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

Île-De-France Mobilités

Rapport d’assurance limitée d’un commissaire aux comptes tenant lieu d’examinateur externe sur des Informations du rapport d’impact des obligations vertes Européennes du 29 octobre 2026 - « Rapport d’examen du rapport d’impact »

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

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

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

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

Île-De-France Mobilités

41, rue du Châteaudun, 75009 Paris

Rapport d'assurance limitée d'un commissaire aux comptes tenant lieu d'examinateur externe sur des Informations du rapport d'impact des obligations vertes Européennes du 29 octobre 2026 - « Rapport d'examen du rapport d'impact »

À la Présidente,

En notre qualité de commissaire aux comptes, tenant lieu d'examinateur externe désigné par l'Etablissement Public Administratif Ile-De-France Mobilités (ci-après l'**Entité**), nous avons effectué la prestation d'examinateur externe[1] prévue par le Règlement (UE) 2023/2631[2], visant à formuler un avis motivé exprimant une conclusion d'assurance limitée sur (i) l'alignement de l'émission de l'obligation sur la stratégie environnementale générale et la justification de l'Entité et (ii) l'incidence environnementale du produit des obligations (ci-après les **Informations**) contenues respectivement dans les sections 3 et 5 du rapport d'impact des obligations vertes Européennes en date du 29 octobre 2026 (ci-après le **Rapport d'impact**), joint à ce rapport.

Conclusion

Sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre, telles que décrites dans la partie « Nature et étendue des travaux », et des éléments que nous avons collectés, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause (i) l'alignement de l'émission de l'obligation avec la stratégie environnementale générale et la justification de l'Entité et (ii) le fait que l'incidence environnementale a été établie, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux indicateurs sélectionnés et définis par l'Entité ainsi qu'aux méthodes et hypothèses utilisés pour les calculer, telles que décrites dans le Rapport d'impact.

[1] KPMG S.A. est enregistré auprès de l'Autorité européenne des marchés financiers (AEMF), dans le cadre du Règlement (UE) 2023/2631, depuis le 16 octobre 2026
[2] Règlement (UE) 2023/2631 sur les obligations vertes européennes et la publication facultative d'informations pour les obligations commercialisées en tant qu'obligations durables sur le plan environnemental et pour les obligations liées à la durabilité

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

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

Responsabilité de l'Entité

La direction de l'Entité est responsable de :

- sélectionner et définir des indicateurs pertinents pour évaluer l'incidence environnementale du produit des obligations ainsi que les méthodes et hypothèses utilisées pour calculer ces indicateurs ;
- la préparation des Informations, à partir des informations collectées auprès des différentes Directions de l'Entité ;
- la justification de l'alignement de l'émission de l'obligation sur la stratégie environnementale générale de l'Entité ;
- la mise en place du contrôle interne qu'elle estime nécessaire pour que les Informations, ne comporte pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Responsabilité du commissaire aux comptes

Les responsabilités suivantes nous incombent :

- planifier et réaliser la prestation de façon à obtenir l'assurance limitée que (i) l'émission de l'obligation est alignée avec la stratégie environnementale générale et la justification donnée par l'Entité et (ii) l'incidence environnementale a été établie, dans tous ses aspects significatifs, conformément aux indicateurs sélectionnés et définis par l'entité ;
- exprimer une conclusion indépendante sur la base des procédures que nous avons mises en œuvre et des éléments probants que nous avons obtenus ;
- communiquer notre conclusion à la direction de l'Entité.

Comme nous avons pour mission d'exprimer une conclusion indépendante sur les Informations contenues dans le Rapport d'impact préparé par la direction, nous ne pouvons pas participer à sa préparation, car cela pourrait compromettre notre indépendance.

Normes professionnelles appliquées

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

Indépendance et gestion de la qualité

Notre indépendance est définie par les dispositions prévues du code de commerce, par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes, par le Code d'éthique de l'IESBA (*International Code of Ethics for Professional Accountants (including Independence Standards*)), ainsi que par les dispositions relatives à l'indépendance de l'examinateur externe prévues par le règlement (UE) 2023/2631.

Le Code d'éthique de l'IESBA repose sur le respect des principes fondamentaux d'intégrité, d'objectivité, de compétence et diligence professionnelles, de respect de la confidentialité et du comportement professionnel.

Par ailleurs, nous appliquons la norme *International Standard on Quality Management (ISQM) 1* qui requiert la conception, la mise en œuvre et le maintien d'un système de gestion de la qualité, comprenant des politiques et des procédures visant à assurer le respect des règles déontologiques, des normes professionnelles, des textes légaux et réglementaires applicables, ainsi que de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes (CNCC) relative à cette intervention.

