



KPMG S.A.
Tour Eqho
2 avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris la Défense Cedex
kpmg.fr

Île-De-France Mobilités

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes sur la fiche d'information émise dans le cadre de l'examen pré-émission d'obligations vertes européennes, au titre de l'exercice 2025

Île-De-France Mobilités
41, rue du Châteaudun, 75009 Paris

KPMG S.A., société d'expertise comptable et de commissaires aux comptes inscrite au Tableau de l'Ordre des experts comptables de Paris sous le n° 14-30080101 et rattachée à la Compagnie régionale des commissaires aux comptes de Versailles et du Centre.
Société française membre du réseau KPMG constitué de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (« private company limited by guarantee »).

Société anonyme à conseil d'administration
Headquarters:
Tour EQHO
2 avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex
Capital social : 5 497 100 €
775 726 417 RCS Nanterre

Île-De-France Mobilités

41, rue du Châteaudun, 75009 Paris

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes sur la fiche d'information émise dans le cadre de l'examen pré-émission d'obligations vertes européennes, au titre de l'exercice 2025

A la Présidente d'Ile-de-France Mobilités,

En notre qualité de commissaire aux comptes, désigné par l'Etablissement Public Administratif Île-De-France Mobilités (ci-après **l'Entité**), nous avons effectué la mission d'examineur externe dans le cadre du Règlement (UE) 2023/2631¹, visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance limitée sur la conformité aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du règlement (UE) 2023/2631² (ci-après le **Règlement (UE) 2023/2631**) de la fiche d'information publiée, au titre de l'exercice 2025, préalablement à l'émission d'obligations vertes européennes de l'Entité (ci-après la **Fiche d'information**), jointe à ce rapport.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que :

- la Fiche d'information a été établie, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du Règlement (UE) 2023/2631 ;
- et par conséquent, si l'Entité respecte l'utilisation prévue du produit indiquée dans la Fiche d'information, cette obligation verte devrait satisfaire aux exigences du Règlement (UE) 2023/2631 en ce qui concerne l'utilisation du produit.

Responsabilité de l'Entité

La direction de l'Entité est responsable de :

- la préparation de la Fiche d'information, à partir des informations collectées auprès des différentes Directions de l'Entité ;
- l'identification des projets et activités, destinés à être financés par le produit des obligations vertes couvertes par la Fiche d'information ;
- la conformité de ces projets et activités aux critères d'éligibilité et d'alignement définis dans le règlement taxonomie (UE) 2020/852 et les actes délégués associés ;
- l'élaboration de la Fiche d'information conformément aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du règlement (UE) 2023/2631 ;

¹ KPMG S.A. est enregistré auprès de l'Autorité européenne des marchés financiers (AEMF), dans le cadre du Règlement (UE) 2023/2631, depuis le 20 décembre 2024

² Règlement (UE) 2023/2631 sur les obligations vertes européennes et la publication facultative d'informations pour les obligations commercialisées en tant qu'obligations durables sur le plan environnemental et pour les obligations liées à la durabilité



- la mise en place du contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de la Fiche d'information, ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Responsabilité du commissaire aux comptes

Les responsabilités suivantes nous incombent :

- planifier et réaliser la mission de façon à obtenir l'assurance limitée que :
 - la Fiche d'information est conforme, dans tous ses aspects significatifs, aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du règlement (UE) 2023/2631;
 - et par conséquent, si l'émetteur respecte l'utilisation prévue du produit indiquée dans la Fiche d'information, cette obligation verte devrait satisfaire aux exigences, du règlement (UE) 2023/2631 en ce qui concerne l'utilisation du produit.
- exprimer une conclusion indépendante sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre et des éléments probants que nous avons obtenus ;
- communiquer notre conclusion à la direction de l'Entité.

