

Financements Verts (ICMA)

Rapport 2026



Octobre 2026

Section I

GREEN BOND ICMA REPORTING 2026

PARTIE I.	8
Les missions d'Île-de-France Mobilités et les principaux chiffres	
PARTIE II.	10
L'engagement environnemental d'Île-de-France Mobilités	
PARTIE III.	12
Le Framework d'Île-de-France Mobilités et les émissions de Green Bonds ICMA en 2025	
PARTIE IV.	14
Tableaux d'allocation des fonds et d'alignement des projets	
PARTIE V.	16
Approche méthodologique des indicateurs d'impact	
PARTIE VI.	18
Les projets financés par les Green Bonds ICMA en 2025 et les indicateurs d'impact	
PARTIE VII.	26
Rapport d'assurance de KPMG	
ANNEXE 1	28
Méthodologie de calcul de l'indicateur des émissions de CO ₂ évitées	
ANNEXE 2	34
Tableau récapitulatif de tous les projets financés par des Green Bonds ICMA depuis 2021	

Section II

GREEN NEUCP REPORTING 2026

PARTIE I.	41
Présentation du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF 2020-2025	
PARTIE II.	42
Le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF 2020-2025 : la poursuite d'objectifs environnementaux exigeants	
PARTIE III.	43
Rapport d'allocation des fonds 2025	
PARTIE IV.	44
Rapport d'impact 2025	
ANNEXE	45

Découvrez notre
site internet ici ↓



Section 1

Green Bond ICMA Reporting 2026



Section I

GREEN BOND ICMA
REPORTING 2026

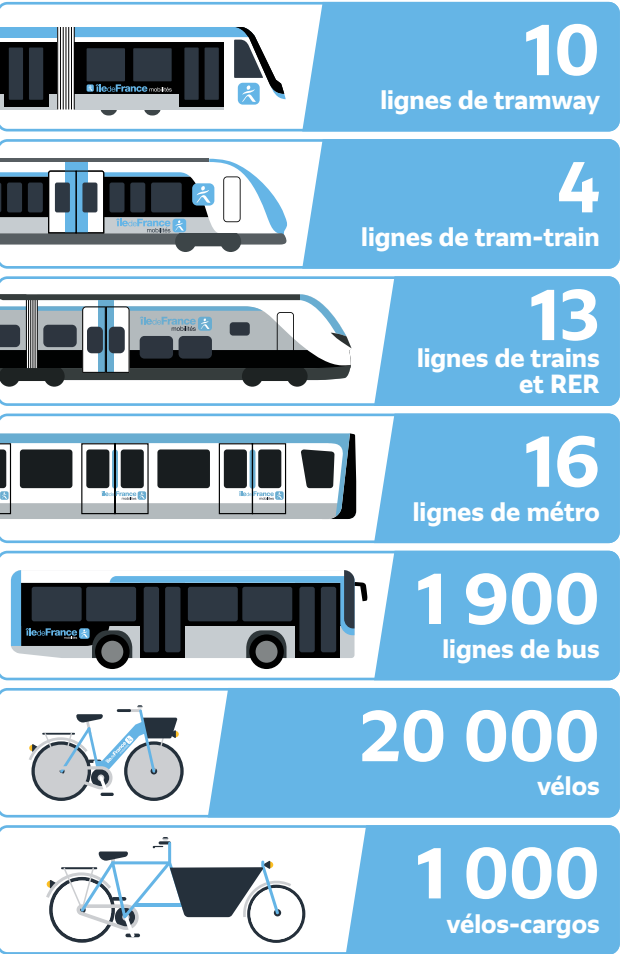
I. Les missions d'Île-de-France Mobilités et les principaux chiffres	8
Chiffres généraux	
Données financières 2025	
II. L'engagement environnemental d'Île-de-France Mobilités	10
Lutter contre le changement climatique	
Diminuer la pollution de l'air	
Protéger la biodiversité et préserver les ressources	
Favoriser la transition vers une économie circulaire	
Assurer la cohésion sociale et territoriale	
Améliorer la qualité et la sécurité	
Les impacts environnementaux, sociaux et économiques des transports en commun	
III. Le Framework d'Île-de-France Mobilités et les émissions de Green Bonds ICMA en 2025	12
Le Framework et les catégories d'actifs éligibles	
Les émissions de Green Bonds en 2025	
Répartition géographique des Green Bonds ICMA en 2025	
Typologie des investisseurs	
La notation d'Île-de-France Mobilités	

IV. Tableaux d'allocation des fonds et d'alignement des projets	14
Tableau d'allocation par catégorie	
Tableau d'allocation par projet	
Tableau d'alignement à la taxonomie de l'Union européenne	
V. Approche méthodologique des indicateurs d'impact	16
VI. Les projets financés par les Green Bonds ICMA en 2025 et les indicateurs d'impact	18
Synthèse des projets financés	
Projet 1 : Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)	
Projet 2 : Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	
Projet 3 : Amélioration de l'information voyageurs	
VII. Rapport d'assurance de KPMG	26
ANNEXE 1 Méthodologie de calcul de l'indicateur des émissions de CO₂ évitées	28
ANNEXE 2 Tableau récapitulatif de tous les projets financés par des Green Bonds ICMA depuis 2021	34

Partie I

Les missions
d'Île-de-France Mobilités
et les principaux chiffres

Île-de-France Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en Île-de-France. Elle est chargée d'organiser, de financer et de développer le service public de transport collectif de voyageurs ainsi que de coordonner toutes les politiques liées à la mobilité à l'échelle de la Région. Il s'agit d'un organisme public local qui dispose du statut d'Établissement Public à caractère Administratif (EPA). Ses règles comptables sont les mêmes que celles des collectivités locales, avec notamment l'obligation d'avoir un budget équilibré et de n'utiliser les emprunts que pour financer les investissements.



Concevoir
et décider

des projets
d'amélioration
du réseau
de transport public

Financer

l'exploitation
et la modernisation
du réseau
de transport public

Créer

des titres
de transport
et en décider
les tarifs

Favoriser

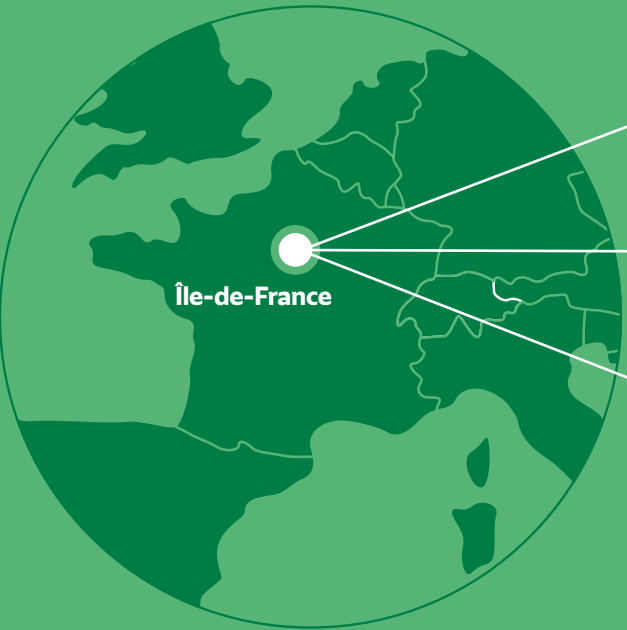
les solutions
de déplacements
les plus vertueuses
écologiquement

Chaque jour en Île-de-France, environ 9,4 millions de déplacements sont assurés grâce à l'un des plus vastes réseaux de transport en commun au monde, comprenant 1 900 lignes de bus, 16 lignes de métro, 10 lignes de tramway, 13 lignes de train et de RER ainsi que 4 lignes de tram-train.

D'ici une dizaine d'années, le réseau d'Île-de-France Mobilités se sera enrichi de nombreux prolongements et de nouvelles lignes de métro, tram et RER en cours de construction, dont les prochaines lignes 15, 16, 17 et 18 du métro régional (projet Grand Paris Express).

Au total, le réseau comportera 361 km supplémentaires. Par ailleurs, Île-de-France Mobilités poursuit son programme ambitieux de renouvellement de sa flotte de matériel roulant afin de pouvoir bénéficier des dernières évolutions technologiques, notamment celles limitant la consommation d'énergie.

Chiffres généraux



12,5 millions

d'habitants en Île-de-France

49 millions

de visiteurs par an

42 millions

de voyages par jour

Données financières 2025

Recettes

de fonctionnement :

13,6 milliards d'€

Dont versement mobilité	6,5	milliards d'euros
Dont recettes tarifaires	4,3	milliards d'euros

Dépenses

de fonctionnement :

12,9 milliards d'€

Dont RATP	5,5	milliards d'euros
Dont SNCF	3,7	milliards d'euros

Dépenses d'investissement :

4,1 milliards d'€

Dettes levées :

1,8 milliard d'€

Pour faire fonctionner quotidiennement l'ensemble de ces lignes, Île-de-France Mobilités contractualise avec des entreprises de transport telles que la RATP, la SNCF, Transdev, Kéolis, RATP Dev, Lacroix-Savac et bien d'autres, qui sont responsables de l'exploitation des lignes qui leur sont confiées et de l'atteinte des niveaux de qualité de services fixés (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté).

Île-de-France Mobilités finance aussi la quasi-totalité des investissements liés au système des transports en commun dans la Région Île-de-France, à l'exception des infrastructures de transport du Grand Paris Express.

Entre 2027 et 2036, Île-de-France Mobilités va ainsi investir plus de 38 milliards d'euros et prévoit ainsi de lever 20 milliards d'euros de dette sur cette période pour financer ce plan d'investissement, dont la majeure partie prendra la forme de Green Bonds.

