

Loi Climat et Résilience : ce qu'il faut retenir du volet mobilités

Publié le 17 décembre 2021 par Anne Lenormand / Localtis

Automobiles, vélo, zones à faibles émissions, transports collectifs, transport routier de marchandises, aviation ... : panorama des principales mesures du titre IV "Se déplacer" de la loi Climat et Résilience du 22 août 2021.

Titre IV – Se déplacer

Chapitre Ier : Promouvoir les alternatives à l'usage individuel de la voiture et la transition vers un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement

Section 1 Dispositions de programmation

Grands objectifs (art.103). Le texte modifie l'article 73 de la loi d'orientation des mobilités (LOM), qui avait introduit l'objectif de fin de la vente des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers neufs utilisant des énergies fossiles d'ici à 2040, en y ajoutant deux objectifs supplémentaires.

Il fixe d'abord la fin de la vente des voitures particulières neuves émettant plus de 95 gCO₂/km (selon la norme NEDC) au 1er janvier 2030, à l'exception de certains véhicules à usages spécifiques (véhicules tout terrain pour l'usage professionnel ou dans les zones de montagne, par exemple) sans que ces dérogations ne puissent excéder à cet horizon 5% de l'ensemble des ventes annuelles de voitures particulières neuves.

Le deuxième objectif introduit est la fin de la vente des véhicules lourds neufs affectés au transport de personnes ou de marchandises et utilisant majoritairement des énergies fossiles, d'ici à 2040. Ces évolutions "s'accompagnent d'un soutien à l'acquisition de véhicules propres, au recours aux biocarburants pour les véhicules lourds et à la transformation des véhicules", précise le texte.

Enfin l'article prévoit également le principe d'instituer des aides pour l'acquisition de "véhicules propres, y compris des cycles, des cycles à pédalage assisté et des remorques électriques pour cycles, le cas échéant sous réserve de la mise au rebut des véhicules polluants" et pour financer la transformation de véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique ou l'installation d'équipements techniques de nature à améliorer la sécurité.

Accompagnement des collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables (art.104). "Pour atteindre les objectifs de part modale du vélo de 9% en 2024 et 12% en 2030, tels que définis respectivement par le plan vélo et la stratégie nationale bas carbone, l'État se fixe pour objectif d'accompagner les collectivités territoriales dans la création d'infrastructures cyclables sur leur territoire", indique le texte. "Cet accompagnement est mis en cohérence avec les besoins identifiés pour atteindre les objectifs précités, en s'appuyant notamment sur les scénarios étudiés par l'Ademe". Il s'agit en l'occurrence d'augmenter le Fonds mobilités actives.

Report modal vers des transports moins polluants (art.106). La loi fixe à l'État un objectif d'accompagnement des ménages dans le report modal vers les modes de transport les moins polluants "par une action ciblant en priorité les ménages habitant ou travaillant dans des zones à faibles émissions mobilité [...], avant d'être élargie à l'ensemble du territoire".

Section 2 Autres dispositions

Prêt à taux zéro pour l'acquisition d'un véhicule peu polluant (art.107). Le texte prévoit l'expérimentation d'un prêt à taux zéro pour les ménages et les entreprises domiciliées dans ou à proximité d'une commune ayant mis en place une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) afin de financer l'acquisition d'un véhicule de moins de 2,6 tonnes émettant moins de 50 gCO₂/km. L'expérimentation, d'une durée de deux ans, commencera le 1er janvier 2023. Ses modalités seront définies par décret.

Parkings-relais (art.108). Le texte veut favoriser le développement de parkings-relais aux entrées de villes, pour une meilleure articulation avec les transports publics réguliers. Les maires pourront aussi réserver certaines places de stationnement aux usagers des transports en commun.

Accessibilité des données (art.109). La loi crée le nouvel article L. 1214-8-3 du code des transports selon lequel "afin d'améliorer l'efficacité des politiques publiques de mobilité, notamment la conception, la mise en œuvre et l'évaluation des politiques publiques, notamment des plans de mobilité [...], les données pertinentes issues des services numériques d'assistance au déplacement sont rendues accessibles" aux autorités organisatrices.

