



CADRE D'ÉMISSIONS OBLIGATAIRES VERTES

d'Île-de-France Mobilités

-
Mai 2021



I.		
INTRODUCTION		3
1 - Contexte et missions		3
2 - L'engagement d'Île-de-France Mobilités pour le développement durable		4
3 - Gouvernance du développement durable		13
4 - Justification de l'émission d'obligations vertes		13
II.		
CADRE D'ÉMISSIONS OBLIGATAIRES VERTES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (« FRAMEWORK »)		14
1 - Utilisation des fonds		14
2 - Processus de sélection et évaluation des projets		16
3 - Gestion des fonds		17
4 - Reporting		17
a. Rapport d'allocation		
b. Rapport d'impact		
III.		
VÉRIFICATION EXTERNE		19
1 - Second-Party Opinion		19
2 - Vérification externe post émission		19
VI.		
MODIFICATION DE CE CADRE DE RÉFÉRENCE		20
V.		
ANNEXES		21

Partie I

INTRODUCTION

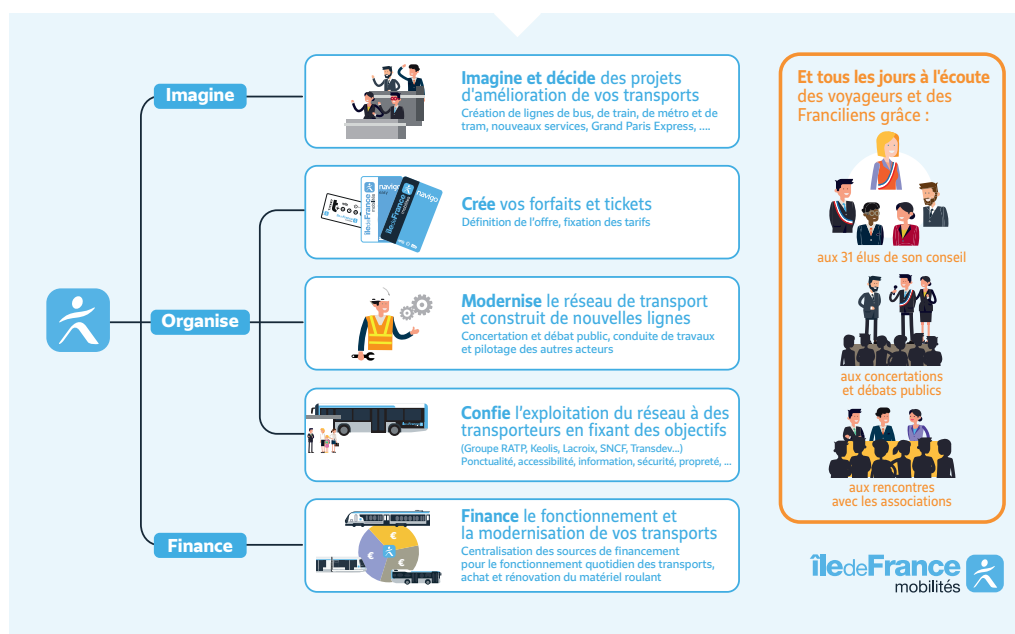
1 - Contexte et missions¹

Île-de-France Mobilités est l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) en Île-de-France. Elle est en charge d'organiser et de développer le service public de transport public de voyageurs et de coordonner toutes les politiques liées à la mobilité à l'échelle de la Région. Il s'agit d'un organisme public 100% local qui dispose du statut d'EPA (Etablissement Public à caractère Administratif).

Chaque jour en Île-de-France 9,4 millions de déplacements sont réalisés grâce à l'un des plus importants réseaux de transports en commun du monde. Que ce soit pour leurs déplacements professionnels ou pour leurs loisirs, équipés d'un passe Navigo (sur carte ou téléphone) ou d'un titre de transport occasionnel, les voyageurs peuvent emprunter les 1500 lignes de bus, 14 lignes de métros, 9 lignes de tramways et 13 lignes de trains et RER qui irriguent la Région. D'ici une dizaine d'année, le réseau d'Île-de-France Mobilités se sera enrichi des nombreux prolongements et des créations de métro, tram et RER en travaux en ce moment dont les prochaines lignes 15, 16, 17 et 18 du métro régional (projet Grand Paris Express).

Pour faire fonctionner quotidiennement l'ensemble de ces lignes, Île-de-France Mobilités passe des contrats avec des entreprises de transports telles que la RATP, la SNCF, Transdev, Kéolis, RATP Dev, Savac-Lacroix et bien d'autres, qui sont responsables du bon fonctionnement des lignes qui leurs sont confiées et d'atteindre les niveaux de qualité de service qui leurs sont fixés (ponctualité, accessibilité, information, sécurité, propreté).

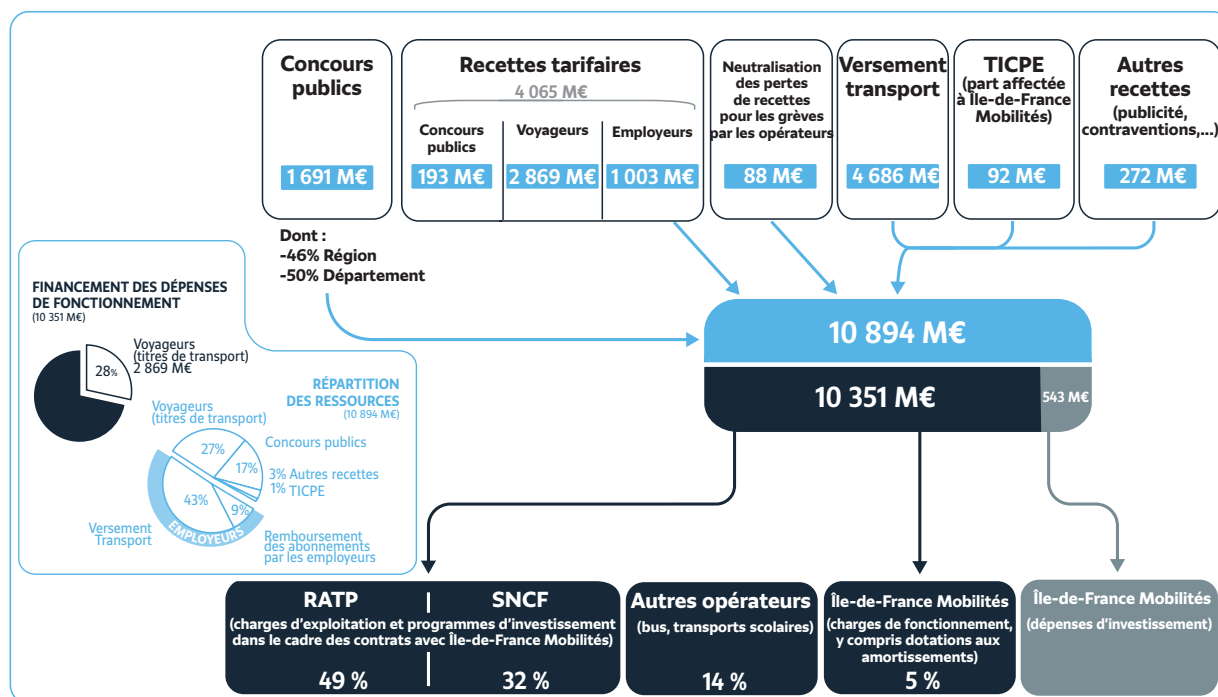
 **Île-de-France Mobilités imagine, organise et finance**
les transports pour tous les Franciliens



1. Nos missions: <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/nos-missions>

Le coût de fonctionnement de ce système s'élève à plus de 10 milliards d'euros chaque année. Il est financé, pour l'essentiel, en premier lieu par les employeurs via une taxe (le versement mobilité, anciennement versement transport) et via la prise en charge de 50% du coût de transport de leur personnel, puis par les voyageurs via la vente des titres de transports, par les collectivités locales (Région, Départements et Ville de Paris) et enfin par les automobilistes selon le principe de pollueur payeur. Île-de-France Mobilités crée les différents titres de transports (Ticket t+, Navigo Liberté+, forfait Navigo, forfait Imagine'R, forfait Senior, forfait Junior etc..), et en fixe les tarifs.

Affectation des recettes tarifaires, des concours publics pour le fonctionnement et des taxes affectées à Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France en 2019 (montants TTC)



2 - L'engagement d'Île-de-France Mobilités pour le développement durable

A. Lutter contre le changement climatique

En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités agit sur différents leviers pour réduire les émissions de gaz à effet de serre liées aux déplacements :

- En tant que pilote du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France,
- En tant qu'autorité organisatrice de la mobilité, sur l'offre et la qualité du service de transports collectifs et l'intermodalité, ainsi que sur le renouvellement des flottes de véhicules de transports collectifs.

