

Avis déposés dans le cadre de la consultation publique L.123-19-1 du code de l'environnement
relative au projet de décret modificatif de l'article R. 121-2 du code de l'environnement

I. Avis déposés sur la plateforme « consultations publiques »

05/06/2 14: **CDG** **doit**
026 44 **croître**

Le transport aérien est certes émetteur de CO2, personne ne le nie, mais restreindre le développement d'un outil industriel comme CDG serait catastrophique au niveau économique pour la France qui souffre déjà d'un retard de croissance par rapport à nos homologues européens. Le projet présenté par ADP est progressif et semble tenir compte des contraintes environnementales. Alors ne nous privons pas de cette opportunité de donner à la France les moyens de développer l'emploi tout en préservant l'environnement

09/06/2 23:
026 48

De l'importance à maintenir des consultations publiques réglementaires, indispensables de démocratie participative

Il paraît fondamental de maintenir coûte que coûte les consultations publiques pour tous les opérations d'aménagement d'aéroports, comme garant de la démocratie. En cela, le projet de décret modifiant le tableau figurant à l'article R. 122-2 du Code de l'environnement contreviendrait à cette procédure et représenterait un déni de démocratie. Tout.e citoyen.ne devrait être en mesure de pouvoir participer à tout aménagement du territoire et se prononcer sur la nature des travaux envisagés par le biais d'une consultation publique pour apporter sa ou ses contributions, outils en prenant connaissance également des autres avis inscrits sur le registre. Il va sans dire que la communication préalable à cette consultation effectuée par l'autorité publique est essentielle pour garantir l'accès équitable à l'information relative à la procédure. Cette dernière doit rester réglementaire et ne doit pas bénéficier de dérogation en toutes circonstances. De ce fait, le projet de décret vise à simplifier la procédure et contourner l'avis de la population. Il représente un danger pour la démocratie. Avis négatif.

12/06/2 08: joli message de
026 48 réponse ma réponse pour ce texte **TEST DICOM**

12/06/2 08:
026 53 Contribution

Si vous souhaitez conserver une copie de votre participation, vous pouvez renseigner votre adresse électronique afin de la recevoir par courriel. Votre adresse électronique ne sera utilisée que pour la finalité suivante : envoyer une copie de votre participation par courriel. Elle ne sera pas conservée par le ministère après l'envoi

du courriel (suppression automatique). Veuillez respecter le format de l'email : identifiant@domaine.fr **TEST DICOM**

12/06/2026 11: **déplacements**
17 **doux**

Il nous paraît hyper important de réfléchir à une transformation radicale de nos façons de nous déplacer. Et de faire œuvre de pédagogie! Je ne prétends pas être un modèle, mais j'utilise mon vélo (avec sacoches) pour faire mes achats ou démarches dès de c'est possible et c'est souvent possible! J'ai 78 ans. Nos contemporains sont souvent esclaves de la voiture individuelle, encombrement des routes, pollution et impact indéniable sur leur santé. Conduire les enfants à l'école du quartier, utilisation de la 'bagnole' pour un oui ou pour un non ... Dans une ville comme Strasbourg, on peut se déplacer facilement et économiquement en transport en commun. De nombreuses pistes cyclables existent ... Dans ma ville de Molsheim, une gare SNCF très active propose 2 parkings + un parking en silo (4 niveaux) gratuits! Elle draine beaucoup de personnes de la vallée de la Bruche (Mutzig, Schirmeck, Saales... Beaucoup d'usagers y laissent leur auto et partent pour Strasbourg, Obernai, Barr, Sélestat, Colmar, Saint-Dié, Epinal ... Mais des améliorations sont encore possibles! Combien de nos contemporains pourraient facilement laisser leur voiture au garage? 30%? Plus? Et penser au covoiturage! Et sensibiliser les enfants à cette question!

