

Financements Verts (EuGB)

Rapports d'affectation et d'impact EuGB 2026

Relatif à la fiche d'information EuGB du 21 janvier 2025



Octobre 2026

îledeFrance mobilités

îledeFrance mobilités

Découvrez notre
site internet ici ↓

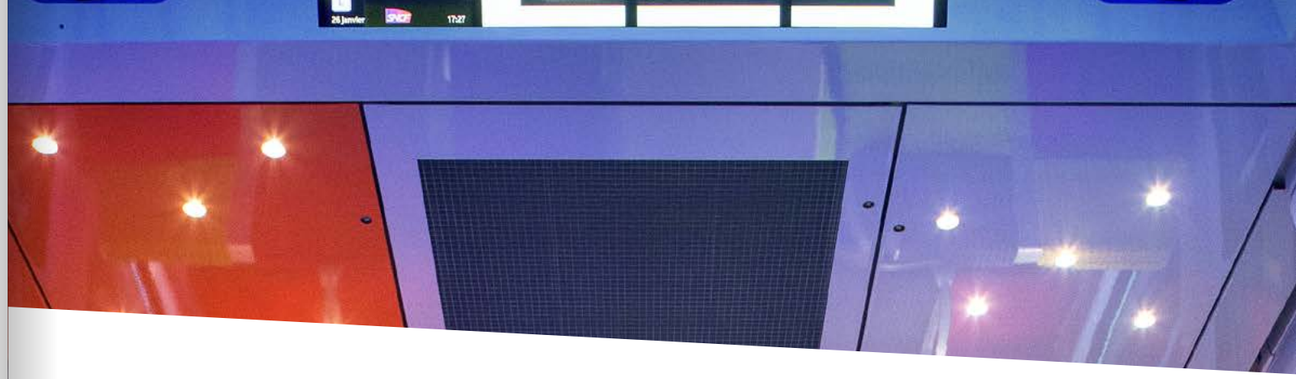
Ce document comprend deux rapports, établis selon les modèles des annexes II et III du Règlement EuGB. Les informations communes au rapport d'affectation et au rapport d'impact sont signalées par des renvois croisés, afin d'en faciliter la lecture et d'éviter les répétitions.

RAPPORT ANNUEL D'AFFECTATION EuGB

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES ____ 6
2. INFORMATION IMPORTANTE ____ 7
3. STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE ET JUSTIFICATION ____ 8
4. AFFECTATION DU PRODUIT DE L'OBLIGATION ____ 12
5. INCIDENCE ENVIRONNEMENTALE DU PRODUIT DE L'OBLIGATION ____ 19
6. INFORMATIONS SUR LES RAPPORTS ____ 20
7. PLAN CAPEX ____ 20
8. AUTRES INFORMATIONS UTILES ____ 20

RAPPORT D'IMPACT EuGB

____ 24
____ 24
____ 24
____ 25
____ 26
____ 32
____ 32
____ 34



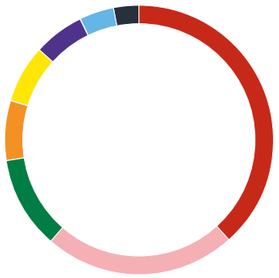
RAPPORT ANNUEL D'AFFECTATION EuGB



1. Informations générales

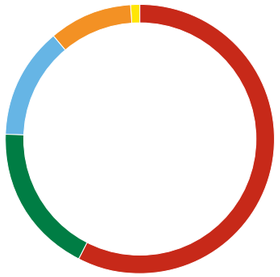
Année	**2025**
Type	**EuGB**
Date d'émission	**04/02/2025**
Nominal en M€	**1 000**
Maturité	**20 ans**
Coupon	**3,80%**
Spread	**OAT + 19 pb**
Code ISIN	**FR001400X2F1**

Répartition géographique des Green Bonds EuGB en 2025



38 %	**France**	**7 %**	**UK et Irlande**
24 %	**Europe du sud**	**6 %**	**Asie**
11 %	**Benelux**	**4 %**	**Autre**
7 %	**Allemagne**	**3 %**	**Europe du Nord**

Typologie d'investisseurs EuGB



57 %	**Gestionnaire d'actifs**	**13 %**	**Assurance**
19 %	**Banques**	**1 %**	**Autres**
10 %	**Banques centrales**		

En 2025, 100 millions d'euros ont été issus du financement apporté par la Banque européenne d'investissement (BEI) à Île-de-France Mobilités, conformément à l'Accord de Projet signé entre les deux parties en 2024, qui prévoit un reporting dédié.

Date d'émission de l'obligation :
04/02/2025

Date de publication du rapport d'affectation et d'impact :
29/10/2026

Date de début et date de fin de la période à laquelle se réfère le rapport annuel d'affectation :
04/02/2025 — 03/02/2026

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

LEI de l'émetteur :
969500A5KNK9VZQKNQ79

Adresse du site internet de l'émetteur :
https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs

Nom de l'obligation donné par l'émetteur :
« Obligation Verte Européenne »

Code ISIN de l'Obligation Verte Européenne :
FR001400X2F1

Examinateurs externes :
KPMG S.A., Tour Eqho
2 avenue Gambetta
92400 Courbevoie

S&P Global Ratings Europe Limited
4th Floor, Styne House,
Upper Hatch Street,
Dublin 2, Irlande

Autorité compétente ayant approuvé le prospectus de l'obligation :
Autorité des marchés financiers (« AMF »)

2. Information importante

Cette obligation porte 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

APERÇU

L'engagement global d'Île-de-France Mobilités pour le développement durable et social se décline en 6 axes :

Lutter contre le changement climatique

La stratégie centrale d'Île-de-France Mobilités consiste à développer une large offre de transport public à faibles émissions de carbone à travers l'amélioration de la qualité des transports ferrés 100 % électriques et le renouvellement de la flotte francilienne de bus propres, ainsi que l'extension du réseau.

Diminuer la pollution de l'air

Île-de-France Mobilités s'est engagée à accélérer le renouvellement de sa flotte de bus avec des véhicules utilisant des technologies peu polluantes, en particulier des bus électriques et au biométhane. En lien avec les opérateurs, un plan d'action en continu pour l'amélioration de la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines a également été mis en place.

Protéger la biodiversité et préserver les ressources

Fin 2023, Île-de-France Mobilités s'est dotée de référentiels globaux permettant d'asseoir une doctrine pour ses projets d'infrastructures qui comprend notamment une charte liée à la place de l'arbre et de la végétation, une charte pour « des chantiers durables et plus sûrs » et des référentiels pour la qualité environnementale des Centres Opérationnels Bus (COB), des Sites de Maintenance et de Remisage (SMR).

Favoriser la transition vers une économie circulaire

Île-de-France Mobilités s'engage à accélérer la transition vers une économie circulaire en privilégiant l'utilisation de bus fonctionnant au biométhane, la réutilisation des équipements et le recyclage des déchets sur ses sites, en partenariat avec les opérateurs. La production locale de matériel roulant est également systématiquement favorisée.

Assurer la cohésion sociale et territoriale

Afin de promouvoir la cohésion sociale, la solidarité entre les territoires et les générations, ainsi que le respect du droit à la mobilité pour tous, Île-de-France Mobilités met en place de nombreux projets et mesures : simplification de la grille tarifaire, accessibilité des gares, etc.

Améliorer la qualité et la sécurité

Le renouvellement des matériels roulants, le renforcement du personnel de sécurité et la généralisation de la vidéosurveillance comptent parmi les principales mesures mises en oeuvre pour atteindre cet objectif.

L'émission faisant l'objet du présent rapport poursuit l'objectif de l'axe "Lutter contre le changement climatique".

