le projet prévoit de supprimer ce pont et de remettre les terrains au niveau du sol naturel. Lors de cette transformation, il est prévu de réduire la largeur de l'emprise de la rue de Rosny en direction du centre ville de Montreuil, au droit du site de maintenance et de remisage du tramway.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique que les itinéraires cyclables existants (bandes cyclables) ne sont pas rétablis sur la rue de Rosny ainsi rénovée en direction du centre ville de Montreuil.

D'autre part, la rue Édouard Branly est actuellement raccordée à la rue de Rosny par une intersection à angle droit (Production 15, photo satellite). Elle est à sens unique pour la circulation générale dans le sens arrivant à la rue de Rosny, et est équipée d'une bande cyclable dans le sens quittant la rue de Rosny.

Le projet prévoit de modifier le raccordement de la rue Édouard Branly à la rue de Rosny, le nouveau raccordement se faisant en biais sur la rue de Rosny. Force est de constater la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point sur le carrefour ainsi rénové pour rejoindre, dans un sens ou dans l'autre, la piste cyclable bidirectionnelle établie sur le côté opposé de la rue de Rosny.

(ix – avenue Victor Hugo à Fontenay-sous-Bois/Montreuil)

Le projet concernant l'avenue Victor Hugo est décrit Pièce C page 152 du dossier d'enquête publique (Production 16, extrait du dossier).

L'avenue Victor Hugo est un axe départemental reliant les centres-villes de Fontenay-sous-Bois et Rosny-sous-Bois. Cet axe supportait en 2011 un trafic moyen journalier compris entre 10001 et 15000 véhicules sur la branche en direction de Fontenay-sous-Bois, et entre 7501 et 10000 véhicules sur la branche en direction de Rosny-sous-Bois (Production 5, étude d'impact, pièce G page 375).

Un carrefour giratoire assure actuellement les échanges entre les deux branches de l'avenue Victor Hugo, la bretelle de sortie de l'A86, la rue des Ruffins et la rue Faidherbe.

Le projet prévoit d'implanter la station du tramway 'Victor Hugo' en lieu et place de ce carrefour giratoire, qu'il est prévu de remplacer par deux nouveaux carrefours établis de part et d'autre, à savoir :

- côté Fontenay-sous-Bois, un carrefour en croix assurant les échanges entre l'avenue Victor Hugo, la bretelle de sortie de l'A86 et la rue des Ruffins, et
- côté Rosny-sous-Bois, un carrefour en T assurant les échanges entre l'avenue Victor Hugo et la rue Faidherbe.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point sur l'avenue Victor Hugo ainsi rénovée.

(x – avenue de Lattre de Tassigny au terminus de Val de Fontenay)

Le projet concernant la terminaison de l'avenue de Lattre de Tassigny au terminus de Val de Fontenay est décrit Pièce C page 157 du dossier d'enquête publique (Production 17, extrait du dossier).

L'avenue de Lattre de Tassigny (RD86, ex-RN186) supporte un trafic moyen journalier particulièrement élevé qui était en 2011 supérieur à 25000 véhicules (Production 5, étude d'impact, pièce G page 375).

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable bidirectionnelle en rive est de l'avenue. Pour un cycliste venant du nord il est donc nécessaire, une fois arrivé au bout de la section rénovée, de traverser l'avenue pour poursuivre son chemin sur la voirie préexistante non encore aménagée.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point à la terminaison de la piste cyclable pour poursuivre son chemin sur la voirie préexistante au-delà de l'emprise du projet.

(xi – voie d'accès à la gare de Val de Fontenay)

Le projet concernant la voie d'accès à la gare de Val de Fontenay (RER-A et RER-C) est décrit Pièce C page 154 du dossier d'enquête publique (Production 18, extrait du dossier).

Cette voie ouverte à la circulation publique, d'une longueur de 280 m, sert à relier l'avenue de Lattre de Tassigny à l'entrée de la gare. Elle est utilisée par les usagers du RER, piétons et cyclistes.

