

Synthèse de la consultation du public portant sur le projet de décret pris en application de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets

Cadre

Le projet de décret relatif aux modalités de prise en compte de l'augmentation des capacités aéroportuaires et des émissions de gaz à effet de serre dans la procédure de déclaration d'utilité publique, pris pour application de l'article L. 122-2-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique tel qu'issu de l'article 146 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 *portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* a fait l'objet d'une consultation publique qui s'est déroulée du 1^{er} au 22 mars 2022.

Répartition générale des commentaires

La consultation a fait l'objet de huit commentaires déposés sur le site des consultations en ligne du ministère de la transition écologique. Cinq commentaires sont attribuables à des particuliers ou identifiés comme tels, deux à des associations (une association locale opposée au développement du tourisme aérien, et une association nationale du secteur environnemental et climatique) et un à une organisation professionnelle du secteur du transport aérien.

Contenu des commentaires formulés

Certains commentaires sont en tout ou partie favorables au projet de décret soumis. L'un d'eux y voit un acte allant dans le sens d'une meilleure prise en compte des enjeux climatiques. Un autre salue l'objectif de réduction de l'empreinte environnementale du transport aérien.

Plusieurs commentaires font quant à eux part de critiques, interrogations ou propositions :

- ***Critiques***

Les commentaires critiques vis-à-vis du projet de décret sont, en premier lieu, des critiques formulées à l'encontre de l'article de loi pour l'application duquel il est pris. Notamment, plusieurs commentaires jugent la loi inefficace et inapplicable (en particulier aux projets d'extension d'aérodromes en cours) et réclament l'interdiction pure et simple de toute création ou extension future d'aérodrome, ce que la loi ne prévoit pas.

La principale critique formulée à l'encontre du projet de décret porte sur la compensation carbone. Deux commentaires considèrent que le décret soumis ne permettra pas la limitation du développement du transport aérien dans la mesure où il renvoie au mécanisme de compensation carbone qui ne serait pas un mécanisme fiable pour combler l'augmentation des émissions liées au trafic aérien.

Il est avancé que la plupart des émissions de gaz à effet de serre du transport aérien a vocation à être compensée compte tenu du mécanisme du CORSIA de compensation des émissions de CO₂ établi par l'OACI, de l'obligation de compensation des vols intérieurs au territoire national introduite l'article 147 de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021, ainsi que de la proposition de la Commission européenne dans le cadre du paquet « fit for 55 » de suppression à terme des quotas gratuits du système d'échange de

quotas d'émissions (SEQUE-UE). La prise en compte de la compensation dans le projet de décret résulte toutefois directement de la rédaction de l'article 146 de la loi du 22 août 2021.

Une autre critique, soulevée par un commentaire, porte quant à elle sur l'étude de capacité qu'un expropriant devra fournir pour démontrer que son projet n'accroît pas la capacité d'accueil de l'aérodrome concerné. Le commentaire juge que la fourniture d'une telle étude est dépourvue de sens, dans la mesure où une opération de création ou d'extension de piste et/ou d'aérogare aurait nécessairement un impact sur la capacité d'accueil d'un aérodrome. Cette assertion n'est pas toujours vraie. Il est par exemple envisageable de réaliser des travaux d'extension d'aérogare qui améliorent la qualité de service sans pour autant augmenter la capacité d'accueil d'un aérodrome.

- **Interrogations**

Un commentaire d'acteurs du secteur du transport aérien exprime la crainte de voir le dispositif devenir un outil de limitation de la croissance du transport aérien, qu'il juge essentielle à l'économie française, quels que soient par ailleurs les efforts réalisés en matière de décarbonation du secteur.

Dans ce cadre, un autre commentaire s'interroge sur la bonne prise en compte, au sein du dispositif prévu par le projet de décret, des évolutions techniques permettant une décarbonation du transport aérien.

Ces interrogations font écho à certaines propositions reçues et formulées ci-dessous.

- **Propositions**

Un commentaire attire l'attention sur la nécessité de faire réaliser par des experts indépendants les études de capacité et relative aux émissions de gaz à effet de serre. Le projet de décret met ces documents à la charge des expropriants qui auront la possibilité de les réaliser eux-mêmes, ou de faire appel à un tiers expert. Toutefois, ces études feront l'objet d'un avis des services compétents de l'Etat ainsi que d'un avis des collectivités territoriales intéressées. Elles s'intégreront par ailleurs au dossier de demande de déclaration d'utilité publique soumis à enquête publique. Ces éléments permettent d'assurer une prise de décision finale éclairée, tenant compte de la qualité réelle des conclusions des études fournies. Un mécanisme de pré cadrage permettra par ailleurs aux expropriants, en amont de la demande, de s'assurer de la bonne qualité de leurs études en lien avec les services compétents de l'Etat.

Un autre commentaire propose que le décret apporte plus de précisions sur le contenu de l'étude de capacité, cette dernière étant fonction d'une multitude de variables. Le projet de décret offre la possibilité aux expropriants de choisir la méthode la plus appropriée à la détermination de leur capacité avec le niveau de précision adapté à leur projet. Ces méthodes, notamment pour les aérogares, font appel à la définition de niveaux de qualité de service et de paramètres associés qui peuvent évoluer dans le temps. Ainsi, par sa formulation générale, le projet de décret assure la pertinence de l'étude de capacité à réaliser, tenant compte des spécificités de l'aéroport et de la nature des travaux ou ouvrages.

Ce même commentaire propose par ailleurs plusieurs évolutions du texte relatives à la prise en compte de l'évolution des émissions de gaz à effet de serre du fait des opérations de création ou d'extension d'aérodromes :

- accroître la précision avec laquelle sont fixés les niveaux de référence d'émissions de gaz à effet de serre au titre de l'année 2019, en définissant des méthodes de comptabilisation claires et standardisées ;

- définir la nature des gaz à effet de serre pris en compte, et en particulier, préciser que seules les émissions directes de CO₂ seront comptabilisées ;
- prendre en compte les efforts déjà faits par les acteurs du secteur aérien ainsi que les progrès techniques en matière de décarbonation ;
- prendre en compte les règlements nationaux, européens et internationaux visant à lutter contre l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre dans les études prévues par le projet de décret.

Le projet de décret répond déjà à la plupart de ces propositions. En particulier, il s'inscrit dans la droite ligne de ce qui est prévu à l'article R. 122-5 du code de l'environnement dans le cadre des procédures d'évaluation environnementale, laissant aux acteurs concernés le soin de déterminer *in concreto* l'état initial de l'environnement avant-projet, sans qu'un texte n'ait besoin d'en préciser la méthode. Il implique également la prise en compte des efforts déjà fournis par les acteurs dans la mesure où les politiques de décarbonation alimentent la stratégie nationale bas carbone mentionnée dans le texte. Il permet également la prise en compte de l'ensemble des règlements visant à limiter les émissions de gaz à effet de serre.