Comme nous avons pour mission d'exprimer une conclusion indépendante sur la Fiche d'information préparée par la direction, nous ne pouvons pas participer à sa préparation, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Normes professionnelles appliquées

Nos travaux décrits ci-après ont été effectués conformément à la doctrine professionnelle de la Compagnie Nationale des Commissaires aux Comptes pertinente pour cette intervention ainsi qu'à la norme internationale ISAE 3000 (révisée) – *Missions d'assurance autres que les audits ou examens limités d'informations financières historiques*.

Indépendance et gestion de la qualité

Nous nous sommes conformés aux règles d'indépendance et d'éthique définies par l'article L. 821-28 du code de commerce et le code de déontologie de la profession. Par ailleurs, nous appliquons ISQM1- *Gestion de la qualité des cabinets réalisant des missions d'audit ou d'examen limité d'états financiers et d'autres missions d'assurance*, et par conséquent nous avons conçu, mis en place et fait fonctionner un système de gestion de la qualité comprenant des politiques et des procédures documentées visant à assurer le respect des textes légaux et réglementaires applicables, des règles déontologiques et des normes professionnelles.

Moyens et ressources

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à une équipe indépendante et pluridisciplinaire ayant une expérience en matière de certification des informations en matière de durabilité en application de la directive européenne 2022/2464 (Corporate Sustainability Reporting Directive), de développement durable et de responsabilité sociétale,

Île-De-France Mobilités

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes sur la fiche d'information émise dans le cadre de l'examen pré-émission d'obligations vertes européennes, au titre de l'exercice 2025



notamment du règlement taxonomie (UE) 2020/852 et des actes délégués associés, et de financement durable.

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur la Fiche d'information.

Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance limitée.

Nos travaux ont consisté à :

- identifier et mener des entretiens auprès des personnes responsables de la préparation de la Fiche d'information, et, le cas échéant, des personnes responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques ;
- apprécier le caractère approprié des procédures utilisées par l'Entité pour établir la Fiche d'information répondant aux critères de pertinence, d'exhaustivité, de fiabilité, de neutralité et de compréhensibilité, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ;
- pour l'ensemble des projets et activités appelés à être financés par les obligations vertes couvertes par la Fiche d'information, consulter les sources documentaires et mener des entretiens pour apprécier le respect des critères d'alignement définis dans le règlement taxonomie (UE) 2020/852 et les actes délégués associés ;
- prendre connaissance du contrôle interne de l'Entité relatif à l'établissement de la Fiche d'information afin de définir les procédures de vérification à mettre en œuvre, et non dans le but d'exprimer une conclusion sur le fonctionnement efficace du contrôle interne de l'Entité ;
- apprécier la conformité de la Fiche d'information au regard des articles 4 à 8 et à l'annexe I du règlement européen 2023/2631 ;
- corroborer les informations communiquées dans la Fiche d'information par entretiens avec la direction et recoupement avec les sources documentaires appropriées.

Île-De-France Mobilités

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes sur la fiche d'information émise dans le cadre de l'examen pré-émission d'obligations vertes européennes, au titre de l'exercice 2025



Les procédures mises en œuvre dans une mission d'assurance limitée sont de nature différente et d'étendue moindre que celles mises en œuvre dans une mission d'assurance raisonnable, et elles suivent un calendrier différent. De ce fait, le niveau d'assurance obtenu dans une mission d'assurance limitée est nettement moindre que l'assurance qui aurait été obtenue s'il s'était agi d'une mission d'assurance raisonnable.

Ce rapport a été préparé dans le contexte décrit ci-dessus et ne peut être utilisé, distribué ou mentionné à d'autres fins.

Paris la Défense, le 21 janvier 2025

KPMG S.A.