Partie II

L'engagement environnemental d'Île-de-France Mobilités

L'engagement d'Île-de-France Mobilités pour le développement durable et social est détaillé dans le Green Financing Framework. Il 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 visant à améliorer 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'établir une doctrine commune pour ses projets d'infrastructure. Cette doctrine 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 des tramways (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 œuvre pour atteindre cet objectif.

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) ainsi que 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 % des 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 entre 25 % et 100 % selon les prises en charge des employeurs.
- 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 bénéficie 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.

Le Framework d'Île-de-France Mobilités et les émissions de Green Bonds ICMA en 2025

Le Framework et les catégories d'actifs éligibles

Le Green Financing Framework a été créé en 2021 et mis à jour en 2024. Il inclut les Green Bonds ICMA et les Green NeuCP. Il a reçu en mars 2024 la meilleure note « Dark Green » du cabinet de second opinion S&P Global Ratings, qui a par ailleurs confirmé l'alignement du Framework avec les principes de l'ICMA et avec la taxonomie de l'Union européenne.

Les émissions de Green Bonds en 2025

En 2025, Île-de-France Mobilités a émis 1 milliard d'euros sous le format d'émission obligataire verte européenne (European Green Bond Standard) et 250 millions d'euros sous le format de Green Bonds ICMA.

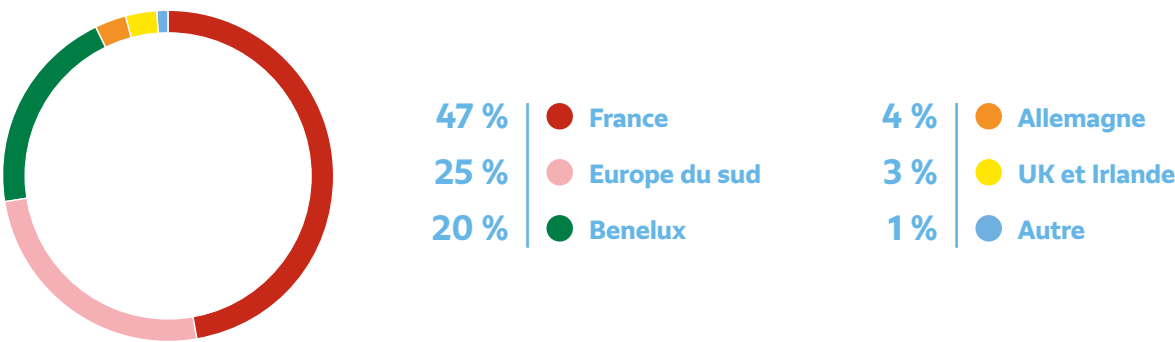
L'ensemble des actifs éligibles répond aux exigences de la taxonomie de l'Union européenne.

Les catégories d'actifs qui peuvent être financés dans le cadre du Framework sont les suivantes :

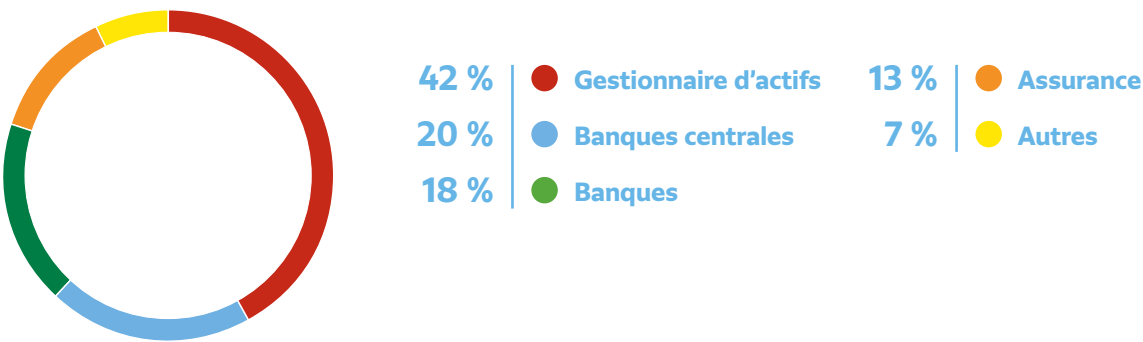
- 1. Rénovation et renouvellement des transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs (réseau de bus électriques ou les cabines téléphériques).
- 2. Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway).
- 3. Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone.
- 4. Amélioration de la qualité du service pour la mobilité.

Année	2025
Type	ICMA
Date d'émission	08/10/2025
Nominal en M€	250
Taille du book en Mds€	1,2
Maturité	14 ans
Coupon	3,50 %
Spread	OAT + 14 pb
Code ISIN	FR001400SZ94

Répartition géographique des Green Bonds ICMA en 2025



Typologie des investisseurs



En 2025, un montant de 50 millions d'euros issu du financement apporté par la Banque européenne d'investissement (BEI) a été alloué au projet de renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B), conformément à l'Accord de Projet signé entre IDFM et la BEI.

La notation d'Île-de-France Mobilités

Île-de-France Mobilités est notée par Moody's (Aa3, perspective négative) et Fitch (A+, perspective stable).

Moody's	Fitch
Aa3 négative	A+ stable

Tableaux d'allocation des fonds et d'alignement des projets

Tableau d'allocation par catégorie

	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 de voyageurs (réseau de bus électriques ou les cabines téléphériques)	-	0 %
Catégorie 2 : Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)	222,9	89 %
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	27,1	11 %
TOTAL	250	100 %

Tableau d'allocation par projet

	Montant alloué en 2025 en millions d'euros	Montant alloué en 2025 en pourcentage
Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)*	92,9	37 %
Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	129,9	52 %
Amélioration de l'information voyageurs	27,1	11 %
TOTAL	250	100 %

* Un montant de 50 millions d'euros issu du financement apporté par la Banque européenne d'investissement (BEI) a été alloué au projet, conformément à l'Accord de Projet signé entre IDFM et la BEI en 2024.

Tableau d'alignement à la taxonomie de l'Union européenne

	Alignement sur les critères de contribution substantielle, d'absence de préjudice important et de garanties minimales	Correspondance des projets avec les activités taxonomiques
Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)**	Aligné	6.1. et 6.3.
Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	Aligné	6.1.
Amélioration de l'information voyageurs**	Aligné	6.1. et 6.3.

** Les projets relevant de la SNCF sont classés en 6.1, tandis que ceux relevant de la RATP sont classés en 6.3.

Une revue d'alignement à la taxonomie de l'UE projet par projet a été effectuée par le cabinet KPMG, qui a conclu à l'alignement des projets (voir partie VII Rapport d'assurance de KPMG).

Approche méthodologique des indicateurs d'impact

Le principe général du calcul des indicateurs d'émissions de CO₂ évitées grâce aux financements verts est identique pour l'ensemble des projets étudiés. Il s'agit de comparer la situation permise par l'emploi des fonds acquis grâce à ce dispositif, à une situation de référence dans laquelle Île-de-France Mobilités n'aurait pas disposé de ces fonds.

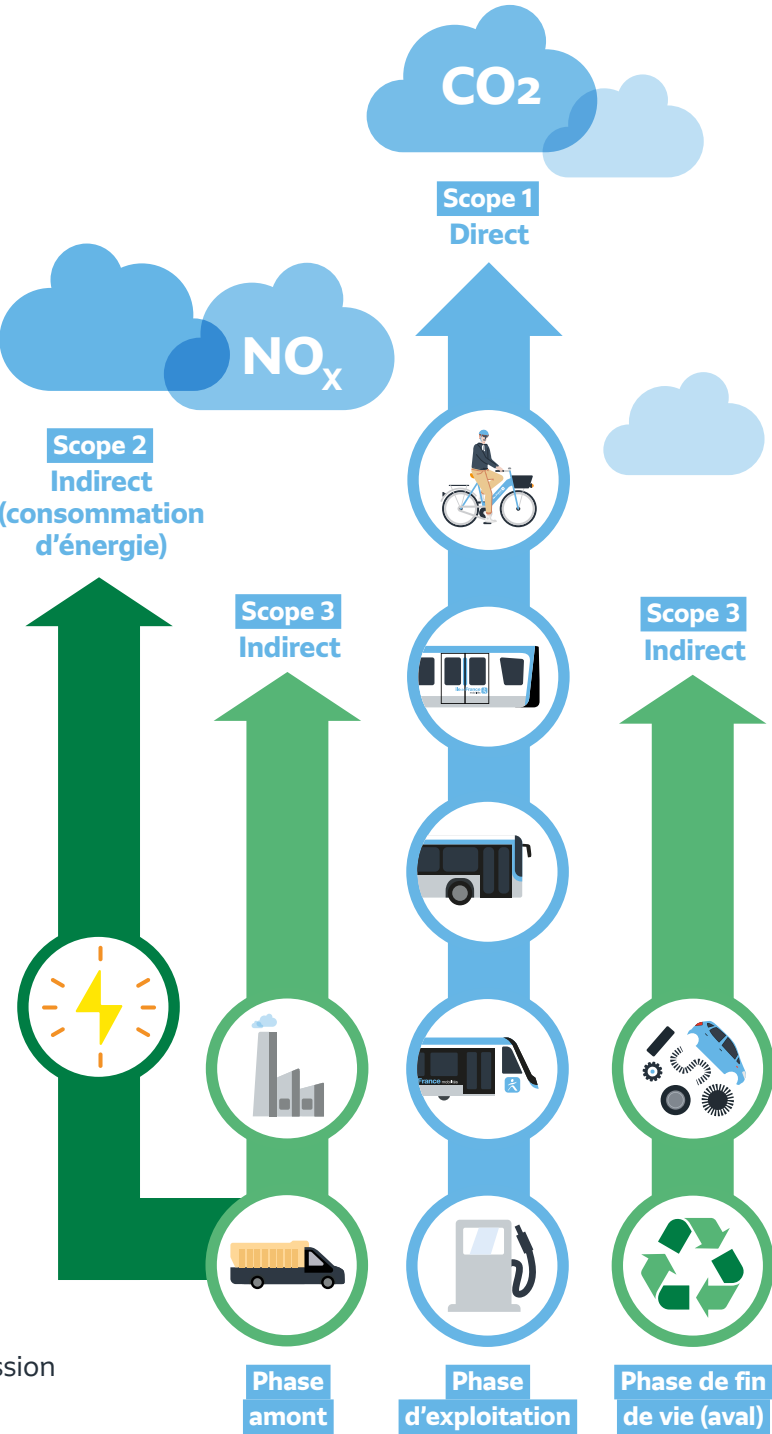
Les deux domaines de l'évaluation d'un bilan carbone ont été pris en compte dans la mesure du possible : la phase amont de fabrication et la phase d'exploitation.