14/06/2026 17: 44

Signalement d'un dysfonctionnement ou anomalie contribution non visible après confirmation de dépôt par le Ministère de la Transition Suite à un retour pour confirmation du dépôt d'un commentaire sur le site des consultations publiques du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires et malgré la note d'informations figurant dans le formulaire de dépôt des contributions - 'Ce forum est modéré a priori : votre contribution n'apparaîtra qu'après avoir été validée par les responsables.'-, je constate, sauf erreur de ma part, que ma contribution n'a pas été publiée sur le site de la consultation. Par ailleurs, nous n'avons pas accès aux autres contributions déposées par le public - au nombre de 5, au moment où j'écris celle-ci - ce qui est fort regrettable pour une consultation du public et fort dommageable démocratiquement : je pense qu'il est important de pouvoir

écologique et de la Cohésion des territoires et prendre connaissance des autres contributions au fur et à mesure de la consultation, celles-ci permettant d'enrichir les points de vue des un-es et des autres. Aussi, vous serais-je reconnaissante de bien vouloir réparer cet impair, en publiant ma contribution précédente - en date du 09/06/2026 à 23h48 -, ainsi que celles d'autres personnes qui auraient été validées le cas échéant. Je vous en remercie par avance.

Avis association DIRAP: Il ne faut pas modifier la liste du tableau des type de projets soumis à consultation car il est indispensable que les projets d'adaptation des aéroports soient soumis à consultation locale seul moyen pour faire prendre en compte les conséquences locales des projets. La connaissance «terrain» des habitants ou des associations ou élus permet lors de la consultation sur le projet précis et détaillé, permet à l'administration et au porteur du projet de mieux considérer certaines conséquences qui n'ont pas été prises en compte par le projet. Concernant le cas du projet d'ADP, **Maintenir les dispositions actuelles relative à ce type de projet** c'est justement un contre exemple de ce qu'il aurait dû être fait. En effet consulter le public sur un projet important avec de multiples sous projets empêche une analyse détaillée par le public du fait de la complexité et du temps nécessaire pour la bonne prise en compte des conséquences néfastes éventuelles et les dénoncer.

Jean Marie Baty De fait ADP organise le fuite en avant en étendant la loi de simplification au nom de la régulation économique. Ces choix visent a bafouer la démocratie, mépriser l'expression et les mobilisations citoyennes. C'est un nouveau danger pour la qualité de vie des riverains déjà très menacés pour une course a l'argent facile. C'est le capitalisme.

Projet de décret relatif aux projets de métro automatiques aéroportuaire

Madame, Monsieur, En ma qualité de déléguée régionale Île-de-France à la Commission nationale du débat public (CNDP), je

souhaite apporter la contribution suivante à la présente consultation. Le projet de décret soumis à consultation a pour objet d'exclure du champ d'application de l'article L. 121-8 du Code de l'environnement les systèmes de transport guidé pour le service public aéroportuaire réalisés par un gestionnaire d'aéroport à l'intérieur des emprises dont il est propriétaire. Cette exclusion priverait ces projets, en l'occurrence l'extension du train automatique LISA et les « Trains de correspondance » d'ADP à Roissy-Charles de Gaulle, à des procédures de participation du public organisées sous l'égide de la CNDP. Au regard des critères posés aux articles L. 121-1 et L. 121-8 ces projets me semblent entrer dans le champ de compétence de la CNDP. Les infrastructures de transport qu'il vise sont, comme pour tout projet ferroviaire, susceptibles d'avoir des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. De plus, le renforcement de la desserte du premier aéroport international de France, deuxième d'Europe occidentale, lui confère de surcroît des enjeux socio-économiques importants qui renforcent cette analyse. Ces éléments justifieraient l'organisation d'une procédure de participation du public préalable à son adoption. Les articles L.121-1 et L.121-8 ont en effet été adoptés pour mettre en œuvre le principe constitutionnel de participation du public garanti par l'article 7 de la Charte de l'environnement, et leur interprétation compatible avec l'article 6§4 de la Convention d'Aarhus, auquel le Conseil d'État reconnaît un effet direct dans le cadre de projets industriels. Pour l'ensemble de ces raisons, j'invite le ministère à reconsidérer ce projet de décret. En exemptant ces projets des procédures de participation du public organisées sous l'égide de la CNDP, l'État prive les citoyennes et les citoyens d'une garantie essentielle : celle de pouvoir s'informer et de participer, en amont, sur des projets d'infrastructure susceptibles d'avoir des impacts significatifs sur l'environnement et le territoire, comme le reconnaît expressément l'article 7 de la Charte de l'environnement. Bien à vous, Nathalie Durand Déléguée régionale Île-de-France Commission nationale du débat public (CNDP)

