

Deuxième évaluation des impacts environnementaux par le Conseil d'évaluation de l'OAT verte : la subvention publique à Voies navigables de France (VNF)

Le Conseil d'évaluation de l'OAT verte est chargé d'évaluer les impacts environnementaux des dépenses vertes éligibles financées par l'OAT verte, la première obligation souveraine verte émise par la France. Ce document synthétise l'avis du Conseil d'évaluation de l'OAT verte¹ sur les impacts environnementaux de la subvention publique à Voies navigables de France (VNF), l'établissement qui gère le réseau navigable intérieur français. Cet avis repose sur une évaluation des impacts environnementaux de cet établissement, remise au Conseil et publiée parallèlement au présent avis.

Commentaires principaux :

- *Le Conseil d'évaluation de l'OAT verte accueille favorablement l'évaluation qui lui a été transmise, notamment l'estimation quantitative de la contribution du transport fluvial à l'atténuation du changement climatique et l'analyse qualitative portant sur l'adaptation au changement climatique et la protection de la biodiversité.*
- *Ce rapport d'évaluation constitue une contribution majeure au développement des études d'impact pour le marché des obligations vertes, en ce qu'il fournit une méthode d'évaluation applicable à l'adaptation au changement climatique et à la protection de la biodiversité.*
- *La qualité de cette évaluation satisfait aux normes universitaires les plus élevées. Les estimations quantitatives correspondent aux publications récentes sur le sujet et s'appuient sur un modèle de pointe. Les données qualitatives sont robustes.*
- *Le processus d'évaluation s'est déroulé en toute transparence et indépendance, l'évaluation ayant été supervisée par des assesseurs indépendants.*
- *Le Conseil d'évaluation de l'OAT verte approuve les principaux résultats de l'évaluation de la subvention à Voies navigables de France, en particulier le fait que les dépenses allouées à cet opérateur contribuent de manière significative au respect par la France de ses objectifs d'atténuation du changement climatique, d'adaptation au changement climatique et de protection de la biodiversité.*

1. Remarques préliminaires

Le Conseil note que la France a pour but d'atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050, afin de contribuer au respect des objectifs de l'accord de Paris sur le climat. Ce but ambitieux requiert des mesures à la hauteur des enjeux pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le secteur des transports produisant près d'un tiers des émissions nationales, une plus grande efficacité dans ce domaine est un élément-clé de cette stratégie. Pour atteindre cet objectif, la Stratégie nationale bas-carbone vise une réduction de 30 % des émissions du secteur des transports entre 2015 et 2030.

¹ Membres du Conseil d'évaluation de l'OAT verte : M. Manuel Pulgar-Vidal, WWF (président) ; M. Mats Andersson, *Global Challenges Foundation*, PDC ; Mme Nathalie Girouard, OCDE ; M. Ma Jun, Banque populaire de Chine ; Mme Karin Kemper, Banque mondiale ; M. Thomas Sterner, Université de Göteborg ; M. Eric Usher, Initiative financière du Programme des Nations unies pour l'environnement ; M. Sean Kidney, *Climate Bond Initiative* (observateur) ; M. Nicolas Pfaff, *International Capital Market Association* (observateur).

La maintenance et le développement du réseau de navigation intérieure contribuent à décarboner le secteur des transports en incitant les particuliers et les entreprises à se reporter vers ce mode de transport en délaissant ceux qui sont davantage émetteurs de gaz à effet de serre. Voies navigables de France (VNF) est **l'établissement public qui gère la plus grande partie du réseau navigable français**. Avec 470 millions d'euros alloués en 2016 et 2017, la subvention à VNF représente la cinquième dépense budgétaire entrant dans le cadre des dépenses vertes éligibles défini lors de l'émission de l'OAT verte, et la principale dépense affectée au secteur des transports.

2. Principaux résultats de l'évaluation transmise au Conseil

L'évaluation confirme l'impact de VNF sur l'atténuation du changement climatique. Plus précisément, l'évaluation estime que le transport fluvial a permis d'éviter l'émission d'environ **290 ktCO₂ en 2017**, soit l'équivalent de 1 % des émissions annuelles totales dues au transport de marchandises en France.

Pour évaluer le report modal induit par la subvention, on se place dans un scénario extrême où l'activité de transport fluvial disparaîtrait. Dans ce cas, on estime qu'environ 70 % du trafic se reporterait sur le transport routier, et environ 30 % sur le transport ferroviaire. Ces résultats soulignent que VNF **contribue au respect par la France de ses objectifs d'atténuation du changement climatique**.