1 Développer l'offre de transports collectifs

Afin d'inciter davantage d'habitants à utiliser les transports publics plutôt que leurs véhicules personnels, Île-de-France Mobilités met en œuvre une politique d'amélioration constante de l'offre de transports collectifs, en agissant sur l'ensemble des leviers :

- Le renouvellement du matériel roulant ;
- Le développement et la qualité de l'offre et le renouvellement du matériel roulant sur le réseau de bus existant ;
- Le développement de l'offre et la qualité des transports publics du réseau
- Le développement des services aux voyageurs tels que l'information ou la billettique.

2 Le renouvellement du matériel roulant

Afin d'améliorer la qualité des transports ferrés, Ile-de-France mobilités a accéléré en 2016, sa politique ambitieuse débutée en 2009, de renouvellement et rénovation des matériels roulants en Ile-de-France, afin de rajeunir significativement le parc actuel.

Cette politique s'est concrétisée par l'adoption par le conseil d'administration d'un schéma directeur du Matériel Roulant ferroviaire (SDMR) définissant les trajectoires de développement du parc d'ici 2040. Un diagnostic commun avec les opérateurs de transport RATP et SNCF a été réalisé et a permis de définir des hypothèses structurantes pour définir les objectifs de renouvellement du parc comme la durée de vie du matériel roulant ferroviaire et des aménagements intérieurs, l'homogénéité optimisée du parc de matériels roulants.



Ce programme a été estimé à terme à 10 Mds € pour 1100 trains neufs ou rénovés, pour le renouvellement notamment des lignes RER B, E, D, transilien, avec un premier objectif de 700 trains neufs ou rénovés à fin 2021.

L'arrivée des nouveaux matériels dans le cadre du SDMR engendre nécessairement un besoin d'adaptation des installations de remisage et de maintenance pour correspondre aux caractéristiques des nouveaux trains. Ile-de-France Mobilités accompagne donc le renouvellement de son matériel d'un vaste programme d'aménagement et d'amélioration des installations de remisage / maintenance. Ce programme se décline en 3 volets :

- L'adaptation des infrastructures existantes (modernisation d'installations existante),
- La création de nouvelles installations dans les technicentres existants, qui viennent renforcer les capacités ou le cas échéant compenser des pertes de capacités,
- Un programme de création de SMGL (Site de Maintenance et Garage en Ligne), pour consolider la robustesse de l'exploitation.

Les nouveaux aménagements, s'ils sont conçus d'abord selon les caractéristiques des matériels, n'omettent pas de prendre en compte les exigences environnementales et les conditions de travail des agents, notamment l'amélioration de l'ergonomie des postes de travail dans les technicentres.

Le programme de renouvellement des ateliers et des installations fixes est évalué à date à 1.342M€ pour la période 2020-2028.

En parallèle du SDMR ferroviaire, Île-de-France Mobilités a aussi lancé un SDMR Métro (pneu et fer). Sur la période 2016-2039, l'investissement correspond à environ 4,9 milliards d'euros courants, permettant de financer le renouvellement et la rénovation des matériels roulant pneus des lignes de métro.



3 Le développement et la qualité de l'offre et le renouvellement du matériel roulant sur le réseau de bus existant

En 2016, Île-de-France Mobilités a engagé un programme ambitieux de développement du réseau de bus francilien afin de constituer un réseau régional équilibré et adapté aux problématiques de déplacement de chaque territoire. Les améliorations de l'offre de bus consistent en particulier à :

- Renforcer l'offre aux heures de pointe afin d'améliorer les conditions de confort des voyageurs ;
- Renforcer l'offre aux heures creuses en semaines et le week-end afin de mieux répondre aux besoins pendant ces périodes ;
- Créer des services en soirée ;
- Adapter les itinéraires, les fréquences et les amplitudes pour la desserte de nouveaux quartiers, de services publics, de zones d'activités ou de loisirs.

Le renouvellement de la flotte francilienne de bus et cars a pour objectif de développer un réseau de bus propres et réduire ainsi très fortement les émissions de polluants atmosphériques locaux et de gaz à effet de serre. Les solutions électriques et bio-GNV (gaz naturel pour véhicules) ont été privilégiées pour cette transition avec un objectif à 2030 de 100 % de bus et cars propres.

Pour atteindre l'objectif de conversion des 10 000 bus et cars à l'horizon 2030, Île-de-France Mobilités a mis en place une stratégie de transition énergétique, reposant sur le renouvellement du matériel roulant et sur la conversion des Centres opérationnels Bus.

En 2018, Île-de-France Mobilités a voté un programme d'accélération de la transition

énergétique du matériel roulant routier, visant à ne plus acquérir de véhicules diesel. Ce programme a consisté à lancer la conversion énergétique d'une première vague d'une quinzaine de Centres opérationnels Bus. Parallèlement, Île-de-France Mobilités a lancé ses premiers achats de matériel roulant propre, biométhane ou électrique, en s'appuyant sur une centrale d'achat spécialisée.

Île-de-France Mobilités s'est associée avec Airparif pour mettre en œuvre des campagnes de mesures des émissions de polluants atmosphériques en conditions réelles d'exploitation sur un échantillon de bus utilisant de façon alternative différents carburants. En janvier 2021, Airparif et Île-de-France Mobilités ont publié leur conclusion. L'idée principale est que le renouvellement de plus de 2000 bus sur un parc initial de 9000 bus de 2014 à 2020, par des bus récents (électriques, hybrides, bus EURO VI, GNC) a permis de diminuer les émissions annuelles d'oxyde d'azote d'un tiers et de CO₂ de presque 5%.



4 Développer l'offre et la qualité des transports publics du réseau

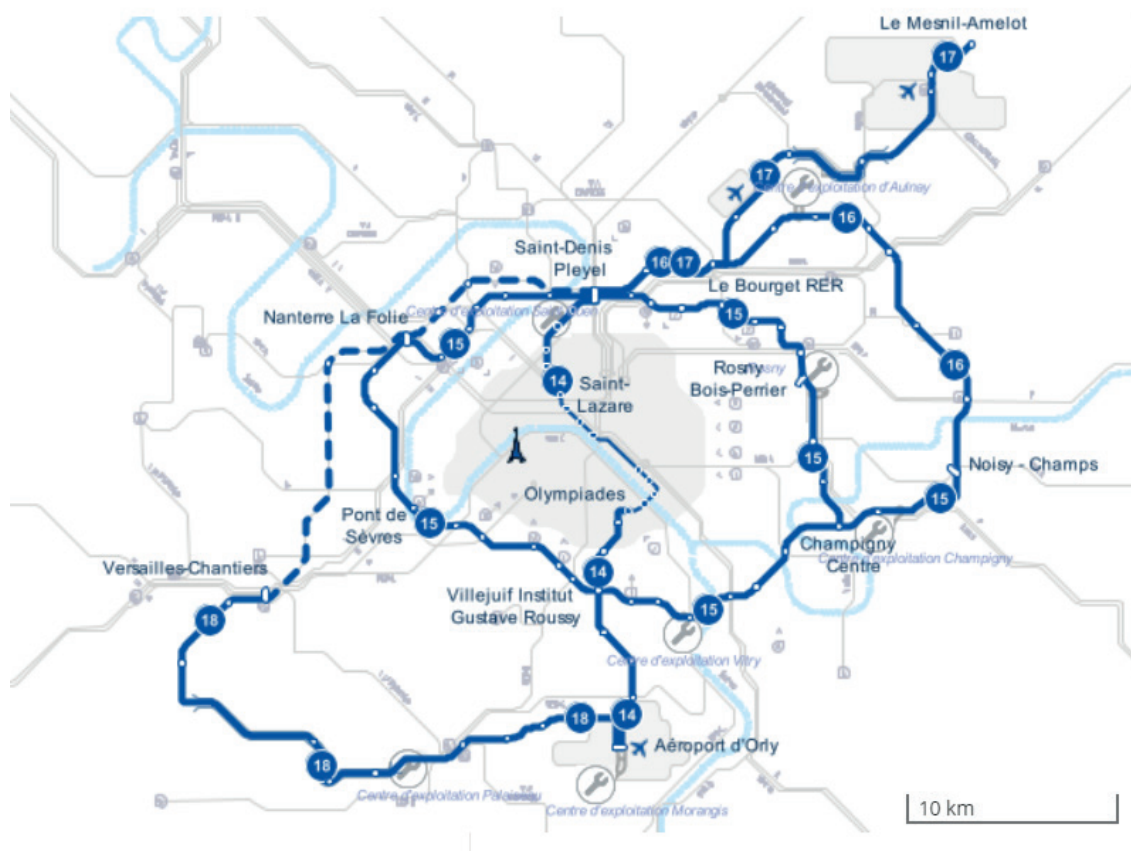
En tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités Durables en Île-de-France, Île-de-France Mobilités est responsable de la gestion de tous les services de transport de la région et devra superviser l'ouverture de l'ensemble du réseau à la concurrence, y compris la mise en circulation de ces nouvelles lignes qui constituent le plus grand projet d'infrastructure et de développement en Europe.