"Les services numériques concernés sont ceux qui visent à faciliter les déplacements monomodaux ou multimodaux au moyen de services de transport, de véhicules, de cycles, d'engins personnels de déplacement ou à pied", précise l'article. Les autorités en charge des plans de mobilité "exploitent les données aux fins exclusives de la connaissance des mobilités de leur ressort territorial, en vue de promouvoir des alternatives pertinentes à l'usage exclusif du véhicule individuel, particulièrement dans les ZFE, et d'évaluer l'impact des stratégies de report modal, notamment l'adéquation des parcs de rabattement".

Le texte ajoute que "lorsqu'elles sont appliquées, les conditions financières de l'accès aux données couvrent les coûts de transmission et de traitement des données rendues accessibles" et que "la liste des données concernées, leurs formats, les modalités de traitement et de transmission, ainsi que les modalités de recueil du consentement des utilisateurs des services [...] sont fixés par décret, après avis de la Cnil [Commission nationale informatique et libertés]".

Grand Paris (art.110). Le texte modifie l'article 20-1 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris afin d'y prévoir la possibilité pour l'établissement public Société du Grand Paris de participer "au financement des études de pôles d'échanges et, dans la limite de 300 mètres autour des gares, de la réalisation des équipements d'intermodalité et opérations d'aménagement des voiries et réseaux divers de ces pôles, concourant à la desserte des gares réalisées sous sa maîtrise d'ouvrage".

Infrastructures de recharge électrique dans les copropriétés (art.111). Une nouvelle section "Infrastructure collective de recharge dans les immeubles collectifs" est créée au chapitre III du titre V du livre III du code de l'énergie. Il s'agit de faciliter l'installation de bornes de recharge électrique dans les copropriétés en ajustant le mécanisme de financement.

La décision d'équipement d'une infrastructure de recharge collective pourra être prise à la majorité simple des copropriétaires, à partir du moment où un dispositif de financement permet de ne pas faire peser la charge financière sur la copropriété mais uniquement sur les futurs utilisateurs. Les copropriétés pourront en effet choisir de passer par le réseau public de distribution sans avance de frais, l'infrastructure étant "remboursée" au fur et à mesure par les contributions des seuls utilisateurs des bornes de recharge.

Verdissement des flottes de véhicules de l'Etat et des collectivités territoriales (art.112). Cet article prévoit de compléter les objectifs de verdissement des flottes publiques de véhicules légers en fixant de nouveaux objectifs de moyen terme. Il confirme l'objectif d'atteindre une proportion minimale de 50% de véhicules à faibles émissions lors du renouvellement annuel des parcs de l'État et de ses établissements publics de plus de 20 véhicules automobiles "jusqu'au 31 décembre 2026", puis fait passer ce taux à 70% à compter du 1er janvier 2027.

Pour les flottes de plus de 20 véhicules des collectivités territoriales et des entreprises nationales, ce taux devra atteindre au moins 20% jusqu'au 30 juin 2021 ; au moins 30% du 1er juillet 2021 au 31 décembre 2024 ; au moins 40% du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2029 ; et au moins 70% à compter du 1er janvier 2030.

Signe distinctif pour le covoiturage (art.115). Le texte modifie l'article L.1214-2 du code des transports relatif au plan de mobilité, qui doit notamment favoriser le "stationnement des résidents et des véhicules utilisés dans le cadre du covoiturage". La loi précise que les véhicules devront bénéficier "d'un signe distinctif de covoiturage créé en application des [articles L.1231-15](#) ou [L.1241.1](#) du code des transports.

Aménagements d'itinéraires cyclables et plans de mobilité (art.116). Le volet relatif à la continuité et à la sécurisation des itinéraires cyclables et piétons des plans de mobilité devra comprendre "les itinéraires relevant des schémas cyclables approuvés par les assemblées délibérantes du niveau régional ou départemental ou relevant du schéma national des véloroutes".

Stationnement des vélos (art.117). La loi crée le nouvel article L. 152-6-1 du code de l'urbanisme, qui donne la possibilité aux autorités compétentes pour délivrer les permis de construire, lorsque le règlement du plan local d'urbanisme (PLU) impose la réalisation d'aires de stationnement pour les véhicules motorisés, de "réduire cette obligation à raison d'une aire de stationnement pour véhicule motorisé en contrepartie de la création d'infrastructures ou de l'aménagement d'espaces permettant le stationnement sécurisé d'au moins six vélos par aire de stationnement".

