



Luxembourg, 20/03/2024

## Fiche technique sur les aspects environnementaux et sociaux

### Informations générales

Intitulé du projet :	<i>IDFM GREEN BOND (GBPP)</i>
Numéro du projet :	<i>2023-0570</i>
Pays :	<i>France</i>
Description du projet :	<i>The operation concerns the purchase by EIB of green bonds issued by the Promoter to finance green investments as per the Promoter's Green Financing Framework.</i>
EIE exigée :	no

Projet faisant partie du programme « empreinte carbone<sup>1</sup> » : l'empreinte carbone des investissements à financer ne peut pas être estimée car la liste n'est pas connue à ce stade

### Évaluation des incidences environnementales et sociales

Île-de-France Mobilités a mis en place, en mai 2021 un cadre pour ces émissions obligataires vertes : « le Framework ». Parmi les catégories d'actifs qui peuvent être financés dans ce cadre figurent les suivantes : 1. Rénovation et renouvellement du matériel roulant de transport public de surface (bus électriques) ; 2. Rénovation et renouvellement du matériel roulant électrique pour le transport public ferré (train, métro, tram-train, tramway) ; 3. Rénovation et renouvellement des infrastructures permettant le transport public bas-carbone. 4. Amélioration de la qualité de la mobilité (qui comprend l'amélioration de l'information voyageur, de la billettique, de l'accessibilité et la mobilité douce (vélo électrique).

Ces investissements font partie des actions prévues dans les documents de planification stratégique tels que le *PDUIF (Plan de Déplacements Urbains)*.

La liste des investissements financés dans le cadre des futures émissions obligataires n'est pas connue à ce stade. Compte tenu du vaste programme de renouvellement et rénovation des matériels roulants en Ile-de-France (environ 1,7 milliard d'euros prévus pour 2024<sup>2</sup>), le financement BEI sera principalement dédié à ce type d'investissements ainsi que ceux en lien avec l'amélioration de la qualité de la mobilité (comme la billettique et l'information voyageur). IdFM s'engagera à ne pas dédier les fonds BEI aux investissements qui requièrent une évaluation d'impact environnementale.

### Évaluation des incidences environnementales

- Evaluation stratégique environnementale (ESE) : le projet fait partie de la mise en œuvre des actions du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la Région Ile-de-France (PDUIF) approuvé en juin 2014. L'évaluation stratégique environnementale du PDU a montré les

<sup>1</sup> Seuls sont retenus les projets entrant dans le périmètre du programme pilote, selon la définition donnée dans la méthodologie de la BEI mise en place pour évaluer l'empreinte carbone, pour autant que les émissions estimées dépassent les seuils fixés dans la méthodologie, à savoir plus de 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur absolue (brut) ou 20 000 tonnes de CO<sub>2</sub>e par an en valeur relative (net) – tant pour les hausses que pour les économies.

<sup>2</sup> [Présentation investisseurs decembre2023](#)



Luxembourg, 20/03/2024

bénéfices des actions prévues en termes de réduction des polluants, de nuisances sonores et d'insécurité routière. Le nouveau PDUIF, renommé plan de mobilités (PDMIF), est en cours de rédaction.

- Evaluation d'impact environnemental (EIE) : La production du matériel roulant et des équipements aura lieu dans les usines du fabricant et par conséquent se trouve hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE. Le renouvellement des installations fixes et des systèmes (billettique par exemple) se trouvent aussi hors du champ de la directive 2014/52/CE modifiant la directive 2011/92/CE.

- Impacts pendant la phase opérative : Le Promoteur confirme que des clauses spécifiques sont prévues dans les contrats d'exploitation<sup>3</sup> ou dans les appels d'offres concernant le traitement des matériels roulants ferrés en fin de vie dans le respect de la réglementation. Les nouvelles rames seront conformes aux spécifications techniques relatives aux émissions de bruit et à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Au niveau du bruit, le projet devrait avoir un impact positif supplémentaire du fait de la diminution du trafic automobile.

L'amélioration des performances énergétiques des nouvelles rames par rapport au matériel remplacé ainsi que le transfert modal induit par le projet permettront de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Le Cadre d'Emissions Obligatoires Vertes<sup>4</sup> inclut des indicateurs d'impact environnemental comme : « a) les émissions totales de GES évitées grâce au projet (tCO<sub>2</sub>eq), b) les économies d'énergie (KWh), c) la réduction des polluants atmosphériques: particules, d) la réduction du bruit ou nb de matériel certifié par le «STI Règlement européen 1304-14 ainsi que e) le pourcentage de recyclabilité du matériel acheté ». Ces indicateurs feront partie des informations transmises aux investisseurs et qui permettront le suivi des projets financés.

