

ANNEXE 01



Concertations préalables au projet



Introduction :

Certaines contributions à l'enquête publique portent sur la supposée nécessité d'organiser un débat public et/ou reprochent une insuffisance des concertations préalables au dépôt du permis de construire (n° 2053 ; n° 2113 ; n°2957 ; n° 3027 ; n°3228 ; n° 3046 « Élus du groupe Front de Gauche » ; n° 3156 ; Pétition du Collectif associatif « Retrouvons le Nord de la Gare du Nord »).

D'autres contributions montrent au contraire que la concertation a été bénéfique (n° 2239 ; n° 3217 ; n°3269 ; n°3286 ; n°3293 ; n°3294 « Ile de France Mobilité »).

Le maître d'ouvrage entend rappeler le cadre juridique dans lequel s'inscrit le projet de transformation de la Gare du Nord, tel qu'il l'a été explicité dans l'Etude d'impact (partie II, page 116 à 122).

Les dispositions du code de l'environnement et du code de l'urbanisme relatives à la concertation ont toutes été respectées. La concertation réglementaire au titre du code de l'urbanisme organisée en 2017 par SNCF Mobilité et sa filiale Gare & Connexions et la concertation libre organisée en 2019 par la SA Gare du Nord 2024, ont permis d'assurer une participation du public efficace.



1. Le projet de transformation de la Gare du Nord a fait l'objet d'une concertation prévue à l'article L103-2 du code de l'urbanisme

Du 12 juin au 13 juillet 2017, le projet a fait l'objet d'une concertation réglementaire organisée par SNCF Mobilité et sa filiale Gare et Connexion sur le fondement des articles L. 103-2 3° et R 103-1 4° du Code de l'urbanisme (extension de l'emprise d'une gare ferroviaire lorsque le montant des travaux dépasse 1,9M€).

Le public semble douter de la régularité et de l'efficacité de cette concertation. Certains considèrent ne pas en avoir eu connaissance. Pourtant celle-ci a bien été réalisée dans des conditions régulières.

La concertation est intervenue avant que le projet ne soit arrêté dans sa nature et ses options essentielles :

- La loi n° 2017-257 du 28 février 2017 relative au statut de Paris et à l'aménagement métropolitain (1), a autorisé SNCF Mobilités à sélectionner un opérateur après mise en concurrence pour la réalisation d'une opération de restructuration et de transformation de la Gare
- Le conseil d'administration de SNCF Mobilités a adopté le 26 avril 2017 la délibération portant sur l'organisation de la concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme sur le projet de restructuration de la gare du Nord.
- Les grands principes du projet ont été présentés au public et la concertation a abouti à un bilan de concertation dont la prise en compte a été imposée aux opérateurs lors de la phase de mise en concurrence.
- Le projet retenu a intégré à son projet les enseignements de la concertation.

La concertation s'est déroulée pendant un mois et a été annoncée par l'intermédiaire de différents supports :

- La concertation a été annoncée par voie de presse, fin mai 2017.
- Le dossier de concertation, qui synthétise les orientations générales du projet, était consultable en salle voyageurs de la Gare du Nord et en mairie du Xe arrondissement. Sa version numérique était disponible sur les sites internet de SNCF Gares & Connexions et de la mairie du Xe arrondissement.
- Un dépliant d'information, présentant le projet et la démarche de concertation, a été distribué aux voyageurs, disponible en mairie pour les riverains et en gare.
- Une page web dédiée au projet a été créée sur le site internet www.gares-sncf.com
- Une campagne d'affichage en gare ainsi qu'une exposition présente en gare et en mairie du Xe arrondissement, ont complété le dispositif d'information.

Une réunion publique a également été organisée le 4 juillet 2017 à l'Atrium de la Gare du Nord.



2. Le projet de transformation de la Gare du Nord n'entre pas dans le champ d'application du débat public prévue par le code de l'environnement

Certaines contributions considèrent que le projet relèverait du débat public – ou à tout le moins d'une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) – au motif qu'il s'agirait, de la création d'une ligne ferroviaire, d'un équipement touristique, culturel, d'une ligne ferroviaire ou que le débat public aurait dû être organisé en raison du coût du projet.

Les opérations qui entrent dans le champ d'application de la saisine obligatoire de la CNDP sont définies à l'article L 121-8 I du code de l'environnement qui renvoie aux catégories d'opérations, critères et aux seuils définis à l'article R 121-2 du même code.

Cette disposition dresse une liste limitative de catégories d'opérations concernées par cette réglementation, puis fixe le coût du projet à partir duquel la commission nationale du débat public (CNDP) doit être saisie.

Y figurent, ainsi que relevé par le public, les catégories d'opérations suivantes : 1c. « création de lignes ferroviaires » et 10 « équipements sportif, culturel, scientifique ou touristique ».