Le Projet du Grand Paris Express inclut non seulement 200 kilomètres de réseau supplémentaire mais également la construction de 68 stations sur 4 nouvelles lignes de métro à haute performance automatique autour de Paris.



Cela permettra :

- De répondre aux objectifs de déplacements suburbains et de décongestion sur les lignes transversales de la ville
- Une meilleure connexion des zones principales (universités ...) et une amélioration des zones mal desservies



5 Encourager la pratique du vélo, le covoiturage et l'autopartage

- **Un service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE), Véligo**, a été mis en place par Île-de-France Mobilités. Grâce à ce service, Franciliens peuvent tester pour une période de 6 mois, extensible à 3 mois supplémentaires, l'utilisation d'un vélo à assistance électrique pour leurs trajets quotidiens, avant de décider le cas échéant d'en acquérir un. Pour favoriser le basculement définitif des Franciliens vers le vélo, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a décidé en octobre 2019 de compléter le service Véligo Location par une aide à l'achat pour des VAE (vélos classiques à assistance électrique et vélos cargos). Le montant du budget a été voté à plus de 30M d'euros par an.
- **Une offre de stationnement vélo en gare** a été créée dans le cadre de la mise en œuvre du Schéma Directeur du Stationnement Vélo en gares et stations approuvé en décembre 2011. L'objectif du plan était de déployer, aux abords des gares et stations, des places de stationnement vélos sécurisées, conformes à un référentiel de qualité de service homogène à l'échelle régionale. La mise en œuvre de ce référentiel incombe aux maîtres d'ouvrages ainsi qu'aux opérateurs de transports qui perçoivent à cet effet des subventions d'Île-de-France Mobilités (subventions pour la création des espaces ainsi que pour leur exploitation). Un nouveau schéma a été approuvé en février 2020.



6 Une vigilance accrue de la qualité de l'air dans les espaces ferroviaires souterrains, où le niveau de particules fines (qui peuvent avoir de forts impacts sur la santé) dans l'air est souvent élevé. La qualité de l'air peut être affectée par la structure d'une station, son infrastructure et le matériel roulant circulant dans cette station.

Ile-de-France Mobilités a renforcé sa vigilance en intégrant une clause dans les contrats passés avec la RATP et la SNCF, pour surveiller la qualité de l'air et pour la mise en place d'actions visant à réduire l'exposition de ses salariés et des usagers. Un plan d'investissements a également été défini pour améliorer la qualité de l'air au travers d'un accompagnement du renouvellement, de la modernisation et de la création de système de ventilation, une amélioration des suivis et des mesures.... En parallèle, des solutions sont recherchées pour permettre le captage des particules à la source ou le traitement de l'air des stations.

B. Limiter l'impact sur l'environnement pour préserver la biodiversité, les milieux et les ressources

Afin de répondre aux besoins de préservation de la biodiversité, des milieux et des ressources, Ile-de-France Mobilités a pris certaines mesures :

1 Développer un référentiel pour la qualité environnementale des centres opérationnels bus (CoB) et des sites de maintenance et d'entrepôt des trams (TMS) afin de limiter leur impact sur l'environnement.

En premier lieu, le choix du site devra s'inscrire dans l'objectif "Zéro artificialisation nette" des sols. Ainsi, concernant la construction de nouveaux CoB, Ile-de-France Mobilités choisira en priorité des sites de renouvellement urbain, ou déjà bâtis, localisés dans des zones d'activités ou industrielles parmi les espaces constructibles. L'objectif est d'éviter autant que possible les zones naturelles, agricoles ou forestières.

Depuis 2020, tous les nouveaux projets de construction sous la maîtrise d'ouvrage d'Ile de France Mobilités doivent également être accrédités de la HQE INFRASTRUCTURETM certification.

La Haute Qualité Environnementale est une démarche volontaire qui vise à limiter les impacts environnementaux d'une opération de construction ou de réhabilitation, à améliorer la qualité de vie des futurs utilisateurs et usagers, et à réaliser des économies de coûts d'exploitation et de maintenance durant toute la durée de vie du bâtiment.

La certification HQE INFRASTRUCTURETM, conçue par CERTIVEA, est une approche multicritères dans une perspective de développement durable. Les objectifs de performance définis par le référentiel s'organisent autour de 4 engagements : la qualité de vie, le respect de l'environnement, la performance économique et le management responsable.

- La maîtrise de la consommation énergétique et des émissions carbone du projet
 - Obtenir le label E+C- visant le niveau 3 Energie (niveau BEPOS) et Carbone 1 ;
 - Les bâtiments rénovés devront obtenir le label BBC – Effinergie Rénovation (Cep < Cref-40%), avec une production minimale d'énergie renouvelable de 20 Wh/m².an.
- La maîtrise des eaux pluviales et des consommations d'eau
 - Obligation d'infiltrer les eaux pluviales in situ (à l'exception des impossibilités géotechniques des sols et des contraintes liées à des risques naturels) ;
 - 20% minimum de milieu ouvert;
 - 70% minimum de l'eau de lavage des véhicules recyclée.
- L'intégration paysagère et la biodiversité
 - Mise en place dès que possible de mesures de compensation/accompagnement in situ ;
 - Minimum 40% de végétalisation des toits ;
 - Intégration paysagère et environnementale des dépôts de bus par l'intégration de spécificités urbaines/rurales et d'écosystèmes locaux ;
 - 0,3 minimum de coefficient biotope.

2 Développer un référentiel pour la qualité environnementale (HQE INFRASTRUCTURESTM) des infrastructures de transport en site propre afin de limiter leur impact sur l'environnement.

Ile-de-France Mobilités a établi 3 objectifs prioritaires et obligatoires à intégrer à cette approche :

- Vers la neutralité carbone et la lutte contre le changement climatique
 - Le contrôle des émissions de carbone durant les phases de construction et d'exploitation sera une préoccupation centrale. L'identification des sources, la prévention, la recherche d'alternatives, la réduction des émissions et les propositions de compensation carbone seront donc développés dans nos projets.
- Une gestion alternative des eaux pluviales des plateformes
 - Obligation d'infiltrer les eaux pluviales in situ (à l'exception des impossibilités géotechniques des sols / des contraintes liées à des risques naturels / des espaces urbains trop petits) ;
 - L'utilisation de techniques d'aménagement alternatives sera une priorité.
- La ligne TCSP, un vecteur de biodiversité
 - Un travail sur les corridors écologiques le long du linéaire mais aussi de manière transversale en lien avec les aménagements paysagers du projet est attendu ;
 - Les éventuelles mesures écologiques de compensation/accompagnement des infrastructures devront être intégrées autant que possible à cette approche.

3 Mise en place de la doctrine ERC (Eviter, Réduire et Compenser) et de procédures environnementales

Lorsque la stratégie d'évitement et de réduction ne permet pas d'éviter tous les impacts résiduels sur les environnements naturels, forestiers et agricoles, Ile de France Mobilités mettra en œuvre des mesures compensatoires appropriées conformément à la réglementation et dans le cadre des autorisations administratives dédiées : définition de la dette, puis des mesures compensatoires ; identifier et sécuriser les parcelles dédiées à la compensation environnementale ; obtenir la validation des services de l'Etat ; assurer la mise en œuvre et le suivi des mesures compensatoires sur une longue période de temps (10 à 30 ans).

C. Assurer la cohésion sociale et la solidarité entre les territoires et les générations

Afin d'assurer la cohésion sociale, la solidarité entre les territoires et les générations et de respecter le droit à la mobilité pour tous, Ile-de-France Mobilités a entrepris plusieurs projets et mesures :

1 De nouveaux tramways au service du désenclavement : le développement des transports publics pour les populations en difficulté sociale (ayant un accès limité à la voiture ou habitant dans des zones mal desservies). L'extension du réseau de transport en commun structurant facilite les mobilités internes dans les territoires et améliore le maillage en transports collectifs avec les territoires voisins.

Le dernier tramway mis en service est la ligne de tramway T4. Depuis 2006, la ligne de tramway T4 relie Aulnay-sous-Bois (RER B) à Bondy (RER E). Elle dispose désormais de 9 nouvelles stations qui participeront au désenclavement du plateau de Clichy-sous-Bois et de Montfermeil et fourniront un accès à la future ligne 16 d'ici 2024. Le financement est réparti entre les infrastructures 270M d'euros (Etat 37%+ Région 49% + SNCF 14%) et les tramways 100M d'euros (Île-de-France Mobilités 100%).