La stratégie environnementale d'Île-de-France Mobilités et les objectifs environnementaux poursuivis dans le cadre de l'émission de sa première Obligation Verte Européenne, s'inscrivent dans l'objectif 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 »).

Le produit de l'émission, d'un montant total de 1 milliard d'euros, est alloué au financement d'actifs relevant du secteur du transport, en particulier des projets contribuant au report modal vers des alternatives moins émettrices que le transport individuel routier, ainsi qu'à l'amélioration de l'efficacité énergétique des réseaux existants.



Les catégories d'actifs qui peuvent être financés dans le cadre de la Fiche d'information EuGB sont les suivantes :

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.

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 et tramways.

3. Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone.

4. Amélioration de la qualité du service pour la mobilité.

Tableau d'allocation des fonds par catégorie de projet d'Île-de-France Mobilités

Montant total de l'émission : 1 milliard d'euros

	Montant alloué en 2025 en millions d'euros	Montant alloué en 2025 en pourcentage
Catégorie 1 : Rénovation et renouvellement des transports urbains et suburbains, transports routiers zéro émission (au pot d'échappement)	-	0 %
Catégorie 2 : Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré électrique zéro émission de carbone (au pot d'échappement)	768	77 %
Catégorie 3 : Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone	-	0 %
Catégorie 4 : Amélioration de la qualité du service pour la mobilité	232	23 %
TOTAL	1 000	100 %

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 du produit de l'obligation

Affectation à des activités économiques alignées sur la taxonomie

Île-de-France Mobilités affecte un montant équivalent au produit de l'Obligation Verte Européenne à des actifs et 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.

Conformément aux catégories de projets présentées dans la fiche d'information et aux critères applicables de la taxonomie verte européenne, le tableau suivant détaille, en complément de la répartition par catégorie de projets IDFM présentée ci-dessus, l'allocation du produit de l'émission par activité économique taxonomique:

Tableau d'allocation par projet et d'alignement à la taxonomie de l'Union européenne

Montant total de l'émission : 1 milliard d'euros

	Montant alloué en 2025 en millions d'euros	Montant alloué en 2025 en %	Alignement aux critères de contribution substantielle, d'absence de préjudice important et de garanties minimales	Correspondance des projets avec les activités taxonomiques
Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14	**449**	**45 %**	**Aligné**	**6.3.**
Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)	**319**	**32 %**	**Aligné**	**6.1.**
Amélioration et renouvellement du système billettique *	**125**	**12 %**	**Aligné**	**6.3.**
	57	**6 %**	**Aligné**	**6.1.**
Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélo	**50**	**5 %**	**Aligné**	**6.4.**
TOTAL	**1000**	**100 %**		

* *En 2025, 100 millions d'euros ont été issus du financement apporté par la Banque européenne* d'investissement (BEI) à Île-de-France Mobilités, conformément à l'Accord de Projet signé entre les deux parties en 2024, qui prévoit un reporting dédié.

Tableau A: Informations relatives à l'alignement sur la taxonomie du produit de l'obligation selon l'approche graduelle

1. NOM, LIEU & DESCRIPTION DU PROJET				
1.1 Nom	**Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14**	**Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne Réseau Express Régional E (RER E)**	**Amélioration et renouvellement du système billettique**	**Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos**
1.2. Lieu	France, Région Île-de-France			
1.3. Description succincte	Dans le cadre des prolongements successifs de la ligne 14, jusqu'à Saint-Denis–Pleyel au nord et à l'aéroport d'Orly au sud, Île-de-France Mobilités a commandé à Alstom de nouvelles rames MP14 électriques pour accompagner le développement de la ligne et répondre à l'augmentation du trafic voyageurs.	Ce projet consiste à remplacer les anciennes rames électriques de la ligne E par des rames électriques RER Nouvelle Génération (RER NG) plus modernes, confortables, accessibles et plus performantes.	Le projet vise à moderniser la billettique en simplifiant les tarifs et en remplaçant les tickets papier par des solutions sans contact et sur smartphone.	Île-de-France Mobilités propose des aides à l'achat de vélos. Initialement prévue uniquement pour les VAE classiques et les vélos-cargos, l'aide a ensuite été élargie aux vélos pliants et vélos adaptés. En septembre 2023, de nouveaux types de vélos ont été intégrés : les vélos mécaniques (réservés aux 15-25 ans).
2. MONTANT DU PRODUIT DE L'OBLIGATION AFFECTE				
2.1. Produit de l'obligation affecté au projet depuis la date d'émission	449 M€	319 M€	182 M€	50 M€
2.2. Produit de l'obligation affecté au projet depuis la période de référence	449 M€	319 M€	182 M€	50 M€
2.3. Part du projet financé par l'obligation	88 %	49 %	18 %	100 %
3. PART DU PRODUIT TOTAL DE L'OBLIGATION SERVANT AU FINANCEMENT & REFINANCEMENT				
3.1. Part du montant de la ligne 2.1 utilisée pour le financement & refinancement	Financement : 0% Refinancement : 100%	Financement : 100% Refinancement : 0%	Financement : 42 % Refinancement : 58%	Financement : 44% Refinancement : 56%
3.2. Part du montant de la ligne 2.2. utilisée pour le financement & le refinancement	Financement : 0% Refinancement : 100%	Financement : 100% Refinancement : 0%	Financement : 42 % Refinancement : 58%	Financement : 44% Refinancement : 56%
4. TYPE & SECTEUR DES ACTIVITES ECONOMIQUES FINANCEES PAR L'OBLIGATION				
4.1. Secteur	6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	6.1. Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	6.1. Transport ferroviaire interurbain de voyageurs 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs	6.4. Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique
4.2. Codes NACE	H49.31	H49.10	H49.10 H49.31	N77.11
5. MONTANT AFFECTÉ EN ADÉQUATION AVEC LA TAXONOMIE				
5.1. Montant affecté à une activité alignée sur la taxonomie depuis la date d'émission	449 M€	319 M€	182 M€	50 M€
5.2. % du montant indiqué sur la ligne 2.1.	100 %	100 %	100 %	100 %

5.3. Montant affecté à une activité alignée sur la taxonomie pendant la période de référence	449 M€	319 M€	182 M€	50 M€
5.4. % du montant indiqué sur la ligne 2.2.	100 %	100 %	100 %	100 %
6. OBJECTIFS ENVIRONNEMENTAUX & CRITERES D'EXAMEN TECHNIQUE				
6.1. Objectif environnemental visé, énoncé à l'article 9 du règlement (UE) 2020/852	Atténuation du changement climatique			
6.2. Actes délégués utilisés pour déterminer les critères d'examen technique (date d'application)	Acte délégué Climat, Acte délégué Climat complémentaire et Règlement délégué (UE) 2023/2485 du 27 juin 2023 modifiant l'Acte délégué Climat			
6.3. Informations sur les méthodes & hypothèses utilisées pour le calcul des principaux indicateurs d'impact conformément aux actes délégués applicables	Section 8. Annexe 1			
7. NATURE DES ACTIFS & DES DEPENSES DURABLES SUR LE PLAN ENVIRONNEMENTAL				
7.1. Montant des dépenses d'investissement (référence ligne 5.3.)	449 M€	319 M€	182 M€	50 M€
7.2. Montant des dépenses d'exploitation (référence ligne 5.3.)	0 €	0 €	0 €	0 €
7.3. Montant des actifs fixes (référence ligne 5.3.)	0 €	0 €	0 €	0 €
7.4. Montant des actifs financiers (référence ligne 5.3.)	0 €	0 €	0 €	0 €

Totaux

Depuis l'émission

- Montant total du produit des obligations affecté depuis l'émission: 1 Md€
- Dont montant total du produit des obligations affecté à des activités économiques alignées sur la taxonomie depuis l'émission: 1 Md€

Période de référence: 04/02/2025 - 03/02/2026

- Montant total du produit des obligations affecté pendant la période de référence: 1 Md€
- Dont montant total du produit des obligations affecté à des activités économiques alignées sur la taxonomie pendant la période de référence: 1 Md€

Dont :

- Montant total du produit des obligations affecté à des dépenses d'investissement alignées sur la taxonomie pendant la période de référence: 1 Md€
- Montant total du produit des obligations affecté à des dépenses d'exploitation alignées sur la taxonomie pendant la période de référence: 0€
- Montant total du produit des obligations affecté à d'autres opérations alignées sur la taxonomie pendant la période de référence: 0€

Île-de-France Mobilités confirme la conformité à l'article 3, point c), du règlement (UE) 2020/852 (garanties minimales). L'émetteur n'est pas un émetteur souverain.