**Consultation
du public
concernant le
projet de
décret
modifiant le
tableau
figurant** à consultation du public en cours concernant le projet de décret
l'article R. 121-modifiant le tableau figurant à l'article R.121-2 du code de

16/06/2 15:
026 18

2 du Code de l'environnement visant à préciser, au sein de la catégorie relative à **l'environnement** la création de lignes ferroviaires, que les systèmes de transports guidés pour le service public aéroportuaire réalisés par un gestionnaire d'aéroport à l'intérieur des emprises dont il est propriétaire ne sont pas pris en compte pour l'application des seuils et critères de l'article L. 121-8. Les caractéristiques spécifiques des systèmes de transports guidés internes aux plateformes aéroportuaires Les transports guidés internes aux plateformes aéroportuaires doivent s'intégrer dans des milieux aux contraintes très spécifiques, surtout au sein de plateformes aéroportuaires aussi denses que Paris-Charles de Gaulle ou Paris-Orly. Les tracés restent ainsi très fortement conditionnés par les infrastructures existantes ainsi que par les contraintes d'exploitation aéronautiques. Par ailleurs, d'autres spécificités, tenant aux caractéristiques mêmes des transports guidés intra-plateforme aéroportuaire et nécessaires au bon fonctionnement du service public aéroportuaire, font que ces opérations diffèrent fortement de celles menées en milieu urbain ouvertes au public et participant, quant à elles, à la desserte du territoire et à la mobilité des populations :

- Une maîtrise foncière entière par le Groupe ADP (pas d'acquisition ou encore de DUP nécessaire) ;
- Une implantation du tracé au sein du périmètre de l'OIN visant l'aménagement et le développement des aérodromes de Paris-Charles-de-Gaulle, de Paris-Orly, et de Paris-Le Bourget, tel que délimité, pour l'application de l'article L. 6323-6 du code des transports par le cahier des charges d'Aéroports de Paris (article R 102-3 du code de l'urbanisme) ;
- Une accessibilité du train automatique interne aux seuls voyageurs en correspondance au sein de la plateforme, excluant toute notion de service public de transport en commun de voyageur ;
- Une absence de connexion avec des transports collectifs publics ainsi que des aménagements urbains ;
- Un financement intégral du projet par le Groupe ADP, ne faisant appel à aucun fonds public ;
- Ces typologies de transport ne constituent pas de l'infrastructure 'ferroviaire', notamment sur des longs linéaires, mais des transports guidés de personnes nécessaires au bon fonctionnement du service public aéroportuaire. Une participation du public assurée lors des procédures afférentes à la réalisation d'opération de transports guidés Il convient de relever que le projet de décret ne vise pas à obérer la participation du public puisque ce dernier est bien consulté et associé tout au long des procédures administratives nécessaires pour la réalisation d'un transport guidé en site propre. Les projets de transports guidés sont en effet assujettis à étude d'impact et font ainsi l'objet de consultation(s) du public réglementaire(s) dans le cadre des procédures