Il est en effet possible de voyager en RER en embarquant son vélo (Production 19, extrait du site d'information de la RATP).

Par ailleurs il convient de favoriser l'intermodalité train/vélo par des parcs de stationnement adaptés pour tenir compte des orientations du le Plan des déplacements urbains de la région Île-de-France. Que ce soit la version décembre 2000 en vigueur ou la version adoptée par le Conseil régional en février 2012, ce plan a en effet parmi ses orientations principales celles de diminuer le trafic automobile et de développer les moyens de déplacements actifs (vélo et marche).

Il existe en l'occurrence des terrains disponibles à proximité Immédiate de l'entrée de la gare sur les délaissés de l'autoroute A86, susceptibles d'accueillir un parc de stationnement pour cycles conforme aux critères du schéma directeur sur le stationnement des vélos dans les gares adoptés par le STIF en février 2011 (distance maximum de 70 m par rapport aux quais).

Le besoin de circuler à vélo sur la voie d'accès à la gare prend tout son sens dans cette perspective.

Le projet prévoit d'élargir à 3,20 m la voie d'accès à la gare de Val de Fontenay.

Force est de constater à la lecture du dossier d'enquête publique qu'aucun itinéraire cyclable n'est mis au point sur la voie d'accès à la gare de Val de Fontenay ainsi rénovée.

En juillet 2013, MDB a exprimé lors de l'enquête publique un avis circonstancié sur le projet. Une copie de cet avis est jointe à la présente requête dans la mesure où sa lecture peut apporter un éclairage complémentaire et aider à la compréhension de l'affaire (Production 4).

Sur la base du rapport de la commission d'enquête, la Commission permanente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis a adopté la délibération n°5-5 du 21 novembre 2013 "Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay" (Production 1).

C'est la décision attaquée.

DISCUSSION

SUR LA RECEVABILITÉ

MDB a pour objet de développer l'usage de la bicyclette tant pour les déplacements que pour les loisirs. Le président de MDB ou son mandataire ont qualité pour ester en justice au nom de l'association sur toutes les affaires, administratives, civiles ou pénales ayant un rapport avec son but (Production 2, extrait des statuts). MDB a donc intérêt à agir aux fins d'obtenir que des itinéraires cyclables soient mis en place à l'occasion de la rénovation des voies concernées par le projet.

Le Dr. D [REDACTED] exerce à Romainville (Production 3a, extrait du tableau de l'ordre national des médecins) et utilise la bicyclette pour ses déplacements professionnels tels que les visites à domicile. Il a donc intérêt à agir pour pouvoir circuler à vélo en sécurité sur les voies concernées.

MM. E [REDACTED], F. [REDACTED] et G. [REDACTED] habitent à proximité des voies concernées par le projet (Productions 3b, 3c et 3d, avis de taxe d'habitation). Ils ont donc intérêt à agir pour pouvoir circuler à vélo en sécurité sur les voies concernées.

SUR L'ILLÉGALITÉ INTERNE

Absence d'itinéraires cyclables

La décision attaquée est entachée d'illégalité en tant qu'elle est contraire aux dispositions de l'article L.228-2 du Code de l'environnement. Celui-ci dispose : « À l'occasion des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides, doivent être mis au point des itinéraires cyclables pourvus d'aménagements sous forme de pistes, marquages au sol ou couloirs indépendants, en fonction des besoins et contraintes de la circulation. L'aménagement de ces itinéraires cyclables doit tenir compte des orientations du plan de déplacements urbains, lorsqu'il existe. » .

Une jurisprudence constante a précisé l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables avec des aménagements adaptés, et plus particulièrement que les besoins et contraintes de la circulation ne sauraient dispenser l'aménageur de l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables, destinés à assurer, également, la sécurité des cyclistes sur l'emprise du projet : CAA de Douai, arrêt n°02DA00204 du 30 décembre 2003, CAA de Nantes, arrêt n°08NT03365 du 26 juin 2009, CAA de Marseille, arrêt n°08MA03960 du 21 mars 2011, CAA de Paris, arrêt n°10PA04758 du 5 novembre 2013.

