

Critique du financement du Grand Paris Express par des « obligations vertes »

Les supposées vertus écologiques du Grand Paris Express

La Société du Grand Paris (SGP) prétend que le Grand Paris Express (GPE) induira mécaniquement un transfert modal de la voiture vers les transports collectifs. C'est prendre ses désirs pour des réalités, car c'est raisonner « toutes choses égales par ailleurs ». La réalité est bien plus complexe du fait des évolutions démographiques et des phénomènes de dynamique urbaine, en particulier la relocalisation des acteurs urbains engendrée par la disponibilité du nouveau réseau et le « trafic induit » qui en résulte. Les études de la DRIEA Île-de-France¹ montrent que **les évolutions d'usage des transports publics et de la voiture ne dépendent guère de la réalisation, ou non, du GPE, mais surtout des hypothèses de croissance de la population et des emplois.**

Dans l'étude précitée *Synthèse des études de trafic* de septembre 2010², la comparaison à horizon 2035 des usages avec ou sans GPE fait apparaître **une contribution de ce réseau à la baisse des circulations automobiles de seulement 0,5 %.**

Dans son rapport précité *Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ?* d'août 2012³, la DRIEA montre que **le GPE ne permettra pas d'éviter l'augmentation du nombre de déplacements routiers ; dans sa conclusion elle note :**

« Il convient tout d'abord de rappeler que la forte croissance du nombre de déplacements est directement liée à des hypothèses de croissance démographique et d'emplois très ambitieuses⁴.

Ces hypothèses se traduisent nécessairement par un accroissement du trafic assuré par la route. Le projet de transport du Grand Paris ne permet pas d'éviter cette augmentation du nombre de déplacements routiers par rapport à la situation actuelle.

La saturation du réseau routier risque donc de s'aggraver entraînant une diminution de l'accessibilité routière ainsi qu'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et des polluants. »

Confirmant la conjecture de Zahavi, l'étude de la DRIEA révèle par ailleurs que **la mise en service du GPE provoquera un allongement des distances parcourues, en même temps qu'une aggravation de l'étalement urbain**, alors que le temps moyen des déplacements restera quasiment constant.

L'étude récente *Modélisation des déplacements en IDF avec MODUS 3.1* de mars 2021⁵ relève à 0,9 % les prévisions de taux de report modal grâce au GPE, ce qui reste extrêmement faible.

¹ Rebaptisée DRIEAT Île-de-France lors de l'intégration de la DRIEE dans la DRIEA au 1^{er} avril 2020.

² *Synthèse des études de trafic*, DRIEA Île-de-France, septembre 2010, www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Synthese_des_etudes_de_trafic_cle01babb.pdf.

³ *Études de trafic du Grand Paris Express : quels enseignements ?* – DRIEA Île-de-France – août 2012 – www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/GPX_2030_synthese_V2_light_cle16879f.pdf.

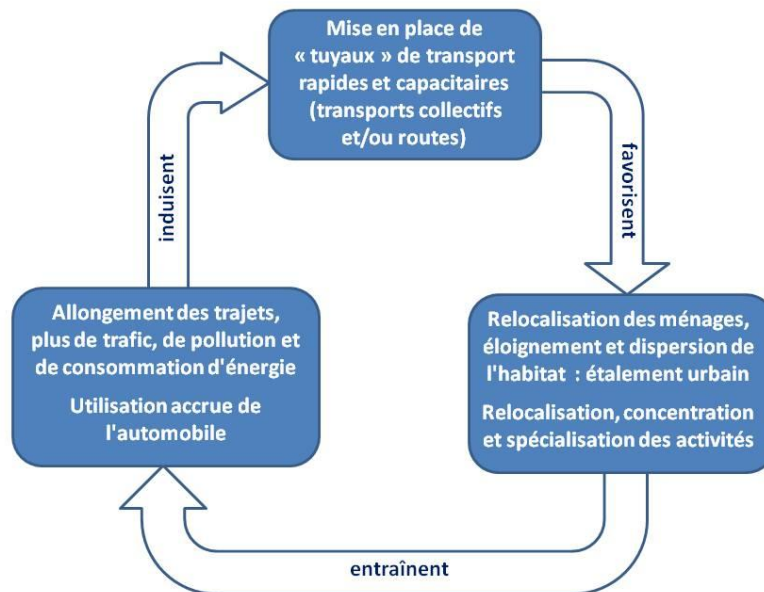
⁴ Notons au passage que les « hypothèses de croissance démographique et d'emplois très ambitieuses », telles qu'inscrites dans le SDRIF, sont parfaitement incohérentes entre elles : l'objectif de création de 70 000 logements par an conduit à augmenter le nombre d'actifs de 82 000 chaque année (2,34 habitants par logement en moyenne, dont 50 % d'actifs), alors que l'objectif de création annuelle d'emplois est de 28 000. Soit **54 000 chômeurs franciliens de plus chaque année...** Sans compter qu'en réalité, au cours des dernières années, le nombre de nouveaux emplois franciliens ne dépasse pas 15 000, d'où **une explosion prévisible du chômage à raison de 67 000 personnes par an en Île-de-France.**

⁵ *Modélisation des déplacements en IDF avec cMODUS 3.1*, DRIEA Île-de-France, mars 2021, www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/modelisation_des_deplacements_en_idf_avec_modus_3.1.pdf.

En outre, la SGP compte sur **une diminution de l'étalement urbain** pour réaliser des réductions à la fois de la consommation électrique et des émissions de gaz à effet de serre (GES). **Or, en réalité la mise en place du GPE aura pour effet d'augmenter l'étalement urbain.** Cela découle directement de la vitesse accrue de déplacement que procure le nouveau réseau.