administratives associées, notamment : - la nouvelle procédure de participation parallélisée du public d'une durée de trois mois dans le cadre des demandes d'autorisations environnementales. - Les éventuelles enquêtes publiques ou participation du public par voie électronique dans le cadre des demandes d'autorisations d'urbanisme. Ces consultations du public sont de fait un prérequis impératif avant toute autorisation de travaux. Il est par ailleurs également possible pour les maîtres d'ouvrages d'organiser en amont des procédures de concertations volontaires pour associer le public et les territoires associés. C'est ainsi ce qu'a réalisé le Groupe ADP s'agissant du développement projeté de la plateforme de CDG qui faisait notamment état de la réalisation d'un transport guidé intra-plateforme pour assurer le bon fonctionnement du service public aéroportuaire. Mise en perspective : la présentation du projet de train correspondance lors de la concertation préalable du public CDG&Vous Le Groupe ADP a conduit, d'avril à juillet 2025, une concertation publique volontaire visant à présenter la vision stratégique de la plateforme de Paris-Charles de Gaulle aux horizons 2035 et 2050. Cette concertation de type 'plan-programme' fut menée sous l'égide de garantes de la Commission nationale du débat public (CNDP), et a permis de recueillir plus de 20 000 avis. Fort de cette phase de dialogue et d'échange avec le public et les parties prenantes autour de cette nouvelle vision stratégique, le Groupe ADP entame, désormais, une phase plus opérationnelle en déclinant les opérations visant à mettre en œuvre le plan-programme, et dont l'un des axes forts des partis pris d'aménagement est la création d'une ligne de transport guidé automatique interne à la plateforme de Paris-Charles de Gaulle. Le renforcement de la connectivité ferrée au sein de l'aéroport est l'un des axes forts de la vision stratégique, avec l'objectif de mieux relier des aérogares aujourd'hui éclatées, d'améliorer la flexibilité des parcours passagers et des opérations, tout en anticipant la connectivité de capacités nouvelles. Dans un contexte de concurrence entre grandes plateformes européennes et mondiale, la fluidité des correspondances constitue un facteur déterminant de compétitivité pour un hub international. La capacité de Paris-Charles de Gaulle à offrir des parcours fiables, lisibles et performants est par conséquent, un enjeu stratégique pour l'attractivité de la destination France. Ainsi, les objectifs poursuivis par ce projet d'aménagement sont de : ♣ Maintenir la capacité d'accueil des flux voyageurs et permettre leur augmentation dans des espaces contraints ; ♣ Faciliter les parcours en correspondance multimodale air/fer ou entre différents modes ferrés : en améliorant les espaces, l'orientation, et en limitant les

II. Avis envoyés par voie électronique parvenu à la DGAC

Le Gouvernement soumet à la consultation du public le projet de décret en CE portant modification de l'article R. 121-2 du code de l'environnement (TRAA2608873D). Ce projet de décret a pour objet de soustraire à la compétence de la CNDP les projets de «systèmes de transports guidés pour le service public aéroportuaire réalisés par un gestionnaire d'aéroport à l'intérieur des emprises dont il est propriétaire », quels que soient les montants ou la longueur des lignes ferroviaires créées.

**Avis de la
CNDP sur
le projet
de décret
portant
modification
de
l'article R.
121-2 du
CE à
déposer
sur le site
"consultat
ions
publiques
"**

12/06/2026 09:09:45

Après le projet de décret modifiant les catégories de projets soumis à la CNDP (NOR : TECD2503140D) qui n'a pu être pris, le décret n° 2026-146 du 2 mars 2026 portant modification du régime relatif à l'évaluation environnementale et aux critères de saisine de la CNDP, voici le 3ème projet de restriction apportée à la compétence de la CNDP envisagé par le pouvoir réglementaire en un peu plus d'un an.

Une fois l'objet de ce projet de décret précisé (1), force est de constater que la faiblesse de la motivation du recours à une telle mesure réglementaire (2) est annonciatrice des interrogations lourdes qui pèsent sur sa légalité (3)

1- Soustraire à la compétence de la CNDP les projets de métros automatiques envisagés dans l'enceinte de l'aéroport de Roissy-CDG, mais également tout autre projet de même nature dans les aéroports d'ADP

Ainsi que cela est explicitement exposé dans la note de présentation, une telle rédaction ne concerne que les projets de transports guidés de Aéroports de Paris (ADP), pour tous systèmes qui se situeraient sur la

plateforme de Roissy-CDG et, le cas échéant ultérieurement, d'Orly, voire du Bourget. Aucun autre exploitant d'aérodrome ne semble concerné par ce projet de décret.