Baudouin Griton
Associé



ANNEXE : Fiche d'information

Île-de-France Mobilités

FICHE D'INFORMATION SUR LES OBLIGATIONS VERTES EUROPÉENNES

1. Informations générales

Date de publication : 21 Janvier 2025

Raison sociale de l'émetteur : Île-de-France Mobilités (IDFM)

Forme juridique : Etablissement public à caractère administratif

LEI : 969500A5KNK9VZQKNQ79

Adresse du site internet : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>

Nom des obligations : les « **Obligations Vertes Européennes** »

Codes ISIN des Obligations Vertes Européennes : A compléter

Date ou période d'émission prévue : 2025

Identité et coordonnées de l'examineur externe : KPMG S.A., Tour Eqho, 2 avenue Gambetta, 92400 Courbevoie

Autorité compétente : Autorité des marchés financiers ("AMF")

2. Information importante

Ces obligations portent l'appellation "Obligation Verte Européenne" ou "EuGB" conformément au règlement (UE) 2023/2631 du Parlement européen et du Conseil (le « **Règlement sur les obligations vertes européennes** »).

3. Stratégie environnementale et justification

Île-de-France Mobilités publiera, après l'affectation complète d'un montant équivalent du produit des Obligations Vertes Européennes, et au moins une fois pendant la durée de vie des Obligations Vertes Européennes, un rapport d'impact sur l'impact environnemental de l'utilisation du produit des Obligations Vertes Européennes, conformément à l'article 12(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes. Île-de-France Mobilités a l'intention de faire examiner ce(s) rapport(s) d'impact par un examinateur externe, conformément à l'article 12(3) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes.

Aperçu

Île-de-France Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités de la région Île-de-France. Elle est chargée de développer le service public de transport collectif de voyageurs sur l'ensemble de la Région.

La stratégie environnementale d'Île-de-France Mobilités et les objectifs environnementaux poursuivis dans le cadre de l'émission des Obligations Vertes Européennes, sont cohérents avec l'objectif

Île-De-France Mobilités

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes sur la fiche d'information émise dans le cadre de l'examen pré-émission d'obligations vertes européennes, au titre de l'exercice 2025



d'atténuation du changement climatique énoncé à l'article 9(a) du Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil (le « **Règlement Taxonomie** »).

Les transports publics sont essentiels au développement durable et jouent un rôle clé dans l'effort global d'atténuation du changement climatique, en facilitant la diminution de l'utilisation des voitures individuelles au profit de transports publics à faible émission de carbone. La stratégie centrale d'Île-de-France Mobilités est le développement d'une large offre de transport public à faible émission de carbone afin de contribuer à l'objectif global défini dans le plan régional de mobilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dans la région de 25 à 30 % d'ici 2030 par rapport à 2019. Cet objectif est aligné sur l'objectif national fixé pour le secteur des transports dans la Stratégie nationale bas-carbone (2020) et sur le volet transport de la Planification écologique (2023).

Pour atteindre cet objectif, des investissements substantiels seront requis pour moderniser et étendre le réseau ferroviaire électrifié, renouveler le matériel roulant électrique (trains, métros, tram-trains, tramways), déployer des bus à faibles émissions et des vélos électriques, tout en développant les infrastructures associées. Ces initiatives permettront également d'améliorer l'accessibilité des gares pour les passagers à mobilité réduite et d'optimiser les systèmes de billettique, d'information voyageurs et d'intermodalité.

Pour moderniser le parc existant, Île-de-France Mobilités a adopté deux schémas directeurs dédiés au matériel roulant ferroviaire et métro. Pour le remplacement du matériel roulant électrique, plus de 10 milliards d'euros seront investis d'ici 2040 pour 1 100 trains électriques neufs ou rénovés, notamment pour les remplacements sur les lignes du RER B, E, D et Transilien. Pour le métro, plus de 5 milliards d'euros seront investis pour permettre le remplacement et la rénovation du matériel roulant sur pneumatiques des lignes de métro. Île-de-France Mobilités investira parallèlement dans la rénovation, l'adaptation et la construction des équipements et infrastructures nécessaires à l'accueil du nouveau matériel roulant. Un autre axe majeur de la stratégie climatique d'Île-de-France Mobilités est la conversion des 11 000 autobus et autocars de la Région en véhicules à faibles émissions. L'objectif est d'atteindre 100 % d'autobus propres d'ici 2029 (30 % d'autobus électriques et 70 % d'autobus fonctionnant au biométhane). Île-de-France Mobilités prévoit également de doubler le nombre de vélos électriques mis à disposition des Franciliens, pour atteindre un total de 40 000 vélos. Enfin, pour faciliter et encourager l'utilisation des transports en commun, des investissements ciblés seront réalisés par Île-de-France Mobilités pour améliorer l'accessibilité et l'intermodalité des gares, optimiser le système billettique, etc.