Or le projet de transformation n'entre dans aucune de ces deux catégories ni aucune autre de l'article R 121-2 du code de l'environnement.

- Le projet n'est pas une création de ligne ferroviaire

Seuls les travaux de création de lignes ferroviaires sont concernés par cette catégorie et non l'ensemble des travaux portant sur les infrastructures ferroviaires (voir décision CNDP 2018/90/nœud ferroviaire Bretigny-sur-Orge/1).

- Le projet n'est pas un équipement culturel, sportif, scientifique ou touristique.

Si des activités culturelles et sportives seront accueillies au sein de la Gare et que les usagers de la gare sont également les touristes, la gare du Nord est une infrastructure ferroviaire et non un équipement sportif, culturel, scientifique ou touristique dédié au sens de la réglementation.

En conséquence, le projet n'entre pas dans le champ de la saisine de la CNDP, et ce quel que soit le coût du projet. Gare et Connexions n'avait donc pas à saisir la CNDP sur le fondement de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement. Pour rappel d'ailleurs, seule la CNDP est fondée, dans le cas de projets relevant de saisines obligatoires, à statuer sur le fait qu'un projet doit faire l'objet d'un débat public plutôt que d'une concertation préalable relevant des dispositions de l'article L.121-16-1 (concertation préalable avec garant).

3. Le projet de transformation de la gare du Nord a fait l'objet d'une déclaration d'intention prévue par le code de l'environnement

Une nouvelle opportunité de concertation a été ouverte au public par la publication d'une déclaration d'intention que les contributions ne semblent pas avoir prise en considération.



Sur le fondement des dispositions de l'article L 121-17 -1 du code de l'environnement une déclaration d'intention a en effet été publiée par SNCF Mobilité et sa filiale Gare et Connexion le 24 octobre 2018 ouvrant un droit d'initiative aux collectivités et établissements publics territoriaux, associations agréées et regroupement de citoyens, et leur permettant ainsi de demander au Préfet l'organisation d'une concertation préalable sous l'égide de la CNDP.

Cette déclaration a été affichée dans les mairies concernées (Hôtel de Ville, Mairies du 9, 10, 18 et 19e arr.) et publiée sur les sites de la SNCF et de la Préfecture de la Région.

Aucun droit d'initiative n'ayant été exercé dans les 4 mois de la publication de cette déclaration d'intention, le Préfet n'a pas imposé l'organisation d'une concertation préalable relevant du code de l'environnement.

4. Le projet de transformation de la gare du Nord a fait l'objet d'une concertation libre organisée par la SA Gare du Nord 2024

Une phase de concertation libre a été initiée par la SA Gare du Nord 2024 alors qu'elle n'y était pas réglementairement contrainte. Le Maître d'ouvrage a permis au public de participer une nouvelle fois au projet conçu avant le dépôt de sa demande de permis de construire.

Le projet a fait l'objet d'une seconde concertation organisée du 1er mars au 18 avril 2019 par la SA Gare du Nord, selon les modalités suivantes : plusieurs visites du site (49 personnes), 5 réunions publiques (398 personnes au total), un dossier de concertation, une maison du projet au sein de la gare, un site internet dédié au projet (89 contributions et 65 commentaires) et des flyers distribués en amont des réunions publiques.

La concertation s'est tenue sous l'égide d'un intermédiaire neutre et indépendant, M. Desmazière, en charge non seulement de la bonne information et participation du public mais également de la rédaction du bilan de cette concertation.

Ainsi, les modalités d'information, les modalités de concertation et la présence d'un tiers indépendant ont rapproché cette concertation des dispositions prévues par l'article L.121-16-1 du code de l'environnement pour les concertations dites « préalables ».

La prise en compte des remarques du public a conduit à des adaptations complémentaires avant le dépôt de la demande de permis de construire (amélioration de l'accessibilité des espaces végétalisés, intégration d'un local solidarité, ajout de sanitaires gratuits, appui pour un retour de la Poste, amélioration de la signalétique, amélioration de la communication en phase travaux et coordination par un OPC, poursuite du dialogue avec la création d'un comité de suivi).

Les modalités de concertation préalable ont été régulières et suffisantes pour garantir une bonne information du public et une participation efficace tout au long de la phase de conception du projet de transformation de la Gare du Nord.

Ainsi, au regard des différentes séquences de concertation, les moyens mis en œuvre et la durée de la concertation ont permis une participation suffisante du public.



A titre de comparaison, la concertation organisée en 2018 par Ile-de-France Mobilités sur le projet « Tripôle – Gares de Lyon, de Bercy et d’Austerlitz » avait vu l’expression de 511 avis. De même, le réaménagement de du pôle gare de Val de Fontenay, objet d’une concertation au printemps 2017, avait connu 495 contributions.

