

**TROISIEME SUPPLÉMENT EN DATE DU 12 MAI 2021 AU PROSPECTUS DE
BASE EN DATE DU 31 JUILLET 2020**



**Île-de-France Mobilités
Programme d'émission de titres de créance
(Euro Medium Term Note Programme)
d'un montant maximum de
5.000.000.000 d'euros**

Le présent supplément (le **Supplément**) constitue un troisième supplément et doit être lu conjointement avec le prospectus de base en date du 31 juillet 2020 (le **Prospectus de Base**), approuvé le 31 juillet 2020 par l'Autorité des Marchés Financiers (l'**AMF**) sous le numéro 20-376 préparé par Île-de-France Mobilités (**Île-de-France Mobilités** ou l'**Émetteur**) et relatif à son programme d'émission de titres (*Euro Medium Term Note Programme*) d'un montant de 5.000.000.000 d'euros (le **Programme**), tel que complété par un premier supplément approuvé le 22 octobre 2020 par l'AMF sous le numéro 20-524 (le **Premier Supplément**) et un deuxième supplément approuvé le 19 février 2021 par l'AMF sous le numéro 21-045 (le **Deuxième Supplément**). Le Prospectus de Base tel que complété par le Premier Supplément, le Deuxième Supplément et le présent Supplément constitue un prospectus de base au sens de l'article 8 du Règlement (UE) 2017/1129 du Parlement européen et du Conseil du 14 juin 2017 (le **Règlement Prospectus**). Les termes définis dans le Prospectus de Base ont la même signification dans le présent Supplément.

Le présent Supplément a été approuvé par l'AMF, en sa capacité d'autorité compétente conformément au Règlement Prospectus.

Le présent Supplément a été préparé conformément à l'article 23 du Règlement Prospectus à la suite de l'adoption par Ile-de-France Mobilités du compte financier 2020, de l'affectation du résultat 2020, et d'une décision modificative n°1 au budget primitif pour 2021 aux termes des délibérations n°20210414-76, n°20210414/077 et n°20210414/082 en date du 14 avril 2021, et afin de permettre à l'Émetteur d'émettre des obligations vertes (*green bonds*).

Des copies de ce Supplément seront disponibles sur demande et sans frais aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux, aux bureaux désignés de l'Agent Financier ou des Agents Payeurs, et il sera publié sur les sites internet (i) de l'AMF (www.amf-france.org) et (ii) de l'Émetteur (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>).

A l'exception de ce qui figure dans le présent Supplément, aucun fait nouveau, erreur ou inexactitude qui est susceptible d'avoir une influence significative sur l'évaluation des Titres n'est survenu ou n'a été constaté depuis la publication du Prospectus de Base.

Dans l'hypothèse d'une contradiction entre toute déclaration faite dans le présent Supplément et toute déclaration contenue dans le Prospectus de Base, les déclarations du présent Supplément prévaudront.

Sommaire du Supplément

I.	Description générale du Programme	3
II.	Facteurs de risques	5
III.	Documents incorporés par référence	7
IV.	Description de l'émetteur	10
V.	Développements récents.....	20
VI.	Utilisation des fonds.....	21
VII.	Informations générales	22
VIII.	Responsabilité du Supplément au Prospectus de Base	23

I. Description générale du Programme

A la suite de l'adoption par Île-de-France Mobilités des délibérations n°20210414-76, n°20210414/077 et n°20210414/082 en date du 14 avril 2021 portant respectivement adoption du compte financier 2020, affectation du résultat 2020 et décision modificative n°1 au budget primitif pour 2021 ainsi qu'en vue de l'émission inaugurale de *green bonds* en 2021, la partie « Description générale du Programme » du Prospectus de Base (pages 6 et suivantes) requiert certaines modifications.

Après la rubrique « *Titres à Coupon Zéro* », la rubrique suivante est ajoutée :

« Titres émis avec une utilisation spécifique des fonds – Obligations Vertes » *Le produit net de l'émission des Titres pourra être affecté par l'Emetteur au financement ou au refinancement, en tout ou partie, d'actifs ou de projets verts éligibles en application du cadre général intitulé "Ile de France Mobilités Green Bond Framework" (le "Cadre Général des Obligations Vertes") publié par l'Emetteur sur son site internet, dans la section "Informations Investisseurs" ([cliquez ici](#)). Les critères pour les émissions de ces Titres (les "Obligations Vertes") sont définis dans le Cadre Général des Obligations Vertes.*

Le Cadre Général des Obligations Vertes a été préparé dans le respect des quatre piliers des "Green Bond Principles", édition 2018, publiés par l'ICMA (les "GBP") (ou toute autre version plus récente telle que spécifiée dans les Conditions Définitives concernées), rappelés ci-après: (i) utilisation des fonds, (ii) processus de sélection et évaluation des projets, (iii) gestion des fonds et (iv) reporting sur l'utilisation des fonds et l'impact attendu. Le Cadre Général des Obligations Vertes peut être mis à jour ou élargi pour refléter l'évolution des pratiques du marché, de la réglementation et les activités de l'Emetteur.