Les hypothèses retenues et valeurs tutélaires de calcul des émissions sont détaillées dans l'annexe décrivant la méthodologie de calcul.

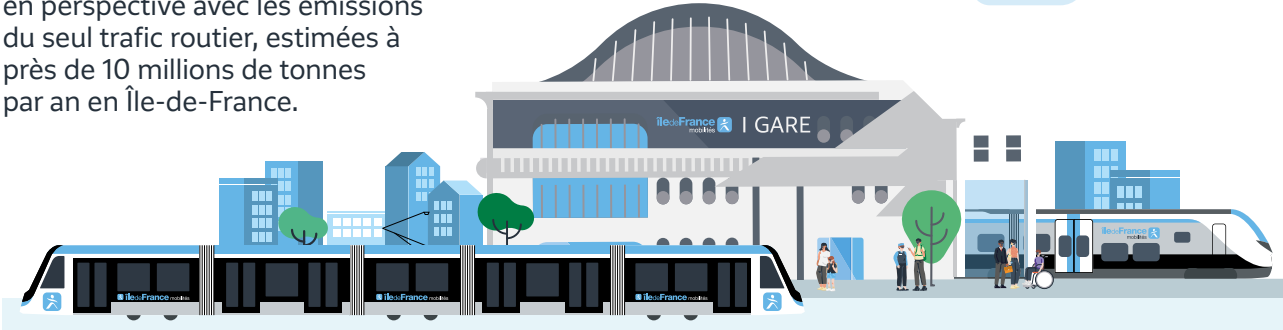
L'impact environnemental de chaque projet est calculé sur la durée de vie de l'actif : 40 ans pour les métros et trains. La part des émissions attribuables au matériel roulant est isolée en retranchant celle liée aux infrastructures. Cette clé d'attribution permet d'éviter tout double comptage des émissions évitées avec les infrastructures ferroviaires financées par d'autres entités et garantit une attribution exclusive des bénéfices environnementaux au matériel roulant financé par Île-de-France Mobilités.

Île-de-France Mobilités publie l'impact environnemental de chaque projet financé via les fonds alloués (au prorata) dans le cadre des Green Bonds ICMA de 2025 en page suivante. Les principaux résultats obtenus sont les suivants :

Nom du projet	Émissions de CO ₂ évitées sur la durée de vie totale du projet
Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)	5 700 000 tonnes
Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	1 200 000 tonnes
TOTAL	6 900 000 tonnes



L'ensemble de ces projets permet ainsi, sur toute leur durée de vie, d'éviter l'émission de plus de 6,9 millions de tonnes de CO₂ (ou près de 330 000 tonnes de CO₂, au prorata des dépenses présentées dans ce rapport de reporting). Le bénéfice est d'autant plus important que le mode est capacitaire avec une longue durée de vie. Ce résultat peut être mis en perspective avec les émissions du seul trafic routier, estimées à près de 10 millions de tonnes par an en Île-de-France.



Les projets financés en 2025 et les indicateurs d'impact

Synthèse des projets financés :
250 millions d'euros de dépenses (dont 47 % de refinancement)

Nom du projet	Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)
Catégorie du Framework	Catégorie 2
Montant financé par les Green Bonds ICMA en 2025 (total : 250 M€)	93 M€
Part de refinancement*	98 %
Période de décaissement des fonds	2024 – 2025
Période totale du projet	2020 – 2034
Coût total estimé du projet	2,5 Md€
Indicateurs Green	210 000 tonnes de CO₂ Emissions de GES évitées (tCO₂ éq.) au prorata des dépenses présentées dans le rapport 5 700 000 tonnes de CO₂ Total des émissions de GES évitées (tCO₂ éq.)

* La part de refinancement correspond au poids des dépenses de 2024 par rapport au total des dépenses présentées (2024, 2025).

Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	Amélioration de l'information voyageurs
Catégorie 2	Catégorie 4
130 M€	27 M€
0 %	100 %
2025	2024
2023 – 2029	2018 – 2024
1,3 Md€	400 M€
120 000 tonnes de CO₂ Emissions de GES évitées (tCO₂ éq.) au prorata des dépenses présentées dans le rapport 1 200 000 tonnes de CO₂ Total des émissions de GES évitées (tCO₂ éq.) 96 % Taux de recyclabilité 99 % Taux de valorisabilité selon la norme ISO22628	518 Nombre d'afficheurs renouvelés sur le réseau ferré 11 Nombre de nouvelles fonctionnalités et d'améliorations majeures déployées dans l'application IDFM au bénéfice des voyageurs

PROJET 1

Renouvellement de
146 trains électriques
du Réseau Express
Régional B (RER B)



Catégorie du projet	2 - Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)
Emplacement	Région Île-de-France, France
Montant financé	93 M€*
% de refinancement	98 %
Période de décaissement des fonds	2024-2025
Coût total estimé du projet	2,5 Md€
Période totale du projet	2020-2034
Objectif environnemental visé	Atténuation du changement climatique

Description générale du projet

Pour répondre aux enjeux de desserte du RER B, en améliorer les performances, la qualité de service, la performance d'exploitation, l'un des axes passe par le renouvellement du parc des Matériels Interconnectés MI79 et MI84. Cela s'est traduit par l'acquisition de 146 matériels roulants aptes à circuler sur la ligne B du RER.

Le marché MI20 prévoit 79 rames pour la RATP et 67 rames pour SNCF Voyageurs dans le cadre d'un groupement de commandes.

Caractéristiques techniques

Le matériel a été conçu pour s'adapter aux contraintes du réseau et assurer un niveau de performance requis pour le RER B. Il s'agit d'automotrices bitension 1 500 V et 25 kV permettant de circuler sur toute la ligne B avec une vitesse maximale de 120 km/h. Les rames mesurent environ 104 m en unité simple (identique aux rames actuelles).

Elles sont de gabarit extérieur plus important que les rames actuelles autorisant une alternance de voitures à 1 et 2 niveaux pour permettre une capacité augmentée (au moins +20 % de capacité totale).

L'architecture déployée permet de satisfaire les besoins de capacité, d'accessibilité et de flux internes.

Difficultés rencontrées

Le projet d'acquisition du Matériel Interconnecté Nouvelle Génération présente un niveau de complexité élevé, en raison de nombreux systèmes embarqués, de la double réglementation (Etablissement public de sécurité ferroviaire / Service Technique des Remontées Mécaniques et des Transports Guidés) et des multiples interfaces avec les projets connexes et les infrastructures spécifiques de la ligne B.

* Un montant de 50 millions d'euros issu du financement apporté par la Banque européenne d'investissement (BEI) a été alloué au projet, conformément à l'Accord de Projet signé entre IDFM et la BEI en 2024.

Indicateurs d'impact Green du projet

210 000 tonnes de CO₂

Emissions de GES évitées (tCO₂ éq) au prorata des dépenses présentées dans le rapport

5 700 000 tonnes de CO₂

Total des émissions de GES évitées (tCO₂ éq)