Ce phénomène de dynamique urbaine contribue à la spirale infernale que subit l'Île-de-France, illustré ci-dessous : 43 millions de déplacements quotidiens en hausse d'environ 300 000 flux par an.

Cercle vicieux induit par les infrastructures de transport lourd



Cette spirale est par ailleurs alimentée par la flambée persistante des prix de l'immobilier, qui provoque un effet centrifuge sur la population de la mégapole francilienne, ainsi que par la politique fondée sur la doctrine selon laquelle un Francilien doit pouvoir trouver toujours un moyen de transport confortable pour relier son domicile à son lieu de travail, où que ces lieux soient situés (habiter en vallée de Chevreuse et travailler dans le Val d'Oise, par exemple).

L'évaluation par la SGP de la réduction grâce au GPE des consommations d'énergie par la circulation routière n'est absolument pas crédible, puisqu'une grande partie de cette prétendue réduction est attribuée à la diminution des distances parcourues par les véhicules particulières, dont le nombre est supposé diminuer en raison du report modal vers les transports en commun.

Se fondant sur les mêmes hypothèses de report modal et moindre étalement urbain, la SGP conclut à une diminution des émissions de GES ; comme pour la consommation d'énergie, il n'en sera rien.

Par ailleurs, selon un membre du directoire de la SGP, **le GPE ajoutera une consommation énergétique équivalente à celle de la ville de Rennes** (environ 800 GWh/an, à peu près autant que la consommation du réseau existant)⁶.

En somme, contrairement à ce que prétend la SGP dans son *Livret vert* en contribution à la COP21⁷, **le GPE est tout sauf vertueux dans la perspective de la transition énergétique, dont la nécessité se fait sentir avec de plus en plus d'acuité, tant le dérèglement climatique provoque des catastrophes naturelles de plus en plus fréquentes.**

⁶Le défi énergétique du Grand Paris Express – Bernard Cathelain, Connaissance des énergies, 26 octobre 2015 – www.connaissancedesenergies.org/tribune-actualite-energies/le-defi-energetique-du-grand-paris-express.

⁷ Un métro écologique pour une ville intelligente et durable – Société du Grand Paris, novembre 2015 – www.colos.info/images/doc/sgp_livretvert_COP21.pdf ; ce document a été retiré du site de la SGP.

Le recours abusif au financement par des « obligations vertes »

Les supposées qualités écologiques du GPE évoquées ci-dessus ont servi de justification à la SGP pour émettre des obligations vertes (« green bonds »). La SGP a même été affublée de la distinction de « Largest new Certified Climate Bond issuer Award » décernée par l'organisme *Climate Bond Initiative*.

À ce jour, la SGP a émis des obligations vertes pour un montant total de **22,5 milliards d'Euros**, soit **92 %** du financement sécurisé jusqu'à présent.

Pour obtenir l'autorisation de réaliser ces émissions, la SGP a dû soumettre un dossier à un cabinet international homologué pour certifier la conformité de cette initiative avec les critères retenus pour ces obligations vertes. En l'occurrence, il s'agit du cabinet Sustainalytics⁸. Or, celui-ci a pris pour argent comptant toute la panoplie des arguments habituels de la SGP, dont nous venons de dénoncer le caractère fallacieux : diminution de l'étalement urbain du fait de la densification autour des gares, réduction des émissions de GES grâce au report modal de la voiture vers les transports collectifs et même un impact social positif grâce au nombre croissant de seniors qui seraient amenés à emprunter le nouveau réseau...Voici comment Sustainalytics caractérise le projet du GPE dans son rapport d'évaluation⁹ :

(i) Construction of new lines and line extensions and (ii) Construction and development of new stations and technical centres – are recognized as impactful by the GBP 2018. Sustainalytics believes SGP's Grand Paris Express projects contribute to reducing the Paris Metropolitan Area's carbon footprint through enhancing the densification of the Ile de France region, mitigating against urban sprawl and unsustainable land artificialization, while also facilitating the long-term modal shift to public transportation. Société du Grand Paris confirmed that all the metros will be electric, while the supporting infrastructure (new stations and technical centres) will be dedicated solely to the electric metros.

Sustainalytics n'a rien trouvé à redire au « greenwashing » de la SGP, mais ce n'est guère surprenant, puisque, au lieu de faire ces propres analyses, ce cabinet s'est contenté de lire la présentation de la SGP, y compris les résultats d'une modélisation avec un outil nommé CarbOptimum, dont la SGP a confié le maniement à un sous-traitant. Comme pour les évaluations socio-économiques des lignes du GPE réalisées par la SGP, on se retrouve avec une « boîte noire » au fonctionnement et paramétrage opaques et dont la fiabilité des données de sortie ne peut excéder celle des données d'entrée (« garbage in, garbage out », selon l'expression consacrée en la matière). L'appréciation langue-de-bois de cet outil présentée par Sustainalytics inspire très peu de confiance :

Sustainalytics considers that the CarbOptimum tool adequately considers relevant greenhouse gases, their global warming potential and their equivalency to CO₂ emissions. Sustainalytics views that the CarbOptimum provides a strong framework for GHG emissions evaluation along all stages of the construction of the Grand Paris Express project.

Or, **lesdites obligations vertes de la SGP peuvent se retrouver dans les portefeuilles de fonds commun de placement** sans que les épargnants, floués par le greenwashing, se rendent compte de la supercherie qui risque ainsi de prendre les allures d'une escroquerie.

⁸ Société internationale acquise en 2020 par le groupe Morningstar.

⁹ *The Société du Grand Paris Green Bond EMTN Programme Framework*, Sustainalytics, septembre 2018, www.sustainalytics.com/wp-content/uploads/2018/09/Societe-du-Grand-Paris-Green-Bond-Framework-Second-Party-Opinion-final.pdf