Ile-de-France Mobilités a chargé CICERO de réaliser une revue externe du Cadre Général des Obligations Vertes et d'émettre une opinion (la "Second Party Opinion") sur les caractéristiques environnementales et sur la conformité du Cadre Général des Obligations Vertes avec les GBP.

L'Emetteur s'engage à publier sur son site internet (dans la section "Informations Investisseurs"), au moment de la publication de ses comptes annuels, un rapport (i) mettant en évidence l'affectation du produit net de ces émissions au financement ou au refinancement, en tout ou partie, d'actifs ou projets verts éligibles et (ii) évaluant dans la mesure du possible l'impact de ces actifs ou projets verts éligibles sur l'environnement et/ou le développement durable. Ce rapport sera publié annuellement jusqu'à la complète affectation du produit net des émissions d'Obligations Vertes. »

II. Facteurs de risques

En vue de l'émission inaugurale de green bonds en 2021, la partie « Facteurs de risques » du Prospectus de Base (pages 14 et suivantes) requiert certaines modifications.

La section 2.2 « Risques spécifiques liés à une émission particulière de Titres » de la partie « Facteurs de risques » du Prospectus de Base est complétée par ce qui suit:

« (c) Risques relatifs aux Titres émis avec une utilisation spécifique des fonds – Obligations Vertes

Il est prévu dans le présent Supplément, et il pourra être spécifié dans les Conditions Définitives relatives à la Tranche de Titres concernée, que ces Titres constituent des Obligations Vertes. Dans ce cas le produit net de l'émission de ladite Tranche de Titres sera affecté par l'Emetteur au financement ou au refinancement, en tout ou partie, d'actifs ou de projets verts éligibles. Les critères applicables à ces émissions sont définis dans le Cadre Général des Obligations Vertes publié sur le site internet de l'Emetteur ([cliquez ici](#)).

L'utilisation du produit net de l'émission de la Tranche de Titres concernée, pour tout financement ou refinancement d'actifs ou de projets verts éligibles, pourrait ne pas satisfaire, en totalité ou partiellement, les attentes ou les exigences des investisseurs actuels ou futurs en ce qui concerne les critères ou les indications avec lesquels ces investisseurs ou leurs investissements sont tenus de se conformer, que ce soit en vertu d'une loi ou d'un règlement actuel ou futur, de leurs propres statuts, de toutes autres règles de gouvernance, ou de leurs mandats de gestionnaires de portefeuilles.

Dans l'hypothèse où les Obligations Vertes seraient cotées ou admises aux négociations sur un système dédié à l'environnement, au développement durable, ou tout autre système équivalent d'une bourse ou d'un marché financier (réglementé ou non), aucune déclaration n'est donnée par l'Emetteur ou toute autre personne que cette inscription satisfait, en tout ou partie, les attentes ou exigences actuelles ou futures des investisseurs eu égard aux critères d'investissement ou aux lignes directrices auxquels ces investisseurs ou leurs investissements doivent se conformer. De plus, il faut noter que les critères pour chaque admission aux négociations peuvent varier d'un marché à un autre (d'une bourse à une autre). Aucune déclaration n'est donnée par l'Emetteur ou toute autre personne, que cette admission aux négociations sera obtenue à l'égard de ces Obligations Vertes, ou si elle est obtenue que l'admission aux négociations sera maintenue jusqu'à l'échéance des Obligations Vertes.

Bien que l'Emetteur ait l'intention d'affecter le produit net de l'émission de la Tranche de Titres concernée au financement ou au refinancement d'actifs ou de projets verts éligibles, lesdits actifs ou projets verts éligibles pourraient ne pas être acquis ou réalisés conformément à toutes prévisions communiquées et les actifs ou projets verts éligibles effectivement acquis ou réalisés pourraient être insuffisants pour permettre l'affectation de la totalité des produits nets d'émissions d'Obligations Vertes, notamment en raison de toute modification de stratégie économique environnementale. Par ailleurs, ces actifs ou projets verts éligibles pourraient ne pas être acquis ou achevés dans un délai déterminé ou pourraient ne pas produire les résultats ou les effets escomptés ou prévus à l'origine par l'Emetteur. Ainsi, le produit net de l'Emission pourrait ne pas être intégralement ou partiellement affecté à des actifs ou projets verts éligibles.