Dans le cadre de sa stratégie environnementale, Île-de-France Mobilités prévoit d'émettre des Obligations Vertes Européennes pour contribuer à une économie à faible émission de carbone.

Lien avec les indicateurs clés de performance concernant les actifs, le chiffre d'affaires, les CapEx et OpEx : N/A - Île-de-France Mobilités n'est pas soumise à l'article 8 du Règlement relatif à la Taxonomie européenne.

Lien vers les plans de transition : N/A - Île-de-France Mobilités n'est pas tenue de publier des plans conformément à l'article 19a(2), point (a)(iii) ou à l'article 29a(2), point (a)(iii), de la Directive 2013/34/UE. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités n'a pas publié de plan de transition.

Titrisation : N/A

4. Affectation prévue du produit de l'obligation

Affectation prévue à des activités économiques alignées sur la taxonomie

- Île-de-France Mobilités affecte un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes à des actifs et / ou des dépenses selon l'approche graduelle, conformément à l'article 4(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes définissant notamment les catégories de dépenses et actifs pour l'utilisation des fonds des obligations vertes européennes.
- La fiche d'information concerne les obligations senior non garanties. Les Obligations Vertes Européennes ne sont pas des obligations titrisées.
- 100 % du montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes sera utilisé pour des activités durables d'un point de vue environnemental au sens de l'article 3 du Règlement Taxonomie, selon la méthodologie décrite dans le rapport d'allocation qui sera établi annuellement par Île-de-France Mobilités jusqu'à l'allocation complète du produit des Obligations Vertes Européennes, conformément à l'article 11 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes.

Indication de la part estimée du produit des Obligations Vertes Européennes à utiliser pour le financement (dans l'année d'émission ou après l'année d'émission) et le refinancement :

- 50%-60% financement
- 40%-50% refinancement

En cas d'émetteur souverain et s'il est prévu que le produit de l'obligation soit affecté à des allègements fiscaux visés à l'article 4(3) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes, une estimation du volume attendu des pertes de recettes associées à l'allègement fiscal admissible : N/A

L'objectif environnemental visé par les Obligations Vertes Européennes, tel que mentionné à l'article 9 du Règlement relatif à la Taxonomie européenne, est l'atténuation du changement climatique.

Un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes sera alloué aux activités économiques suivantes, conformément au Règlement délégué (UE) 2021/2139 et aux dispositions du Règlement relatif à la Taxonomie pour l'objectif d'atténuation du changement climatique, avec leurs codes NACE respectifs, définis par la nomenclature statistique des activités économiques établie par le Règlement (CE) 1893/2006 :

- 6.1. Transport ferroviaire interurbain de voyageurs (code NACE : H49.10)
- 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs (code NACE : H49.31)

- 6.4. Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes (code NACE : 77.21)
- 6.14. Infrastructures de transport ferroviaire (code NACE : F52.21 / F42.12)
- 6.15. Infrastructures pour les transports routiers et les transports publics à faible émission de carbone (code NACE : F52.21 / F42.12)

Toutes les activités économiques décrites ci-dessus sont liées au transport propre et ont été classées par Île-de-France Mobilités en quatre catégories :

1. **Rénovation et renouvellement des transports urbains et suburbains, transports routiers zéro émission (au pot d'échappement), tels que les bus électriques ou les téléphériques** - (activité 6.3. de la Taxonomie européenne, telle que décrite ci-dessus)
2. **Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré électrique zéro émission de carbone (au pot d'échappement), tels que les trains, métros, tram-trains, tramways**, - (activités 6.1. et 6.3. de la Taxonomie européenne, telles que décrites ci-dessus)
3. **Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas carbone** - (activité 6.15. de la Taxonomie européenne, telle que décrite ci-dessus)
4. **Amélioration de la qualité du service pour la mobilité** - (activités 6.1., 6.3, 6.4., 6.14 et 6.15. de la Taxonomie européenne, telles que décrites ci-dessus)