Plus précisément, en se référant à l'annexe 3 du projet de contrat de régulation économique entre l'Etat et ADP pour la période 2027-2034 (cf. p. 38 : https://www.parisaeroport.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/reactions-investisseurs/r%C3%A9gulation/2027-2034/groupe-adp---avant-projet-contrat-de-r%C3%A9gulation-%C3%A9conomique-2027-2034.pdf?sfvrsn=3ea4a5bd_0), auquel renvoie la note, ce projet de décret a premièrement pour objet d'exclure de la compétence de la CNDP le projet d'extension du train automatique LISA, dont la date de livraison prévisionnelle est fixée au 31 12 2030, et le « train de correspondance » (ou « Métro correspondances » dans la note de présentation), dont la date de livraison prévisionnelle est fixée au 31 12 2032. Une idée de l'implantation de ces deux projets sur l'aéroport est donnée, sans plus de détail, par le plan constituant l'annexe 1 à la note de présentation du projet de décret. L'extension du métro LISA consisterait à le prolonger à l'Est jusqu'au terminal 2G. Le projet de « Métro correspondances » relierait le terminal 1 à l'Ouest, au terminal 2G à l'Est, en passant par les nouveaux satellites et la gare multimodale CDG2. Le montant de ces projets n'est pas précisé, mais il s'agit, surtout en ce qui concerne le projet de « Métro correspondances » de projets de grande ampleur et dont le coût dépasse très certainement les 455 M€.

La note de présentation du projet de décret souligne que ces infrastructures ferroviaires sont envisagées « afin d'augmenter l'attractivité de ses aéroports et notamment l'attractivité du hub de Roissy-CDG ».

Enfin, il y a lieu de noter que, bien que la présentation du projet de décret ne mentionne expressément que ces deux projets, la rédaction du décret dispenserait à l'avenir ADP de saisir la CNDP de tout projet de même nature.

2- La motivation contestable du recours à ce projet de décret

Selon la note de présentation du projet de décret, l'intervention de celui-ci serait justifiée, d'une part, par le fait que les projets concernés « ont été largement présentés dans la concertation conduite par ADP avec garants de la commission nationale du débat public (CNDP) en 2025 (« CDG et vous ») » et, d'autre part, par le fait qu'une telle mesure d'exclusion de la compétence de la CNDP ne dispenserait pas de la conduite d'une enquête publique relative à l'autorisation environnementale de tels projets.

2-a- En ce qui concerne la concertation conduite par ADP, selon la note de présentation du projet de décret, les projets d'extension de LISA et de « Métro correspondances » sur l'aéroport de Roissy-CDG « ont été largement présentés dans la concertation conduite par ADP avec garants de la CNDP en 2025 (« CDG et Vous ») ».

Une telle présentation est a minima ambiguë, mais en réalité erronée en fait. En effet, aucune concertation préalable garantie par la CNDP, décidée et conduite sur le fondement des articles L. 121-8 et L. 121-9 du CE, n'est intervenue à ce jour sur ces projets, la CNDP n'en ayant jamais été saisie.

A la suite de l'abandon du projet de Terminal 4, la CNDP a décidé, sur la saisine d'ADP et sur le fondement de l'article L. 121-1 du CE, de deux « missions de conseil ». La première était une « mission de conseil relative à l'organisation des concertations à venir sur les projets d'aménagement des plateformes aéroportuaires d'Orly et Roissy-Charles de Gaulle » (cf. fiche du site de la CNDP : <https://www.debatpublic.fr/projets-de-reamenagement-des-plateformes-aeroportuaires-dorly-et-de-roissy-charles-de-gaulle-4634>), décidée le 12 octobre 2023 (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-10/DECISION_2023_129%20_ORLY_ROISSY_1.pdf) et qui a donné lieu à la remise, le 19 février 2024, d'un premier bilan de la mission de conseil pour le réaménagement de l'aéroport d'Orly (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-02/Orly%20Mission%20d%20appui%20et%20de%20conseil%202024_0111.pdf) et, le 7 mai 2024, d'un second bilan de la mission de conseil pour le réaménagement de l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-05/Bilan_mission_conseilVDEF2.pdf) . La seconde mission de conseil de la CNDP (cf. fiche projet du site de la CNDP :