La revue externe préparée par CICERO ou tout avis, certification, notation ou opinion d'un tiers (qu'il soit ou non sollicité par l'Emetteur), qui pourrait être mis à disposition dans le cadre de l'émission des Obligations Vertes et/ou concernant le Cadre Général des Obligations Vertes (i) n'est pas, et ne devrait pas être considéré comme une recommandation de l'Emetteur ou de toute autre personne d'acheter, de vendre ou de détenir les Obligation Vertes, et (ii) pourrait ne pas être adapté aux besoins des investisseurs. Il est important de rappeler qu'à ce jour, les fournisseurs de tels avis, certification, notation ou opinion ne sont pas soumis à une réglementation spécifique ou tout autre régime légal.

Tout défaut d'affectation du produit net d'une émission d'Obligations Vertes tel que précisé dans le présent Supplément et/ou le fait que toute notation ou certification soit retirée ou tout avis, certification ou notation selon lequel l'Emetteur ne se conformerait pas en tout ou partie aux critères ou exigences couverts par cet avis, certification ou notation, ou toute modification du Cadre Général des Obligations Vertes de l'Emetteur et/ou des critères de sélection, ne constitueront pas pour l'Emetteur un Cas d'Exigibilité Anticipée au titre de l'Article 8 des Modalités des Titres, mais pourront avoir un effet défavorable sur la valeur des Obligations Vertes, et pourront avoir des conséquences pour certains investisseurs devant, au titre de leurs mandats de gestionnaires de portefeuilles, investir dans des actifs destinés à être utilisés pour un objectif particulier. »

III. Documents incorporés par référence

A la suite de l'adoption par Île-de-France Mobilités des délibérations n°2021/0414-76, n°20210414/0776 et n°20210414/082 en date du 14 avril 2021 portant respectivement adoption du compte financier 2020 et affectation du résultat 2020 (pour la première) et décision modificative n°1 au budget primitif pour 2021 (pour la seconde), la partie « Documents Incorporés par Référence » du Prospectus de Base (page 32) requiert la mise à jour de certaines informations.

Le contenu de la partie « Documents Incorporés par Référence » du Prospectus de Base telle que modifiée par le Premier Supplément et le Second Supplément est remplacé par le contenu suivant :

« Le présent Prospectus de Base devra être lu et interprété conjointement avec les sections des documents suivants, qui ont été préalablement publiés et déposés auprès de l'AMF. Ces sections sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante :

- les modalités des titres de créance contenues en pages 31 à 61 du prospectus de base en date du 6 décembre 2018 visé par l'AMF sous le n°18-549 en date du 6 décembre 2018 (les **Modalités des Titres 2018**) sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante. Les Modalités des Titres 2018 sont uniquement incorporées par référence pour les besoins d'émissions de Titres assimilables et formant une même souche avec des Titres déjà émis dans le cadre des Modalités des Titres 2018,*
- les comptes financiers de l'Émetteur pour l'exercice clos le 31 décembre 2018 (le **Compte Financier 2018**),*
- les comptes financiers de l'Émetteur pour l'exercice clos le 31 décembre 2019 (le **Compte Financier 2019**),*
- les comptes financiers de l'Émetteur pour l'exercice clos le 31 décembre 2020 (le **Compte Financier 2020**),*
- le budget pour l'exercice 2021 (le **Budget 2021**) tel qu'il résulte du budget primitif pour l'exercice 2021 (le **Budget Primitif 2021**) et d'une décision modificative n°1 adoptée par délibération n°20210414-082 en date du 14 avril 2021.*

Toute déclaration contenue dans un document qui est réputé incorporée par référence aux présentes sera réputée modifiée ou remplacée pour les besoins de ce Prospectus de Base dans la mesure où une déclaration contenue aux présentes modifie ou complète une telle déclaration antérieure. Toute déclaration ainsi modifiée ou remplacée ne sera pas réputée faire partie intégrante de ce Prospectus de Base, sauf si elle a été remplacée ou modifiée conformément aux dispositions précitées.