2 Des changements dans la tarification pour les jeunes et les seniors :

- Les Franciliens de plus 62 ans (sans activité professionnelle ou avec une activité professionnelle strictement inférieure à un mi-temps) peuvent bénéficier d'un pass Navigo annuel avantageux (demi-tarif) leur permettant de voyager de manière illimitée dans la région. L'objectif est de les aider financièrement et de les encourager à utiliser les transports publics.

- Les lycéens et les étudiants de la région Ile-de-France de moins de 26 ans peuvent bénéficier d'un pass à prix réduit leur permettant de voyager de manière illimitée dans la région (le pass annuel Imagine'R est 50% moins cher que le pass annuel pour les autres voyageurs). A partir de 2020, un pass Imagine'R Junior, proposant les mêmes avantages, est proposé aux enfants de moins de 11 ans à 24€ par an.

3 Rendre le réseau de transports collectifs accessible à tous de la voirie jusqu'au train. Les trains, les trams et les bus déployés aujourd'hui sur le réseau intègrent pleinement les problématiques liées à l'accessibilité.

En 2006, Ile de France Mobilités a été désignée autorité compétente en Ile de France pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA). L'objectif est d'assurer l'accessibilité du réseau et des services de transport public aux personnes à mobilité réduite grâce à la mise en place progressive de mesures appropriées.

Le plan prévoit l'accessibilité de 266 stations ferroviaires, dont 207 sous le contrôle de SNCF Réseaux et de SNCF Voyageurs pour un coût estimé à 1,454 milliards d'euros (valeur en date du 01/2009), qui comprend les stations restantes à rendre accessibles.

L'agenda du SDA devrait être complètement mis en place avant 2025 avec 209 stations accessibles.



4 Développer le covoiturage : tout déplacement en voiture au cours duquel le conducteur transporte un ou plusieurs passagers, quels que soient leur motif de déplacement et leur âge. Cette pratique demeure limitée en Ile-de-France pour les déplacements en lien avec le travail. Depuis 2017, Ile-de-France Mobilités a mis en place un dispositif d'incitation financière au covoiturage (principalement pour des trajets domicile-travail) dans le cadre de l'opération « Tous ensemble pour le covoiturage ».

5 Proposer des solutions de mobilité dans les territoires les moins denses

- Le service de transport à la demande (TAD) dans les secteurs peu denses de la région. Ce service s'appuie sur la circulation de véhicules adaptés aux flux de voyageurs et circulant uniquement lorsqu'un besoin est exprimé. Créée en 2019 dans une vision à long terme, une plateforme de réservation facilite l'émergence de nouveaux TAD. L'intégration de nouveaux services est envisagée.
- Les Parcs Relais sont des parcs de stationnement aménagés à proximité d'une gare afin d'encourager les automobilistes à utiliser les transports en commun pour rejoindre le centre-ville ou Paris. Le Schéma directeur des Parcs Relais, approuvé par Île-de-France Mobilités en 2006, fixe les conditions d'attribution du label « Parc Relais » afin de bénéficier de subventions pour leur création, leur extension et leur rénovation. Depuis le 1er mars 2019, la pass Navigo Annuel inclut un abonnement gratuit aux « Parcs Relais » afin d'encourager l'utilisation des transports collectifs.

D. L'épanouissement de tous les êtres humains

- 1 Améliorer les conditions de transport grâce au renouvellement du matériel roulant :** l'état du matériel roulant est déterminant dans la qualité du service offert, tant pour le confort pendant le voyage que pour la régularité de l'exploitation, en limitant les risques de pannes. Ile-de-France Mobilités mène un programme ambitieux de plus de 10 Mds € de modernisation des trains de l'ensemble des lignes franciliennes.



- 2 Davantage de moyens pour assurer la sécurité des voyageurs :** sécuriser le réseau est un enjeu essentiel pour les Franciliens et l'attractivité de la région. Ile-de-France Mobilités a donc multiplié les mesures et les plans pour renforcer la sécurité de ses usagers :
 - Un nouveau plan de sécurité dans les transports en commun a été adopté en 2019 et repose sur le renfort de la présence humaine de sécurité, l'axe technologique et le développement de nouvelles perspectives de sécurité créées par l'essor de l'intelligence artificielle.
 - Des mesures pour lutter contre le harcèlement dans les transports telles qu'un renfort de la présence humaine avec une formation spécifique sur la prise en charge des victimes de harcèlement, une généralisation de la vidéo protection et de nouvelles mesures visant à faciliter le signalement de cas de harcèlement (borne d'appel, services actifs 24h/24...). La campagne de lutte contre le harcèlement dans les transports en commun menée par Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, la RATP et SNCF Transilien, a été reconduite en 2019 afin de sensibiliser les voyageurs et de faire connaître les outils mis en place pour signaler un cas de harcèlement.
 - Le service de descente à la demande sur certaines lignes de bus à partir de 22h, permet à toute personne le demandant de descendre entre deux arrêts du bus, afin d'être plus proche de leur domicile. Le service sera progressivement étendu sur le réseau de bus.

E. La transition vers une économie circulaire

- 1 L'économie circulaire est un modèle économique consistant à tirer le meilleur parti des ressources sur l'ensemble du cycle économique, de la conception au recyclage, en adoptant une démarche visant à éduquer les consommateurs et allonger la durée de vie des produits. Île-de-France Mobilités s'est engagée dans cette transition :
- 2 Dans le cadre de la politique de transition énergétique du parc de bus et cars francilien, un objectif a été fixé de faire rouler à l'horizon 2030, 75% des bus franciliens au biométhane. Plusieurs plans, stratégies et programmes se conjuguent à l'échelle régionale pour dynamiser cette transition autour des principaux gisements susceptibles d'être utilisés à des fins énergétiques : biomasse agricole et forestière, et déchets (ex : les biodéchets générés par les Franciliens).
Dans le cadre de la démarche de qualité environnementale qu'elle a engagé pour les centres opérationnels bus, Île-de-France Mobilités a engagé une démarche de certification HQE. Trois cibles prioritaires et obligatoires ont été choisies pour répondre aux engagements d'Île-de-France Mobilités : la maîtrise de la consommation énergétique et des émissions carbone du projet, la maîtrise des eaux pluviales et des consommations d'eau, ainsi que l'intégration paysagère et la biodiversité. Ces cibles participent ainsi à la réduction de l'utilisation des ressources lors des usages futurs du bâtiment et contribue à réduire son empreinte écologique.

3 - Gouvernance du développement durable

Chaque année, conformément aux dispositions des articles L5217-10-2 et D5217-8 du code général des collectivités territoriales, Île-de-France Mobilités présente un rapport sur la situation en matière de développement durable. Ce rapport porte sur son fonctionnement, les politiques qu'Île-de-France Mobilités mène sur son territoire, et les opérations et programmes de nature à améliorer la situation en matière de développement durable. Le rapport est présenté et soumis à l'approbation du Conseil d'Administration d'Île-de-France Mobilités dans le cadre des débats d'orientation budgétaire. Ce rapport est disponible sur le site internet d'Île-de-France Mobilités.

4 - Justification de l'émission d'obligations vertes

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. En 2019, il représente 31% des émissions de GES de la France².

En Île-de-France, les trois principales sources de polluants atmosphériques sont les transports routiers, le secteur résidentiel et le secteur tertiaire (chauffage principalement). Le transport routier est responsable de plus de 29% des émissions de gaz à effet de serre (scope 1 et 2) en Île-de-France³.

Le transport bas carbone a donc un rôle clé à jouer dans la transition environnementale en Île-de-France et plus largement en France.

La transition énergétique est un enjeu majeur pour Île-de-France Mobilités, qui s'est toujours engagée dans la promotion des transports bas carbone. Le Cadre des obligations vertes Île-de-France Mobilités est dédié à l'accessibilité et à la promotion d'un transport bas carbone et durable. C'est l'occasion de mettre en avant la stratégie et les initiatives RSE de l'établissement qui contribuent à l'atténuation du changement climatique.

L'objectif sera également de diversifier la base d'investisseurs d'Île-de-France Mobilités et d'engager un dialogue avec des investisseurs socialement responsables.

2. République Française (2021), rapport sur l'état de l'environnement : <https://ree.developpement-durable.gouv.fr/themes/defis-environnementaux/changement-climatique/emissions-de-gaz-a-effet-de-serre/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transport> / 3. Airparif (2020), Émissions et consommations 2018 en Île-de-France (estimations faites en 2020) : <https://www.airparif.asso.fr/surveiller-la-pollution/les-emissions>

Partie II

CADRE D'ÉMISSIONS OBLIGATAIRES VERTES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS (« FRAMEWORK »)

Afin d'atteindre les engagements décrits ci-dessus, et de financer des projets qui apporteront des bénéfices environnementaux pour soutenir la stratégie RSE d'Île-de-France Mobilités, Île-de-France Mobilités a choisi de créer un Cadre d'obligations vertes (« Cadre / Framework »), dans lequel elle peut émettre une ou des obligations vertes.