(i – boulevard Michelet à Noisy-le-Sec)

C'est pourquoi, en rénovant le boulevard Michelet sans mettre au point d'itinéraires cyclables, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(ii – carrefour entre les rues Anatole France, Jules Auffret et de Romainville à Noisy-le-Sec)

C'est pourquoi, en rénovant le carrefour entre les rues Anatole France, Jules Auffret et de Romainville sans mettre au point d'itinéraires cyclables pour rétablir les possibilités de mouvements de la rue Anatole France (venant du centre ville) vers les rues Jules Auffret ou de Romainville et des rues Jules Auffret ou de Romainville vers la rue Anatole France en direction de Romainville, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(iii – rue Anatole France à Noisy-le-Sec, de la place Carnot au carrefour de la Vierge)

C'est pourquoi, en rénovant la rue Anatole France à Noisy-le-Sec sans mettre au point d'itinéraire cyclable sur la section allant de la place Carnot au carrefour de la Vierge, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(iv – rue des Mares à Romainville)

C'est pourquoi, en rénovant la rue des Mares dans sa partie qui jouxte le square des Mares sans mettre au point d'itinéraire cyclable dans le sens opposé au sens de circulation générale, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(v – boulevard Henri Barbusse à Romainville, entre la station 'Collège Courbet' et la rue de Benfleet)

La loi précitée impose à l'aménageur l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables sur l'emprise du projet même en présence d'itinéraires de contournement (CAA de Marseille, arrêt n°08MA03960 du 21 mars 2011, « *Considérant [...] que la COMMUNE DE DIGNE LES BAINS n'est pas fondée à soutenir que le tribunal devait, dans le jugement attaqué, subordonner l'obligation de mettre au point un quelconque itinéraire cyclable pour la réalisation de la voie publique précitée [...] aux conditions dans lesquelles les cyclistes peuvent, par ailleurs, accéder aisément au centre ville depuis la périphérie de la commune et réciproquement* »).

C'est pourquoi, en rénovant le boulevard Henri Barbusse à Romainville sans mettre au point d'itinéraire cyclable dans le sens opposé au sens de circulation générale de la station 'Collège Courbet' à la rue de Benfleet, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(vi – pont Branly et boulevard Branly à Romainville)

C'est pourquoi, en rénovant le pont Branly sans mettre au point d'itinéraire cyclable dans le sens opposé au sens de circulation générale, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

La loi précitée impose à l'aménageur l'obligation de mise au point d'itinéraires cyclables jusqu'aux limites de l'emprise du projet même si l'aménagement réalisé n'est pas prolongé par des aménagements de même nature sur la voirie préexistante (CAA de Marseille, arrêt n°08MA03960 du 21 mars 2011 « *Considérant [...] que cette obligation pèse sur la collectivité alors même que l'aménagement ainsi réalisé sur la voie nouvelle ne serait éventuellement pas prolongé par des aménagements de même nature sur la voirie préexistante* »).

C'est pourquoi, en ne mettant au point aucun itinéraire cyclable sur la section du boulevard Branly réaménagée par le déplacement de l'intersection avec l'actuelle bretelle de sortie de l'A3, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(vii – voie nouvelle parallèle à l'A3 et à la rue de la Libre-Pensée à Romainville, approximativement parallèle et à mi-chemin de celles-ci)

C'est pourquoi, en créant une voie nouvelle parallèle à l'A3 et à la rue de la Libre-Pensée sans mettre au point d'itinéraires cyclables dans le sens opposé au sens de circulation générale, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(viii – intersection du tramway avec la rue de Rosny à Montreuil)

C'est pourquoi, en rénovant la rue de Rosny en direction du centre ville de Montreuil sans rétablir les itinéraires cyclables existants, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

C'est pourquoi, en modifiant le raccordement de la rue Édouard Branly à la rue de Rosny sans mettre au point d'itinéraires cyclables pour relier, dans un sens ou dans l'autre, la piste cyclable bidirectionnelle établie sur le côté opposé de la rue de Rosny, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(ix – avenue Victor Hugo à Fontenay-sous-Bois/Montreuil)