Affectation à des activités économiques spécifiques alignées sur la taxonomie

La proportion du produit de l'obligation qui a été affectée à des activités durables sur le plan environnemental au sens de l'article 3 du règlement (UE) 2020/852, conformément à la méthodologie définie à l'annexe II du règlement (UE) 2023/2631 : 100% du produit de l'obligation.

Alors que les activités 6.1. (Transport ferroviaire interurbain de voyageurs) et 6.3. (Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs) peuvent inclure des activités transitoires pour les trains bimodes, Île-de France Mobilités n'alloue le produit des Obligations Vertes Européennes qu'au matériel roulant à émissions directes d'échappement nulles.

Le produit de l'obligation n'est pas alloué à des activités liées à l'énergie nucléaire ou au gaz fossile.

Affectation à des activités économiques ne satisfaisant pas aux critères d'examen technique

Le produit de l'obligation n'est pas affecté, conformément à l'article 5 du règlement (UE) 2023/2631, à des activités qui ne sont pas entièrement alignées avec la taxonomie de l'UE. Le produit est entièrement affecté conformément aux exigences d'alignement avec la taxonomie de l'UE.

Coûts d'émission

Île-de-France Mobilités a affecté le produit brut de l'Obligation Verte Européenne, sans déduction des coûts, à des activités économiques durables du point de vue de l'environnement, conformément à la Taxonomie verte européenne.

5. Incidence environnementale du produit de l'obligation

Les informations relatives à l'incidence environnementale sont présentées dans le rapport d'impact (page 26 du présent document).

6. Informations sur les rapports

Lien vers le site internet/rapports pertinents de l'émetteur comme exigé à l'article 15(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes :
https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs

Lien vers le rapport de développement durable de l'émetteur :
https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs

7. Plan CapEx

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.

8. Autres informations utiles

Les informations utiles sont détaillées dans le rapport d'impact (page 34 du présent document).





RAPPORT D'IMPACT EuGB



1. Informations générales

Date de publication du rapport d'affectation et d'impact :
29/10/2026

Date d'émission de l'obligation :
04/02/2025

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

LEI de l'émetteur :
969500A5KNK9VZQKNQ79

Adresse du site internet de l'émetteur :
https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs

Nom de l'obligation donné par l'émetteur :
« Obligation Verte Européenne »

Code ISIN de l'Obligation Verte Européenne :
FR001400X2F1

Examinateurs externes :
KPMG S.A., Tour Eqho, 2 avenue Gambetta, 92400 Courbevoie
S&P Global Ratings Europe Limited, 4th Floor, Styne House, Upper Hatch Street, Dublin 2, Irlande

Autorité compétente ayant approuvé le prospectus de l'obligation :
Autorité des marchés financiers ("AMF")

2. Information importante

Cette obligation porte 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

Les informations correspondantes sont présentées à la section 3 du rapport d'affectatio (page 8 du présent document).

4. Affectation du produit de l'obligation

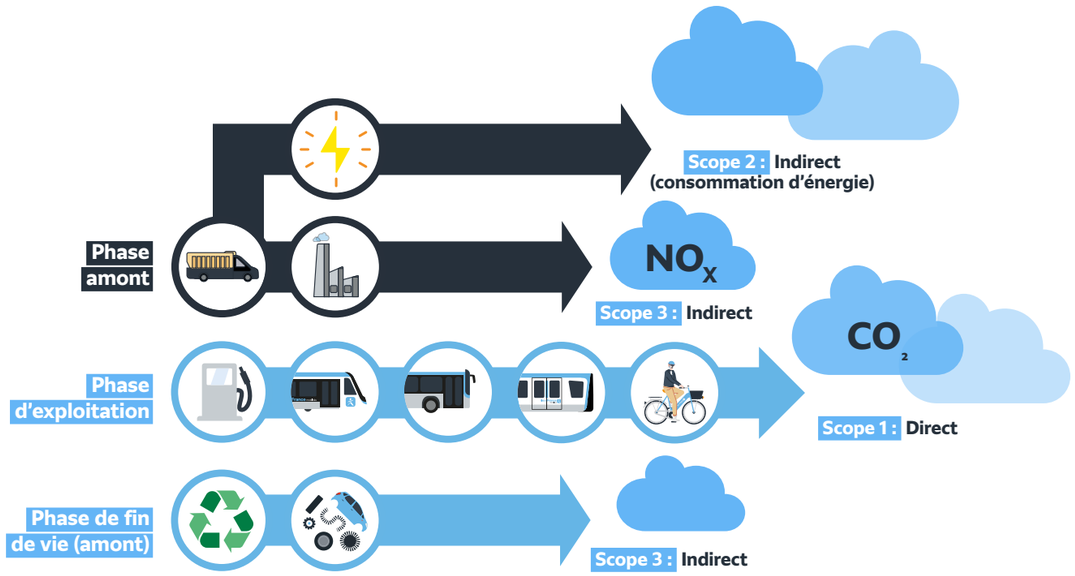
Les informations correspondantes sont présentées à la section 4 du rapport d'affectation (page 12 du présent document).

5. Incidence environnementale du produit de l'obligation

Estimation des incidences environnementales positives et négatives sous forme agrégée

Les projets financés par l'émission obligataire d'un milliard d'euros réalisée en 2025 sous le format European Green Bond permettent d'éviter, sur toute leur durée de vie, de 2,7 millions de tonnes de CO_2 (ou près de 2,1 millions de tonnes de CO_2, au prorata des dépenses présentées dans ce rapport).

Le bénéfice est d'autant plus important que le mode est capacitaire avec une longue durée de vie.



Synthèse des incidences environnementales positives des projets financés

Nom du projet	Total des émissions de GES évitées (tCO_2eq)	Emissions de GES évitées au prorata des dépenses financées (tCO_2eq)
Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14	1,9 M	1,7 M
Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)	770 000	380 000
Amélioration et renouvellement du système billettique	- *	
Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos	2 500	2 500
TOTAL	2,7 M	2,1 M

** Compte tenu de la nature du projet d'amélioration et renouvellement du système billettique, la quantification directe des émissions évitées de GES s'avère trop complexe. Aucune méthodologie fiable ne permet actuellement de quantifier les émissions évitées attribuables exclusivement à la modernisation du système de billettique.*

Synthèse des incidences environnementales négatives des projets financés

Nom du projet	Emissions liées à la phase amont de fabrication (tCO_2eq)	Emissions liées à la phase d'exploitation (tCO_2eq)
Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14	52 000	75 000
Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)	60 000	145 000
Amélioration et renouvellement du système billettique	- **	
Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos	21 000	- ***
TOTAL	133 000	220 000

*** Compte tenu de la nature du projet d'amélioration et renouvellement du système billettique, la quantification directe des émissions de GES générées durant les phases amont et d'exploitation s'avère trop complexe.*
**** Île-de-France Mobilités n'est pas responsable de l'exploitation des vélos achetés par les bénéficiaires de son aide.*

Informations sur les méthodes et hypothèses utilisées pour évaluer les incidences des projets

Approche méthodologique des indicateurs d'impact

Le principe général du calcul des indicateurs d'émissions de CO_2 évitées grâce aux financements verts européens (EuGB) est identique pour l'ensemble des projets étudiés.