Par ailleurs, conformément à l'article 36 du Règlement (UE) 2023/2631, voici la liste des missions et autres prestations que nous avons fournies à l'Entité et aux entités qui la contrôlent directement ou indirectement ou qu'elle contrôle directement ou indirectement, au cours des douze derniers mois :

- Rapport d'examen pré-émission des informations communiquées dans la fiche d'information relative aux obligations vertes européennes (EuGB), conformément au règlement (UE) 2023/2631, en date du 21 janvier 2026 ;
- Prestation d'assurance sur la conformité de la fiche d'information des obligations vertes européennes aux Green Bonds Principles de l'ICMA, en date du 21 janvier 2026 ;
- Prestation d'assurance sur une sélection d'informations communiquées dans le rapport annuel d'allocation relatif aux émissions obligataires vertes d'Île-de-France Mobilités, publié en octobre 2026, ayant fait l'objet d'un rapport d'assurance signé le 23 octobre 2026 ;
- Rapport d'examen post-émission sur l'affectation du produit des obligations vertes européennes (EuGB), conformément au règlement (UE) 2023/2631, en date du 29 octobre 2026.

Moyens et ressources

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à une équipe indépendante et pluridisciplinaire, expérimentée en matière de certification des informations de durabilité en application de la directive européenne 2022/2464 (Corporate Sustainability Reporting Directive), de développement durable et de responsabilité sociétale, notamment au regard du règlement taxonomie (UE) 2020/852 et des actes délégués associés, ainsi qu'en matière de financement durable.

Nature et étendue des travaux

Nous avons planifié et effectué nos travaux en prenant en compte le risque d'anomalies significatives sur les Informations.

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

Nos travaux ont consisté à :

- mener des entretiens auprès des personnes responsables des Informations, et, le cas échéant, des personnes responsables des procédures de contrôle interne et de gestion des risques afférentes aux Informations ;

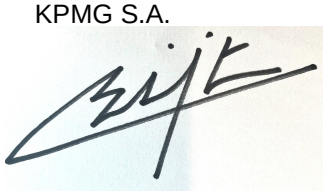
- prendre connaissance du contrôle interne de l'Entité encadrant la préparation des Informations afin de définir les procédures de vérification à mettre en œuvre, et non dans le but d'exprimer une conclusion sur le fonctionnement efficace du contrôle interne de l'Entité ;
- comprendre la stratégie environnementale globale et la justification de l'entité ;
- interroger les personnes responsables quant à la contribution des projets financés à cette stratégie et obtenir, le cas échéant, les documents justificatifs ;
- apprécier la pertinence, au regard des projets financés, des indicateurs tels que sélectionnés et définis par l'Entité pour évaluer l'incidence environnementale du produit des obligations ;
- vérifier que les indicateurs sélectionnés et choisis par l'Entité sont calculés conformément aux méthodes et hypothèses décrites dans le Rapport d'impact ;
- comparer, le cas échéant sur la base de sondage, les données sous-jacentes des pièces justificatives ;
- apprécier la cohérence d'ensemble des Informations par rapport à notre connaissance de l'entité ;
- apprécier la conformité des sections 3 et 5 du Rapport d'impact avec l'annexe III du règlement (UE) 2023/2631.

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

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

Paris la Défense, le 29 octobre 2026

KPMG S.A.



Baudouin Griton
Associé

Annexe : Rapport d’impact EuGB



1. Informations générales

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

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

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

LEI de l'émetteur :
969500A5KNK9VZQKNQ79

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

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

Code ISIN de l'Obligation Verte Européenne :
FR001400X2F1

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

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

2. Information importante

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

3. Stratégie environnementale et justification

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

4. Affectation du produit de l'obligation

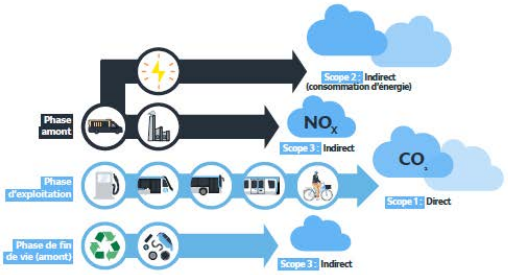
Les informations correspondantes sont présentées à la section 4 du rapport d'affectation (page 12 du présent document).

