

Note de synthèse relative aux avis rendus lors de la consultation publique menée au titre de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement sur le projet de décret modifiant l'article R. 121-1 du code de l'environnement

La présente note vise à synthétiser les contributions recueillies dans le cadre de la consultation publique relative au projet de décret modifiant le tableau annexé à l'article R. 121-2 du code de l'environnement. Cette consultation publique a été menée sur le fondement de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement du 26 mai au 16 juin 2026.

Le projet de décret modificatif a pour objet d'exclure certains projets de systèmes de transport guidé réalisés au sein des emprises aéroportuaires du champ d'application des procédures de participation du public organisées sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP). La consultation a fait l'objet de 13 commentaires, dont 4 d'ordre technique. Les observations recueillies mettent en évidence des positions contrastées, entre soutien à une adaptation des procédures (I) et opposition fondée sur des considérations démocratiques et juridiques (II).

*
* *

I. Des arguments favorables à une adaptation des procédures et à la prise en compte des spécificités des projets

Plusieurs contributions insistent sur les enjeux économiques associés au développement des infrastructures aéroportuaires, en particulier à Roissy–Charles de Gaulle. Dans un contexte de concurrence accrue entre les grands hubs internationaux, la modernisation et l'extension des capacités d'accueil et de traitement des passagers apparaissent comme des leviers de compétitivité pour la France. Le projet de développement de nouveaux transports internes aux plateformes est ainsi perçu comme un outil permettant de soutenir l'activité économique, de renforcer l'attractivité du territoire et de contribuer à la création d'emplois.

Ces contributions soulignent également la spécificité des projets concernés. Les systèmes de transport guidé internes aux plateformes aéroportuaires s'inscrivent dans des espaces fermés, caractérisés par une maîtrise foncière intégrale et des contraintes techniques fortes liées à l'exploitation aéronautique. Ils ne participent pas, en tant que tels, à la desserte du territoire ou à la mobilité générale des populations, mais répondent à des besoins internes de fonctionnement du service public aéroportuaire, notamment en matière de correspondance entre terminaux. Ces caractéristiques justifieraient, selon certains contributeurs, une adaptation du régime juridique applicable, distinct de celui applicable aux infrastructures ferroviaires classiques.

Par ailleurs, il est avancé que la participation du public n'est pas remise en cause par le projet de décret, mais qu'elle intervient dans d'autres cadres procéduraux. Les projets concernés demeurent soumis à des obligations d'évaluation environnementale, donnant lieu à des procédures de participation du public, notamment par voie électronique ou dans le cadre d'enquêtes publiques. Des démarches de concertation volontaire peuvent également être engagées par les maîtres d'ouvrage, comme cela a été le cas dans le cadre de la concertation « CDG & Vous ». Dans cette perspective, la réforme envisagée relèverait davantage d'une logique de simplification et de proportionnalité des procédures que d'une remise en cause des garanties offertes au public.

II. Des préoccupations relatives au maintien des garanties démocratiques et au respect du cadre juridique

À l'inverse, plusieurs contributions expriment une opposition au projet de décret en soulignant l'importance des procédures de participation du public organisées sous l'égide de la CNDP. Ces procédures sont perçues comme des instruments essentiels de la démocratie participative, permettant d'assurer la transparence, l'accès à l'information et la prise en compte des observations du public en amont des décisions.

Certaines contributions insistent également sur les impacts potentiellement significatifs des projets, y compris lorsqu'ils sont situés à l'intérieur des emprises aéroportuaires. Selon ces contributions, ces projets peuvent avoir des effets sur l'environnement, sur l'organisation des plateformes et, indirectement, sur les territoires et les populations riveraines. Dans ce contexte, la consultation du public est jugée indispensable afin de permettre une meilleure prise en compte des enjeux locaux et d'enrichir l'analyse des projets grâce aux contributions des habitants, des associations et des collectivités.

Un argument juridique est enfin avancé. Plusieurs contributions estiment que les projets concernés relèvent du champ d'application des articles L. 121-1 et L. 121-8 du code de l'environnement, en raison de leurs impacts potentiels sur l'environnement et l'aménagement du territoire, ainsi que de leur importance socio-économique. Leur exclusion du dispositif de la CNDP pourrait ainsi soulever des interrogations au regard du principe constitutionnel de participation du public, consacré par l'article 7 de la Charte de l'environnement, ainsi qu'au regard des exigences issues de la Convention d'Aarhus.

*
* *

Les contributions mettent en avant deux problématiques opposées : d'une part, celle d'adapter les procédures aux spécificités des projets, et de favoriser la compétitivité économique des infrastructures aéroportuaires ; d'autre part, celle de garantir un niveau élevé d'information et de participation du public, conformément aux principes démocratiques et aux exigences juridiques en vigueur. Le Gouvernement a observé toutes les observations formulées lors de la consultation. Dans une optique de neutralité, il n'a pas tenu compte d'une observation en particulier.