Ce Cadre est conforme aux principes des obligations vertes (GBP) 2018 de l'ICMA⁴ ainsi qu'aux exigences de la norme européenne sur les obligations vertes⁵.

Conformément à ces Principes, Île-de-France Mobilités s'assure que pour chaque émission verte, les éléments suivants seront adoptés, comme annoncé dans ce Framework :

1. Utilisation des fonds
2. Processus de sélection et évaluation des projets
3. Gestion des fonds
4. Reporting

1 - Utilisation des fonds

Un montant équivalent aux fonds nets levés par l'émission de toute obligation verte par Île-de-France Mobilités sous le cadre de ce Framework, sera alloué, en partie ou en totalité, au financement des projets éligibles suivants. Les projets éligibles verts contribuent aux objectifs environnementaux de l'UE et les critères d'éligibilités sont conformes aux Technical Screening Criteria des actes délégués de la EU Taxonomy, qui ont été publiés en Avril 2021. Les principes Do No Significant Harm (DNSH) sont appliqués aux projets sélectionnés et les garanties sociales minimales sont prises en considération (détails en annexe).

Tous les critères d'éligibilité suivants sont alignés sur la catégorie de projet Moyens de transports propres des Green Bond Principles.

4. Green Bond Principles (GBP) 2018 - <https://www.icmagroup.org/green-social-and-sustainability-bonds/green-bond-principles-gbp/> / 5. EU Green Bond Standard - https://ec.europa.eu/info/business-economy-euro/banking-and-finance/sustainable-finance/eu-green-bond-standard_en / 6. Sustainable finance - EU classification system for green investments - https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12302-Climate-change-mitigation-and-adaptation-taxonomy#ISC_WORKFLOW

Sous-catégories éligibles	Actifs/projets éligibles	Critère d'éligibilité	Alignement avec la EU Taxonomy (N°)
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public de surface	<ul style="list-style-type: none"> Acquisition pour renouvellement de bus propres⁷ 	<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement 	<ul style="list-style-type: none"> 6.3. Urban and suburban transport, road passenger transport
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)	<ul style="list-style-type: none"> Acquisition & rénovation de matériel (train, métro, tram-train, tramway) 	<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement 	<ul style="list-style-type: none"> 6.1. Passenger interurban rail transport
Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone	<ul style="list-style-type: none"> Centre Opérationnel Bus en cours de construction ou existants en cours de rénovation Atelier SNCF 	<ul style="list-style-type: none"> L'infrastructure est dédiée au transport public bas carbone 	<ul style="list-style-type: none"> 6.15. Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport
Amélioration de la qualité du service pour la mobilité	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de l'information voyageur Amélioration de la billettique Amélioration de l'accessibilité (exemple : Personne à Mobilité Réduite) Acquisition de vélo à assistance électrique et subvention aux particuliers pour l'achat de vélo à assistance électrique Véligo 	<ul style="list-style-type: none"> Le projet facilite l'accès à des transports bas carbone 	<ul style="list-style-type: none"> 6.4. Operation of personal mobility devices, cycle logistics

L'amélioration de la qualité du service pour la mobilité contribue à l'atténuation du changement climatique en tant qu'«enabling activity». En améliorant l'information des passagers, la billettique, la politique d'incitation à l'usage du vélo, l'accessibilité, Île-de-France Mobilités contribue au transfert d'un plus grand nombre de passagers vers une mobilité bas carbone. Le projet contribue à la fois à fidéliser les passagers aux transports à faible émission de carbone et à attirer de nouveaux passagers.

⁷ Low carbon buses are defined as electric buses and hydrogen buses with zero direct (tailpipe) CO2 emissions.

Les projets éligibles d'Île-de-France Mobilités contribueront aux Objectifs De Développement Durable (ODD) définis par les Nations Unies :

- S-ODD9 : Mettre en place une infrastructure résiliente, promouvoir une industrialisation durable qui profite à tous et encourager l'innovation
- ODD 11 : Faire en sorte que les villes et les établissements humains soient ouverts à tous, sûrs, résilients et durables
- ODD 13 : Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions



Liste d'exclusion :

Île-de-France Mobilités a défini une liste d'exclusion pour les projets à financer dans le cadre de ce Framework :

- L'achat de véhicules liés à des combustibles fossiles est exclu des actifs éligibles.
- La quote part des actifs déjà financés par un autre financeur ou opérateur (Banque Européenne d'Investissement, Caisse des Dépôts et Consignation, etc.) sont exclus des actifs éligibles.

2 - Processus de sélection et évaluation des projets

Les projets verts éligibles seront soumis à la due diligence suivante, qui assure qu'ils répondent correctement aux critères détaillés dans la section ci-dessus 2.1 ('Utilisation des fonds')

Le processus est conçu pour garantir que les fonds collectés par les émissions d'obligations vertes sont exclusivement affectés au financement du budget d'investissement d'Île-de-France Mobilités pour des projets éligibles.

Île-de-France Mobilités a établi un Green Bond Working Group (GBWG), formé de représentants des directions suivantes :

- Finances et Commande Publique
- Prospective et Etudes
- Infrastructures
- Ferroviaire
- Mobilités de Surface
- Intermodalité, Services et Marketing

Le GBWG sera présidé par la direction Finances et de la Commande Publique et se réunira au moins une fois par an, après la clôture des comptes de l'année n correspondant à l'année d'émission de l'obligation verte.

Afin de sélectionner les projets qui seront affectés à l'emprunt obligataire de l'année n, la Direction des Finances et de la Commande Publique procédera d'abord à une présélection des actifs éligibles.

- Sur la base de son système d'identification des dépenses d'investissement affectées à l'obligation verte, qui sera implémenté dans le logiciel de gestion financière, Ile de France Mobilité identifie automatiquement les dépenses selon les sous-catégories d'actifs éligibles du Cadre d'émissions obligataires vertes. Sur le plan comptable, les dépenses relatives à ces actifs sont constituées des dépenses directes sur les actifs corporels (construction incluant le terrain, le matériel roulant, les travaux, les équipements) et des dépenses sur les actifs incorporels (subventions d'investissement versées aux opérateurs de transport), décaissées par Île-de-France Mobilités en année n.

- Les projets seront également sélectionnés en identifiant soigneusement les actifs qui sont partiellement financés par les partenaires d'Île-de-France Mobilités, notamment la RATP, la SNCF et la SGP, afin que seule la part des projets financés par Île-de-France Mobilités elle-même soit incluse dans le Cadre d'émissions obligataires vertes ; l'objectif est d'éviter un double comptage des actifs.
- Ces dépenses éligibles seront également nettes des financements reçus, tels que les financements de la Banque Européenne d'Investissement pour certains projets jusqu'à 50% du coût du projet.

Dans un deuxième temps, après discussion avec les départements opérationnels, les projets seront sélectionnés sur la base de leur pertinence et des éléments de reporting existants, et la direction des finances et de la commande publique centralisera les éléments de reporting travaillés par les départements opérationnels afin de compléter le reporting annuel.

Enfin, le GBWG valide la sélection des actifs pour l'année n sur la base de ces éléments. Il valide également les éventuelles modifications du cadre en fonction de l'évolution des projets d'Île-de-France Mobilités.

3 - Gestion des fonds

Les fonds nets levés par chaque émission verte d'Île-de-France Mobilités seront fléchés vers des projets verts éligibles comme annoncé dans la section 2.1 Utilisation des fonds de ce Framework. Dans l'hypothèse où les fonds ne pourraient être immédiatement et complètement alloués, ou dans l'hypothèse d'un remboursement anticipé, les fonds levés seront conservés conformément règles de finances publiques d'Île-de-France Mobilités jusqu'à leur allocation à des Projets Verts Éligibles.

Un système d'identification des dépenses d'investissements allouées au Green Bond sera mis en place dans le logiciel de gestion financière d'Ile de France Mobilité, afin de permettre une allocation automatique des dépenses selon les sous-catégories d'actif éligibles du Framework.

Île-de-France Mobilités souhaite allouer les fonds levés par une émission d'obligation verte donnée, à des Projets Verts Éligibles développés au plus tard trois ans avant l'émission. Les fonds seront alloués dans les deux années suivants la date d'émission.

4 - Reporting

Chaque année, Île-de-France Mobilités publiera sur ses émissions d'obligations vertes un rapport d'allocation ainsi qu'un rapport d'impact, comme détaillés ci-dessous. Ces rapports seront mis à jour annuellement jusqu'à l'allocation complète des fonds nets levés par toutes les émissions vertes, ou jusqu'à ce que les obligations vertes d'Île-de-France Mobilités ne soient plus sur les marchés.