Objectifs poursuivis

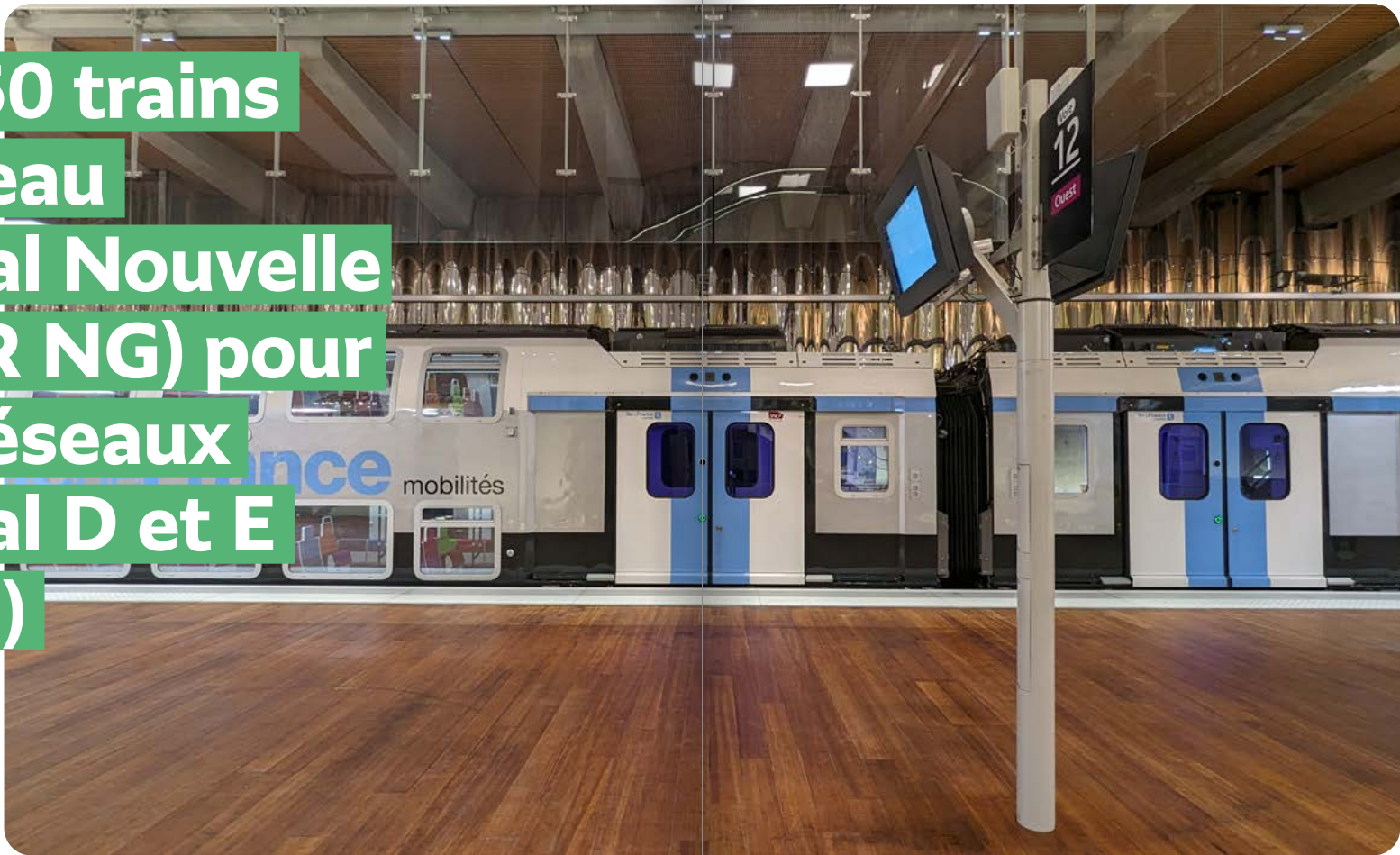
Ce nouveau matériel, conçu spécifiquement pour la ligne, optimise les coûts d'adaptation de l'infrastructure grâce à son gabarit et à la longueur de ses éléments. Composé de deux éléments dissociables, il offre la souplesse d'exploitation indispensable aux opérations de maintenance et de garage.

Issu d'une conception moderne, ce matériel optimise également les coûts de possession et la consommation d'énergie, tout en respectant les normes relatives aux nuisances sonores. Son freinage majoritairement électrique réduit significativement les émissions de particules issues des organes mécaniques.

Il est conçu pour optimiser l'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite : 20 % des places assises fixes sont réservées aux personnes à mobilité réduite.

PROJET 2

Acquisition de 60 trains
électriques Réseau
Express Régional Nouvelle
Génération (RER NG) pour
les lignes des Réseaux
Express Régional D et E
(RER D et RER E)



Catégorie du projet	2 - Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)
Emplacement	Région Île-de-France, France
Montant financé	130 M€
% de refinancement	0 %
Période de décaissement des fonds	2025
Coût total estimé du projet	1,3 Md€
Période totale du projet	2023-2029
Objectif environnemental visé	Atténuation du changement climatique

Description générale du projet

L'acquisition des nouvelles rames RER Nouvelle Génération (RER NG) permet de remplacer les anciens trains Z2N sur la ligne D et MI2N sur la ligne E. Ces rames à deux niveaux, mises en service dans les années 1990, arrivent en fin de vie et ne répondent plus aux standards actuels de confort et d'accessibilité.

Les RER NG offrent un accès de plain-pied, une meilleure performance énergétique et une capacité renforcée. Leur arrivée permet aussi d'augmenter le nombre de trains sur la ligne E, en vue de son extension vers Nanterre puis Mantes-la-Jolie.

Après une première commande de 71 rames RER NG, l'achat de 60 rames supplémentaires (39 courtes pour la ligne E, 21 longues pour la ligne D) permet de poursuivre leur déploiement sur les deux lignes.

Caractéristiques techniques

Pour le matériel roulant électrique acheté pour le RER E, la longueur totale est de 112 m. Cette version propose 501 places assises pour un emport total de 1 145 places et 4 places pour les personnes en fauteuil roulant.

Sur le RER D, le matériel roulant électrique commandé est long de 130 m (version longue, dotée d'une marche mobile et prévue pour desservir les quais bas) avec 606 places assises et un emport total de 1 367 places et 4 places pour les personnes en fauteuil roulant.

Indicateurs d'impact Green du projet

120 000 tonnes de CO₂

Emissions de GES évitées (tCO₂ éq) au prorata des dépenses présentées dans le rapport

1 200 000 tonnes de CO₂

Total des émissions de GES évitées (tCO₂ éq)

96 %

Taux de recyclabilité

99 %

Taux de valorisabilité selon la norme ISO22628

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.

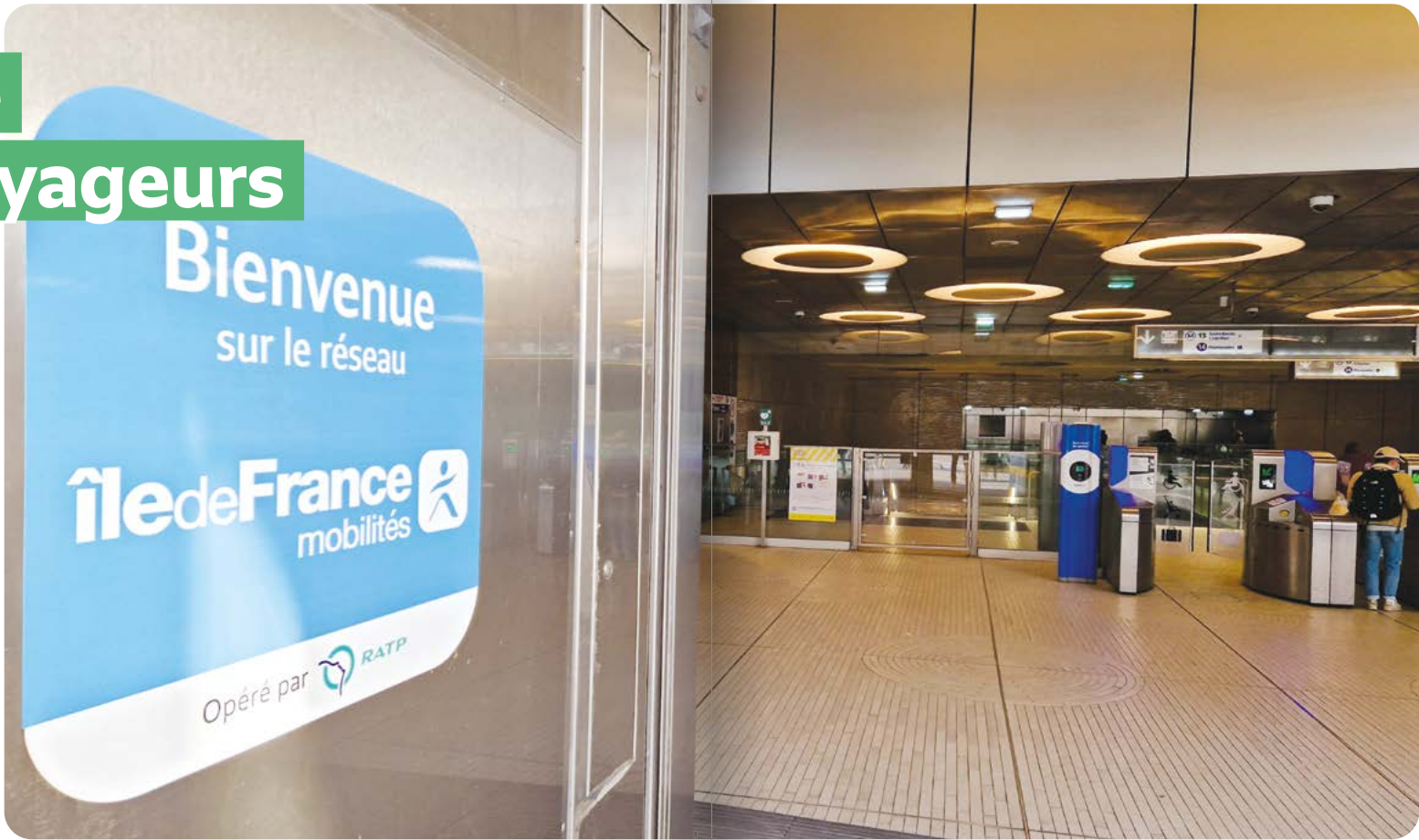
Cela inclut le projet de prolongement EOLE (Est-Ouest Liaison Express), des travaux sur les installations électriques du RER D, ainsi que la création et l'aménagement d'ateliers de maintenance pour accueillir les nouveaux trains RER NG.

Objectifs poursuivis

Les objectifs étaient d'introduire des trains neufs répondant aux exigences d'exploitation et environnementales des RER E et D. Ces trains améliorent les performances tout en proposant aux usagers l'ensemble des équipements de dernière génération (la climatisation, un système d'information voyageurs dynamique, etc.).

