

Île-de-France Mobilités

FICHE D'INFORMATION SUR LES OBLIGATIONS VERTES EUROPÉENNES

1. Informations générales

Date de publication : 21 janvier 2026, mise à jour le 17 septembre 2026¹

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

Forme juridique : Etablissement public à caractère administratif

LEI : 969500A5KNK9VZQKNQ79

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

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

Codes ISIN des Obligations Vertes Européennes : FR0014015XO5

FR001401AO54

Date ou période d'émission prévue : Cette fiche d'information couvrira les émissions obligataires vertes européennes à compter de janvier 2026

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

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

2. Information importante

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

3. Stratégie environnementale et justification

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

Aperçu

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

La stratégie environnementale d'Île-de-France Mobilités et les objectifs environnementaux poursuivis dans le cadre de l'émission des Obligations Vertes Européennes, sont cohérents avec l'objectif d'atténuation du changement climatique énoncé à l'article 9(a) du Règlement (UE) 2020/852 du Parlement européen et du Conseil (le « **Règlement Taxonomie** »).

Les transports publics sont essentiels au développement durable et jouent un rôle clé dans l'effort global d'atténuation du changement climatique, en facilitant la diminution de l'utilisation des voitures

¹ Cette mise à jour porte uniquement sur les codes ISIN des obligations vertes européennes (EuGB) émises, qui n'ont été attribués qu'après leur émission. Aucune autre modification n'a été apportée à la Fiche d'Information publiée le 21 janvier 2026. Le rapport établi par le vérificateur externe en date du 22 janvier 2026 est également disponible sur notre page Informations investisseurs.

individuelles au profit de transports publics à faible émission de carbone. La stratégie centrale d'Île-de-France Mobilités est le développement d'une large offre de transport public à faible émission de carbone afin de contribuer à l'objectif global défini dans le plan régional de mobilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports dans la région de 25 à 30 % d'ici 2030 par rapport à 2019. Cet objectif est aligné sur l'objectif national fixé pour le secteur des transports dans la Stratégie nationale bas-carbone (2020) et sur le volet transport de la Planification écologique (2023).

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

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

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

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

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

Titrisation : N/A

4. Affectation prévue du produit de l'obligation

Affectation prévue à des activités économiques alignées sur la taxonomie

- Île-de-France Mobilités affecte un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes à des immobilisations et / ou des dépenses d'investissement selon l'approche graduelle, conformément à l'article 4(1) du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes définissant notamment les catégories de dépenses et actifs pour l'utilisation des fonds des obligations vertes européennes.

- La fiche d'information concerne les obligations senior non garanties. Les Obligations Vertes Européennes ne sont pas des obligations titrisées.
- 100 % du montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes sera utilisé pour des activités durables d'un point de vue environnemental au sens de l'article 3 du Règlement Taxonomie, selon la méthodologie décrite dans le rapport d'allocation qui sera établi annuellement par Île-de-France Mobilités jusqu'à l'allocation complète du produit des Obligations Vertes Européennes, conformément à l'article 11 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes.

Indication de la part estimée du produit des Obligations Vertes Européennes à utiliser pour le financement (dans l'année d'émission ou après l'année d'émission) et le refinancement : les informations concernant l'affectation du produit de l'Obligation Verte européenne ainsi que le pourcentage du produit qui sera utilisé pour le financement et le refinancement, seront divulguées dans le rapport d'allocation publié après l'émission.

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

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

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

- 6.1. Transport ferroviaire interurbain de voyageurs (code NACE : H49.10)
- 6.3. Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs (code NACE : H49.31)
- 6.4. Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique (code NACE : O77.21)
- 6.14. Infrastructures de transport ferroviaire (code NACE : F52.21 / F42.12)
- 6.15. Infrastructures favorables aux transports routiers et aux transports publics à faible intensité de carbone (code NACE : F52.21 / F42.12)

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

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

Affectation prévue à des activités économiques spécifiques alignées sur la taxonomie

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

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

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

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

Processus et calendrier d'affectation

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

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

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

Cette analyse est d'abord basée sur :

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

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

- Sur la base de son logiciel de gestion financière, Île-de-France Mobilités identifie les dépenses qui font partie d'une classification interne de quatre activités qui contribuent à l'atténuation du changement climatique et qui sont décrites dans cette fiche d'information.

- Une dépense de projet identifiée comme faisant partie de l'une de ces quatre catégories, est confirmée éligible à l'une des activités de la Taxonomie de l'Union européenne. Chaque catégorie couvre une ou plusieurs activités de la Taxonomie européenne, comme présenté ci-dessus dans la fiche d'information.

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

La deuxième étape consiste à évaluer l'alignement des dépenses présélectionnées sur les **Critères de Contribution Substantielle** correspondants de la Taxonomie de l'UE. Ce processus est supervisé par la Direction des Finances et de la Commande Publique avec la contribution des départements opérationnels, sur la base de données qualitatives et quantitatives.

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

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

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

Dans le cadre de l'examen préalable aux émissions, Île-de-France Mobilités a mandaté un commissaire aux comptes tenant lieu d'examineur externe pour émettre un rapport d'assurance pré-émission afin de pouvoir se prononcer sur la conformité de la fiche d'information dans ses aspects significatifs aux articles 4 à 8 et à l'annexe I du Règlement (UE) 2023/2631, ainsi que sur la satisfaction des exigences de ce même règlement concernant l'utilisation des fonds. Le rapport d'assurance pré-émission est disponible sur le page investisseur d'Île-de-France Mobilités² et sur la page internet du commissaire aux comptes tenant lieu d'examineur externe³.