Il s'agit de comparer :

- La situation permise par l'emploi des fonds acquis grâce à l'émission d'une obligation verte européenne ;
- A une situation de référence dans laquelle Île-de-France Mobilités n'aurait pas disposé de ces financements.

Les deux domaines de l'évaluation d'un bilan carbone ont été pris en compte dans la mesure du possible :

- Phase amont de fabrication ;
- Phase d'exploitation.

L'impact environnemental de chaque projet est calculé sur la durée de vie des actifs financés : 40 ans pour les trains et métros, et 6 ans pour les vélos.

La part des émissions attribuables au matériel roulant est isolée en retranchant celle liée aux infrastructures, afin d'éviter tout double comptage avec des infrastructures financées par d'autres entités. Elle garantit également une attribution exclusive des bénéfices environnementaux au matériel roulant financé par Île-de-France Mobilités.

Hypothèses et outils méthodologiques utilisés

Les hypothèses retenues et valeurs tutélaires utilisées pour le calcul des émissions sont détaillées en annexe.

Les principales sources méthodologiques utilisées sont :

- La base Empreinte ® ADEME* ;
- Le modèle de prévision de trafic ANTONIN** ;
- Les données de trafic des lignes du réseau de transports collectif francilien.

Les résultats présentés doivent être interprétés comme des ordres de grandeur estimatifs reposant sur les hypothèses disponibles à la date du reporting.

* https://base-empreinte.ademe.fr/documentation/base-carbone*
** Le modèle de prévision de trafic ANTONIN est utilisé par Île-de-France Mobilités pour la définition des politiques stratégiques de mobilité et la conception des infrastructures de transport: https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/b94a9b8c-f9d1-4eb9-bfd8-83405868a4d3_MaquetteAntonin3_V2.pdf*
Le modèle ANTONIN 3 est le modèle de prévision de la demande de déplacements d'Île-de-France Mobilités. Il intègre les comportements de mobilité de l'Enquête Globale Transport (EGT) et reproduit fidèlement la fréquentation des transports collectifs observée via les comptages, enquêtes et validations de titre de transport. Il permet de quantifier l'impact des évolutions des réseaux de transport sur la mobilité et intègre les projections de population et d'emploi à l'horizon 2040 fournies par l'Institut Paris Region.

Informations sur les incidences environnementales positives et négatives des projets et indicateurs connexes

	Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14	Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)	Amélioration et renouvellement du système billettique	Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos
Catégorie de la Fiche d'Information	**Catégorie 2**	**Catégorie 2**	**Catégorie 4**	**Catégorie 4**
Montant financé par l'EuGB en 2025 (total : 1 Md€)	**449 M€**	**319 M€**	**182 M€**	**50 M€**
Part de refinancement	**100 %**	**0 %**	**58 %**	**56 %**
Période de décaissement des fonds	**2023 - 2024**	**2024 – 2025**	**2023 - 2025**	**2024 - 2025**
Période totale du projet	**2020 – 2028**	**2024 - 2030**	**2016 - 2026**	**2024-2025**
Coût total estimé du projet	**512 M€**	**650 M€**	**1 Md€**	**50 M€**
Indicateurs Green	**1,7 million de tonnes de CO_2 *** Emission de GES évitées (tCO_2 eq) au prorata des dépenses présentées dans le rapport **1,9 millions de tonnes de CO_2** Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq)	**380 000 tonnes de CO_2** Emission de GES évitées (tCO_2 éq.) au prorata des dépenses présentées dans le rapport **770 000 tonnes de CO_2** Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq) **96 %** Taux de recyclabilité **99 %** Taux de valorisabilité	**95 %** Taux de recyclage moyen d'un valideur	**2 500 tonnes de CO_2** Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq) **32 millions** de trajets en voiture évités
Indicateurs connexes (ex : création d'emplois, reconversion professionnelle)			**12 300** Nombre de valideurs (coffres et bornes) déployés à fin 2025 **4 900** Nombre de coffres rénovés en 2025 **26%** Proportion des forfaits Navigo mois rechargés sur Smartphone à fin 2025 **160 893 000** Nombre de tickets t+ en carton vendus en moins en 2025 par rapport à 2022 **1 139 000** Nombre de clients Navigo Liberté + actifs à fin 2025	**103 700** Nombre de bénéficiaires du programme en 2024 et 2025 **405€** Montant modal de l'aide perçue par bénéficiaire

** La méthodologie de calcul des indicateurs d'émissions de CO_2 évitées pour ces projets peut être consultée à l'annexe 1.*

6. Informations sur les rapports

Lien vers le site internet/rapports pertinents de l'émetteur comme exigé à l'article 15(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes :

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

Lien vers le rapport de développement durable de l'émetteur :

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

7. Plan CapEx

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.



8. Autres informations utiles

Annexe 1 : Méthodologie de calcul de l'indicateur des émissions de CO_2 évitées

Les fonds acquis par Île-de-France Mobilités via l'émission obligataire verte européenne (European Green Bond - EuGB) ont servi aux financements de différents projets de transports. Disposer d'un système de transports fiable et efficace est essentiel dans une région telle que l'Île-de-France pour réduire les émissions de CO_2, notamment en permettant à ses citoyens de se déplacer autrement qu'en véhicule thermique individuel.

Cette annexe décrit la méthodologie employée pour évaluer les émissions de CO_2 évitées aux investissements réalisés par Île-de-France Mobilités avec les fonds acquis via l'émission de son premier EuGB. Trois projets sont étudiés :

Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14

Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)

Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos

Pour évaluer l'impact spécifique de l'utilisation des fonds EuGB, la situation permise par l'emploi de ces fonds dite situation de projet est comparée à une situation de référence, où Île-de-France Mobilités n'aurait pas pu réaliser ces investissements, faute de financements.

Les valeurs tutélaires d'estimation des émissions de CO_2 à partir des données de trafic proviennent de la Base Empreinte® de l'ADEME[1] (v23.11), et plus précisément de son volet « Transport de Personnes » , ainsi que des opérateurs de transport collectifs francilien[2]. Ces facteurs d'émissions tiennent compte de l'amont (carburant et fabrication), l'usage (combustion) et la maintenance, mais pas la fin de vie.

Les calculs sont réalisés sur l'ensemble de la durée de vie des matériels roulants achetés, selon la méthode du forward looking. Certaines données d'entrée (facteur d'émission de la voiture particulière et fréquentation annuelle des lignes de transport franciliennes notamment) sont en revanche considérées comme des constantes pour les calculs. Afin de tenir compte des incertitudes liées à ces données d'entrée sur une période longue, un abattement (discount rate) de 4 % sera systématiquement appliqué aux résultats finaux, conformément au protocole Climate Dividends[3]. Ce discount rate n'a toutefois pas été pris en compte pour le projet d'aide à l'achat de vélos.

Les résultats présentés sont à appréhender en ordre de grandeur.

1 https://base-empreinte.ademe.fr/
2 https://www.transilien.com/fr/page-corporate/calcul-emissions-co2
3 https://www.climate-dividends.com/download-our-protocol

Acquisition de 37 rames de Métro électriques MP14 pour le prolongement nord et sud de la ligne 14

Les fonds acquis via l'émission obligataire verte européenne ont été utilisés pour l'achat de 37 rames de métro MP14 pour la ligne 14 du métro parisien. Il s'agit là d'un accroissement de la capacité du parc de matériel roulant de cette ligne en raison de sa prolongation récente à Saint-Denis Pleyel au nord et à Aéroport d'Orly au sud. Le matériel roulant remplacé fonctionnait déjà à l'électricité, il n'y a donc pas de changement de motorisation.