- Capacité du promoteur : Ile-de-France Mobilités (IdFM) est l'autorité organisatrice des transports publics réguliers de personnes de la région Ile-de-France. Elle est responsable de l'organisation, de la coordination et du financement du transport public de la région Ile-de-France et assure également la maîtrise d'ouvrage du développement des réseaux de transports publics. Il s'agit de la septième opération financée par la Banque pour laquelle IdFM (précédemment nommé STIF) agit en tant qu'autorité organisatrice depuis 2010. Des six opérations précédentes, quatre sont déjà finalisées dont deux concernaient des projets de renouvellement de matériel roulant. Ces opérations ont donné lieu à des bilans satisfaisants et ont démontré la capacité à mettre en œuvre les composantes dans le respect des normes environnementales et sociales.

Comme décrit dans le Cadre d'Emissions Obligatoires Vertes, « 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 ; 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 et 3) Mise en place de la doctrine ERC (Eviter, Réduire et Compenser) et de procédures environnementales. »

### **Évaluation des incidences sociales, le cas échéant**

Compte tenu de la portée des investissements à financer, ceux-ci ne requièrent pas d'acquisitions n'aura pas d'effets négatifs sur le plan social.

### **Consultation publique et dialogue avec les parties prenantes, le cas échéant**

<sup>3</sup> [Microsoft Word - CONTRAT IDFM-RATP 2021-2024 version consolidée - hors annexes confidentielles.docx \(iledefrance-mobilites.fr\)](#)

[CONTRAT IDFM SNCF 2020-2023 \(iledefrance-mobilites.fr\)](#)

<sup>4</sup> [Cadre d'Emissions Obligatoires Vertes FrameworkGreenbund\\_FR-110521.pdf \(iledefrance-mobilites.fr\)](#)



Luxembourg, 20/03/2024

Compte indiqué précédemment, IdFM s'engagera à ne pas dédier les fonds BEI aux investissements qui requièrent une évaluation d'impact environnementale et donc qui ne requièrent pas de consultation publique.

### **Autres aspects environnementaux et sociaux**

Ile-de-France Mobilités a chargé un organisme tiers (CICERO) de réaliser une revue externe du Cadre d'Émissions Obligatoires Vertes et d'émettre une opinion en langue anglaise (la Second Party Opinion<sup>5</sup>) sur les caractéristiques environnementales et sur la conformité du Cadre d'Émissions Obligatoires Vertes avec les Green Bond Principles (GBP). Sur la base de cet revue, l'organisme tiers a noté les obligations verte d'IdFM comme « dark Green » et considère la structure de gouvernance conforme aux prescriptions des "Green Bond Principles".

Le Cadre d'Émissions Obligatoires Vertes définit des indicateurs de suivi environnemental et social comme indiqué précédemment.

## **Conclusions et Recommandations**

Compte tenu du vaste programme de renouvellement et rénovation des matériels roulants en Ile-de-France (environ 1,7 milliard d'euros prévus pour 2024), le financement BEI sera principalement dédié à ce type d'investissements ainsi que ceux en lien avec l'amélioration de la qualité de la mobilité (comme la billettique et l'information voyageur). IdFM s'engagera à ne pas dédier les fonds BEI aux investissements qui requièrent une évaluation d'impact environnementale.

Le projet aura des effets positifs sur l'environnement à travers l'amélioration de l'attractivité des transports en commun favorisant le report modal et la réduction des nuisances liées au trafic automobile. Du fait des spécifications techniques, les nouvelles rames auront une meilleure performance énergétique et environnementale et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Le projet est considéré comme conforme à l'Accord de Paris selon les critères énoncés dans la feuille de route pour le climat de la Banque publiée fin 2020 car il comprend le renouvellement du matériel roulant et l'amélioration de la qualité de service des transports n'ayant pas d'émissions directes de gaz à effet de serre.

Sur la base des informations fournies par le Promoteur, le projet est considéré comme acceptable, du point de vue environnemental et social, pour un financement BEI.

---

<sup>5</sup> [Second Opinion \(iledefrance-mobilites.fr\)](https://www.iledefrance-mobilites.fr)