PROJET 3

Amélioration de l'information voyageurs



Catégorie du projet	4 - Amélioration de la qualité du service pour la mobilité
Montant financé	27 M€
% de refinancement	100 %
Période de décaissement des fonds	2024
Coût total du projet	400 M€
Période totale du projet	2018-2024
Objectif environnemental visé	Atténuation du changement climatique

Description générale du projet

Le Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) pour l'Île-de-France structure son ambition autour de 5 enjeux :

- La mise en valeur de l'offre de transport et ses potentialités ;
- L'amélioration de l'information voyageurs afin de diminuer l'impact des situations perturbées pour les voyageurs ;
- Garantir la continuité de service entre les espaces de transport, ainsi qu'entre les différents modes et réseaux exploités par les opérateurs ;
- Tirer le meilleur parti de l'offre dans les zones ou les périodes d'offre peu denses ;
- Rendre l'information accessible à tous.

Caractéristiques techniques

Afin de rendre concrets ces cinq enjeux, le SDIV organise son approche, met en œuvre, réalise, imagine les services et les produits d'information voyageurs qui vont répondre aux besoins exprimés par les voyageurs. Le champ d'action du SDIV aborde toutes les composantes de l'information voyageurs, notamment l'information statique, dynamique, visuelle, sonore, la signalétique en gares et dans les matériels

roulants, le papier, le numérique, les équipements, les réseaux de communication, les données, les services sur application (intégration des partenaires de covoiturage, mise en place d'une recherche d'itinéraire basée sur les données multimodales, intégration de l'affluence des trains, dématérialisation des titres de transport, etc.). L'information voyageurs revêt, par nature, de multiples dimensions, car elle accompagne l'ensemble des publics avec ou sans handicaps sur le réseau de transport, de la préparation du voyage à l'arrivée.

Difficultés rencontrées

Définir un langage transport cohérent et de qualité qui soit compris de tous, avec des codes graphiques et des principes d'organisation ou de diffusion de l'information voyageurs unifiés, le tout dans un contexte historique de la mobilité en Île-de-France très ancien et pendant longtemps laissé à l'appréciation individuelle de chaque transporteur. En matière d'information voyageurs, les aspects techniques (normes) et les aspects « humains » sont deux mondes très différents, mais qui font de cette thématique un objet de société devant répondre aux besoins en constante évolution des voyageurs.

Indicateurs d'impact Green du projet

- 611

Nombre d'afficheurs traités sur le réseau ferré (dont 518 afficheurs renouvelés et 93 afficheurs supprimés)*
- 11

Nombre de nouvelles fonctionnalités et améliorations majeures déployées dans l'application IDFM au bénéfice des voyageurs

* Une partie des écrans supprimés retournent dans les stocks comme pièces détachées, l'autre partie sont envoyés dans une filière de recyclage.

Objectifs poursuivis

L'information voyageurs doit permettre à tous de se déplacer sur le réseau de transport et disposer d'une information fiable et cohérente, répondant à un maximum de besoins exprimés par les voyageurs. L'information voyageurs se veut inclusive et intègre, dans son approche, les personnes en situation de handicap, les touristes (Français ou étrangers), les passagers occasionnels, etc. Elle cherche également à rassurer et à diminuer les situations anxiogènes afin de rendre les parcours et l'usage des transports en commun plus agréables. Sur la période 2025-2030, Île-de-France Mobilités souhaite poursuivre le déploiement massif des afficheurs d'information voyageurs dans les espaces de transport, notamment aux points d'arrêt du réseau de bus, en privilégiant des technologies d'affichage moins énergivores, telles que l'e-paper.

Rapport d'assurance de KPMG

Île-de-France Mobilités a mandaté un vérificateur indépendant (KPMG) pour vérifier l'intégrité de certaines informations* présentées dans le reporting.

Principaux extraits de la conclusion du rapport d'assurance de KPMG :

En notre qualité de commissaire aux comptes, tenant lieu d'examinateur externe, nous avons mené des travaux visant à formuler une conclusion d'assurance modérée sur les informations suivantes (les « Informations »), relatives à une émission obligataire verte émise le 8 octobre 2025 et trois « Green Negotiable European Commercial Papers » émis le 23 décembre 2025, détaillés dans le Rapport 2026 « Financements Verts (ICMA) » (le « Rapport ») par Île-De-France Mobilités (la « Société »), disponible sur le site internet de la Société¹, et présentées en Annexe de ce rapport d'assurance :

- l'allocation, au 31 décembre 2025, des fonds levés par la Société au travers de l'émission obligataire verte émise le 8 octobre 2025 et des trois « Green Negotiable European Commercial Papers » émis le 23 décembre 2025 (les « Émissions »), contenue dans le Rapport ;
- les projets financés par les Emissions et identifiés comme éligibles par la Société (les « Projets Éligibles ») ;
- l'indicateur d'impact « émissions de CO₂ évitées » sur les Projets Éligibles.

Les Informations ont été préparées dans le contexte du « Cadre de Financement Vert » publié en mars 2024 (le « Framework ») développé par la Société, et conformément à la base de préparation exposée à la section I partie IV et la section II Partie III du Rapport, disponibles sur le site internet de la Société.

Préparation des Informations

L'absence de cadre de référence généralement accepté et communément utilisé ou de pratiques établies sur lesquels s'appuyer pour évaluer et mesurer les informations relatives à la durabilité permet d'utiliser des techniques de mesure différentes, mais acceptables, qui peuvent affecter la comparabilité entre les entités et dans le temps. Par conséquent, les Informations doivent être lues et comprises en se référant au Framework et à la base de préparation exposée à la section I partie IV et la section II Partie III du Rapport.

Responsabilité de la Société

Il appartient à la Direction de :

- sélectionner ou établir des critères appropriés pour la préparation des Informations ;
- sélectionner les Projets Éligibles au regard des critères d'éligibilité ;
- préparer les Informations conformément au Framework et à la base de préparation exposée à la partie IV du Rapport ;
- ainsi que mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement des Informations, ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Comme il nous appartient de formuler une conclusion indépendante sur les Informations, nous ne sommes pas autorisés à être impliqués dans la préparation des dites Informations, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Il ne nous appartient pas de :

- Remettre en cause les critères d'éligibilité définis dans le Framework, et, en particulier, nous ne donnons aucune interprétation des termes de ce Framework ;
- Formuler une conclusion sur l'utilisation effective des fonds alloués aux projets éligibles après que ces fonds aient été alloués ;
- Remettre en cause les méthodes de mesure et de calcul de l'indicateur d'impact « émissions de CO₂ évitées ».

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations. En procédant à cette évaluation des risques, nous avons pris en compte le contrôle interne de la Société relatif à l'établissement des Informations afin de définir des procédures appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une conclusion sur le fonctionnement efficace du contrôle interne de la Société. Nous estimons que les procédures que nous avons menées en exerçant notre jugement professionnel nous permettent de formuler une conclusion d'assurance modérée.

Nos travaux ont consisté à (extrait) :

- identifier et mener des entretiens auprès des personnes responsables de la collecte des Informations, auprès des directions en charge des processus de collecte des informations et, le cas échéant, des personnes responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques ;
- apprécier le caractère approprié des procédures de reporting utilisées par la Société pour établir les Informations au regard de leur pertinence, leur exhaustivité, leur fiabilité, leur neutralité et leur caractère compréhensible, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur ; [...]

— examiner les processus utilisés pour la collecte, l'agrégation, le traitement, le suivi et le contrôle des données, en particulier les procédures relatives à l'allocation des fonds au 31 décembre 2025 ;

— vérifier l'exactitude des données entrantes, utilisées dans le cadre du calcul de l'indicateur d'impact « émissions de CO₂ évitées », avec les différentes sources utilisées, transmises par la Société ;

— sur la base d'un échantillon représentatif de dépenses :
— vérifier le caractère éligible de ces Projets Éligibles au regard des critères d'éligibilité définis dans le Framework ;
— vérifier la concordance des montants des Projets Éligibles au 31 décembre 2025, avec la comptabilité et les données sous tendant la comptabilité ;

— vérifier le caractère éligible des projets financés au regard des critères d'éligibilité définis dans le Framework, incluant la vérification de l'alignement au Règlement Taxonomie⁴ des Projets Éligibles ;

— vérifier la cohérence de la catégorisation des activités taxonomique entre celles utilisées par les différents maîtres d'ouvrage dans leurs propres rapports annuel ou ad hoc en lien avec le Règlement Taxonomie et, si une divergence de catégorisation apparaît, vérifier le maintien du caractère de l'alignement au regard de la catégorie retenue par la Société ;

— vérifier que le montant des fonds alloués aux projets est inférieur ou égal au montant de ces projets au 31 décembre 2025.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la section « 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 les Informations ont été préparées, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au Framework et à la base de préparation exposée à la section I partie IV et la section II Partie III du Rapport, disponibles sur le site Internet de la Société.

* Les informations sont mentionnées dans le rapport d'assurance KPMG.
¹ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>

⁴ Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2020 sur l'établissement d'un cadre visant à favoriser les investissements durables et modifiant le règlement (UE) 2019/208

Méthodologie de calcul de l'indicateur des émissions de CO₂ évitées

Les fonds acquis par Île-de-France Mobilités via le dispositif Green Bonds ICMA ont servi au financement 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 CO₂, 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 CO₂ évitées liées aux investissements réalisés par Île-de-France Mobilités avec les fonds acquis via les Green Bonds ICMA.

Deux projets sont étudiés :

Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)

Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)

Pour évaluer l'impact spécifique de l'utilisation des fonds Green Bonds ICMA, 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 CO₂ à partir des données de trafic proviennent de la Base Empreinte® de l'ADEME (v23.11)¹, et plus précisément de son volet « Transport de Personnes », ainsi que des opérateurs de transport collectifs francilien². 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 Dividends³.