Ces rames sont donc essentielles au bon fonctionnement de la ligne de métro 14, véritable épine dorsale du réseau de métro francilien. Si Île-de-France Mobilités n'avait pas pu acquérir ces rames en l'absence des fonds cela aurait eu un impact significatif sur le fonctionnement de la ligne en question. Celle-ci fonctionnerait en mode très dégradé, du fait de l'insuffisance de son parc de matériel roulant.

Une telle situation dégradée entraînerait un report modal significatif des usagers vers la voiture individuelle. La situation de référence correspond donc à cette situation dégradée, c'est-à-dire l'absence des trains achetés avec les European Green Bonds du parc de matériel roulant de la ligne concernée.

Le report modal engendré par la dégradation de l'offre en situation de référence est calculé avec le modèle de prévision de trafic ANTONIN[4], qui est utilisé par Île-de-France Mobilités pour la définition des politiques stratégiques de mobilité et la conception des infrastructures de transport. La modélisation de la situation dégradée concernant l'ensemble de la ligne est ensuite pondérée par rapport aux parcs totaux de matériels roulants de chaque ligne.

Les valeurs tutélaires d'émissions de CO_2 proviennent de la Base Empreinte® ADEME, à savoir 180 gCO_2[5] émis par passager.km, pour une motorisation moyenne (BC v23.11).

Les 37 trains objets de ce reporting représentent 50 % du total du parc de cette ligne.



4 https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/b94a9b8c-f9d1-4eb9-bfd8-83405868a4d3_MaquetteAntonin3_V2.pdf
5 Cette valeur a été mise à jour par rapport à l'an passé.

Ci-dessous les principaux résultats de la modélisation sont présentés pour la **ligne 14** :

1,3 milliard

de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus par an en voiture au total engendrés par une dégradation de l'offre

630 millions

de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus par an en voiture imputables à la non-acquisition des rames financées par les obligations vertes européennes (calculé à partir du ratio du besoin cible)

115 000 tonnes de CO_2

générées par ces trajets en voiture, par an

4,5 millions tonnes de CO_2

générées par ces trajets en voiture sur la durée de vie totale du matériel roulant (40 ans)

La modélisation de cette situation dégradée permet donc d'estimer que 4,5 millions de tonnes de CO_2 auraient été émises si le matériel roulant financé par les obligations vertes européennes n'avait pu être acheté.

Les reports modaux estimés sont significatifs. Ils résultent de deux effets cumulatifs : la dégradation de l'offre due à la non-acquisition des rames sur une ligne radiale et majeure comme la ligne 14 du métro parisien, qui plus est depuis le prolongement au sud vers Orly ; et la perte d'attractivité générale du réseau. La ligne 14 est fondamentale pour le fonctionnement du réseau : sa suppression a des effets au-delà des seuls usagers actuels de la ligne, en dégradant significativement l'attractivité globale du réseau de transports en commun.

Les émissions générées par le fonctionnement des trains doivent être retranchées à ces émissions évitées. Les chiffres annuels de fréquentation de la ligne et le facteur d'émission pour le métro (4,3 g de CO_2 par passager.kilomètre[6]) permettent de les calculer.

Les émissions générées par le fonctionnement de la **ligne 14** :

870 millions

de passagers.kilomètres pour l'ensemble de la ligne en 2025

435 millions

de passagers.kilomètres imputables aux trains financés par les obligations vertes européennes

1 900 tonnes de CO_2

émises annuellement par ces trains

75 000 tonnes de CO_2

émises sur la durée de vie de ces trains pour le poste exploitation

Les émissions associées à la fabrication du matériel roulant doivent également être retranchées. La Base Empreinte® de l'ADEME indique qu'il est possible d'estimer ces émissions à 7 kg de CO_2 par kg de train. Étant donné le poids à vide d'un train MP14 (200 tonnes), il résulte qu'un total de 52 000 tonnes de CO_2 a été émis pour la production de ces 37 métros.

Le résultat net s'élève alors à 4,4 millions tonnes de CO_2 évitées.

La part de ces émissions évitées attribuables au matériel roulant est isolée en retranchant ce qui est imputable aux infrastructures , il s'agit de l'attribution key. Nous avons estimé, à partir de l'étude détaillée des coûts totaux de différents projets, ce ratio dans le cas du transport ferroviaire et pour des lignes déjà existantes à 45 % pour le matériel roulant et 55 % pour les infrastructures. Les émissions totales évitées nettes pondérées s'élèvent donc à **2 millions tonnes de CO_2** évitées grâce à l'achat de ces trains. Il faut enfin appliquer le discount rate de 4 %, en cohérence avec la méthode du forward looking, ce qui donne un résultat final de 1,9 million de tonnes de CO_2 évitées, soit 47 000 tonnes par an.

Le coût total de l'achat de ces trains s'élevant à 512 millions d'euros, 3,7 kg d'émissions de CO_2 seront évités par euro investi dans ce projet.

6 https://www.transilien.com/fr/page-corporate/calcul-emissions-co2. Cette valeur comprend l'usage (l'énergie de traction) et la maintenance des trains.

Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)

Les fonds acquis via l'obligation verte européenne ont été utilisés pour l'achat de 35 trains RER NG pour la ligne E du RER francilien. Le matériel roulant remplacé fonctionne également à l'électricité.

Un raisonnement analogue au projet présenté précédemment sera utilisé ici, en calculant le report modal engendré par la dégradation de l'offre en situation de référence avec le modèle de prévision de trafic ANTONIN, et en le pondérant par les ratios des quantités de trains concernés par ce reporting par rapport aux besoins cibles de chaque ligne.

Les émissions de CO_2 évitées étant calculées sur toute la durée de vie des matériels roulants, les parcs de référence correspondent ici au besoin cible de la ligne, comprenant donc le prolongement EOLE du RER E jusqu'à Mantes-la-Jolie, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2027.

Les 35 trains objets de ce reporting représentent 27 % du total du besoin cible de cette ligne.

Ci-dessous, les principaux résultats de la modélisation sont présentés pour la ligne de **RER E** :

1 milliard

de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus par an en voiture au total engendrés par une dégradation de l'offre

275 millions

de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus par an en voiture imputables à la non-acquisition des rames financées par les obligations vertes européennes

50 000 tonnes de CO_2

générées par ces trajets en voiture, par an

2 millions tonnes de CO_2

générées par ces trajets en voiture sur la durée de vie totale du matériel roulant (40 ans)

La modélisation de ces situations dégradées permet donc d'estimer que 2 millions de tonnes de CO_2 auraient été émises si le matériel roulant financé par les obligations vertes n'avait pu être acheté.

Les émissions générées par le fonctionnement des trains doivent être retranchées à ces émissions évitées. Ci-dessous les résultats pour la ligne de **RER E** :

1,8 milliard

passagers.kilomètres pour l'ensemble de la ligne (prévisions EOLE)

485 millions

de passagers.kilomètres imputables aux trains financés par les obligations vertes européennes

3 600 tonnes de CO_2

émises annuellement par ces trains

145 000 tonnes de CO_2

émises sur la durée de vie de ces trains pour le poste exploitation

Il faut retrancher également les émissions de CO_2 générées par la fabrication de ces véhicules, un calcul identique à celui du projet précédent donne un résultat de 60 000 tonnes de CO_2 émises pour la production de ces 35 trains[7].

Le résultat net s'élève alors à 1,8 millions de tonnes de CO_2 évitées.

Après application de l'attribution key, les émissions totales évitées nettes pondérées s'élèvent alors à **805 000 tonnes de CO_2** évitées grâce à l'achat de ces trains. Après application du discount rate, le résultat final s'élève à 770 000 tonnes de CO2 évitées, soit 19 000 tonnes par an.