Les documents incorporés par référence sont publiés sur le site internet de l'Émetteur (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-financement-des-transports-publics/>) et peuvent être consultés sur internet aux adresses indiquées ci-dessous :

- les Modalités des Titres 2018 : « Modalités des Titres » en pages 31 à 61 du prospectus de base en date du 6 décembre 2018 visé par l'AMF sous le n°18-549 en date du 6*

décembre 2018 : https://www.iledefrance-mobilites.fr/wp-content/uploads/2019/03/Prospectus_EMTN_EN_06122018.pdf

- le Compte Financier 2018 de l'Émetteur : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/2c25eed4-4e13-4563-bde9-2af70112d7a4_04-N098D.pdf

- le Compte Financier 2019 de l'Émetteur : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/dca9940e-0647-413c-a418-95a85f0a3d05_CompteFinancier_Deliberation_2019.pdf

- le Compte Financier 2020 de l'Émetteur : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/aef59e01-ed09-4db4-bc3f-17009121f6fe_CA2020.pdf

- le Budget Primitif 2021: https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/295c6f91-87c5-45b3-b21b-e5595d705b8f_budget+primitif+2021.pdf

- la décision modificative n°1 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération n°20210414-082 en date du 14 avril 2021: https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/bb3cb5d4-f284-4719-91d9-b4cb909fcf52_DM1.pdf

Les informations figurant sur le site internet ne font pas partie du Prospectus de Base, sauf si ces informations sont incorporées par référence dans le Prospectus de Base, et n'ont été ni examinées ni approuvées par l'AMF.

Tableau des correspondances des Modalités des Titres 2018

Document	Contenu incorporé par référence
Prospectus de base en date du 6 décembre 2018 visé par l'AMF sous le n°18-549 en date du 6 décembre 2018	31 à 61

Tableau des correspondances des correspondances des informations financières historiques

Annexe VII du règlement délégué UE n°2019/980	Compte Financier 2018	Compte Financier 2019	Compte Financier 2020
11.1 Informations financières historiques			

11.1.1 Informations financières historiques pour les deux derniers exercices (au moins 24 mois), ou pour toute période plus courte durant laquelle l'Émetteur a été en activité, et le rapport d'audit établi pour chacun de ces exercices.	Compte Financier 2018	Compte Financier 2019	Compte Financier 2020
---	-----------------------	-----------------------	-----------------------

Tableau des correspondances des informations relatives au Budget Primitif 2021 de l'Émetteur

<i>Document</i>	<i>Contenu incorporé par référence</i>
<i>Budget Primitif 2021</i>	<i>Pages 1 à 196</i>
<i>Décision modificative n°1 au budget 2021 adoptée par délibération n°2021414-082 en date du 14 avril 2021</i>	<i>Pages 1 à 102</i>

»

IV. Description de l'émetteur

La section 5 (*Finances publiques et commerce extérieur*) de la partie « Description de l'Émetteur » du Prospectus de Base requiert certaines modifications.

Dans la section 5.3 (Les recettes de la section de fonctionnement) de la partie « *Description de l'Émetteur* » du Prospectus de Base (pages 103 et suivantes), le paragraphe suivant de la sous-section « 5.3.1 *Le versement mobilité (VM)* » : « *La crise sanitaire de 2020 ralentira la croissance du VM du fait, d'une part, de la mesure gouvernementale de chômage partiel et de jours de garde d'enfant pendant le confinement et d'autre part, par la crise économique qui va s'ensuivre. A ce stade, l'impact de cette crise est en cours d'estimation* » est remplacé par les développements suivants :

« Pour 2020, Île-de-France Mobilités avait prévu au budget primitif un produit du versement mobilité (VM) de 4 908 M€, compte tenu notamment d'une hypothèse de croissance de la masse salariale, en lien avec les prévisions du PLFSS, de 2,5%.

Au début de la crise sanitaire, Île-de-France Mobilités avait initialement estimé la perte de VM à 1 Md€. Certains éléments ont permis de revoir à la baisse cette estimation à - 641 M€.

In fine, le versement mobilité s'élève, selon l'ACCOSS, à 4 624 M€, soit une perte comptabilisée à hauteur de 284 M€, à condition que l'ensemble des cotisations reportées mais non encore payées par les employeurs soient effectivement versées (à hauteur d'environ 200 M€). Cette perte est liée essentiellement aux effets cumulés du chômage partiel, des arrêts maladie et de garde d'enfants pendant le premier confinement puisqu'ils ne donnent pas lieu à règlement de cotisations, et du chômage partiel des activités concernées après la fin du premier confinement (tourisme, évènementiel, sport, culture – ces secteurs ne représentent que 4,6% du VM annuel pour Ile-de-France Mobilités). La baisse du VM est moins importante que prévue grâce au soutien financier des entreprises par l'Etat, permettant ainsi de maintenir l'emploi. »