Affectation prévue à des activités économiques spécifiques alignées sur la taxonomie

Île-de-France Mobilités ne prévoit pas d'allouer le produit des Obligations Vertes Européennes à des activités transitoires : alors que les activités *6.1 Transport ferroviaire interurbain de voyageurs* et *6.3 Transport urbain et suburbain, transport routier de voyageurs* peuvent inclure des activités transitoires pour les trains bimodes et les véhicules routiers à émissions directes d'échappement non nulles, Île-de-France Mobilités n'alloue le produit des Obligations Vertes qu'au matériel roulant à émissions directes d'échappement nulles, et adoptera la même approche pour les Obligations Vertes Européennes.

Île-de-France Mobilités finance les activités habilitantes suivantes : *6.14. Infrastructures pour le transport ferroviaire* et *6.15. Infrastructures pour les transports routiers et les transports publics à faible émission de carbone*. Les activités habilitantes devraient représenter environ 25 % des fonds alloués.

Le cas échéant, montant et part du produit qu'il est prévu d'affecter à des activités liées à l'énergie nucléaire et au gaz fossile alignées sur la taxonomie conformément à l'article 10(2) et à l'article 11(3) du Règlement relatif à la Taxonomie : N/A

Affectation prévue à des activités économiques ne satisfaisant pas aux critères d'examen technique : N/A

Processus et calendrier d'affectation

L'allocation complète du produit des Obligations Vertes Européennes devrait être réalisée dans un délai d'un (1) an, et au plus tard deux (2) ans, à compter de la date d'émission.

Île-de-France Mobilités a identifié et mis en place les processus nécessaires pour s'assurer que les projets sélectionnés sont conformes aux exigences des actes délégués de la Taxonomie européenne sur l'atténuation du changement climatique (en particulier, le Règlement délégué de la Commission (UE) 2021/2139), y compris :

- L'éligibilité de l'activité aux actes délégués de la Taxonomie de l'UE sur l'atténuation du changement climatique,
- Les critères de contribution substantielle (« SCC »),
- Les critères « Do No Significant Harm » (« DNSH »),
- Et le respect des garanties minimales (« MS »).

Cette analyse est d'abord basée sur :

- 1) Les réglementations ou plans européens, nationaux et régionaux auxquels les projets financés doivent se conformer,
- 2) Les politiques et processus propres à Île-de-France Mobilités, par exemple les clauses dans les appels d'offres, contrats ou chartes (charte verte, charte de chantier),
- 3) Lorsque Île-de-France Mobilités n'est pas le maître d'ouvrage du projet, l'alignement avec la Taxonomie européenne est également validé par les informations partagées par les opérateurs, qui peuvent déjà avoir été examinées par des auditeurs indépendants dans le cadre du Règlement sur la Taxonomie européenne.

La première étape de l'analyse est la présélection des dépenses éligibles potentielles effectuée par la Direction des Finances et de la Commande Publique qui procède à une présélection des dépenses liées aux projets :

- Sur la base de son logiciel de gestion financière, Île-de-France Mobilités identifie les dépenses qui font partie d'une classification interne de quatre activités qui contribuent à l'atténuation du changement climatique et qui sont décrites dans cette fiche d'information.
- Une dépense de projet identifiée comme faisant partie de l'une de ces quatre catégories, est confirmée éligible à l'une des activités de la Taxonomie de l'Union européenne. Chaque catégorie couvre une ou plusieurs activités de la Taxonomie européenne, comme présenté ci-dessus dans la fiche d'information.

Ensuite, la Direction des Finances et de la Commande Publique affecte chacune des dépenses identifiées à l'activité économique correspondante des actes délégués de la Taxonomie de l'UE sur l'atténuation du changement climatique.