Le coût total de l'achat de ces trains s'élevant à 650 millions d'euros, 1,2 kg d'émissions de CO_2 sera évité par euro investi dans ce projet.

7 Une valeur de CO_2 émis pour la fabrication des trains a également été fournie par le constructeur, qui a indiqué une valeur de 1 500 tonnes de CO_2 par train. Cela équivaut à un total de 52 500 tonnes pour les 35 trains, soit un résultat très proche de celui calculé à partir de la Base Empreinte® ADEME, tendant à renforcer cette méthodologie.

Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos

Les fonds acquis via l'obligation verte européenne ont été utilisés pour financer le dispositif d'aide à l'achat de différents types de vélos (95 % sont des Vélos à Assistance Electriques, VAE) par Île-de-France Mobilités.

L'acquisition d'un vélo entraîne un report modal, notamment depuis la voiture individuelle, ce qui entraîne des émissions de CO_2 évitées. Seuls les trajets en voiture évités seront ici traités, s'agissant du mode le plus consommateur en énergie. Une enquête réalisée par l'IFOP pour le compte d'Île-de-France Mobilités évalue le nombre de trajets en voiture évités par les acquéreurs d'un VAE à 1,1 par semaine.

La situation de référence est donc ici une situation où les bénéficiaires réaliseraient ces 1,1 trajets en voiture par semaine, faute de disposer des VAE achetés grâce à ce financement. Les paramètres pris en compte dans le calcul sont présentés ci-dessous :

Nombre de bénéficiaires :

54 300 **en 2024**

49 400 **en 2025**

6 ans **Durée de vie du vélo**

1,1 **trajet en voiture évité par semaine (étude IFOP)**

4 km **Distance moyenne d'un trajet VAE (donnée Véligo[5])**

250 **Émission de CO_2 d'une voiture : g / véhicule.km (Base Empreinte® ADEME[8])**

Émissions de CO_2 pour la fabrication d'un vélo :

210 kgCO_2 **pour un VAE (donnée constructeur Trek[9])**

110 kgCO_2 **pour un vélo sans assistance électrique (ibid.[10])**

En considérant le nombre de bénéficiaires en 2024 et 2025 et la durée de vie moyenne des vélos, **32,2 millions de trajets en voiture** sont évités grâce au projet.

La distance moyenne d'un trajet effectué en VAE est de 4 km contre 4,7 km en voiture sur le périmètre de l'Île-de-France. La distance de 4 km est conservée pour calculer le report depuis la voiture individuelle.

Ainsi, 129 millions de km parcourus en voiture sont évités grâce au projet, ce qui revient à 32 000 tonnes d'émissions de CO_2 évitées, soit 52 kg par vélo par an.

Il convient également de considérer les émissions de CO_2 émises lors de la fabrication des vélos, supérieure pour les VAE par rapport aux vélos mécaniques, notamment en raison de la batterie. Ces émissions sont estimées à 210 kg de CO_2 par vélo pour un VAE (donnée issue d'une étude du constructeur Trek), et à 110 kg de CO_2 pour un vélo sans assistance électrique. Etant donné le nombre de vélos achetés, cela représente au total 21 000 tonnes de CO_2 émises pour ce poste, qu'il convient de retrancher au résultat précédent pour obtenir le résultat net de 11 000 tonnes de CO_2 évitées grâce au projet.

Île-de-France Mobilités ne finance pas l'intégralité du coût des vélos qui est également porté par le bénéficiaire. Les subventions financées via les obligations vertes européennes s'élèvent en moyenne à 23 % du prix du vélo, ratio qu'il convient d'appliquer au résultat net d'émissions de CO_2 évitées grâce au projet, pour arriver à un résultat net pondéré de **2 500 tonnes de CO_2**.

Le montant total des subventions s'élevant à 50 millions d'euros en 2024 et 2025, 50 g d'émissions de CO_2 sont évités par euro dépensé dans ce projet.

8 Pour une motorisation moyenne (BC v23.11)
9 https://view.publitas.com/trek-bicycle/trek-bicycle-2021-sustainability-report/page/5
10 Les usagers d'un VAE sont considérés ici avoir un comportement similaire aux usagers du service Véligo

Annexe 2 : Projet financés par les EuGB en 2025

Acquisition de 37 rames de Métro sur Pneu (MP14) pour le prolongement nord et sud de la ligne 14



Indicateur Green du projet :

1 700 000 tonnes de CO_2

Emissions de GES évitées (tCO_2eq) au *prorata* des dépenses présentées dans le rapport

1 900 000 tonnes de CO_2

Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq)

Catégorie du projet	**2 - Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)**
Montant financé	**449 M€**
% de refinancement	**100 %**
Période de décaissement des fonds	**2023-2024**
Coût total estimé du projet	**512 M€**
Période totale du projet	**2020-2028**

Description générale du projet

Dans le cadre des prolongements successifs de la ligne 14, jusqu'à Saint-Denis–Pleyel au nord et à l'aéroport d'Orly au sud, mis en service en 2020, Île-de-France Mobilités a financé l'acquisition de 72 rames MP14 commandées auprès d'Alstom, réparties en deux commandes distinctes.

La seconde commande porte sur 37 rames supplémentaires destinées à l'exploitation du prolongement de la ligne. Elle complète une première commande de 35 rames, dédiée au renouvellement du matériel roulant existant, ensuite transféré vers la ligne 4 dans le cadre de son automatisation.

Ces acquisitions s'inscrivent dans un marché global conclu avec la RATP et la Société des Grands Projets, portant sur un maximum de 217 trains pour un montant de plus de 2 milliards d'euros.

Le MP14 est en service sur la ligne 14 depuis 2020 et est également en circulation sur les lignes 4 et 11 du métro.

Caractéristiques techniques

Les rames MP14 de 8 voitures affectées à la ligne 14 sont longues de 120 mètres et offrent une capacité de 932 voyageurs, dont 48 sièges réservés aux personnes à mobilité réduite et 2 emplacements dédiés aux fauteuils roulants.

Le MP14 est conçu pour allier qualité de service, performance technique et maîtrise des coûts sur l'ensemble du cycle de vie. À bord, l'expérience voyageur est améliorée grâce à des équipements modernes, tels que les écrans d'information dynamique et les prises USB. Sur le plan environnemental et économique, le recours accru au freinage électrique, par rapport aux générations précédentes, permet de réduire la consommation d'énergie ainsi que les émissions de particules fines dans les tunnels.

Difficultés rencontrées

La circulation de rames plus longues sur la ligne 14 avait été anticipée dès sa construction, mais des adaptations ont toutefois été nécessaires comme l'équipement des portes palières sur toute la longueur des quais et aussi la construction d'un nouvel atelier de maintenance au nord de la ligne pour les recevoir.

De surcroît, la pandémie mondiale de la Covid a perturbé les calendriers de production et de livraison des rames.

Objectifs poursuivis

Les principaux objectifs du prolongement de la ligne 14 et de l'acquisition des MP14 sont de désaturer la ligne 13 de l'ordre de 25% et d'accompagner le développement urbain de nouveaux quartiers.

Ces rames MP14, plus longues et exploitées avec un intervalle de 85 secondes en heure de pointe, permettent d'accroître la capacité de transport de la ligne 14 de 30 000 à 40 000 voyageurs par heure.

Elles permettent aussi des gains de l'ordre de 17 % en termes de consommation énergétique et de 40 % sur le niveau de bruit intérieur.