5. Incidence environnementale du produit de l'obligation

Estimation des incidences environnementales positives et négatives sous forme agrégée

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

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



Synthèse des incidences environnementales positives des projets financés

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

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

Synthèse des incidences environnementales négatives des projets financés

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

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

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

Approche méthodologique des indicateurs d'impact

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

Il s'agit de comparer :

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

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

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

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

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

Hypothèses et outils méthodologiques utilisés

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

Les principales sources méthodologiques utilisées sont :

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

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

** https://base-empreinte.ademe.fr/documentation/base-carbone*
*** Le modèle de prévision de trafic ANTONIN est utilisé par Île-de-France Mobilités pour la définition des politiques stratégiques de mobilité et la conception des infrastructures de transport. https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/b94e9b8c-f9d1-4eb9-bfd8-83405868b4d3_MaquetteAntonin3_V2.pdf*
Le modèle ANTONIN 3 est le modèle de prévision de la demande de déplacements d'Île-de-France Mobilités. Il intègre les comportements de mobilité de l'Enquête Globale Transport (EGT) et reproduit fidèlement la fréquentation des transports collectifs observée via les comptages, enquêtes et validations de titre de transport. Il permet de quantifier l'impact des évolutions des réseaux de transport sur la mobilité et intègre les projections de population et d'emploi à l'horizon 2040 fournies par l'Institut Paris Region.

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

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

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

6. Informations sur les rapports

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

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

7. Plan CapEx

N/A : Île-de-France Mobilités n'affectera un montant équivalent au produit des Obligations Vertes Européennes qu'aux dépenses et aux actifs alignés sur la Taxonomie de l'UE. Par conséquent, le plan CapEx visé par l'article 7 du Règlement sur les Obligations Vertes Européennes n'est pas applicable.



8. Autres informations utiles

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les résultats présentés sont à appréhender en ordre de grandeur.

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

1,3 milliard
de passagers.kilomètres supplémentaires parcourus par an en voiture au total engendrés par une dégradation de l'offre

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

115 000 tonnes de CO_2
générées par ces trajets en voiture, par an

4,5 millions tonnes de CO_2
générées par ces trajets en voiture sur la durée de vie totale du matériel roulant (40 ans)

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

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

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

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

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

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

1 900 tonnes de CO_2
émises annuellement par ces trains

75 000 tonnes de CO_2
émises sur la durée de vie de ces trains pour le poste exploitation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

50 000 tonnes de CO_2
générées par ces trajets en voiture, par an

2 millions tonnes de CO_2
générées par ces trajets en voiture sur la durée de vie totale du matériel roulant (40 ans)

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

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

1,8 milliard
passagers.kilomètres pour l'ensemble de la ligne (prévisions EOLE)

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

3 600 tonnes de CO_2
émises annuellement par ces trains

145 000 tonnes de CO_2
émises sur la durée de vie de ces trains pour le poste exploitation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nombre de bénéficiaires :

54 300 en 2024
49 400 en 2025

6 ans Durée de vie du vélo

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

4 km Distance moyenne d'un trajet VAE (donnée Véligo[7])

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

Émissions de CO_2 pour la fabrication d'un vélo :

210 kgCO_2 pour un VAE (donnée constructeur Trek[9])
110 kgCO_2 pour un vélo sans assistance électrique (ibid.[10])

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

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

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

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

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

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

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

Annexe 2 : Projet financés par les EuGB en 2025

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



Indicateur Green du projet :

1 700 000 tonnes de CO_2

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

1 900 000 tonnes de CO_2

Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq)

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

Description générale du projet

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

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

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

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

Caractéristiques techniques

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

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

Difficultés rencontrées

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

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

Objectifs poursuivis

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

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

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

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



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

Description générale du projet

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

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

Caractéristiques techniques

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

Difficultés rencontrées

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

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

Objectifs poursuivis

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

Indicateur Green du projet :

380 000 tonnes de CO_2
Emissions de GES évitées (tCO_2 eq) au *prorata* des dépenses présentées dans le rapport

770 000 tonnes de CO_2
Total des émissions de GES évitées (tCO_2 eq)

96 %
Taux de recyclabilité

99 %
Taux de valorisabilité

Amélioration et renouvellement du système billettique



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

Description générale du projet

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

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

Caractéristiques techniques

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

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

Difficultés rencontrées

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

Indicateur Green et Social du projet :

95 %
taux de recyclage moyen d'un valideur

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

4 900
Nombre de coffres rénovés en 2025

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

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

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

Objectifs poursuivis

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

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

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

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



Indicateur Green et Social du projet :

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

32 millions de trajets en voiture évités

103 700 Nombre de bénéficiaires du programme en 2024 et 2025

405 € Montant modal de l'aide perçue par bénéficiaire

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

Description générale du projet

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

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

Caractéristiques techniques

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

Difficultés rencontrées

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

Objectifs poursuivis

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

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

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

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

Impact environnemental

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

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

Impact social

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

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

Impact économique

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

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

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