Dans la section 5.4 (Les dépenses de la section de fonctionnement) de la partie « *Description de l'Émetteur* » du Prospectus de Base (pages 109 et suivantes), après le paragraphe de la sous-section « 5.4.1 *Les principales dépenses d'exploitation* » commençant par « *Les contrats conclus avec ces opérateurs sont similaires à des concessions de service public dans leur régime, mais sont négociés dans un environnement non concurrentiel à ce jour.* », sont ajoutés les développements suivants pour les contrats conclus d'une part avec la SNCF et d'autre part avec la RATP :

« Le contrat SNCF 2020-2023 et le projet de contrat RATP 2021-2024 intègrent le mécanisme financier de régie intéressée, ce qui conduit à inscrire dans le budget d'Île-de-France Mobilités :

- *En dépenses de fonctionnement, 100% des charges d'exploitation de la SNCF et de la RATP prises en compte pour assurer les engagements prévus dans les contrats (et non seulement le solde entre les charges et les recettes tarifaires SNCF et RATP comme dans le précédent dispositif financier) ;*
- *et en contrepartie, en recettes de fonctionnement, les recettes tarifaires encaissées par la SNCF et la RATP pour le compte d'Île-de-France-Mobilités, cette dernière devenant propriétaire des recettes tarifaires.*

Les masses inscrites au budget d'Île-de-France-Mobilités ont donc augmenté de ce fait. Le niveau d'exécution a représenté la totalité des crédits votés. »

Dans la section 5.7 (Situation financière d'Île-de-France Mobilités et ratios observés) de la partie « *Description de l'Émetteur* » du Prospectus de Base (pages 114 et suivantes), les développements suivants sont ajoutés à la fin :

« Le 14 avril 2021, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a adopté le compte administratif pour l'année 2020 dont voici une synthèse.

La crise sanitaire liée à la Covid 19 a fortement impacté Île-de-France Mobilités tant sur l'organisation des transports que sur les conséquences économiques et budgétaires.

La crise a induit une forte diminution des ressources du système transport francilien avec :

- Une perte de recettes tarifaires d'environ 1,450 Mds€ TTC, soit presque 35% des recettes attendues pour 2020 ;*
- Une perte de versement mobilité de 284 M€, soit 5,5% du VM annuel,*

A cela s'ajoutent :

- la distribution de masques aux voyageurs pour 7 M€ ;*
- les indemnités versées aux opérateurs de transport scolaire pour 14 M€.*

En contrepartie, la baisse de l'offre pendant les périodes de confinement a entraîné des moindres dépenses sur le coût des péages SNCF à hauteur d'environ 86 M€ et des prestations de transport scolaire non réalisées pour environ 30 M€.

Dans ce cadre, la Présidente a négocié et signé un protocole avec le Premier Ministre dans lequel l'Etat s'est engagé à verser une aide financière à Île-de-France Mobilités permettant de compenser l'intégralité des pertes de l'année 2020 liées à la crise de la COVID 19. En application de ce protocole, l'Etat a versé une aide de 1,6 milliards d'€ en 2020. Le protocole prévoit que ce montant sera corrigé en 2021 en fonction des pertes réellement subies par Ile-de-France Mobilités au titre de 2020. Ces discussions devraient débiter au deuxième trimestre 2021.

Malgré ce contexte particulièrement difficile, l'exécution du budget est très proche de la prévision avec une exécution des recettes réelles de fonctionnement à hauteur de 101%, et une exécution des dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de 98%.

Île-de-France Mobilités a également réussi à exécuter des dépenses d'investissement à hauteur de 1 894 Mds€, supérieur de +30% par rapport à 2019, avec un taux de réalisation de 91%, ce qui est un taux très élevé considérant que tous les chantiers et toutes les usines ont été arrêtés puis ralentis pendant plusieurs mois au cours de l'année 2020. On note en particulier une progression notable des investissements au titre :

- des matériels roulant de surface (+62%) à la suite du règlement des acquisitions par Île-de-France Mobilités des bus via une centrale d'achat ;*
- des projets sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités (+47%) compte tenu de la montée en charge des travaux réalisés et du décalage de règlements 2019 sur 2020 ;*

- des acquisitions foncières ou de centres opérationnels Bus (+352%) qui concrétise la politique patrimoniale d'Île-de-France Mobilités dans le cadre de la mise en concurrence du mode Bus.

Le résultat excédentaire des comptes 2020 à hauteur de 375 M€ est affecté au financement des dépenses de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités en décision modificative n°1 au budget 2021.

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers 2013-2020 d'Île-de-France Mobilités. Il fait apparaître notamment un taux d'autofinancement de 41% en 2020 et une capacité de désendettement de 4,4 années, stables par rapport à 2020.