Infrastructures de recharge de véhicules électriques pour les parcs de stationnement (art.118). La loi renforce les obligations de développement des infrastructures de recharge pour les parcs de stationnement, et rehausse le soutien à l'installation de bornes publiques, en modifiant l'article 64 de la loi d'orientation des mobilités. Le maximum de la prise en charge pour le raccordement des réseaux publics de distribution d'électricité des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public, fixé à 75% jusqu'au 31 décembre 2021, est prolongé jusqu'au 30 juin 2022.

Le maximum de la prise en charge est également fixé à 75% pour les demandes de raccordement adressées au maître d'ouvrage avant le 31 décembre 2025 pour le raccordement des infrastructures de recharge de véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public installées sur les aires de service des routes express et des autoroutes.

L'article crée aussi une nouvelle obligation pour les parcs de stationnement de plus de 20 emplacements gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public, qui entrera en vigueur au plus tard le 1er janvier 2025 ou au renouvellement de la délégation de service public ou du marché public. Ces parcs devront ainsi disposer d'au moins un point de recharge pour les véhicules électriques et hybrides rechargeables, "situé sur un emplacement dont le dimensionnement permet l'accès aux personnes à mobilité réduite". Un point de recharge par tranche de 20 emplacements supplémentaires est également prévu, "sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique ou de sécurité incendie sont nécessaires pour remplir cette obligation".

"Sur délibération, les collectivités compétentes peuvent répartir les infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte la réalité des besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement, indique le texte. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de 20 emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette répartition".

Mise en place de zones à faibles émissions mobilité dans les agglomérations de plus de 150.000 habitants (art. 119). La loi rend obligatoire d'ici le 31 décembre 2024 l'instauration d'une zone à faibles émissions mobilité (ZFE-m) "dans toutes les agglomérations de plus de 150.000 habitants situées sur le territoire métropolitain". La liste des communes incluses dans ces agglomérations sera fixée par arrêté, puis actualisée au moins tous les cinq ans. Un décret précisera les conditions d'application de la disposition, "en particulier les modalités de dérogation aux obligations pour des motifs légitimes ou en cas d'actions alternatives mises en place et conduisant à des effets similaires à ceux de la création d'une ZFE".

Pour les ZFE créées dans les métropoles enregistrant des dépassements réguliers des valeurs limites de qualité de l'air, le texte précise que les élus locaux devront prendre des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles construits pour le transport de personnes ou de marchandises de moins de 3,5 t disposant d'au moins quatre roues, selon le calendrier suivant :

- au plus tard le 1er janvier 2023 pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2000 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 1996 ;
- au plus tard le 1er janvier 2024, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005 ;
- au plus tard le 1er janvier 2025, pour les véhicules diesel et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2010 ainsi que les véhicules essence et assimilés dont la date de première immatriculation est antérieure au 31 décembre 2005.

Par ailleurs, le texte prévoit également qu'un décret précise les conditions d'application de l'obligation existante d'instaurer une ZFE pour toutes les agglomérations ne respectant pas les normes de qualité de l'air. Ce décret devra prévoir "en particulier les modalités de dérogation à cette obligation, compte tenu de la faible proportion de population exposée aux dépassements des normes de qualité de l'air ou des actions alternatives mises en place afin de respecter ces normes dans des délais plus courts que ceux procédant de la mise en place d'une ZFE". L'arrêté qui délimitera les ZFE devra aussi fixer les mesures de restriction de circulation applicables, déterminer les catégories de véhicules concernés, mais aussi préciser "les motifs légitimes pour lesquels des dérogations individuelles peuvent être accordées". L'étude d'impact accompagnant le projet d'arrêté devra notamment exposer "les impacts socio-économiques attendus à l'échelle de la zone urbaine".