A. Rapport d'allocation

Île-de-France Mobilités fournira les informations sur les projets verts éligibles sur le site d'Île-de-France Mobilités. Les informations comporteront au moins les détails suivants :

- I. Le montant total des fonds levés alloués aux projets verts éligibles
- II. La répartition de l'allocation par catégorie de projets éligibles
- III. L'allocation par zone géographique
- IV. Le refinancement versus le nouveau financement
- V. Le solde des fonds levés non alloués

B. Rapport d'impact

Dans la mesure du possible, Île-de-France Mobilités fournira un rapport sur les indicateurs d'impact potentiel pertinents des projets verts éligibles, pouvant inclure par exemple certains des indicateurs suivantes :

Sous-catégories éligibles	Actifs/projets éligibles	Indicateurs d'impact environnemental
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public de surface	Acquisition pour renouvellement de bus propres	<ul style="list-style-type: none"> Émissions de CO2 par passager Km parcouru (gCO2 /pass.km) Réduction totale des émissions de GES (tCO2 eq) Réduction des polluants atmosphériques: particules Nombres de véhicules électriques/ hydrogène déployés Nombre d'emplois créés ou soutenus grâce au projet
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)	Acquisition & rénovation de matériel (train, métro, tram-train, tramway)	<ul style="list-style-type: none"> Émissions de CO2 par passager Km parcouru (gCO2 /pass.km) Émissions totales de GES évitées grâce au projet (tCO2eq) Estimation des économies d'énergie (KWh) Réduction des polluants atmosphériques: particules % de réduction du bruit ou nb de matériel certifié par le «STI Règlement européen 1304-14 % de recyclabilité du matériel acheté Nombres de rames achetées
Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone	Centre Opérationnel Bus en cours de construction ou en cours de rénovation	<ul style="list-style-type: none"> Émissions annuelles de GES réduites / évitées (tCO2eq) vs niveau de certification de base
	Atelier SNCF	<ul style="list-style-type: none"> En relation avec la certification HQE Infrastructure : <ul style="list-style-type: none"> - Obtention du label E+ C- - Niveau atteint sur la cible Energie et Carbone - % d'eau de pluie infiltrée - Nombre d'ha de surfaces imperméabilisées grâce au projet - % d'espaces libres aménagés sur la parcelle - % des eaux de lavage des bus recyclées Économies d'énergie annuelles (MWh) kCO2 / m² de surface de construction certifiée
Amélioration de la qualité du service pour la mobilité	Amélioration de l'information voyageur	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de bénéficiaires
	Amélioration de la billettique	
	Amélioration de l'accessibilité (exemple : Personne à Mobilité Réduite)	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de bus et de gares rendues accessibles
	Amélioration de l'accessibilité (exemple : Personne à Mobilité Réduite)	<ul style="list-style-type: none"> Nombre de bénéficiaires du programme véligo Nombre de vélos déployés Nombre d'abonnés au dépôt de vélos kg CO2 / personne / an ou par véhicule / an économisés

Partie III

VÉRIFICATION

EXTERNE

1 - Second-Party Opinion

Île-de-France Mobilités a nommé Cicero afin d'établir une vérification externe du Framework et de confirmer son alignement avec les ICMA GBP (2018), ainsi que d'évaluer l'alignement des catégories de projets éligibles du Framework avec les critères TSC et DNSH inclus dans l'Annexe 1 (atténuation du changement climatique) de l'acte délégué de la EU Taxonomy publié en avril 2021, et du respect des garanties sociales minimales.

Cicero a attribué une note de « Dark Green » à ce Framework d'obligations vertes. Selon la méthodologie « Shades of Green » de Cicero, «le Dark Green est alloué aux projets et solutions qui correspondent à la vision à long terme d'un avenir sobre en carbone et résilient au climat».

La Seconde Opinion est disponible sur le site d'Île-de-France Mobilités.⁸

2 - Vérification externe post émission

La régularité des dépenses mandatées par Île-de-France Mobilités en tant qu'Établissement Public Administratif est contrôlée par la Direction Régionale des Finances Publiques (DRFiP), qui s'assure également de leur bon paiement. Il s'agit d'une obligation réglementaire.

Ainsi, la Direction régionale des finances publiques pourra certifier que les dépenses figurant sur l'état produit ont été payées.

Par ailleurs, pour son premier rapport post émission verte, Île-de-France Mobilités pourra également faire appel à un auditeur externe qui vérifiera :

- La conformité des actifs financés par le produit de l'obligation verte aux critères d'éligibilité définis dans la section sur l'utilisation du produit du présent cadre.
- Le montant alloué lié aux projets verts éligibles financés par le produit de l'obligation verte.

⁸https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/5e675181-5707-4713-8a06-d7a169cf8e33_Second+Opinion+CICE-RO+GREEN+-+IDFM+-+11052021.pdf

Partie IV

4. MODIFICATION DE CE CADRE DE RÉFÉRENCE

La Direction Finances et Commande Publique examinera régulièrement ce cadre de référence, ainsi que son alignement sur les versions mises à jour des GBP et des TSC de l'EU taxonomy au fur et à mesure de leur publication, dans le but de respecter les meilleures pratiques du marché. Ces examens pourraient mener à des modifications et des mises à jour de ce Framework. Les mises à jour, si elles ne sont pas mineures par nature, devront être préalablement approuvées par Île-de-France Mobilités et Cicero.

Toute future version mise à jour de ce cadre de référence devra maintenir ou améliorer les niveaux actuels de transparence et de divulgation des rapports, y compris la vérification correspondante par un examinateur externe. Dans l'hypothèse où le Framework serait mis à jour, il sera publié sur le site d'Île-de-France Mobilités et remplacera ce Framework.



Partie V

5. ANNEXES

Annexe 1 : Alignement de la catégorie Projets Verts éligibles d'Île-de-France Mobilités avec les Technical Screening Criteria (TSC) des actes délégués de la EU Taxonomy, des activités sélectionnées contribuant à l'objectif de changement climatique de l'UE

Catégorie de projet éligible	Actifs/ Projets éligibles	Critères d'éligibilité	Activité de la EU Taxonomy et code NACE	Technical Screening Criteria (TSC)	Evaluation de l'alignement des projets d'Île-de-France Mobilités avec les TSC
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public de surface	Acquisition pour renouvellement de bus propres	Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement	6.3. Urban and suburban transport, road passenger transport H49.31, H49.3.9 and N77.11	The activity complies with one or both of the following criteria: (a)The direct (tailpipe) CO2 emissions of the vehicles are zero. (b)until 31 December 2025, the activity provides interurban passenger road transport using vehicles designated as categories M2 and M3 that have a type of bodywork classified as 'CA' (single-deck vehicle), 'CB' (double-deck vehicle), 'CC' (single deck articulated vehicle) or 'CD' (double-deck articulated vehicle), and comply with the latest EURO VI standard, i.e. both with the requirements of Regulation (EC) No 595/2009 and, from the time of the entry into force of amendments to that Regulation, in those amending acts, even before they become applicable, and with the latest step of the Euro VI standard set out in Table 1 of Appendix 9 to Annex I to Regulation (EU) No 582/2011 where the provisions governing that step have entered into force but have not yet become applicable for this type of vehicle . Where such standard is not available, the direct CO2 emissions of the vehicles are zero	Tous les véhicules d'Île-de-France Mobilités financés sous cette catégorie de projet répondent aux TSC. Probablement aligné
Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway)	Acquisition & rénovation de matériel (train, métro, tram-train, tramway)	Le véhicule n'émet aucune émission directe de CO2 au pot d'échappement	6.1 Passenger interurban rail transport H49.10	The activity complies with one or both of the following criteria: (a) the trains and passenger coaches have zero direct (tailpipe) CO2 emissions; (b) the trains and passenger coaches have zero direct tailpipe CO2 emission when operated on a track with necessary infrastructure, and use a conventional engine where such infrastructure is not available (bimode).	Tous les véhicules d'Île-de-France Mobilités financés sous cette catégorie de projet répondent aux TSC. Probablement aligné

