

# OAT verte

Evaluation de l'impact  
environnemental  
de la subvention publique à  
**Voies navigables de France**

28 novembre 2019



# Le Conseil d'évaluation de l'OAT verte

- **En janvier 2017, la France a émis sa première OAT verte et s'est engagée à fournir plusieurs types de rapports aux investisseurs :**
  - un rapport annuel sur l'allocation des fonds et sur les indicateurs généraux de performance,
  - des rapports d'impact environnemental sur les dépenses éligibles à l'OAT verte. Le Conseil d'évaluation de l'OAT verte est chargé de produire ces rapports.
- **Le Conseil est présidé par M. Manuel Pulgar-Vidal, ancien ministre de l'Environnement du Pérou, président de la COP20 et chef de la division climat et énergie de WWF International, et réunit huit autres experts indépendants de la finance verte et de l'évaluation des politiques publiques.**
- **Son secrétariat est assuré conjointement par le Commissariat général au développement durable (CGDD) et par la Direction générale du Trésor.**
- **Après celui consacré au Crédit d'impôt pour la transition énergétique (CITE) en 2018, le rapport d'évaluation consacré à VNF est le second publié par le Conseil.**



*Les membres du Conseil lors de la première réunion du Conseil d'évaluation de l'OAT verte le 11 décembre 2017, en présence de Brune Poirson, secrétaire d'État auprès du ministre d'État, ministre de la Transition écologique et solidaire.*

# Processus de l'évaluation

- L'évaluation de VNF obéit à un cahier des charges (disponible sur le site web de l'AFT) défini par le Conseil avec l'appui du Secrétariat. Un rapport intermédiaire a été présenté au Conseil en juin 2019 pour examen et commentaires.
- L'étude d'impact a été conduite par le Commissariat général au développement durable (CGDD).
- Deux personnalités scientifiques ont été choisies comme référents. Leurs commentaires ont été pris en compte dans le rapport d'évaluation final.

➤ **M. François Combes**, économiste des transports et de la logistique, maître de conférences à l'École des Ponts ParisTech et directeur du laboratoire SPLOTT au sein de l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Ses travaux de recherche portent sur la modélisation et l'évaluation socio-économique du transport de marchandises et de la logistique. M. Combes a été choisi comme référent pour la première partie de l'étude (réduction des GES).



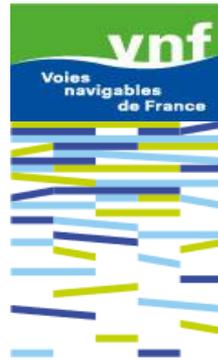
➤ **M. André Evette**, chercheur à l'Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (IRSTEA). Il est expert en restauration écologique des berges de cours d'eau et des milieux riverains, en ingénierie écologique, en génie végétal et en gestion des espèces exotiques envahissantes. M. Evette a été choisi comme référent pour la seconde partie de l'étude (biodiversité et adaptation au changement climatique).



# Présentation de Voies navigables de France (VNF)

6700 km de voies navigables  
(84% du réseau français total)

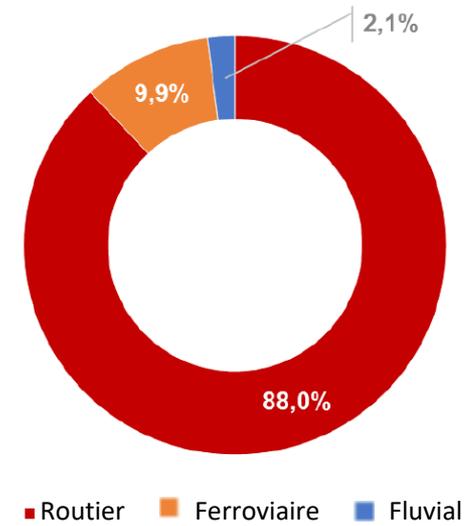
Le 3e réseau  
navigable  
européen



2% du fret français  
total en 2016

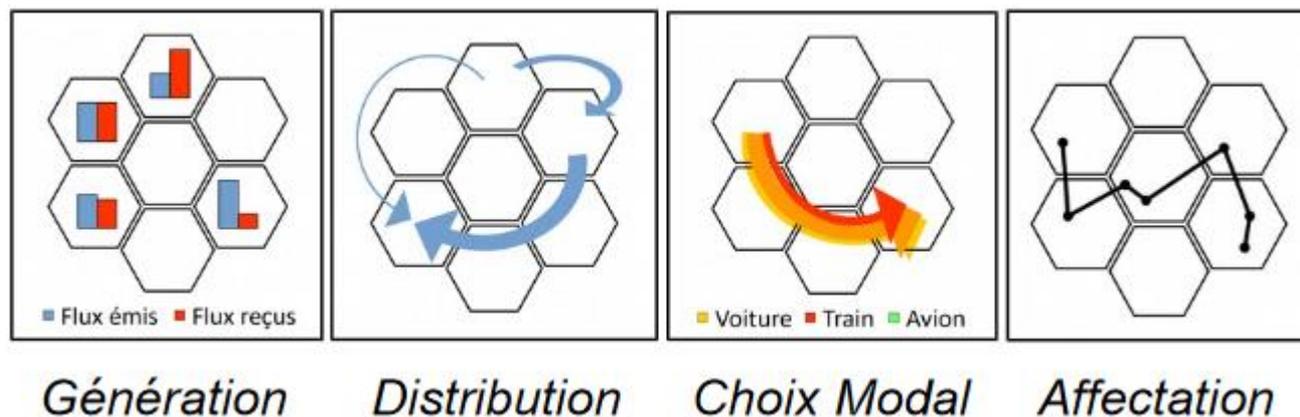
53 Mt de marchandises  
transportés en 2017