La campagne d'information locale prévue devra exposer "les alternatives à l'usage individuel de la voiture au sein du périmètre contrôlé, notamment l'offre de transport public, dont le transport à la demande". De plus, un "schéma directeur d'installation des infrastructures de recharge" devra être conçu pour s'assurer du déploiement et de l'installation des infrastructures de recharge pour véhicules électriques nécessaires au respect des normes de circulation. Enfin, le texte prévoit le transfert automatique des compétences et prérogatives du maire en matière de police des ZFE au président d'EPCI. Toutefois, "dans un délai de six mois suivant la date à laquelle les compétences ont été transférées à l'établissement ou au groupement, si au moins la moitié des maires des communes membres se sont opposés au transfert, ou si les maires s'opposant à ce transfert représentent au moins la moitié de la population de l'établissement ou du groupement, il est mis fin au transfert pour l'ensemble des communes de l'établissement ou du groupement", stipule le texte.

Aménagements cyclables et ZFE-m (art.120). La loi entend faciliter les réalisations ou les aménagements d'itinéraires cyclables lors du réaménagement ou de la réalisation de voies hors agglomération, hors autoroutes et voies rapides desservant une ZFE-m. Jusqu'à présent, les aménagements d'itinéraires cyclables étaient conditionnés à la réalisation d'une étude pour en évaluer le besoin. Le besoin est désormais réputé avéré pour les réalisations ou réaménagements des voies situées dans une ZFE-m ainsi que des voies desservant une telle zone situées à moins de cinq kilomètres.

Plan climat air énergie territorial et ZFE-m (art.121). Le plan d'action de réduction des émissions de polluants atmosphériques prévu dans le cadre d'un plan climat air énergie territorial (PCAET) doit notamment comporter une étude portant sur la création, sur tout ou partie du territoire concerné, d'une ou plusieurs ZFE-m. En outre, les modalités de mise à jour de ce plan d'action devront être précisées dans un décret en Conseil d'État.

Calculateurs d'itinéraires et externalités environnementales (art.122). La loi oblige les services numériques d'assistance au déplacement à informer les utilisateurs des impacts environnementaux de leurs déplacements. Ces services devront en particulier indiquer la présence et les caractéristiques des mesures de restriction de circulation en vigueur dans les ZFE-m ; ne pas favoriser "exclusivement ni l'utilisation du véhicule individuel, ni l'usage massif de voies secondaires non prévues pour un transit intensif" ; proposer aux utilisateurs un classement des itinéraires suggérés en fonction de leur impact environnemental, notamment en termes d'émissions de gaz à effet de serre ; informer les utilisateurs des mesures de restriction de circulation visant les poids lourds prises par les autorités de police de la circulation, dans le cas des services numériques d'assistance au déplacement spécifiques aux véhicules lourds.

Modalités de circulation des véhicules de collection dans les ZFE-m (art.123). Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la loi, le gouvernement était tenu de remettre au Parlement un rapport sur les modalités de circulation des véhicules de collection dans les ZFE-m. Ce document doit dresser "un bilan du parc automobile français de ces véhicules et de leur impact sur la qualité de l'air, en vue d'éventuelles évolutions de leur statut afin de préserver le patrimoine qu'ils représentent".

Voies réservées (art.124). Le texte prévoit l'expérimentation pendant trois ans de la création de voies réservées à proximité des ZFE-m.

Jeux olympiques et paralympiques de 2024 (art.125). La loi entend ouvrir à des modes de transport partagés les voies qui peuvent être réservées à l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de 2024.

Régions et transports (art. 126 et 127). Jusqu'ici la mission d'Île-de-France Mobilités consistait à "arrêter la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant". Désormais, selon l'article 126, cette meilleure utilisation du système se fera sur le "plan environnemental, économique et social". De même, chaque région définira désormais la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le "plan environnemental, économique et social" du système de transport. L'article 127 prévoit, lui, que dès la promulgation de la loi, "la région se fixe comme objectif d'assurer une uniformisation des titres de transports pour aboutir à un support multimodal permettant l'utilisation de tous les types de transports publics qu'elle a la charge d'organiser".

Forfait mobilités durables (art.128). Le forfait mobilités durables passe à un montant maximum de 600 euros par an (contre 500 euros par an initialement) lorsqu'il est cumulé avec le remboursement de l'abonnement de transports en commun.