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Recettes réelles de fonctionnement (RRF1)	5 436	5 390	5 524	5 778	6 137	6 375	6 571	8 695
évol RRF n/n-1	10,6%	-0,9%	2,5%	4,6%	6,2%	3,9%	3,1%	32,3%
Dépenses réelles de fonctionnement sans frais financiers et charges exceptionnelles (DRF1)	5 007	5 145	5 370	5 590	5 499	5 643	5 913	7 534
évol DRF n/n-1	4,6%	2,7%	4,4%	4,1%	-1,6%	2,6%	4,8%	27,4%
frais financier	5	8	14	25	28	28	34	36
charges exceptionnelles + provisions	74	77	0	44	35	44	77	356
Dépenses réelles de fonctionnement avec frais financiers et charges exceptionnelles (DRF2)	5 086	5 159	5 384	5 629	5 544	5 715	6 024	7 926
évol DRF n/n-1	5,1%	1,4%	4,4%	4,5%	-1,5%	3,1%	5,4%	31,6%
Recettes réelles d'investissement (RRI) hors affectation resultat	284	463	776	814	334	500	835	1 580
Dépenses réelles d'investissement (DRI)	620	639	958	991	1 109	1 224	1 459	1 894
évol DRI n/n-1	39,4%	3,0%	50,0%	3,4%	12,0%	10,4%	19,2%	29,8%
Encours de la dette au 31/12 (en M EUR)	246	511	1 029	1 616	1 713	1 930	2 380	3 421
évol dette n/n-1	45,0%	107%	101%	57,0%	6,0%	12,7%	23,3%	43,7%
Remboursement du capital de la dette	4	5	22	43	77	83	101	124
Épargne de gestion (RRF-DRF1)	429	245	153	189	637	731	658	1 161
Épargne brute (RRF1 - DRF2)	350	231	139	150	592	660	547	769
Épargne nette (épargne brute - remboursement du capital de la dette)	346	226	117	106	509	577	446	645
taux d'épargne brute (épargne bte/RRF)	6%	4%	3%	3%	10%	10%	8%	9%
taux d'épargne nette (épargne nette/RRF)	6%	4%	2%	2%	8%	9%	7%	7%
Tx autofinancement (épargne bte/DRI)	56%	36%	15%	15%	53%	54%	37%	41%
Capacité de désendettement (encours dette/epargne brute)	0,7	2,2	7,4	10,8	2,9	2,9	4,4	4,4

Il a été également adopté lors de la séance du 14 avril 2021 la décision modificative au BP 2021 qui permet de signer le contrat avec la RATP pour la période 2021-2024 et prend en compte les ajustements budgétaires liés au changement de régime financier à savoir la régie intéressée, comme pour le contrat signé en 2020 avec la SNCF. A ce mouvement sont ajoutés les gains de la négociation qui conduisent à une réduction (à périmètre comparable) des dépenses de fonctionnement de 76 M€ pour l'exercice 2021.

Par ailleurs, la signature du contrat entraîne également des ajustements relatifs au matériel roulant essentiellement liés à la convention Bus 2021/2024, votée en février dernier.

Enfin, les mouvements budgétaires qui résultent de la délibération d'affectation du résultat 2020 (délibération n° 20210414-077) sont pris en compte.

En section de fonctionnement :

recettes de fonctionnement	BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
VM	4 700 000 000		4 700 000 000
Contributions statutaires	1 314 446 404		1 314 446 404
Recettes Tarifaires	812 747 000	2 177 000 000	2 989 747 000
Transport scolaire	135 592 000		135 592 000
Aide financière de l'Etat	1 000 000 000		1 000 000 000
Subventions tarification RIF	98 536 000		98 536 000
Autres subventions et recettes	55 631 000		55 631 000
TICPE	91 000 000		91 000 000
Redevance accès SNCF Réseau	0		0
Reprise de provisions	0		0
Recettes diverses et except.	2 260 000	374 593 106	376 853 106
Ecritures d'ordre	347 000 000		347 000 000
Total recettes de fonct.	8 557 212 404	2 551 593 106	11 108 805 510
Total recettes réelles de fonct.	8 210 212 404	2 551 593 106	10 761 805 510

Les recettes tarifaires que la RATP va percevoir pour le compte d'Île-de-France Mobilités dans le cadre du nouveau contrat d'exploitation sont estimées à 2 177 M€.

Conformément aux écritures d'affectation du résultat, l'affectation de l'excédent de fonctionnement correspond au montant inscrit en recettes diverses.