La deuxième étape consiste à évaluer l'alignement des dépenses présélectionnées sur les **Critères de Contribution Substantielle** correspondants de la Taxonomie de l'UE. Ce processus est supervisé par la



Direction des Finances et de la Commande Publique avec la contribution des départements opérationnels, sur la base de données qualitatives et quantitatives.

Pour s'aligner sur **les principes « Do No Significant Harm » (« DNSH »)** de la Taxonomie de l'UE, Île-de-France Mobilités a développé une cartographie interne des critères DNSH correspondant à la législation européenne et/ou française à laquelle Île-de-France Mobilités se conforme. Les critères restants sont traités par les plans régionaux, les politiques internes d'Île-de-France Mobilités ou l'engagement des opérateurs.

En ce qui concerne le respect des **Garanties Minimales**, Île-de-France Mobilités a mis en place des processus couvrant à la fois ses propres opérations et celles des opérateurs, par exemple dans le cadre des procédures de passation des marchés publics. La loi française dispose que les marchés publics ne peuvent être attribués à des opérateurs économiques qui ont été reconnus coupables de fraude, de corruption, de traite ou d'exploitation d'êtres humains. En ce qui concerne spécifiquement les opérateurs qui se conforment à la Taxonomie de l'UE, Île-de-France Mobilités vérifie le respect des garanties minimales dans son rapport annuel. En outre, en raison de son statut d'entité du secteur public, Île-de-France Mobilités est soumise à des réglementations locales visant à garantir le respect des droits de l'Homme et des droits du travail, ainsi que la conformité aux exigences nationales en matière de corruption, de fiscalité et de concurrence. Île-de-France Mobilités a mis en place des mesures pour assurer de bonnes conditions de travail, la conformité fiscale et la lutte contre les pots-de-vin et la corruption.

La Direction des Finances et de la Commande Publique supervise la collecte de toutes les informations nécessaires pour évaluer la conformité des dépenses présélectionnées avec l'ensemble des DNSH et des garanties minimales. Seules les dépenses jugées conformes à tous les critères à l'issue de ce processus sont considérées comme éligibles pour les Obligations Vertes Européennes.

Dans le cadre de l'examen pré-émission à l'émission Ile de France Mobilités a mandaté un auditeur externe pour émettre un rapport d'assurance pré-émission afin de pouvoir se prononcer sur la conformité de la fiche d'information dans ses aspects significatifs aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du Règlement (UE) 2023/2631, ainsi que sur la satisfaction des exigences de ce même règlement concernant l'utilisation des fonds. L'auditeur externe a confirmé la conformité de la fiche d'information aux exigences requises¹.

Coûts d'émission

Île-de-France Mobilités affectera le produit brut de l'émission des Obligations Vertes Européennes, sans déduction des coûts, à des activités économiques durables du point de vue de l'environnement.

5. Incidence environnementale du produit de l'obligation

¹ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>

Île-de-France Mobilités publiera, après l'affectation complète du produit des Obligations Vertes Européennes, et au moins une fois pendant la durée de vie des Obligations Vertes Européennes, un rapport d'impact sur l'impact environnemental de l'utilisation du produit des Obligations Vertes Européennes.

Dans chaque rapport d'impact, Île-de-France Mobilités s'efforcera d'utiliser une approche méthodologique pertinente pour fournir l'impact environnemental des projets, et détaillera les principales hypothèses et sources sous-jacentes utilisées dans le calcul des paramètres du rapport d'impact.

Le tableau ci-dessous présente les bénéfices environnementaux qualitatifs identifiés par Île-de-France Mobilités pour chacune des 5 activités économiques d'affectation listées ci-dessus, ainsi que des exemples de mesures d'impact.

Île-de-France Mobilités a défini une méthodologie de calcul de la réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), qui a été vérifiée par KPMG dans le cadre de la revue du rapport sur les Obligations Vertes 2023 et du rapport sur le Financement Vert 2024 d'Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités prévoit d'utiliser la même méthodologie de calcul de la réduction des émissions de GES pour rendre compte de l'impact environnemental du produit des Obligations Vertes Européennes.