Mobilités durables dans les zones peu denses (art.129). Dans un délai de six mois après sa promulgation, la loi prévoit un rapport du gouvernement au Parlement "sur les soutiens qu'il compte mettre en œuvre en faveur du développement des mobilités durables dans les espaces peu denses afin de favoriser le développement de modes de déplacements bas-carbone et alternatifs aux mobilités traditionnelles, encore largement dominées dans ces espaces par la voiture individuelle". Ce rapport devra étudier "notamment la possibilité de financer les services de mobilité dans ces territoires peu denses en attribuant annuellement aux communautés de communes qui ont institué un versement transport et qui organisent un ou plusieurs services de mobilité une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques".

Chapitre II : Améliorer le transport routier de marchandises et réduire ses émissions

Section 1 Dispositions de programmation

Fiscalité (art.130). "Pour le gazole routier utilisé pour la propulsion des véhicules lourds de transport de marchandises, il sera procédé à une évolution de la fiscalité des carburants dans l'objectif d'atteindre un niveau équivalent au tarif normal d'accise sur le gazole d'ici au 1er janvier 2030, en tenant compte de la disponibilité de l'offre de véhicules et de réseaux d'avitaillement permettant le renouvellement du parc de poids lourds", stipule le texte. "Cette évolution s'accompagne d'un soutien renforcé à la transition énergétique du secteur du transport routier, notamment par le recours aux biocarburants dont le bilan énergétique et carbone est vertueux, ainsi qu'à l'augmentation des ressources de l'Atif [Agence de financement des infrastructures de transport de France]."

A l'issue de la présidence française du Conseil de l'Union européenne (au premier semestre 2022), le gouvernement remettra au Parlement un rapport proposant une trajectoire permettant d'atteindre cet objectif de convergence de la fiscalité, "notamment par l'accélération de la convergence de la fiscalité énergétique au niveau européen ainsi que par une harmonisation et un renforcement de la réglementation sociale européenne du transport routier de marchandises, et sur le développement de l'offre de véhicules lourds à motorisation alternative au gazole d'origine fossile mis sur le marché et des réseaux correspondants d'avitaillement en énergie".

"Le rapport étudie également les modalités du soutien renforcé à la transition énergétique du secteur, notamment par le renouvellement des parcs de véhicules, leur transformation ou le recours aux énergies alternatives au gazole dont le bilan énergétique et carbone est vertueux ainsi que les modalités d'affectation des recettes générées par l'évolution de la fiscalité des carburants [...]."

Section 2 : Développer le fret ferroviaire et fluvial

Doublement des parts modales du fret ferroviaire et fluvial d'ici 2030 (art.131). La loi fixe pour objectif "de tendre vers le doublement de la part modale du fret ferroviaire et l'augmentation de moitié du trafic fluvial dans le transport intérieur de marchandises d'ici 2030, en mobilisant l'ensemble des acteurs publics et privés concernés".

SEM dédiées à l'aménagement et l'exploitation des terminaux multimodaux de fret (art.132). Le texte donne la possibilité à l'État de créer, éventuellement avec l'appui des collectivités territoriales concernées, des sociétés d'économie mixte (Sem) dont l'objet unique serait l'aménagement et l'exploitation des terminaux multimodaux de fret.

Section 3 : autres dispositions

Suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres (art.133). Le texte prolonge jusqu'en 2030 le dispositif de suramortissement pour l'acquisition de poids lourds propres, dont le montant s'élève à 450 millions d'euros environ.

Formation à l'écoconduite (art.136). Le texte prévoit une formation à l'écoconduite pour les agents de l'Etat et des collectivités territoriales, ainsi que pour les salariés des entreprises possédant des flottes de plus de 100 véhicules.

Contributions régionales sur le transport routier de marchandises (art.137). Le gouvernement est habilité à légiférer par ordonnances pour permettre aux régions volontaires d'instituer, à compter du 1er janvier 2024, "des contributions spécifiques assises sur la circulation des véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies du domaine public routier national mises à leur disposition", indique la loi.

Ces contributions devront "permettre une meilleure prise en compte des coûts liés à l'utilisation des infrastructures routières et des externalités négatives de ce mode de transport" et ne pourront être instaurées qu'à la condition que les voies mises à la disposition des régions "supportent ou soient susceptibles de supporter un report significatif de trafic de véhicules de transport routier de marchandises en provenance de voies où ces véhicules sont soumis à une contribution spécifique".