Dépenses de fonctionnement		BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
Exploitation régulière	Exploitation régulière SNCF	3 295 192 875		3 295 192 875
	Exploitation régulière CT3	854 114 000		854 114 000
	Exploitation régulière RATP	2 587 004 900	2 100 500 000	4 687 504 900
	DSP	115 898 000		115 898 000
	PMB et information voyageurs	38 344 120		38 344 120
	Autres	50 184 338		50 184 338
Transport scolaire	Transport scolaire	150 733 000		150 733 000
Tarification sociale	Améthyste-autre tarification	6 600 000		6 600 000
	Chèque mobilité	1 300 000		1 300 000
Redevances / taxes	Redevance accès SNCF Réseau	160 560 898		160 560 898
	IFER	77 013 384		77 013 384
Gestion dette et VT	Charges financières	70 527 715		70 527 715
	Coûts de gestion du VT	54 211 000		54 211 000
Budget courant	Charges de fonctionnement	28 976 956		28 976 956
	Etudes	31 801 223		31 801 223
	Impôts et taxes	4 638 525		4 638 525
	Masse salariale	32 889 950		32 889 950
Autres charges	Amortissement	370 000 000		370 000 000
	Provisions	0		0
	Virement de sect.	627 221 519	451 093 106	1 078 314 626
Dépenses exceptionnelles	Dépenses exceptionnelles	0		0
		0		0
Total dépenses de fonct.		8 557 212 404	2 551 593 106	11 108 805 510
Total dépenses réelles de fonct.		7 559 990 884	2 100 500 000	9 660 490 884

En dépenses de fonctionnement, sont inscrites les dépenses correspondant aux charges précédemment couvertes par les recettes qui étaient directement encaissées par la RATP.

Mathématiquement, les dépenses et les recettes estimées de fonctionnement induisent une modification du virement à la section d'investissement permettant ainsi d'équilibrer la section de fonctionnement, de 451 M€.

En section d'investissement :

Dépenses d'investissement		BP 2020	DM 1 2021	Crédits ouverts
Investissements majeurs	Matériel roulant ferré	1 303 379 600		1 303 379 600
	Matériel roulant de surface	308 445 400	57 700 000	366 145 400
	Rachat MR - MEC	97 500 000		97 500 000
	Amélioration QS	318 908 320		318 908 320
	Convention pluri-projets SNCF	189 600 000		189 600 000
	Projets d'infrastr. ss MOA	174 001 500		174 001 500
	COB (foncier, travaux, acqu.)	181 719 000		181 719 000
	Développement des réseaux	0		0
	At. et Instal. Fixes SNCF	181 600 000		181 600 000
Autres (immo.,opé. comptables)	Autres (immo.,opé. comptables)	14 977 800	3 105 238	18 083 038
Remboursement du capital	Remboursement du capital	170 930 247		170 930 247
Reprise/Neut. des sub. versées	Reprise/Neut. des sub. versées	347 000 000		347 000 000
Opérations d'ordre	Opérations d'ordre	23 000 000		23 000 000
Résultat d'invest. reporté	Résultat d'invest. reporté	0	132 813 994	132 813 994
		0		0
	Total dépenses d'invest.	3 311 061 867	193 619 232	3 504 681 099
	Total dépenses réelles d'invest.	2 941 061 867	193 619 232	3 134 681 099

Les ajustements en matière de dépenses d'investissements portent sur une révision à la hausse de subventions au titre du matériel roulant de surface et les restes à réaliser 2020 à hauteur de 3,105 M€ qui correspondent aux dépenses engagées au cours de l'exercice budgétaire écoulé mais non mandatées au 31 décembre 2020 ainsi que le solde d'exécution de la section d'investissement reporté de 132,813 M€.

Recettes d'investissement	BP 2021	DM 1 2021	Crédits ouverts
Emprunt	1 944 070 348	-393 393 107	1 550 677 241
Produit des amendes	138 770 000		138 770 000
Subventions	200 000 000		200 000 000
Autres recettes	8 000 000		8 000 000
Virement sect. de fonction.	627 221 519	451 093 106	1 078 314 626
Affectation du résultat	0	135 919 232	135 919 232
Autres écritures d'ordre	23 000 000		23 000 000
Dotation aux amortissements	370 000 000		370 000 000
	0		0
Total recettes d'invest.	3 311 061 867	193 619 232	3 504 681 099
Total recettes réelles d'invest.	2 290 840 348	-257 473 875	2 033 366 473