<https://www.debatpublic.fr/plan-directeur-2050-de-laeroport-paris-charles-de-gaulle-5687>), à laquelle il est fait référence dans la note de présentation du projet de décret, a été décidée sur saisine d'ADP le 2 mai 2024 (https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-05/DECISION_2024_75%20ROISSY_1%20Vu%20MP%20Sign%C3%A9%20MP-1.pdf) et était relative au projet de plan directeur d'ADP Roissy-CDG.

Dans le cadre de ces deux missions de conseil, le mandat donné aux garantes de la CNDP était d'« assurer une mission de conseil relative à l'organisation des concertations à venir sur les projets d'aménagement des plateformes aéroportuaires d'Orly et Roissy-CDG», puis d'« assurer une mission de conseil relative à la mise en œuvre de la concertation du public sur le plan directeur de l'aéroport de Roissy-CDG».

A aucun moment la CNDP n'a été saisie des projets de transports guidés de prolongement du métro LISA et de « Métro correspondances » sur l'aéroport de Roissy-CDG. Conformément aux dispositions de l'article L. 121-1 du CE, les missions des garants de la CNDP étaient de conseiller ADP sur les modalités de concertations du public à venir sur des projets ou sur le plan directeur de l'aéroport de Roissy-CDG.

Au vu de ces conseils, ADP a conduit, par elle-même et en dehors de toute procédure de concertation préalable décidée par la CNDP, du 8 avril au 8 juillet 2025, une concertation qu'elle a elle-même présentée comme « volontaire », intitulée « CDG et vous » et dont l'objet était « la vision stratégique d'aménagement de Paris-Charles de Gaulle ».

Cette concertation a bien conduit ADP à évoquer, parmi un ensemble de sujets liés aux mobilités vers l'aéroport et internes à l'aéroport, les projets de prolongement du métro LISA et de « Métro correspondances », mais simplement à les évoquer. Ni le dossier de concertation (<https://online.flippingbook.com/view/618370540/>), ni la synthèse du bilan, ni le bilan de la concertation produits par ADP (<https://online.flippingbook.com/view/618585278/> et https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2025-10/CDG%26VOUS_BILAN_BAT2.pdf), qui contiennent le plan repris par la note de présentation du projet de décret, ne mentionnent les caractéristiques de ces deux projets telles qu'elles doivent être présentées par le dossier du maître d'ouvrage soumis à la validation de

la CNDP dans le cadre d'une procédure de concertation préalable ouverte par celle-ci sur le fondement de l'article L. 121-8 du CE (cf. 2ème alinéa de l'article).

Et c'est la raison pour laquelle, dès la première mission de conseil, les garantes de la CNDP avaient identifié la nécessité de saisir la CNDP sur le fondement de l'article L. 121-8 du projet de création d'un nouveau réseau interne de transport guidé automatique. Elles ajoutaient, de façon visionnaire, au sujet de la seconde mission de conseil qui pouvait être envisagée sur la vision d'ensemble de l'aménagement de Roissy-CDG : « Mais, sans portée juridique, cette mission ne dispensera pas des participations obligatoires ultérieures sur les projets » (cf. p. 16 : https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2024-05/Bilan_mission_conseilVDEF2.pdf).

Il résulte de ce qui précède qu'il n'est pas exact que les projets de transports guidés (LISA et Métro correspondances) auraient été présentés dans le cadre d'une procédure garantie par la CNDP de façon comparable à ce qu'il en aurait été dans le cadre d'une concertation préalable décidée sur le fondement de l'article L. 121-8 du CE.