L'article prévoit une consultation des départements concernés, de même que celle des régions et départements limitrophes des régions volontaires, ainsi que la possibilité pour les départements d'étendre ces contributions spécifiques aux véhicules de transport routier de marchandises empruntant les voies de leur domaine public routier susceptibles de subir un report significatif de trafic. Un projet de loi de ratification devra être déposé devant le Parlement dans un délai de six mois à compter de la publication de l'ordonnance.

Chapitre III – Mieux associer les habitants aux actions des autorités organisatrices de la mobilité

Présence de citoyens tirés au sort citoyens dans les comités des partenaires des AOM (art.141).

La loi prévoit la participation de citoyens tirés au sort dans les comités des partenaires des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à compter du 1er janvier 2022. Les missions de ces comités sont en outre étendues. Ils pourront ainsi être consultés "à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité [...] et sur tout projet de mobilité structurant".

Chapitre IV – Limiter les émissions du transport aérien et favoriser l'intermodalité entre le train et l'avion

Section 1 Dispositions de programmation

Augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs (art.143). "Pour atteindre les objectifs d'augmentation de la part modale du transport ferroviaire de voyageurs de +17% en 2030 et de +42% en 2050, tels que définis par la stratégie nationale bas carbone, l'État se fixe pour objectif d'accompagner le développement du transport ferroviaire de voyageurs", stipule le texte.

Section 2 Autres dispositions

Interdiction de certains vols intérieurs en cas d'alternative en train (art.145). La loi interdit les vols réguliers intérieurs en cas d'alternative en train d'une durée de moins de 2h30. Un décret en Conseil d'État précisera les conditions d'application de cette mesure, "notamment les caractéristiques des liaisons ferroviaires concernées, qui doivent assurer un service suffisant, et les modalités selon lesquelles il peut être dérogé à cette interdiction lorsque les services aériens assurent majoritairement le transport de passagers en correspondance ou peuvent être regardés comme assurant un transport aérien décarboné". Il précisera également les niveaux d'émissions de dioxyde de carbone par passager transporté au kilomètre que doivent atteindre les services aériens pour être considérés comme assurant un transport aérien décarboné. La disposition entrera en application fin mars 2022.

Selon le Sénat, huit lignes intérieures, exploitées par la seule compagnie Air France avant la crise sanitaire, font partie du périmètre d'interdiction : trois desservant Orly (Bordeaux, Lyon et Nantes), quatre desservant Roissy CDG (Bordeaux, Lyon, Nantes et Rennes), ainsi que la liaison Lyon-Marseille.

Limitation du développement des capacités aéroportuaires (art.146). Le texte introduit l'interdiction de déclaration d'utilité publique et d'expropriation pour la construction ou l'extension d'aérodrome, s'ils ont pour effet d'entraîner une augmentation nette, après compensation, des émissions de gaz à effet de serre générées par l'activité aéroportuaire par rapport à l'année 2019 (article L122-2-1 code de l'expropriation pour cause d'utilité publique). Cette mesure entrera en vigueur le 1er janvier 2022. Des exceptions sont toutefois prévues : les projets de travaux et d'ouvrages relatifs à l'aérodrome de Nantes-Atlantique jusqu'au 31 décembre 2036, à l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, aux aérodromes situés outre-mer et aux hélistations (aérodromes équipés pour recevoir exclusivement des hélicoptères). Il en va de même des projets rendus nécessaires pour des raisons sanitaires, de sécurité, de défense nationale ou de mise aux normes réglementaires.

Un décret fixera les conditions d'application de l'article, en particulier sur les éléments d'appréciation du respect de la condition relative à l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre, qui devra tenir "compte notamment de l'évolution prévisionnelle à moyen terme du trafic aérien par rapport à la date prévue d'achèvement de l'opération ainsi que de l'évolution des émissions des aéronefs, compte tenu notamment de l'amélioration de leur efficacité énergétique, de l'incorporation de biocarburants et du recours à de nouveaux vecteurs énergétiques et de leur compensation".