² <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>

³ <https://kpmg.com/fr/fr.html>

Coûts d'émission

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

5. Incidence environnementale du produit de l'obligation

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

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

Le tableau ci-dessous présente les bénéfices environnementaux qualitatifs identifiés par Île-de-France Mobilités pour chacune des 4 catégories de projets listées ci-dessus, ainsi que des exemples de mesures d'impact.

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

Catégorie	Exemples de projet(s) financé(s)	Bénéfice environnemental estimé	Exemples de mesures d'impact pour chaque type de projet
1. Rénovation et renouvellement des transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs zéro émission de carbone (au pot d'échappement)	Acquisition de matériel roulant pour les téléphériques	Par rapport à d'autres modes de transport, le matériel roulant des téléphériques permet de réduire les émissions de CO ₂ .	Réduction des émissions de GES (tCO ₂ eq.).
2. Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré électrique zéro émission de carbone (au pot d'échappement)	Acquisition et renouvellement de différents types de matériel roulant électrique pour train, tram-train, tramway (RER-NG, Regio 2N, MI20, etc.) et métro	Par rapport aux autres modes de transport, le matériel roulant ferroviaire électrique permet de réduire les émissions de CO ₂ . Les nouvelles générations de matériel roulant ont également	Réduction des émissions de GES (tCO ₂ eq.).

		une meilleure efficacité énergétique. Les contrats et les appels d'offres incluent des exigences en matière d'économie circulaire et de traitement en fin de vie.	
3. Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone	Modernisation des Ateliers et des Installations Fixes (AIF)	Les projets d'infrastructure, tels que la modernisation des ateliers et des installations fixes, sont essentiels à la maintenance du matériel roulant et ne concernent que les véhicules électriques. Des exigences environnementales spécifiques sont mises en place pendant la phase de construction et l'accent est mis sur l'impact environnemental pendant la phase d'exploitation des bâtiments.	• Réduction des émissions de GES (tCO₂ eq.). • Surface de panneaux solaires installés sur le bâtiment.
4. Amélioration de la qualité du service pour la mobilité	• Programme de subvention pour l'achat de différents types de vélos • Amélioration de l'information voyageurs • Amélioration et renouvellement du système billettique • Schéma Directeur d'Accessibilité du réseau routier et ferré (SDA) • Amélioration de l'intermodalité des gares	<u>Programme de subvention pour l'achat de différents types de vélos</u> : l'utilisation accrue des vélos a un impact positif sur l'environnement en raison du transfert modal. <u>Amélioration de l'information voyageurs, Renouvellement du système billettique et SDA</u> : ces projets contribuent à une mobilité plus durable en rendant les transports collectifs plus attractifs, fluides et accessibles. Ils encouragent le report modal depuis la voiture individuelle, réduisant les émissions de gaz à effet de serre et les déchets liés aux supports physiques de billettique.	<u>Programme de subvention pour l'achat de différents types de vélos</u> : réduction des émissions de GES (tCO₂ eq.). La quantification directe des paramètres environnementaux s'avérera complexe pour les exemples de projets financés listés ci-dessous. Des indicateurs alternatifs seront établis pour souligner le rôle du projet dans l'avancement de la mobilité propre pour tous, favorisant en fin de compte les bénéfices environnementaux : • <u>Amélioration de l'information voyageurs</u> : nombre de panneaux d'affichage remplacés sur le réseau ferroviaire.

		<u>Amélioration de l'intermodalité des gares</u> : ce projet facilite les correspondances entre modes de transport et renforce le stationnement vélo aux abords des gares, contribuant ainsi à la réduction des émissions de CO₂ en favorisant la mobilité douce et les transports collectifs.	• <u>Amélioration et renouvellement du système billettique</u> : nombre de clients Navigo actifs. • <u>SDA</u>: nombre de stations rendues accessibles aux passagers à mobilité réduite. • <u>Amélioration de l'intermodalité des gares</u>: nombre de places de parking vélo créées.
--	--	--	---

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>

Les rapports d'allocation, qui doivent être publiés par Île-de-France Mobilités conformément à l'article 11 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes, comprendront des informations projet par projet sur le pourcentage de financement et refinancement, les montants alloués et les impacts environnementaux.

7. Plan CapEx

N/A : Île-de-France Mobilités n'affectera un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes qu'aux immobilisations et/ ou dépenses d'investissement 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

En mars 2024, Île-de-France Mobilités a publié une mise à jour de son Cadre de Financement Vert afin de s'aligner aux pratiques récentes du marché des obligations vertes et de couvrir dans le même cadre les obligations vertes et les NeuCP verts. Les investisseurs peuvent trouver dans ce document des informations complémentaires sur la stratégie environnementale et d'autres sujets (innovations technologiques sur le matériel roulant en faveur du développement durable ; exigences concernant la fin de vie du matériel roulant, etc.).

Île-de-France Mobilités a notamment mis en place des processus rigoureux pour garantir que les critères d'éligibilité de son Cadre de Financement Vert soient pleinement alignés avec les exigences des Actes

Délégués de la Taxonomie de l'UE relatifs à l'atténuation du changement climatique (Règlement Délégué (UE) 2021/2139 de la Commission du 4 juin 2021).

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

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

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

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

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