Au-delà, et d'autant plus si la présentation faite par la note était étayée, ADP aurait parfaitement pu faire valoir la concertation volontaire qu'elle a menée dans le cadre d'une saisine de la CNDP de ces projets sur le fondement de l'article L. 121-8 de façon à éclairer le Collège dans l'appréciation qui lui appartient de la procédure d'information et de participation du public à organiser (débat public ou concertation préalable), ou même de l'absence d'organisation de toute procédure, faculté qui lui est expressément reconnue par le 3° de l'article L. 121-9 du CE. Le projet de décret énonce une exception générale alors que sa nécessité au cas d'espèce invoqué est loin d'être établie.

Enfin, le fait que deux projets auraient été évoqués dans le cadre d'une concertation volontaire conduite par ADP ne saurait en aucun cas justifier l'intervention d'un projet de décret qui n'est pas spécifique à ces deux projets, mais a pour objet de soustraire à la compétence de la CNDP non seulement ces deux projets mais tous autres projets de même nature à intervenir à Roissy-CDG, à Orly, voire au Bourget.

2-b- L'intervention du décret projeté est également motivée par le fait qu'elle « n'exemptera pas les projets concernés des obligations d'évaluation environnementale (...) Cette obligation garantit de fait une organisation d'une enquête publique autour de cette évaluation environnementale ».

En premier lieu, cet argument marque une évolution troublante dans la justification apportée par le pouvoir réglementaire à l'exclusion d'une catégorie de projets de la compétence de la CNDP. Récemment, au sujet du décret n° 2026-146 du 2 mars 2026, le Gouvernement dans sa « synthèse des observations du public » (https://www.consultations-publiques.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20251224_synthese_consultation_du_public_decret_ee_et_cndp.pdf), faisait valoir que les lignes électriques souterraines ne sont pas soumises à évaluation environnementale pour justifier l'exclusion de la compétence de la CNDP. Ici, ce sont maintenant les projets soumis à évaluation environnementale qui peuvent être soustraits à la compétence de la CNDP, au seul motif qu'une enquête publique précèdera la délivrance de cette autorisation.

En second lieu, il pourra être remarqué que cet argument pourrait être invoqué à l'égard de l'ensemble des projets entrant dans le champ de la compétence obligatoire de la CNDP, y compris les projets de réacteurs nucléaires ou de création d'autoroute...

Enfin et surtout, un tel argument méconnaît la distinction entre la participation du public dite « amont » et la participation dite « aval ». La phase « amont » se situe au début du processus décisionnel, à un stade où toutes les options et solutions sont possibles, lorsque le public peut exercer, pour reprendre les termes de l'article 6 de la Convention d'Aarhus, « une réelle influence ». C'est la phase au cours de laquelle le projet est encore au stade de son « processus d'élaboration » (premier alinéa de l'article L. 121-1 du CE). La phase amont est conduite à un stade où le projet est encore en cours de conception, bien en amont de la phase d'instruction des diverses autorisations environnementales, de déclaration d'utilité publique ou d'autorisations d'urbanisme. Cette seconde phase d'instruction est la phase « aval », au cours de laquelle la concertation du public porte sur les projets de décisions, telles notamment que l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale ou la DUP.

Soutenir qu'il est possible de supprimer la compétence « amont » de la CNDP au motif qu'il demeurera une phase « aval » de concertation du public est inconciliable avec la compétence que le législateur a attribuée à la CNDP (article L. 121-1-A et premier alinéa de l'article L. 121-1 du CE), et repose sur une lecture de la loi qui ne serait pas compatible avec la rédaction du §4 de l'article 6 de la Convention d'Aarhus , auquel le Conseil d'Etat reconnaît un effet direct (CE 15 novembre 2021, Association Force 5 et autres, n° 432819 et 434742, concl. O. Fuchs.).

3- Un projet de décret illégal

En vertu du premier alinéa du I de l'article L. 121-1 du CE : « La CNDP, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et des personnes privées, relevant de catégories de projets mentionnés à l'article L. 121-8 dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

L'article L. 121-8 distingue quant à lui deux catégories de projets relevant de la compétence de la CNDP : les projets répondant à certains critères ou excédant certains seuils, dont la CNDP est saisie d'office (I de l'article L. 121-8) et les projets relevant du I mais dont le coût prévisionnel est inférieur au seuil fixé en application du I, qui lorsqu'ils répondent à d'autres critères ou seuils, font l'objet d'une publication et d'une concertation organisée, selon le choix du maître d'ouvrage, par lui-même ou la CNDP (II de l'article L. 121-8).