Les résultats présentés sont à appréhender en ordre de grandeur.

Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)

Les fonds acquis via le dispositif Green Bonds ICMA ont été utilisés pour l'achat de 146 trains MING pour la ligne de RER B. Les matériels remplacés étaient déjà des trains électriques, et ces 146 trains représentent l'intégralité du besoin cible de la ligne.

L'achat de rames est essentiel pour le renouvellement d'un matériel roulant ayant une durée de vie limitée et donc pour la pérennisation d'un des plus importants réseaux de transports urbains au monde : le gain pour l'environnement reste donc conséquent. En effet le non-renouvellement de ce matériel en l'absence des fonds Green Bonds ICMA aurait un impact significatif sur le fonctionnement de la ligne en question. Celle-ci fonctionnerait en mode très dégradé, du fait de la vétusté d'une partie de son matériel roulant.

Une telle situation dégradée aurait un impact significatif sur le report des usagers vers la voiture. La situation de référence sera donc ici cette situation dégradée, c'est-à-dire l'absence

des trains achetés avec les fonds Green Bonds ICMA 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 ANTONIN⁴, 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 émissions de CO₂ évitées étant calculées sur toute la durée de vie des matériels roulants, les parcs de référence correspondent ici aux besoins cibles de chaque ligne.

Les valeurs tutélaires d'émissions de CO₂ proviennent de la Base Empreinte® ADEME, à savoir 180⁵ gCO₂ émis par passager.km, pour une motorisation moyenne (BC v23.11).



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

⁴ 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.
⁵ Cette valeur a été mise à jour par rapport à l'an passé.

Les 146 trains présentés représentent l'intégralité du besoin cible de la ligne : il n'y a donc pas besoin de pondérer les résultats par rapport au parc total de matériels roulants de la ligne.

Ci-dessous, les principaux résultats de la modélisation pour le RER B :

Ligne B

2,0 milliard

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

360 000 tonnes de CO₂

générées par ces trajets en voiture, par an

14,3 millions de tonnes de CO₂

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 14,3 millions de tonnes de CO₂ auraient été émises si le matériel roulant financé par les obligations vertes ICMA n'avait pu être acheté.

Les émissions générées par le fonctionnement des trains doivent être retranchées à ces émissions évitées. Les chiffres annuels de fréquentation par ligne et le facteur d'émission de la SNCF pour le réseau de trains en Île-de-France (7,4 gCO₂ / passager.kilomètre)⁶ permettent de calculer ces émissions :

Ligne B

2,9 milliards

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

21 000 tonnes de CO₂

émises annuellement par ces trains

840 000 tonnes de CO₂

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

Un total de 840 000 tonnes de CO₂ sont ainsi émises par l'exploitation de ces trains.

Il faut retrancher également les émissions de CO₂ générées par la fabrication de ces véhicules. La Base Empreinte[®] de l'ADEME indique qu'il est possible d'estimer ces émissions à 7 kg de CO₂ par kg de train. Etant donné le poids à vide de ces trains (270 tonnes), il résulte qu'un total de 275 000 tonnes de CO₂ a été émis pour la production de ces 146 trains.

Le résultat net s'élève alors à 13,2 millions de tonnes de CO₂ évitées. La part de ces émissions évitées attribuables au matériel roulant est isolée en retranchant ce qui est imputable aux infrastructures existantes. Il s'agit de l'attribution key⁷.

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 **5,9 millions de tonnes de CO₂ 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 5,7 millions de tonnes de CO₂ évitées, soit **140 000 tonnes par an**.

Le coût total de l'achat de ces trains s'élevant à 2,5 milliards d'euros, **2,3 kg d'émissions de CO₂** seront évités par euro investi dans ce projet.

⁶ <https://www.transilien.com/fr/page-corporate/calcul-emissions-co2>, valeur mise à jour par rapport à l'an passé. Cette valeur comprend l'usage (l'énergie de traction) et la maintenance des trains.
⁷ <https://www.climate-dividends.com/download-our-protocol>

Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)

Les fonds acquis via le dispositif Green Bonds ICMA ont été utilisés pour l'achat de 60 trains RER NG pour les lignes du RER D et E. Le matériel roulant remplacé est là encore un matériel qui fonctionnait déjà 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 CO₂ évitées étant calculées sur toute la durée de vie des matériels roulants, les parcs de référence correspondent ici aux besoins cibles de chaque ligne, comprenant donc le prolongement du RER E Eole jusqu'à Mantes-la-Jolie, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2027. Ci-dessous, les ratios correspondant aux quantités de trains concernés :

Ligne D

21 trains achetés

par rapport à un besoin cible de 164 trains pour l'ensemble de la ligne.

Ratio de 13 %

Ligne E

39 trains achetés

par rapport à un besoin cible de 130 trains pour EOLE

Ratio de 30 %

Ci-dessous, les principaux résultats des modélisations sont présentés par ligne :

Ligne D

995 millions

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

130 millions

de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus en voiture par an imputables à la non-acquisition des rames financées par le dispositif Green Bonds ICMA

23 000

tonnes de CO₂

générées par ces trajets en voiture, par an

915 000

tonnes de CO₂

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

Ligne E

1,0 milliard

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

310 millions

de kilomètres supplémentaires parcourus en voiture par an imputables à la non-acquisition des rames financées par le dispositif Green Bonds ICMA

55 000

tonnes de CO₂

générées par ces trajets en voiture, par an

2,2 millions

de tonnes de CO₂

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 **3,1 millions de tonnes de CO₂** auraient été émises si le matériel roulant financé par les Green Bonds ICMA n'avait pu être acheté.
Les émissions générées par le fonctionnement des trains doivent être retranchées à ces émissions évitées.

Ci-dessous les résultats par ligne :

Ligne D

2,8 milliards

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

360 millions

de passagers.kilomètres imputables aux trains financés par les Green Bonds ICMA

2 700 tonnes de CO₂

émises annuellement par ces trains

105 000 tonnes de CO₂

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

Ligne E

1,8 milliard

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

540 millions

de passagers.kilomètres imputables aux trains financés par les Green Bonds ICMA

4 000 tonnes de CO₂

émises annuellement par ces trains

160 000 tonnes de CO₂

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

Un total de **266 000 tonnes de CO₂** sont ainsi émises par l'exploitation de ces trains.

Il faut retrancher également les émissions de CO₂ générées par la fabrication de ces véhicules, un calcul identique à celui du projet précédent donne un résultat de **100 000 tonnes de CO₂** émises pour la production de ces 60 trains⁸.

Le résultat net s'élève alors à **2,8 millions de tonnes de CO₂ évitées**.

Après application de l'attribution key, les émissions totales évitées nettes pondérées s'élèvent à **1,25 million de tonnes de CO₂ évitées** grâce à l'achat de ces trains. Après application du discount rate, le résultat final s'élève à 1,2 million de tonnes de CO₂ évitées, soit **30 000 tonnes par an**.

Le coût total de l'achat de ces trains s'élevant à 1,3 milliard d'euros, **900 g d'émissions de CO₂** sera évité par euro investi dans ce projet.

⁸ Une valeur de CO₂ émis pour la fabrication des trains a également été fournie par le constructeur, qui a indiqué une valeur de 1 500 tonnes de CO₂ par train. Cela équivaut à un total de 90 000 tonnes pour les 60 trains, soit un résultat très proche de celui calculé à partir de la Base Empreinte[®] ADEME, tendant à renforcer cette méthodologie.



Tableau récapitulatif de tous les projets financés par des Green Bonds ICMA depuis 2021

Nom du projet	Catégorie du Framework	Période totale du projet	Coût total estimé du projet		Total des émissions de GES évitées	Montants financés par les Green Bonds ICMA (2021-2025)	Période de décaissement des fonds	Total des émissions de GES évitées au prorata des dépenses financées par les Green Bonds ICMA (2021-2025)
Achat de 68 bus électriques	Catégorie 1	2020 - 2021	36 M€		40 000 tCO ₂ éq.	36 M€	2020 - 2021	40 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 35 rames de Métro sur pneus (MP14) pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen	Catégorie 2	2015 - 2026	652 M€		1 700 000 tCO ₂ éq.	392 M€	2019 - 2023	1 000 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 71 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	Catégorie 2	2018 - 2025	1,6 Md€		1 350 000 tCO ₂ éq.	1,1 Md€	2019 - 2024	735 000 tCO ₂ éq.
Renouvellement de 83 trains électriques de la ligne N et du Réseau Express Régional D (RER D)	Catégorie 2	2018 - 2022	1,1 Md€		1 100 000 tCO ₂ éq.	911 M€	2019 - 2023	930 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 15 rames de métro pour la ligne 18	Catégorie 2	2017 - 2032	199 M€		30 000 tCO ₂ éq.	96 M€	2021 - 2023	14 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 36 rames de tram-train Dualis pour les lignes T12 et T13	Catégorie 2	2013 - 2024	238 M€		10 000 tCO ₂ éq.	114 M€	2021 - 2023	5 500 tCO ₂ éq.
Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)	Catégorie 2	2020 - 2034	2,5 Md€		5 700 000 tCO ₂ éq.	277 M€	2020 - 2025	600 000 tCO ₂ éq.
Renouvellement de 47 trains électriques sur le réseau Francilien (lignes L, J, H et K)	Catégorie 2	2018 - 2023	472 M€		500 000 tCO ₂ éq.	264 M€	2021 - 2023	290 000 tCO ₂ éq.
Modernisation des Ateliers et des Installations fixes (AIF) du Réseau ferroviaire Francilien	Catégorie 3	2020 - 2028	1,5 Md€		300 000 tCO ₂ éq.	586 M€	2021 - 2024	109 000 tCO ₂ éq.
Amélioration et renouvellement du système billettique	Catégorie 4	2016 - 2026	500 M€		-	251 M€	2019 - 2022	-
Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau routier et ferré (SDA)	Catégorie 4	2009 - 2025 pour le SDA ferré	2 Md€*		-	497 M€	2019 - 2024	-
Amélioration de l'information voyageurs	Catégorie 4	2018 - 2024	400 M€		-	234 M€	2021 - 2024	-
Véligo Location, service de location en longue durée à l'échelle régionale de VAE et de vélos-cargos	Catégorie 4	2018 - 2025	30 M€		1 500 tCO ₂ éq.	29 M€	2019 - 2022	500 tCO ₂ éq.
Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélo	Catégorie 4	2021 - 2023	110 M€		4 000 tCO ₂ éq.	110 M€	2021 - 2023	4 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	Catégorie 2	2023 - 2029	1,3 Md€		1 200 000 tCO ₂ éq.	791 M€	2023 - 2025	660 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 11 trains électriques Regio2N pour les lignes du Réseau Express Régional D (RER D) et du Transilien R	Catégorie 2	2020 - 2026	145 M€		70 000 tCO ₂ éq.	133 M€	2022 - 2024	67 000 tCO ₂ éq.
Acquisition de 20 rames de métro sur pneus électriques pour la ligne 4	Catégorie 2	2017 - 2029	209 M€		150 000 tCO ₂ éq.	159 M€	2022 - 2024	111 100 tCO ₂ éq.
Total			13 Md€		12 155 500 tCO ₂ éq.	6,05 Md€		4 565 100 tCO ₂ éq.