245 M€ de subventions de l'Etat par an  
couvrant 57% du budget de VNF



## 1. Emissions de gaz à effet de de serre (GES)

- *En simulant l'impact de différents niveaux d'augmentation des droits de péage, le rapport évalue la capacité de VNF à générer en propre des revenus supplémentaires et à les substituer à la subvention de l'Etat.*
- *Au moyen d'un outil de prévision de la demande de transport en France (Modev) et en émettant l'hypothèse extrême qu'une suppression de la subvention publique versée à VNF puisse entraîner la disparition totale du transport fluvial, les auteurs modélisent le report modal qui en résulterait ainsi que l'impact net sur les émissions de GES.*



Les 4 étapes de modélisation de Modev (Source: CGDD)

## 2. Biodiversité et adaptation au changement climatique

- *Analyse des techniques employées pour les travaux et la maintenance des voies navigables.*
- *Analyse des équipements facilitant la migration naturelle des poissons, la surveillance et la réglementation du débit au niveau des barrages/prises d'eau.*
- *Analyse des techniques d'entretien et de préservation des espaces naturels traversés par le réseau VNF.*



Gauche : Héron cendré (*Ardea cinerea*) à l'affût dans la végétation aquatique de la Dombes (Auvergne-Rhône-Alpes) © Thierry Degen – Terra ; Droite : Grenouille (Occitanie) © Arnaud Bouissou - Terra

# 290 kt<sub>CO2</sub> d'émissions évitées grâce au transport fluvial

Le rapport montre que la subvention publique à VNF peut difficilement être compensée par une augmentation des revenus commerciaux (droits de péage). Dès lors, les auteurs peuvent estimer le volume d'émissions de CO<sub>2</sub> évitées en simulant l'impact d'une disparition du transport fluvial :

➔ Cette disparition induirait un report modal à 71% vers le transport routier, à 29% vers le transport ferroviaire.

➔ Le report modal entraînerait **une augmentation nette des émissions de CO<sub>2</sub> de près de 290kt par an**, soit l'équivalent d'1% des émissions annuelles totales dues au transport de marchandises en France.

	Répartition du fret terrestre en 2015	Répartition du fret terrestre en l'absence de transport fluvial	Variation des émissions de CO <sub>2</sub> (kilo tonnes)
	11 %	12 %	+30
	3 %	-	-257
	86 %	88 %	+515
		<b>Total</b>	<b>+288</b>

Report modal  
29%  
71%

## Autres conclusions du rapport

- ✓ L'optimisation par VNF des techniques d'entretien de ses infrastructures (dragage, stockage des sédiments) **réduit l'impact négatif sur l'environnement.**
- ✓ VNF a amélioré la prise en compte de l'impact de ses activités **sur la biodiversité** (connectivité écologique, réglementation, instrumentation) même si elle est en retard sur certains de ses engagements.
- ✓ Sur plusieurs points (récupération des sédiments, végétalisation des berges, bannissement des produits phytosanitaires), **VNF va au-delà de la réglementation en vigueur.** Ses actions présentent donc bien un caractère **d'additionnalité.**
- ✓ Les conclusions du rapport ont été **validées** par les deux référents scientifiques.

## L'opinion du Conseil d'évaluation

- **Le Conseil souligne la qualité de l'étude**, en particulier l'estimation quantitative de la contribution du transport fluvial à la lutte contre le changement climatique et l'analyse qualitative de l'adaptation au changement climatique et de la protection de la biodiversité.
- Le rapport constitue **une contribution majeure aux études d'impact des obligations vertes** en proposant une méthode d'évaluation de l'adaptation au changement climatique et de la protection de la biodiversité.
- **L'évaluation répond aux exigences académiques.** L'analyse quantitative est conforme aux travaux de référence les plus récents et s'appuie sur un modèle économique élaboré. Les éléments qualitatifs sont robustes.
- Le processus d'évaluation satisfait aux niveaux **de transparence et d'indépendance** requis. Le rapport a été revu et commenté par des experts indépendants.
- **Le Conseil approuve les principaux résultats de l'évaluation.** Il note en particulier que la subvention à VNF contribue à l'atteinte des objectifs que s'est fixés la France en matière de lutte contre le changement climatique et de protection de la biodiversité.