Activité économique	Exemples de projet(s) financé(s)	Bénéfice environnemental estimé	Exemples de mesures d'impact pour chaque type de projet
6.1. Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	Acquisition et renouvellement de différents types de matériel roulant électrique pour train, tram-train et tramway (RER-NG, Regio 2N, MI20, etc.)	Par rapport aux autres modes de transport, le matériel roulant ferroviaire électrique permet de réduire les émissions de CO ₂ . Les nouvelles générations de matériel roulant ont également une meilleure efficacité énergétique. Les contrats et les appels d'offres incluent des exigences en matière d'économie circulaire et de traitement en fin de vie.	Réduction des émissions de GES (tCO ₂ eq.).
6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	Acquisition et renouvellement de différents types de matériel roulant électrique pour métro	Par rapport à d'autres modes de transport, le matériel roulant des métros et des téléphériques	Réduction des émissions de GES (tCO ₂ eq.).

	Acquisition de matériel roulant pour les téléphériques	permet de réduire les émissions de CO2.	
6.4. Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes	<p>a) Programme de subvention pour l'achat de différents types de vélos</p> <p>b) Location de vélos Véligo</p>	<p>L'utilisation accrue des vélos a un impact positif sur l'environnement en raison du transfert modal.</p> <p>Des exigences spécifiques sont demandées à l'opérateur en matière d'économie circulaire, notamment en ce qui concerne l'élimination des batteries.</p>	<p>a) Programme de subventions pour l'achat de différents types de vélos :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des émissions de GES (tCO2 eq.). <p>b) Location de vélos Véligo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des émissions de GES (tCO2 eq.).
6.14. Infrastructures de transport ferroviaire	Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau routier et ferré (SDA)	Les projets améliorent la qualité des transports publics, par exemple l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.	<p>Compte tenu de la nature de ce projet, la quantification directe des paramètres environnementaux s'avérera complexe. Des indicateurs alternatifs seront établis pour souligner le rôle du projet dans l'avancement de la mobilité propre pour tous, favorisant en fin de compte les bénéfices environnementaux. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> -Le nombre de stations rendues accessibles aux passagers à mobilité réduite
6.15. Infrastructures pour les transports routiers et les transports publics à faible émission de carbone	<p>a) Modernisation des Ateliers et des Installations Fixes (AIF)</p> <p>b) Amélioration de l'information voyageurs</p> <p>c) Amélioration et renouvellement du système billettique</p> <p>d) Amélioration de l'intermodalité des gares</p>	Les projets d'infrastructure tels que la modernisation des ateliers et des installations fixes sont essentiels à la maintenance du matériel roulant et ne concernent que les véhicules électriques. Des exigences environnementales spécifiques sont mises en place pendant la phase de construction et l'accent est mis sur l'impact environnemental pendant la phase d'exploitation des bâtiments.	<p>a) Modernisation des Ateliers et des Installations Fixes (AIF) :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des émissions de GES (tCO2 eq.). - Surface de panneaux solaires installés sur le bâtiment <p>b) Amélioration de l'information voyageurs :</p> <p>Compte tenu de la nature de ce projet, la quantification directe des</p>

		<p>D'autres projets améliorent la qualité des transports publics, par exemple l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.</p>	<p>paramètres environnementaux s'avérera complexe. Des indicateurs alternatifs seront établis pour souligner le rôle du projet dans l'avancement de la mobilité propre pour tous, favorisant en fin de compte les bénéfices environnementaux. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le nombre de panneaux d'affichage remplacés sur le réseau ferroviaire <p>c) Amélioration et renouvellement du système billettique :</p> <p>Compte tenu de la nature de ce projet, la quantification directe des paramètres environnementaux s'avérera complexe. Des indicateurs alternatifs seront établis pour souligner le rôle du projet dans l'avancement de la mobilité propre pour tous, favorisant en fin de compte les bénéfices environnementaux. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre de clients Navigo actifs <p>d) Amélioration de l'intermodalité des gares :</p> <p>Compte tenu de la nature de ce projet, la quantification directe des paramètres environnementaux s'avérera complexe. Des indicateurs alternatifs seront établis pour souligner le rôle du projet</p>
--	--	---	--