<p>Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone</p>	<p>Centre Opérationnel Bus en cours de construction ou existants en cours de rénovation</p>	<p>L'infrastructure est dédiée au transport public bas-carbone</p>	<p>6.15 Infrastructure enabling low-carbon road transport and public transport</p> <p>F42.11; F42.13; F71.1 and F71.20</p>	<p>1. The activity complies with one or more of the following criteria: (a) the infrastructure is dedicated to the operation of vehicles with zero tailpipe CO2 emissions: electric charging points, electricity grid connection upgrades, hydrogen fuelling stations or electric road systems (ERS); (b) the infrastructure and installations are dedicated to transshipping freight between the modes: terminal infrastructure and superstructures for loading, unloading and transshipment of goods; (c) the infrastructure and installations that are dedicated to public passenger transport. 2. The infrastructure is not dedicated to the transport or storage of fossil fuels.</p>	<p>Toutes les infrastructures d'Île-de-France Mobilités financées sous cette catégorie de projet répondent aux TSC.</p> <p>Probablement aligné</p>
<p>Amélioration de la qualité de la mobilité</p>	<p>Amélioration de l'information voyageur</p> <p>Amélioration de la billettique</p> <p>Amélioration de l'accessibilité (exemple : Personne à Mobilité Réduite)</p> <p>Acquisition de vélo à assistance électrique et subvention aux particuliers pour l'achat de vélo à assistance électrique</p>	<p>Le projet facilite l'accès à des transports bas carbone</p>	<p>6.4 Operation of personal mobility devices, cycle logistics</p> <p>N77.11 and N77.21</p>	<p>1. The propulsion of personal mobility devices comes from the physical activity of the user, from a zero-emissions motor, or a mix of zero-emissions motor and physical activity.</p> <p>2. The personal mobility devices are allowed to be operated on the same public infrastructure as bikes or pedestrians.</p>	<p>Les véhicules d'Île-de-France Mobilités financés sous cette catégorie de projet répondent aux TSC.</p> <p>Les autres services ne répondent pas aux TSC.</p> <p>Probablement aligné</p>

Annexe 2: Alignement d'Île-de-France Mobilités avec les critères Do No Significant Harm (DNSH) avec les autres objectifs environnementaux de l'UE définis par les projets d'actes délégués de la EU Taxonomy pour les activités sélectionnées ci-dessus

Objectifs environnementaux de l'UE	Critères DNSH pertinents pour les activités ci-dessus	Considérations pour l'alignement d'Île-de-France Mobilités sur les critères DNSH	Alignement d'Île-de-France Mobilités
<p>Adaptation au changement climatique</p>	<p>The physical climate risks that are material to the activity have been identified from those listed in the table in Section II of this Appendix by performing a robust climate risk and vulnerability assessment with the following steps:</p> <p>(a) screening of the activity to identify which physical climate risks from the list in Section II of this Appendix may affect the performance of the economic activity during its expected lifetime;</p> <p>(b) where the activity is assessed to be at risk from one or more of the physical climate risks listed in Section II of this Appendix, a climate risk and vulnerability assessment to assess the materiality of the physical climate risks on the economic activity;</p> <p>(c) an assessment of adaptation solutions that can reduce the identified physical climate risk.</p> <p>The climate risk and vulnerability assessment is proportionate to the scale of the activity and its expected lifespan, such that:</p> <p>(a) for activities with an expected lifespan of less than 10 years, the assessment is performed, at least by using climate projections at the smallest appropriate scale;</p> <p>(b) for all other activities, the assessment is performed using the highest available resolution, state-of-the-art climate projections across the existing range of future scenarios consistent with the expected lifetime of the activity, including, at least, 10 to 30-year climate projections scenarios for major investments.</p> <p>The climate projections and assessment of impacts are based on best practice and available guidance and take into account the state-of-the-art science for vulnerability and risk analysis and related methodologies in line with the most recent Intergovernmental Panel on Climate Change reports, scientific peer-reviewed publications, and open source or paying models.</p> <p>For existing activities and new activities using existing physical assets, the economic operator implements physical and non-physical solutions ('adaptation solutions'), over a period of time of up to five years, that reduce the most important identified physical climate risks that are material to that activity. An adaptation plan for the implementation of those solutions is drawn up accordingly.</p> <p>For new activities and existing activities using newly-built physical assets, the economic operator integrates the adaptation solutions that reduce the most important identified physical climate risks that are material to that activity at the time of design and construction and has implemented them before the start of operations.</p> <p>The adaptation solutions implemented do not adversely affect the adaptation efforts or the level of resilience to physical climate risks of other people, of nature, of cultural heritage, of assets and of other economic activities; are consistent with local, sectoral, regional or national adaptation strategies and plans; and consider the use of nature-based solutions or rely on blue or green infrastructure to the extent possible.</p>	<p>La France a mis en place le Plan national d'adaptation au changement climatique 2018-2022 (PNACC-2), en tenant compte de la stratégie d'adaptation de l'Union Européenne, et dans le but de mettre en œuvre les actions nécessaires pour adapter, d'ici 2050, les territoires de la France métropolitaine et outre-mer aux changements climatiques régionaux attendus. Les mesures du PNACC-2 tiendront compte de tous les secteurs d'activités principaux, dont le secteur des transports inclus dans le Green Bond Framework d'Île-de-France Mobilités . Par conséquent, nous considérons que Île-de-France Mobilités est conforme au critère DNSH pour l'objectif Adaptation pour toutes les activités incluses dans le Framework.</p>	<p>Probablement aligné</p>

<p>Utilisation durable et protection de l'eau et des ressources maritimes</p>	<p>Environmental degradation risks related to preserving water quality and avoiding water stress are identified and addressed with the aim of achieving good water status and good ecological potential as defined in Article 2, points (22) and (23), of Regulation (EU) 2020/852, in accordance with Directive 2000/60/EC of the European Parliament and of the Council and a water use and protection management plan, developed thereafter for the potentially affected water body or bodies, in consultation with relevant stakeholders. Where an Environmental Impact Assessment is carried out in accordance with Directive 2011/92/EU of the European Parliament and of the Council and includes an assessment of the impact on water in accordance with Directive 2000/60/EC, no additional assessment of impact on water is required, provided the risks identified have been addressed</p>	<p>Requis par la Directive 2000/60/CE, transposée vers la Loi n° 2004-338 du 21 avril 2004</p>	<p>Probablement aligné</p>
<p>Transition vers une économie circulaire</p>	<p>At least 70 % (by weight) of the non-hazardous construction and demolition waste (excluding naturally occurring material referred to in category 17 05 04 in the European List of Waste established by Decision 2000/532/EC) generated on the construction site is prepared for re-use, recycling and other material recovery, including backfilling operations using waste to substitute other materials, in accordance with the waste hierarchy and the EU Construction and Demolition Waste Management Protocol. Operators limit waste generation in processes related to construction and demolition, in accordance with the EU Construction and Demolition Waste Management Protocol, taking into account best available techniques and using selective demolition to enable removal and safe handling of hazardous substances and facilitate re-use and high-quality recycling by selective removal of materials, using available sorting systems for construction and demolition waste</p>	<p>L'article 79 de la loi de transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) fixe à l'État et aux collectivités territoriales un objectif de valorisation d'au moins 70 % des matières et déchets produits sur les chantiers de construction dont ils sont maître d'ouvrage (réemploi, recyclage ou autre valorisation matière) à l'horizon 2020 en accord avec la directive-cadre européenne relative aux déchets de 2008.</p>	<p>Probablement aligné</p>
	<p>Measures are in place to manage waste in accordance with the waste hierarchy, in particular during maintenance (and the end of life for activity 6.4.)</p>	<p>Île-de-France Mobilités impose des clauses contractuelles en accord avec les obligations réglementaire sur la réutilisation des déchets</p>	<p>Probablement aligné</p>
	<p>For battery-operated fleet, those measures include reuse and recycling of batteries and electronics, including critical raw materials therein</p>	<p>Les fabricants sont tenus de reprendre les batteries en fin de vie (7 à 10 ans selon le modèle de bus électrique). Le taux de recyclage, assuré par une branche dédiée au recyclage, atteint 70 à 80%</p>	<p>Probablement aligné</p>
	<p>Vehicles of all types/Mobility devices purchased or operated do not contain lead, mercury, hexavalent chromium and cadmium, except for the exemptions listed in Annex II to Directive 2000/53/EC of the European Parliament and of the Council</p>	<p>Transposition complète de la présente directive par l'arrêté du 27 juin 2011 relatif aux réseaux de centres VHU agréés mis en place par les producteurs ou groupes de producteurs en application de l'article R. 543-156-1 du code de l'environnement. Complément de transposition de la présente directive par le décret n° 2011-153 du 4 février 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire en matière de gestion des véhicules hors d'usage et des déchets d'équipements électriques et électroniques. Décret n° 2003-727 du 1er août 2003 relatif à la construction des véhicules et à l'élimination des véhicules hors d'usage, Article 3: «Un arrêté conjoint des ministres chargés des transports, de l'environnement et de l'industrie fixe les conditions d'utilisation du plomb, du mercure, du cadmium et du chrome hexavalent dans les composants et matériaux des véhicules.»</p>	<p>Probablement aligné</p>