Acquisition de 35 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour la ligne du Réseau Express Régional E (RER E)



Catégorie du projet	**2 - Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)**
Montant financé	**319 M€**
% de refinancement	**0 %**
Période de décaissement des fonds	**2024-2025**
Coût total estimé du projet	**650 M€**
Période totale du projet	**2024-2030**

Description générale du projet

Sur la ligne E, le RER NG poursuit un double objectif : d'une part, remplacer les rames MI2N, mises en service dans les années 1990, aujourd'hui en fin de vie et ne répondant plus aux standards actuels de confort et d'accessibilité ; d'autre part, constituer le parc complémentaire nécessaire au prolongement de la ligne vers Nanterre, puis Mantes-la-Jolie.

Cette troisième commande de 35 rames, destinées exclusivement à la ligne E, s'inscrit dans la continuité des acquisitions déjà engagées pour les lignes D et E. Elle vise à couvrir les besoins liés à la mise en service du prolongement jusqu'à Mantes-la-Jolie, prévue en 2027. Le dimensionnement de cette commande repose sur un besoin total de 130 rames pour assurer l'exploitation de la ligne prolongée.

Indicateur Green du projet :

380 000 tonnes de CO_2

Emissions de GES évitées (tCO_2 eq) au *prorata* des dépenses présentées dans le rapport

770 000 tonnes de CO_2

Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq)

96 %

Taux de recyclabilité

99 %

Taux de valorisabilité

Caractéristiques techniques

Pour la ligne E, le RER NG se décline en rames de 6 voitures, d'une longueur de 112 m. Elles sont équipées de portes d'environ 2 mètres de large, permettant un accès plain-pied et facilitant les échanges en station. Aptes à circuler jusqu'à 140 km/h, elles offrent près de 500 places assises pour une capacité pouvant atteindre 1 500 voyageurs, dont 4 emplacements dédiés aux personnes à mobilité réduite.

Difficultés rencontrées

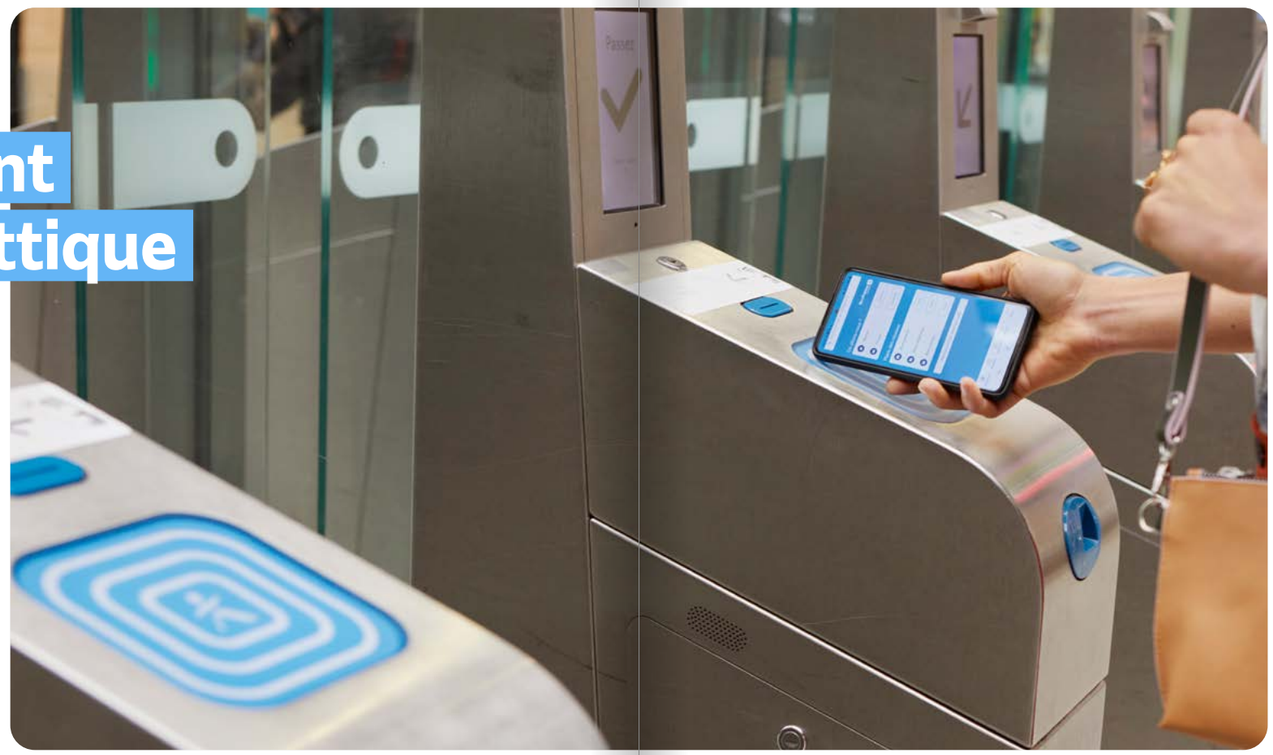
Le principal enjeu était de développer un train adapté aux besoins de la région francilienne, accompagné d'un important programme d'adaptation des infrastructures.

Cela inclut le projet de prolongement EOLE (Est-Ouest Liaison Express), ainsi que la création et l'aménagement des ateliers de maintenance afin d'accueillir ces trains de nouvelle génération.

Objectifs poursuivis

Cette troisième commande permettra de disposer du matériel roulant nécessaire à l'exploitation de la ligne prolongée jusqu'à Mantes-la-Jolie. Les rames RER NG, conformes aux exigences d'exploitation et environnementales actuelles, offrent par ailleurs aux voyageurs un niveau de confort et de service modernisé (climatisation, information voyageurs dynamique etc.) tout en améliorant les performances globales de la ligne.

Amélioration et renouvellement du système billettique



Catégorie du projet	**4 - Amélioration de la qualité du service pour la mobilité**
Montant financé	**182 M€**
% de refinancement	**58 %**
Période de décaissement des fonds	**2023-2025**
Coût total estimé du projet	**1 Md€**
Période totale du projet	**2016-2026**

Description générale du projet

Île-de-France Mobilités a entamé depuis 2016 une refonte de sa billettique conduisant à simplifier la gamme tarifaire et à offrir de nouveaux services. Cela s'est traduit dès 2019 par la dématérialisation des titres sur smartphone Android, le lancement du service NL+ sur carte et le lancement du support Easy.

Ces dernières années ont été celles de la concrétisation. 2024 (année des JO) a vu l'arrivée de la dématérialisation des titres sur smartphones Apple et en 2025 l'extension du Navigo Liberté + à toute l'Île-de-France. La mise en place de la « révolution tarifaire » début 2025 a permis un choc de simplification en supprimant la plupart des zones, ainsi que le début de l'arrêt de la distribution des titres magnétiques et leur remplacement par des titres télébillettiques.

Caractéristiques techniques

Les parcs d'équipements concernés par le programme d'investissement sont les valideurs en gare et dans les véhicules, les distributeurs de titres, les terminaux de vente en guichet et les portables de contrôle.

Indicateur Green et Social du projet :

95 %
taux de recyclage moyen d'un valideur

12 300
Nombre de valideurs (coffres et bornes) déployés à fin 2025

4 900
Nombre de coffres rénovés en 2025

26 %
Proportion des forfaits Navigo mois rechargés sur Smartphone à fin 2025

160 893 000
Nombre de tickets t+ en carton vendus en moins en 2025 par rapport à 2022

1 139 000
Nombre de clients Navigo Liberté + actifs à fin 2025

Les principaux systèmes d'information sont : SIG Navigo Comutitres, SI Services Île-de-France Mobilités, SI opérateurs de transport (RATP, SNCF, opérateurs privés), SI de la Société des grands projets. Les principaux investissements réalisés sur la période sont le remplacement des automates SNCF et le renouvellement des bornes et passages de nouvelle génération, la télébilletisation des titres magnétiques, la réalisation d'évolutions du SI Services Île-de-France Mobilités et de la poursuite du développement de la vente sur smartphone, le renouvellement des systèmes de validation embarquée et le développement du produit Navigo Liberté + sur mobile.