			dans l'avancement de la mobilité propre pour tous, favorisant en fin de compte les bénéfices environnementaux.
<p>6. Informations sur les rapports</p>			
<p>Lien vers le site internet/rapports pertinents de l'émetteur comme exigé à l'article 15(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes :</p>			
<p>https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs</p>			
<p>Lien vers le rapport de développement durable de l'émetteur :</p>			
<p>https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs</p>			
<p>Les rapports d'allocation, qui doivent être publiés par Île-de-France Mobilités conformément à l'article 11 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes, comprendront des informations projet par projet sur les montants alloués et les impacts environnementaux attendus.</p>			
<p>7. Plan CapEx</p>			
<p>N/A : Île-de-France Mobilités n'affectera un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes qu'aux dépenses et aux actifs alignés sur la Taxonomie de l'UE. Par conséquent, le plan CapEx visé par l'article 7 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes n'est pas applicable.</p>			
<p>8. Autres informations utiles</p>			
<p>En mars 2024, Île-de-France Mobilités a publié une mise à jour de son Cadre de Financement Vert afin de s'aligner aux pratiques récentes du marché des obligations vertes et de couvrir dans le même cadre les obligations vertes et les NeuCP verts. Les investisseurs peuvent trouver dans ce document des informations complémentaires sur la stratégie environnementale et d'autres sujets (innovations technologiques sur le matériel roulant en faveur du développement durable ; exigences concernant la fin de vie du matériel roulant, etc.).</p>			
<p>Île-de-France Mobilités a notamment mis en place des processus rigoureux pour garantir que les critères d'éligibilité de son Cadre de Financement Vert soient pleinement alignés avec les exigences des Actes Délégués de la Taxonomie de l'UE relatifs à l'atténuation du changement climatique (Règlement Délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021).</p>			

Afin d'offrir une meilleure transparence aux investisseurs, Île-de-France Mobilités s'engage également à respecter les critères supplémentaires suivants pour les Obligations Vertes Européennes couvertes par cette fiche d'information :

- Une liste d'exclusion détaillée sur le secteur des transports propres et les secteurs controversés :
 - Île-de-France Mobilités a établi une liste de projets exclus qui ne peuvent être financés ou refinancés :
 - L'achat de tout véhicule lié aux carburants fossiles (y compris les véhicules hybrides et au biométhane) ;
 - L'achat de tout véhicule fonctionnant à l'hydrogène ;
 - L'achat/le développement de tout centre opérationnel de bus au biométhane ;
 - Le développement de toute infrastructure de transport dédiée au transport et au carburant fossile.
 - En outre, et pour éviter toute ambiguïté, même si ces activités ne font pas partie du champ d'activité d'Île-de-France Mobilités, les projets financés ou refinancés ne comprendront pas d'activités liées à l'énergie nucléaire, aux armes controversées, à l'alcool, aux mines et carrières, aux activités de défense, aux jeux d'argent et paris, à la distillation, à la rectification et au mélange d'alcools, à l'huile de palme, au tabac ou à toute autre activité controversée connexe.
- Les projets verts éligibles comprennent les dépenses d'investissement effectuées au plus tôt 24 mois avant l'émission.
- Une contribution à certains objectifs sociaux au cœur de la stratégie de développement durable d'Île-de-France Mobilités.
- Un engagement à ne pas investir les fonds non alloués dans des activités controversées.

Ces critères sont également inclus dans le Cadre de Financement Vert d'Île-de-France Mobilités, publié en mars 2024 et aligné sur les « Green Bond Principles » de l'ICMA (version 2021 avec l'annexe de juin 2022) administrés par l'International Capital Market Association (ICMA) et ses quatre composantes principales.

Cadre de financement vert d'Île-de-France Mobilités publié en mars 2024 et informations complémentaires sur les engagements environnementaux et sociaux d'Île-de-France Mobilités :

<https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>