Prévention et contrôle de la pollution	<p>Where relevant, noise and vibrations from use of infrastructure are mitigated by introducing open trenches, wall barriers or other measures and comply with Directive 2002/49/EC</p>	<p>La directive 2002/49/CE est transposée en France par les textes suivants: Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ; ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ; décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ; arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ; l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.</p>	Probablement aligné
	<p>Measures are taken to reduce noise, dust and pollutant emissions during construction or maintenance works</p>		
	<p>For road vehicles of categories M, tyres comply with external rolling noise requirements in the highest populated class and with Rolling Resistance Coefficient (influencing the vehicle energy efficiency) in the two highest populated classes as set out in Regulation (EU) 2020/740 of the European Parliament and of the Council and as can be verified from the European Product Registry for Energy Labelling (EPREL).</p> <p>Where applicable, vehicles comply with the requirements of the most recent applicable stage of the Euro VI heavy duty emission typeapproval set out in accordance with Regulation (EC) No 595/2009</p>	<p>Règlement 2020/740 : Pas de transposition dans la loi française mais projet de loi ratifiant l'ordonnance n° 2020-700 du 10 juin 2020 déposé le 3 Septembre 2020 Ordonnance n° 2020-700 du 10 juin 2020 relative à la surveillance des émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. La ministre de la transition écologique et solidaire a présenté une ordonnance relative à la surveillance des émissions de gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. Cette ordonnance précise le dispositif de recherche, de constatation et de sanction applicable aux activités de surveillance des émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers. Elle est prise sur le fondement du II de l'article 95 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et modifie le code de l'environnement et ajoute dans la partie législative après la section 2 du chapitre IV, titre II du livre II, une section 3 « Surveillance des émissions polluantes des moteurs des engins mobiles non routiers ». L'ordonnance adapte le droit français pour mettre en œuvre le règlement (UE) 2016/1628 relatif aux émissions des gaz polluants et des particules polluantes des moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers (applicable depuis le 1er janvier 2017).</p>	Probablement aligné

Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes	<p>An Environmental Impact Assessment (EIA) or screening has been completed in accordance with Directive 2011/92/EU335.</p> <p>Where an EIA has been carried out, the required mitigation and compensation measures for protecting the environment are implemented.</p> <p>For sites/operations located in or near biodiversity-sensitive areas (including the Natura 2000 network of protected areas, UNESCO World Heritage sites and Key Biodiversity Areas, as well as other protected areas), an appropriate assessment, where applicable, has been conducted and based on its conclusions the necessary mitigation measures are implemented</p>	<p>La Directive 2011/92/EU a été mise à jour par la Directive 2014/52/UE et a été transposée par les textes suivants: Loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques (article 106) ; décret n° 2015-1614 du 9 décembre 2015 modifiant et simplifiant le régime des installations classées pour la protection de l'environnement et relatif à la prévention des risques ; ordonnance n° 2016-1058 du 3 août 2016 relative à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ; décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 relatif à la modification des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes ; ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement ; ordonnance n° 2017-80 du 26 janvier 2017 relative à l'autorisation environnementale ; décret n° 2017-626 du 25 avril 2017 relatif aux procédures destinées à assurer l'information et la participation du public à l'élaboration de certaines décisions susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement et modifiant diverses dispositions relatives à l'évaluation environnementale de certains projets, plans et programmes ; arrêté du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement.</p> <p>La directive 92/43/EEC est transposée en France par les textes suivants : Décret n° 2001-1216 du 20 décembre 2001 relatif à la gestion des sites Natura 2000 et modifiant le code rural JORF du 21/12/01; Décret n° 95-631 du 05/05/1995 relatif à la conservation des habitats naturels et des habitats d'espèces sauvages d'intérêt communautaire JO du 07/05/1995; Loi n° 95-101 du 02/02/1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement JO du 03/02/1995; Décret n° 94-609 du 13/07/1994 portant application de la loi n° 75-633 du 15/07/1975 relative à l'élimination des déchets et à la récupération des matériaux et relatif, notamment, aux déchets d'emballage dont les détenteurs ne sont pas les ménages JO du 21/07/1994; Décret n° 2000-190 L du 07/11/2000, déclassement de certaines dispositions du code de l'environnement et du code général des collectivités territoriales JO du 10/11/2000; Ordonnance n° 2001-321 du 11 avril 2001 relative à la transposition de directives communautaires et à la mise en oeuvre de certaines dispositions du droit communautaire dans le domaine de l'environnement JORF du 14/04/2001; Décret n° 2001-1031 du 8 novembre 2001 relatif à la procédure de désignation des sites Natura 2000 et modifiant le code rural JORF du 09/11/2001; Arrêté du 16/12/2004 modifiant l'arrêté du 17/4/1981 fixant les listes des mammifères protégés sur l'ensemble des; Arrêté du 16/12/2004 modifiant l'arrêté du 22/7/1993 fixant la liste des amphibiens et reptiles protégés sur l'ensemble du territoire; Arrêté du 16/12/2004 modifiant l'arrêté du 7/10/1992 fixant la liste des mollusques protégés sur le territoire métropolitain; Arrêté du 16/12/2004 modifiant l'arrêté du 22/7/21993 fixant la liste des insectes protégés sur le territoire national; Arrêté du 20/12/2004 relatif à la protection de l'espèce <i>Acipenser sturio</i> (esturgeon); Article 125 de la loi no 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement</p> <p>Requis par la Directive 2009/147/EC, transposée vers la Décret n° 2020-612 du 19 mai 2020 précisant les modalités de mise en oeuvre des dérogations prévues aux articles L. 424-2 et L. 424-4 du code de l'environnement pour la chasse de certains oiseaux de passage</p>	Probablement aligné
	<p>For sites/operations located in or near biodiversity-sensitive areas (including the Natura 2000 network of protected areas, UNESCO World Heritage sites and Key Biodiversity Areas, as well as other protected areas), an appropriate assessment, where applicable, has been conducted and based on its conclusions the necessary mitigation measures are implemented.</p>		
	<p>Where relevant, maintenance of vegetation along road transport infrastructure ensures that invasive species do not spread</p>		
	<p>Mitigation measures have been implemented to avoid wildlife collisions</p>		

Annexe 3: Conformité d'Île-de-France Mobilités avec les actes délégués des garanties sociales minimales en matière sociale de la EU Taxonomy

Île-de-France Mobilités opère uniquement en France, où la législation en vigueur et ses engagements garantissent la conformité d'Île-de-France Mobilités aux trois axes suivants dans le cadre des garanties sociales minimales requises par la EU Taxonomy

- Droits de l'Homme
 - La législation française est stricte en matière de lutte contre les violations des droits humains par les entités juridiques. En droit français, toute entreprise se livrant à des activités ne respectant pas les droits humains (violations de dignité humaine, conditions de travail portant atteinte à la dignité humaine, travail forcé), les lois sur l'égalité (discrimination fondée sur le sexe, discrimination fondée sur l'appartenance à un syndicat, refus du droit au travail, corruption), les lois environnementales (pollution), ou les lois sociales et en matière de santé et de sécurité (entrave aux organisations représentant les employés, travail dissimulé, blessures involontaires ou décès suite à un accident sur le lieu de travail), commet une infraction pénale Labour rights
 - France ratified the Protocol to the 1930 ILO Forced Labour Convention (no.29) on 7 June 2016. It supplements the convention, by dealing with new forms of forced labour. This ratification is an evidence of France's commitment to promoting labour rights and fighting all forms of forced labour.
- Droit du travail
 - La France a ratifié le Protocole relatif à la convention sur le travail forcé de 1930 de l'OIT (n° 29) le 7 juin 2016, qui complète la convention, en traitant de nouvelles formes de travail forcé. Cela démontre que la France promeut le droit du travail et est pleinement engagée dans la lutte contre le travail forcé dans toutes ses formes
- Corruption
 - L'article 45 de l'ordonnance 2015-899 (loi française) stipule que les marchés publics ne peuvent être attribués à des opérateurs économiques reconnus coupables de fraude, de corruption ou de traite ou d'exploitation des êtres humains.
 - Certaines lois permettent la mise en place de dispositions concernant les lanceurs d'alerte, notamment l'article L 1161-1 du Code du travail en matière de corruption et l'article L 1132-3-3 du Code du travail en matière de fraude fiscale et de criminalité économique et financière grave. La loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 sur la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de l'économie a remplacé des dispositions antérieures propres à certains secteurs sur les lanceurs d'alerte. En vertu de cette nouvelle loi, un cadre unique a été créé pour protéger les lanceurs d'alerte qui ont désormais tous le même statut, quel que soit le domaine concerné.

Concernant ses financements, la décision d'Île-de-France Mobilités de réaliser une opération financière avec un établissement est appréciée en tenant compte de la situation de cet établissement au regard des Etats et territoires non coopératifs telle que définie par arrêté ministériel chaque année au 1er janvier, en application du deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 238-0 A du Code Général des Impôts, ainsi que les procédures et outils que l'établissement a pu mettre en place afin de lutter contre le blanchiment, la corruption et la fraude fiscale.