* Le montant total du projet SDA comprend le SDA ferré et le SDA routier.

Nom du projet	Autres indicateurs Green	Indicateurs sociaux
Achat de 68 bus électriques	-	Certification Origine France Garantie
Acquisition de 35 rames de Métro sur pneus (MP14) pour le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint-Ouen	-	-
Acquisition de 71 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	> 96 % : taux de recyclabilité > 99 % : taux de valorisabilité selon la norme ISO22628	-
Renouvellement de 83 trains électriques de la ligne N et du Réseau Express Régional D (RER D)	> 88 % : taux de recyclabilité > 91 % : taux de valorisabilité selon la norme ISO22628 > 26 % de matériaux recyclés utilisés	4 900 emplois directs et indirects créés par le projet
Acquisition de 15 rames de métro pour la ligne 18	-	-
Acquisition de 36 rames de tram-train Dualis pour les lignes T12 et T13	-	-
Renouvellement de 146 trains électriques du Réseau Express Régional B (RER B)	-	-
Renouvellement de 47 trains électriques sur le réseau Francilien (lignes L, J, H et K)	-	-
Modernisation des Ateliers et des Installations fixes (AIF) du Réseau ferroviaire Francilien	> 9 740 m² : surface de panneaux solaires installés à fin 2024 > 2 820 m² : surface des toitures végétalisées à fin 2024 16 : nombre de technicentres et sites de remisage avec un taux de traitement des eaux de pluie supérieur à 75 % à fin 2024 2 : nombre de technicentres avec la labellisation E+/C- à fin 2024	-
Amélioration et renouvellement du système billettique	2 850 : nombre de valideurs (coffres et bornes) déployés à fin 2022 1 700 : nombre de valideurs rénovés à fin 2022 20 % : proportion des forfaits Navigo mois rechargés sur smartphone à fin 2022 300 000 000 : nombre de tickets t+ en carton vendus en moins en 2022 par rapport à 2018 300 000 : nombre de clients Navigo Liberté + actifs à fin 2022 95 % : taux de recyclage moyen d'un valideur	-
Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau routier et ferré (SDA)	Pour le SDA ferré : 92 : Nombre de gares rendues accessibles	-
Amélioration de l'information voyageurs	611 : nombre d'afficheurs traités sur le réseau (518 afficheurs renouvelés et 93 afficheurs supprimés) 11 : nombre de nouvelles fonctionnalités et améliorations majeures déployées dans l'application IDFM au bénéfice des voyageurs	-
Véligo Location, service de location en longue durée à l'échelle régionale de VAE et de vélos-cargos	3,2 millions de trajets en voiture évités	20 500 : nombre de vélos disponibles à la location (VAE + cargos) 120 000 : nombre de bénéficiaires estimés sur la durée de la Délégation de Service Public (DSP) 77 % : pourcentage d'utilisateurs qui continuent le vélo après Véligo Location (par rapport à une situation initiale de 50 % qui en faisait)
Dispositif d'aide à l'achat pour différents types de vélo	85 millions de trajets en voiture évités	278 000 bénéficiaires
Acquisition de 60 trains électriques Réseau Express Régional Nouvelle Génération (RER NG) pour les lignes des Réseaux Express Régional D et E (RER D et RER E)	> 96 % : taux de recyclabilité > 99 % : taux de valorisabilité selon la norme ISO22628	-
Acquisition de 11 trains électriques Regio2N pour les lignes du Réseau Express Régional D (RER D) et du Transilien R	> 95 % : taux de recyclabilité	-
Acquisition de 20 rames de métro sur pneus électriques pour la ligne 4	> 95 % : taux de recyclabilité	-

Section 2

Green NeuCP Reporting 2026



Section 2

GREEN NEUCP
REPORTING 2026

I.	Présentation du contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF 2020-2025	41
II.	Le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF 2020-2025 : la poursuite d'objectifs environnementaux exigeants	42
III.	Rapport d'allocation des fonds 2025	43
IV.	Rapport d'impact 2025	44
	Annexe	45

Partie I

Présentation du contrat d'exploitation
entre Île-de-France Mobilités et SNCF
2020-2025

Île-de-France Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en Île-de-France. Elle est chargée d'organiser, de financer et de développer le service public de transport collectif de voyageurs ainsi que de coordonner toutes les politiques liées à la mobilité à l'échelle de la Région. En tant qu'Établissement Public à caractère Administratif (EPA) local, ses règles comptables sont les mêmes que celles des collectivités locales avec notamment l'obligation d'avoir un budget équilibré et de n'utiliser les emprunts que pour financer les investissements.

Pour assurer l'exploitation de l'ensemble des lignes de transport, Île-de-France Mobilités contractualise avec des entreprises de transport telles que la SNCF, la RATP, Transdev, Keolis, Lacroix-Savac et bien d'autres. Elles opèrent les lignes qui leur sont confiées selon les niveaux de qualité de service qui leur sont fixés (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté...).

En 2000, les premiers contrats pluriannuels ont été signés par Île-de-France Mobilités avec la SNCF incluant notamment une meilleure maîtrise des financements publics consacrés aux transports franciliens.

Le contrat actuel entre Île-de-France Mobilités et la SNCF, signé en 2020 et prolongé en 2022 avec SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, porte sur la période 2020-2025. Il concerne l'exploitation des lignes de trains, d'une grande partie des RER du réseau francilien et de certaines lignes de tramway. Depuis 2022, la quasi-totalité¹⁹ des trains circulant sur ces lignes est électrique. Ce contrat réaffirme par ailleurs l'engagement d'Île-de-France Mobilités en faveur des voyageurs et renforce ses exigences notamment en matière de qualité de service, dont les enjeux financiers

ont été sensiblement renforcés. Ce contrat marque aussi une double rupture, d'une part en distinguant les responsabilités au sein du groupe SNCF entre SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions, et d'autre part en prévoyant explicitement la mise en concurrence de l'exploitation du service régional ferroviaire de transport de voyageurs, pilotée également par Île-de-France Mobilités.

Le coût d'exploitation du contrat 2020-2025 est d'environ 3,7 milliards d'euros HT annuels pour les dépenses d'exploitation du réseau, qui sont financées par Île-de-France Mobilités tout au long de l'année au moyen d'acomptes mensuels, requérant une trésorerie pérenne conséquente. Les principales dépenses d'exploitation du contrat ont trait à la maintenance du matériel roulant électrique, à l'exploitation des gares, aux dépenses liées à la conduite ainsi qu'au paiement des péages.



¹⁹ 97 % du réseau ferré francilien est électrifié.

Partie II

Le contrat d'exploitation entre Île-de-France Mobilités et SNCF 2020-2025 : la poursuite d'objectifs environnementaux exigeants

En complément de la politique d'électrification de la totalité de sa flotte de matériels roulants, Île-de-France Mobilités a fixé des objectifs environnementaux et sociaux ambitieux dans le contrat d'exploitation afin de s'assurer que celui-ci respecte les meilleures normes environnementales et sociales.

Un BEGES annuel

Au-delà des exigences réglementaires imposant la réalisation et la publication du Bilan d'Émissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) ou bilan carbone tous les 3 ans pour les entreprises employant plus de 500 personnes, Île-de-France Mobilités exige la réalisation d'un BEGES annuel correspondant à l'ensemble des missions prévues par le contrat.



Une politique volontariste de réduction de l'empreinte environnementale

- ▶ Le contrat prévoit l'accélération du démantèlement et du recyclage du matériel : le démantèlement des engins en fin de vie est réalisé intégralement sur le territoire français, tout en augmentant la part de matériel recyclé.
- ▶ Le contrat prévoit la mise en place de compteurs d'énergie : obligation réglementaire inscrite au Document de Référence du Réseau, la mesure en circulation comme en stationnement de la consommation des engins permet de mener des actions ciblées afin de faire diminuer la facture d'électricité, générant à la fois des économies et une réduction des émissions.