Difficultés rencontrées

La transition vers la fin du magnétique est complexe en raison du nombre d'équipements concernés et doit être organisée de manière à limiter au maximum les perturbations pour les usagers et les personnels des opérateurs de transport.

Objectifs poursuivis

L'intégration de la billettique sur téléphone mobile, le développement d'offres tarifaires en paiement à l'usage, le renouvellement des parcs d'équipements plus modernes, et le développement d'applications numériques de type « Mobility as a service » visent à faciliter le choix des modes, des itinéraires et des offres commerciales. L'ensemble de ces évolutions s'inscrivent dans le parcours quotidien des utilisateurs afin de favoriser le recours aux transports en commun. Le programme vise à offrir aux voyageurs fréquents ou occasionnels des solutions simples d'achat de titres de transport incitatives pour le voyage en transport en commun.

Par ailleurs, les titulaires des contrats d'équipement de SNCF Voyageurs financés par Île-de-France Mobilités s'engagent à délivrer des équipements électriques et électroniques conformes à la législation afférente et notamment aux dispositions des articles R543-172 et suivants du Code de l'environnement.

En parallèle, IDFM a conduit une étude, réalisée par un cabinet spécialisé sur l'empreinte carbone du passe Easy souple.

Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélos



Catégorie du projet	**4 - Amélioration de la qualité du service pour la mobilité**
Montant financé	**50 M€**
% de refinancement	**56 %**
Période de décaissement des fonds	**2024-2025**
Coût total estimé du projet	**50 M€**
Période totale du projet	**2024-2025**

Description générale du projet

Après le lancement de Véligo Location fin 2019 (vélo en location limitée à 6 mois, permettant aux Franciliens de tester l'usage d'un vélo à assistance électrique -VAE- ou d'un vélo cargo dans leur quotidien), Île-de-France Mobilités a mis en place des aides à l'achat de vélo, depuis février 2020.

Initialement prévue uniquement pour l'achat de VAE ou de vélos cargos, les aides vélos ont progressivement été étoffées pour accompagner les Franciliens souhaitant s'équiper d'un vélo.
En plus des VAE et des cargos, sont également éligibles à cette aide : les vélos pliants, vélos adaptés, vélos mécaniques (aide réservée aux 15-25 ans), les kits d'électrification permettant de transformer un vélo mécanique en vélo à assistance électrique. Les vélos neufs comme les vélos reconditionnés sont éligibles.

Caractéristiques techniques

L'aide à l'achat de vélo est limitée à 50% du prix d'achat TTC du vélo et des accessoires de sécurité, dans la limite :
- de 100 € pour les vélos mécaniques
- de 200 € pour les kits d'électrification
- de 400 € pour les VAE, vélos pliants, vélos cargos sans assistance électrique
- 600 € pour les vélos cargos avec assistance électrique
- 1 200 € pour les vélos adaptés.

Difficultés rencontrées

Les principaux défis étaient d'une part de faire face aux fluctuations des demandes au cours de l'année, nécessitant une équipe suffisamment dimensionnée pour absorber les pics d'activité et traiter les nombreux cas particuliers, et d'autre part de s'adapter à la baisse progressive du nombre de demandes d'aides vélo adressées à Île-de-France Mobilités, en cohérence avec le recul des ventes de vélos observé en France depuis 2024.

Objectifs poursuivis

Un des objectifs est de faire évoluer les pratiques de mobilité, vers des modes de déplacement moins émetteurs en CO_2, en offrant un accès facilité à des vélos de qualité et un « dispositif de sortie » post Véligo Location.
Un autre objectif est d'offrir une solution de mobilité pour des personnes plus dépendantes de la voiture ou avec une trop faible offre en transports en commun, mais aussi une solution de mobilité plus accessible pour des personnes ne pouvant faire de vélo classique.
La diversification des types de vélos aidés permet de rendre l'aide plus accessible à un plus large public.
Enfin, la possibilité d'obtenir l'aide pour des vélos reconditionnés et l'ajout des kits d'électrification depuis septembre 2023, encourage à la rationalisation dans l'utilisation des matières premières.

Indicateur Green et Social du projet :

2 500 tonnes de CO_2
Emissions de GES évitées (tCO_2eq)

32 millions de trajets en voiture évités

103 700
Nombre de bénéficiaires du programme en 2024 et 2025

405 €
Montant modal de l'aide perçue par bénéficiaire

Annexe 3 : Les impacts environnementaux, sociaux et économiques des transports en commun

La responsabilité sociale et environnementale est au cœur des missions d'Île-de-France Mobilités en tant qu'AOM, fondamentalement engagée en faveur de la transition écologique et génératrice d'un volume important d'emplois aux niveaux local et national.

Trois indicateurs permettent d'apprécier les impacts environnementaux, sociaux et économiques des missions d'Île-de-France Mobilités.

Impact environnemental

-25 % à -30 %
des émissions de gaz à effet de serre (GES) issues des transports en Île-de-France entre 2019 et 2030

- Cet objectif s'inscrit dans le prolongement de l'objectif national fixé pour le secteur des transports dans la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC 2, 2020) et dans le volet transport de la Planification écologique (2023). Ce dernier vise notamment à décliner l'objectif européen « Fit for 55 », qui prévoit une réduction de 55 % d'émissions de GES en 2030 par rapport au niveau de 1990. L'ensemble de ces objectifs se place dans une trajectoire visant la neutralité carbone en 2050.

Impact social

90 %
des détenteurs d'un pass Navigo bénéficient d'un remboursement

- 90 % des abonnés bénéficient d'un remboursement employeur.
- Par ailleurs, Île-de-France Mobilités propose une grille tarifaire incluant de nombreux tarifs réduits : la moitié des détenteurs d'un forfait valable 12 mois bénéficient par exemple d'un tarif réduit (Améthyste, imagine R Scolaire, Etudiant, Junior ou Senior, etc.).
- En 2025, la création d'un tarif unique sur l'ensemble du réseau a été motivée par le renforcement de l'équité territoriale entre le centre urbain et la périphérie.
- Enfin, certains utilisateurs bénéficient de la gratuité des transports : bénéficiaires du RSA, enfants de moins de 4 ans, etc.

Impact économique

120 000 emplois directs
créés sur le territoire national grâce à Île-de-France Mobilités

- Une étude de la filière des transports en commun franciliens a été réalisée en 2023, permettant d'évaluer le nombre d'emplois directs créés par cette filière à plus de 120 000.
- Ces emplois concernent aux trois quarts les activités d'exploitation et pour le quart restant les activités liées à l'investissement : extension du réseau, sa maintenance ou encore le matériel roulant. Aux retombées directes s'ajoutent de puissants effets d'entraînement sur les autres filières qui gravitent autour (nouvelles mobilités, immobilier, énergie décarbonée…).

N.B. *L'objectif de réduction des émissions de GES fixé dans le plan des mobilités sera atteint sur la base de tous les déplacements des Franciliens.*

Crédits

Mise en page par : Anne-Sophie Bouanane / Quarante-Six

Texte par : Île-de-France Mobilités

Rédaction par : Áine O'Mahony, Thomas Stouf, Louis Gendreau, Christophe Chabenet, Damien Pery, Mohamed Habib Nasfi, Pierre Rodriguez, Camélia Bennis et Lou Vignaud

Date de création : Septembre 2026

Photographies :
— © Brice Perrin
— © Christophe Recoura
— © Cyril Badet
— © Eric Garaul
— © Île-de-France Mobilités
— © Laurent Grandguillot
— © Sylvain Homo
— © Transilien SNCF Voyageurs

© Île-de-France Mobilités