Si, par les dispositions précitées de l'article L. 121-8 du CE, le législateur a renvoyé au pouvoir réglementaire la détermination des seuils et critères permettant de définir les catégories de projets qui doivent faire l'objet soit d'une saisine, soit d'une information de la CNDP, ce renvoi est également encadré par les dispositions de l'article L. 121-1 qui donnent à la CNDP compétence pour veiller à la participation du public à l'élaboration des projets qui présentent de forts enjeux socio-économiques, ou qui ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Or les « systèmes de transports guidés pour le service public aéroportuaire réalisés par un gestionnaire d'aéroport à l'intérieur des emprises dont il est propriétaire » sont en eux-mêmes, comme tout projet ferroviaire, des infrastructures ayant des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire, voire présentent de forts enjeux socio-économiques s'ils ont pour effet de renforcer l'attractivité du premier aéroport international de France, deuxième d'Europe occidentale, et de permettre l'accompagnement de la croissance du trafic aérien. La circonstance qu'ils soient réalisés à l'intérieur des emprises d'un aéroport est sans incidence sur ces impacts et enjeux.

Les systèmes de transports visés par le projet de décret sont donc par nature dans le champ de compétence de la CNDP en vertu de l'article L. 121-1 du CE qui, de même que l'article L. 121-8, a été pris pour la mise en œuvre du principe de participation du public énoncé à l'article 7 de la Charte de l'environnement et ne peut recevoir une lecture inconciliable avec les engagements internationaux de la France (notamment la Convention d'Aarhus).

Outre des considérations qui sont inopérantes au regard des dispositions du code de l'environnement (le fait que les systèmes envisagés en l'espèce « offrent des fonctionnalités spécifiques au fonctionnement de l'aéroport » et qu'ils sont « financés par l'aéroport par le biais des redevances aéroportuaires »), le Gouvernement justifie, cela a déjà été abordé, sa volonté de soustraire ces projets du champ de compétence de la CNDP par trois autres motifs :

- en premier lieu, ils ont « été présentés au public dans la concertation « CDG et

vous » » ; mais, ainsi que cela a été démontré (cf. §. 2-a), cette procédure ne saurait présenter les mêmes garanties que la procédure organisée par la CNDP en application des articles L. 121-1 et L. 121-8 ;

- en second lieu, ces infrastructures envisagées auraient « un impact minime sur les populations autour de l'aérodrome » ; mais c'est précisément ce que la procédure organisée par la CNDP doit permettre d'examiner à l'égard de l'ensemble des publics concernés, la circonstance qu'un maître d'ouvrage estime minimales les effets de son projet sur l'environnement ne pouvant justifier qu'il soit exclu a priori de cette procédure ;

- enfin, l'exclusion du champ de compétence de la CNDP « n'exempterait pas les projets concernés des obligations d'évaluation environnementale » ; mais comme cela a été dit plus haut (cf. § 2-b), la procédure prévue par les articles L. 121-1 et L. 121-8, qui vise selon les termes de l'article 6, §4 de la Convention d'Aarhus, à assurer « que la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence », ne saurait être suppléée, en l'état actuel de la législation, par les dispositions organisant la procédure d'évaluation environnementale, laquelle intervient à un stade beaucoup plus avancé des projets.

Il est enfin à noter que le recours à la modification de dispositions réglementaires, applicables à tout projet du même type, pour traiter, selon les justifications avancées par le Gouvernement, le cas de deux composantes d'un projet unique, envisagé par ADP, est pour le moins inhabituel.

Pour toutes ces raisons, la CNDP estime que le projet du Gouvernement ne respecte pas les dispositions des articles L. 121-1 et L. 121-8 du CE.