Agir pour l'insertion et la diversité dans les territoires

- ▶ Réduire l'impact environnemental des achats, en intégrant dans ses marchés, des exigences et des critères de notation en matière de responsabilité sociale et environnementale (RSE), notamment pour contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre.
- ▶ Développer les achats solidaires, en renforçant le recours aux entreprises d'insertion et aux entreprises du secteur protégé.

Partie III

Rapport d'allocation des fonds 2025

Île-de-France Mobilités a mis en place un programme d'émission de Green NeuCP conformément à la documentation de la Banque de France publiée en juillet 2022²⁰. Les émissions de Green NeuCP ont été les suivantes en 2025, pour un montant total de 300 M€ :

Numéro d'émission	Date d'émission	Date de fin	Taux	Nominal
FR0129542231	23/12/2025	06/02/2026	Taux Fixe à 2,06 %	300 000 000

Encours maximum journalier des Neu CP levés en 2025	300 000 000 €
Montant total des dépenses allouées des Neu CP levés en 2025	300 000 000 €
Catégorie de dépense éligible de la taxonomie de l'UE	6.1.
Alignement des dépenses avec la taxonomie de l'UE	Aligné

Les Green NeuCP permettent de financer le besoin de trésorerie généré par le paiement des charges d'exploitation du contrat avec la SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions.

Plus précisément, les charges d'exploitation sont identifiées sous la rubrique « R11 » dans le contrat d'exploitation. Elles représentent un montant total de 2 611 M€ au titre de l'année 2025 et sont réglées sous forme d'acomptes mensuels. Sur l'ensemble de ces charges, un montant de 300 M€ de dépenses éligibles a été retenu aux fins de l'allocation des fonds levés dans le cadre des NEU CP verts.

L'allocation des fonds a été vérifiée par le cabinet KPMG (voir partie VII de la section 1).

²⁰ <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>



Rapport d'impact 2025

1^{er} indicateur :
Bilan d'émissions de gaz à effet de serre
du contrat d'exploitation (scope 1, 2 et 3)

50,09 grammes de CO₂ éq
par passager.kilomètre

5,1 g de CO₂ éq
par passager.kilomètre

si on ne tient compte que de l'énergie
de traction

180 g de CO₂ éq
par passager.kilomètre

à titre indicatif: voiture individuelle

2^e indicateur :
Valorisation matières

NOMBRE DE CAISSES DÉMANTELÉES EN 2025 :

189 remorques et motrices

% DE VALORISATION DES MATIÈRES
DANS LES DÉMANTÈLEMENTS DU MR :

79 % ont été recyclés pour les matériaux
à destination des voitures

3^e indicateur :
compteurs d'énergie

NOMBRE DE COMPTEURS D'ÉNERGIE INSTALLÉS
À FIN 2025 :

715 rames sont équipées de compteurs

4^e indicateur :
achats locaux

PART DES ACHATS AUPRÈS DES PME
FRANCILIENNES À DATE EN 2025 :

11 % des achats (hors matériel roulant)

5^e indicateur :
achats solidaires

VOLUME DES ACHATS SOLIDAIRES AUPRÈS
D'ENTREPRISES D'INSERTION ET D'ENTREPRISES
DU SECTEUR PROTÉGÉ EN 2025 :

6,9 M€

En 2025, le BEGES de la SNCF s'élève à 721 000 tonnes de CO₂ éq sur le périmètre du contrat d'exploitation. Les émissions du BEGES, qui prennent en compte l'ensemble des émissions des 3 scopes, ne sont pas limitées à la seule circulation du matériel roulant. Elles comprennent également les diverses émissions directes (déplacements des agents, acquisition du matériel roulant, achats de prestations et services) et indirectes (associées notamment au rabattement et à la diffusion des voyageurs vers et à partir du réseau Transilien).

Ainsi, rapporté au trafic annuel Transilien en 2025, qui s'élève à 14 169,2 millions de passagers.kilomètres, ce BEGES s'élève à 50,09 g de CO₂ éq par passager.kilomètre. Si on ne tient compte que de l'énergie de traction qui représente 10 % du BEGES de la SNCF, ce rapport passe à 5,1 g de CO₂eq par passager.kilomètre, ce qui est en phase avec les ratios habituellement utilisés

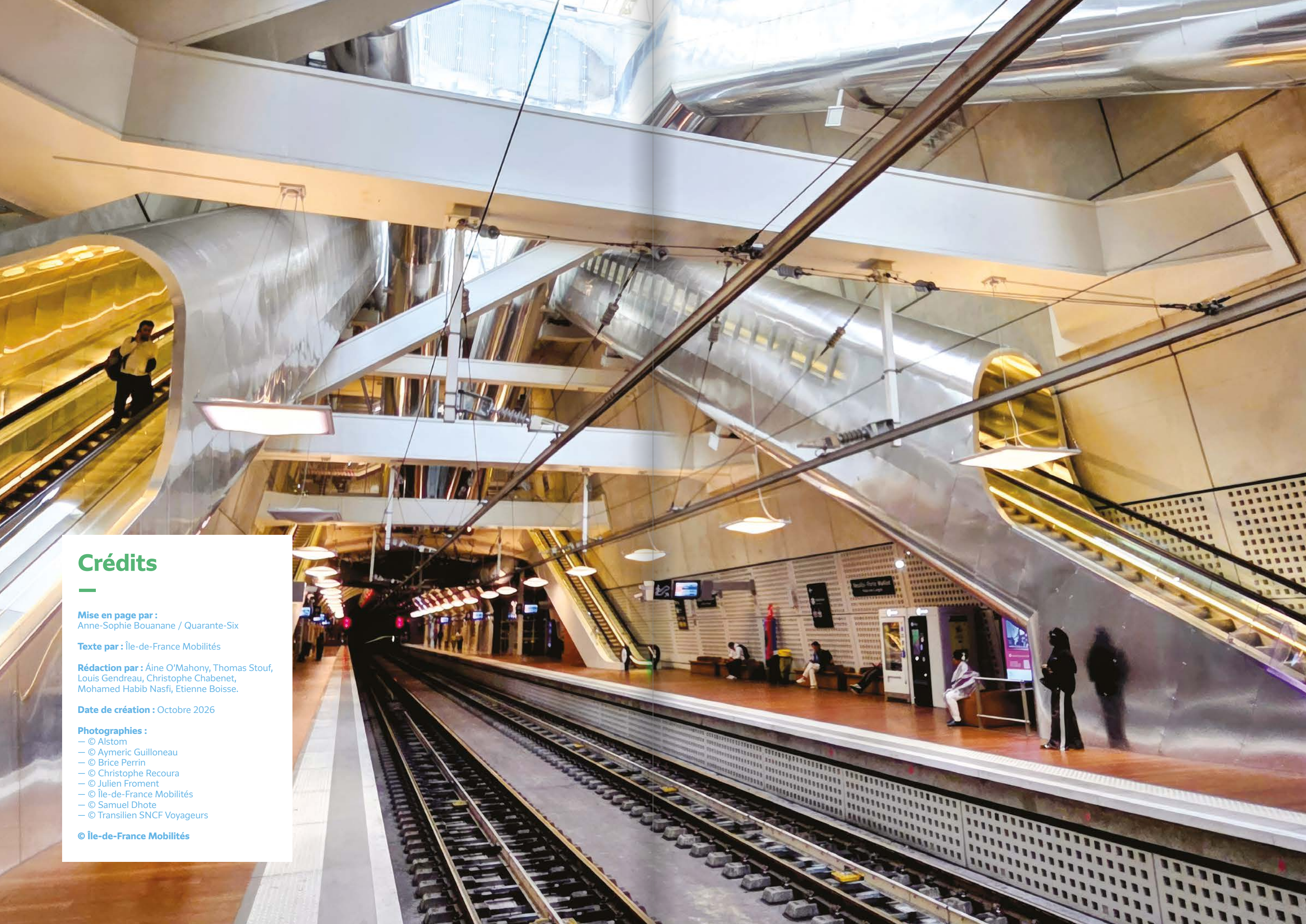
pour le transport urbain ferré électrique et cohérent avec celui retenu dans les rapports de reporting Green Bond ICMA. À titre indicatif, la voiture individuelle émet quant à elle 180 g de CO₂ éq par passager.kilomètre (Base Carbone v23.11, ADEME, motorisation moyenne / courte distance²¹).

Le bilan carbone, réalisé conformément à la méthodologie publiée par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, dont la dernière version (version 9) date de juillet 2025²², comprend 6 catégories d'émissions de GES :

- 1. Les émissions directes
- 2. Les émissions indirectes liées à l'énergie
- 3. Les émissions indirectes associées au transport
- 4. Les émissions indirectes associées aux produits achetés
- 5. Les émissions indirectes associées aux produits vendus
- 6. Les autres émissions indirectes de GES.



²¹ <https://base-empreinte.ademe.fr/documentation/base-carbone>
²² Méthode pour la réalisation des bilans d'émissions de gaz à effet de serre conformément à l'article L. 229-25 du Code de l'environnement, https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/methodo_BEGES_decli_07.pdf



Crédits

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

Texte par : Île-de-France Mobilités

Rédaction par : Aïne O'Mahony, Thomas Stouf,
Louis Gendreau, Christophe Chabenet,
Mohamed Habib Nasfi, Etienne Boisse.

Date de création : Octobre 2026

Photographies :

- © Alstom
- © Aymeric Guilloneau
- © Brice Perrin
- © Christophe Recoura
- © Julien Froment
- © Île-de-France Mobilités
- © Samuel Dhote
- © Transilien SNCF Voyageurs

© Île-de-France Mobilités

iledefrance-mobilites.fr