C'est pourquoi, en rénovant l'avenue Victor Hugo avec le remplacement du carrefour giratoire par deux nouveaux carrefours respectivement en croix et en T encadrant la nouvelle station du tramway, sans mettre au point d'itinéraires cyclables, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(x – avenue de Lattre de Tassigny au terminus de Val de Fontenay)

C'est pourquoi, en créant une piste cyclable bidirectionnelle en rive est de l'avenue de Lattre de Tassigny sans mettre au point d'itinéraire cyclable permettant de poursuivre son chemin sur la voirie préexistante au-delà de l'emprise du projet, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

(xi – voie d'accès à la gare de Val de Fontenay)

C'est pourquoi, en rénovant la voie d'accès à la gare de Val de Fontenay sans mettre au point d'itinéraires cyclables, la décision attaquée méconnaît la loi précitée.

FRAIS IRRÉPÉTIBLES

Dans ces conditions, il serait inéquitable de laisser à la charge des requérants les frais qu'ils ont dû exposer pour faire valoir leurs droits en justice.

Les exposants s'estiment donc fondés à demander, en application de l'article L.761-1 du Code de justice administrative le versement d'une somme de 600 euros destinée à couvrir les frais exposés pour les besoins du procès : déplacements, reprographie et envois postaux.

CONCLUSIONS

PAR CES MOYENS et tous autres à produire, déduire ou suppléer, au besoin d'office, les exposants concluent à, ce qu'il plaise au tribunal :

- **annuler** la délibération du Conseil général de la Seine-Saint-Denis n°5-5 du 21 novembre 2013 "Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay",

- **condamner** le Conseil général de la Seine-Saint-Denis à verser aux requérants la somme de 600 euros au titre des frais irrépétibles,

- **enjoindre** le Conseil général de la Seine-Saint-Denis de procéder à une nouvelle délibération prévoyant la mise au point d'itinéraires cyclables sur les secteurs concernés,

avec toutes conséquences de droit.

Signé

[Redacted signature]

Thierry DELVAUX

[Redacted signature]

[Redacted signature] D

[Redacted signature] E

[Redacted signature]

[Redacted signature] F

[Redacted signature]

[Redacted signature] G

PIÈCES COMMUNIQUÉES

- Production 1 : délibération de la Commission permanente du Conseil général de la Seine-Saint-Denis n°5-5 du 21 novembre 2013 "Déclaration de projet portant sur l'intérêt général du projet de tramway T1 de Bobigny à Val-de-Fontenay" (8 pages)
- Production 2 : extrait des statuts de MDB (1 page)
- Production 3a : extrait du tableau de l'ordre national des médecins concernant le Dr. D [REDACTED] (1 page)
- Production 3b : avis de taxe d'habitation concernant M. E [REDACTED] (1 page)
- Production 3c : avis de taxe d'habitation concernant M. F [REDACTED] (1 page)
- Production 3d : avis de taxe d'habitation concernant M. G [REDACTED] (1 page)
- Production 4 : contribution de MDB à l'enquête publique (4 pages)
- Production 5 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce G page 375 (1 page)
- Production 6 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 111 (1 page)
- Production 7 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 109 (1 page)
- Production 8 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 110 (1 page)
- Production 9 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 52 (1 page)
- Production 10 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 122 (1 page)
- Production 11 : extraits du dossier d'enquête publique, pièce C pages 119 et 122 (1 page)
- Production 12 : extraits du dossier d'enquête publique, pièce C pages 124 et 127 (1 page)
- Production 13 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 127 (1 page)
- Production 14 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 134 (1 page)
- Production 15 : photo satellite, intersection des rues Édouard Branly et de Rosny (1 page)
- Production 16 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 152 (1 page)
- Production 17 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 157 (1 page)
- Production 18 : extrait du dossier d'enquête publique, pièce C page 154 (1 page)
- Production 19 : extrait du site d'information de la RATP concernant l'embarquement des vélos dans les trains RER (1 page)