Le rapport évalue aussi l'impact de VNF sur la protection de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique. Une analyse qualitative des actions de VNF a été conduite afin d'identifier celles qui vont au-delà de la réglementation en vigueur et qui favorisent l'environnement. Les voies navigables se situant à la frontière entre la biodiversité en milieu humide et en milieu sec, elles font partie d'écosystèmes à la biodiversité remarquable. Ainsi, VNF occupe une position-clé dans l'action en faveur de la biodiversité, ce qui confère d'autant plus d'importance à ses programmes pour la préservation des écosystèmes aquatiques. Reposant principalement sur des évaluations qualitatives, cette étude permet de défendre raisonnablement **l'impact positif de la subvention à VNF en ce qui concerne la protection de la biodiversité et l'adaptation au changement climatique**.

3. La qualité de l'évaluation

L'indépendance réelle d'une évaluation est la condition première de sa crédibilité, et le Conseil estime que la présence d'assesseurs est fondamentale. Afin de se conformer aux meilleures pratiques dans ce domaine, l'évaluation de VNF avait fait l'objet d'un cahier des charges défini par le Conseil, avec l'appui du Secrétariat. Deux assesseurs, François Combes² et André Evette³, ont été nommés pour effectuer un suivi rigoureux du processus d'évaluation. Un rapport intermédiaire a été présenté au

² François Combes est chercheur à l'Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (IFSTTAR). Il est spécialiste de l'économie des transports et, en particulier, du transport de marchandises et de la logistique.

³ André Evette est chercheur et ingénieur en restauration écologique des berges de cours d'eau et milieux riverains, en génie végétal, et en gestion et contrôle des espèces exotiques envahissantes à l'Institut national de recherche en sciences et technologies pour l'environnement et l'agriculture (IRSTEA).

Conseil pour examen et commentaires. Le Conseil a ensuite approuvé la version finale du rapport. L'étude d'impact a été conduite par le Commissariat général au développement durable.

Le Conseil souligne que **l'évaluation a atteint ses objectifs** tels que définis dans le cahier des charges, en fournissant des données quantitatives et qualitatives sur les aspects suivants : pertinence et efficacité ; report modal ; impact sur les émissions de CO₂ ; analyse de sensibilité ; pollution et qualité de l'air. Le Conseil indique que l'évaluation satisfait aux normes universitaires, puisqu'elle s'appuie sur un modèle de pointe. En particulier, le Conseil se félicite de ce qu'une analyse de sensibilité ait été menée, afin de tester la robustesse des résultats sur l'atténuation du changement climatique.

Le Conseil souligne **l'aspect innovant de l'évaluation, qui contribue au développement des méthodes d'études d'impact**, en particulier dans le domaine de l'adaptation au changement climatique et de la protection de la biodiversité. En effet cette évaluation figure parmi les premières études d'impact réalisées sur une obligation verte au regard de ces objectifs.

Le Conseil note également certaines améliorations possibles dans le cadre de futures études, à savoir, lorsque c'est faisable et pertinent : développer l'estimation quantitative de la protection de la biodiversité et de l'adaptation au changement climatique ; introduire plusieurs *scenarii* de référence possibles pour tester la robustesse des estimations sur le report modal.

4. Conclusion et perspectives

Le Conseil d'évaluation accueille favorablement les résultats de l'évaluation de Voies navigables de France, cette étude innovante jetant les bases des futures études d'impact sur l'adaptation au changement climatique et la protection de la biodiversité.

Le Conseil d'évaluation souligne l'excellente qualité du processus d'évaluation. L'évaluation satisfait aux normes universitaires les plus élevées. La supervision exercée par les assesseurs garantit son indépendance et sa qualité.

Le Conseil ne doute pas que cette deuxième évaluation sera utile aux autres émetteurs d'obligations vertes et contribuera au développement des bonnes pratiques d'évaluation sur le marché. Cette étude pourrait en particulier servir aux émetteurs souverains qui ciblent l'adaptation au changement climatique, en ce qu'elle développe une méthode d'étude d'impact sur ce sujet. En effet, la réalisation de telles études d'impact et la transparence sont des facteurs essentiels pour favoriser le développement de la finance verte.

La publication de cette étude est une étape importante pour l'OAT verte car elle confirme le rôle important du Conseil d'évaluation. Les études d'impact garantissent la crédibilité et la transparence de l'OAT verte.