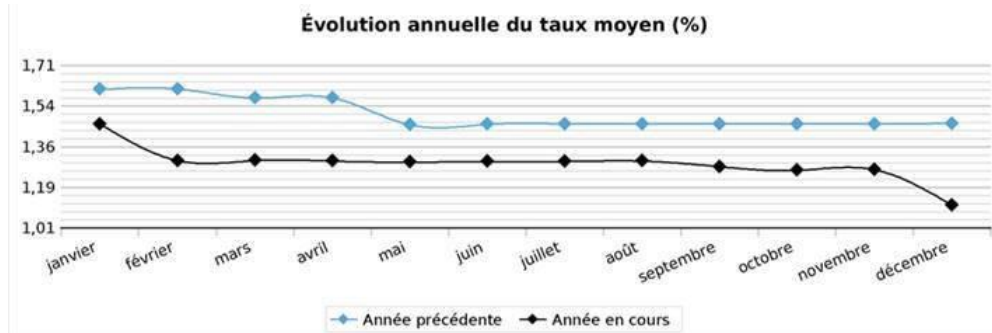
Le besoin de financement de la section d'investissement correspond au cumul du résultat d'investissement de clôture (déficit de 132,814 M€) et du solde des restes à réaliser (déficit 3,105 M€). En effet, l'affectation du résultat doit couvrir le besoin de financement de la section d'investissement n-1, tel qu'il apparaît au compte administratif.

Il est inscrit le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement pour 451,093 M€.

En conséquence, le montant de l'emprunt est abaissé de 393,393 M€ afin d'assurer l'équilibre de la section d'investissement. »

Le contenu de la section 5.8 (La dette et la trésorerie d'Île-de-France Mobilités) de la partie « Description de l'Émetteur » du Prospectus de Base (pages 117 et suivantes) est complété par les développements suivants :

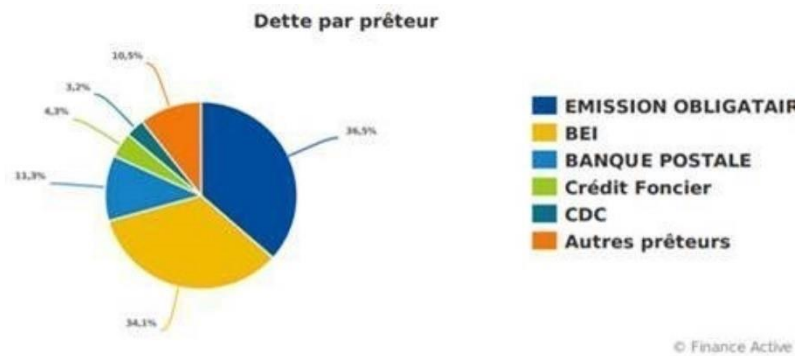
« Île-de-France Mobilités a recours à l'emprunt depuis 2012, à la suite de l'accélération de ses investissements. Au 31 décembre 2020, Île-de-France Mobilités dispose d'une dette de 3 421 M€, d'une durée de vie moyenne résiduelle de 12 ans et 4 mois pour un taux moyen de 1,1% ».



L'évolution de la structure de la dette d'IDFM au 31/12/2020 est la suivante :



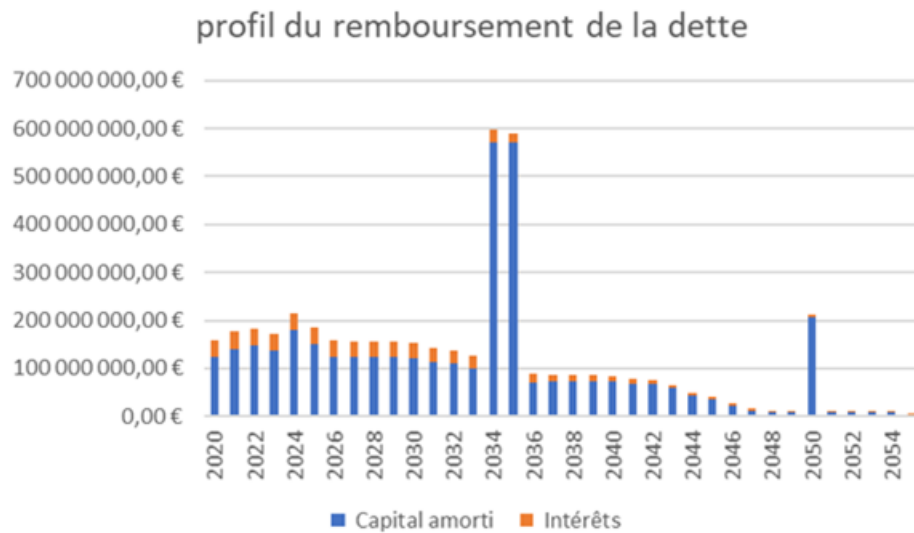
La dette à taux fixe représente près de 89% de la dette d'IDFM en 2020.



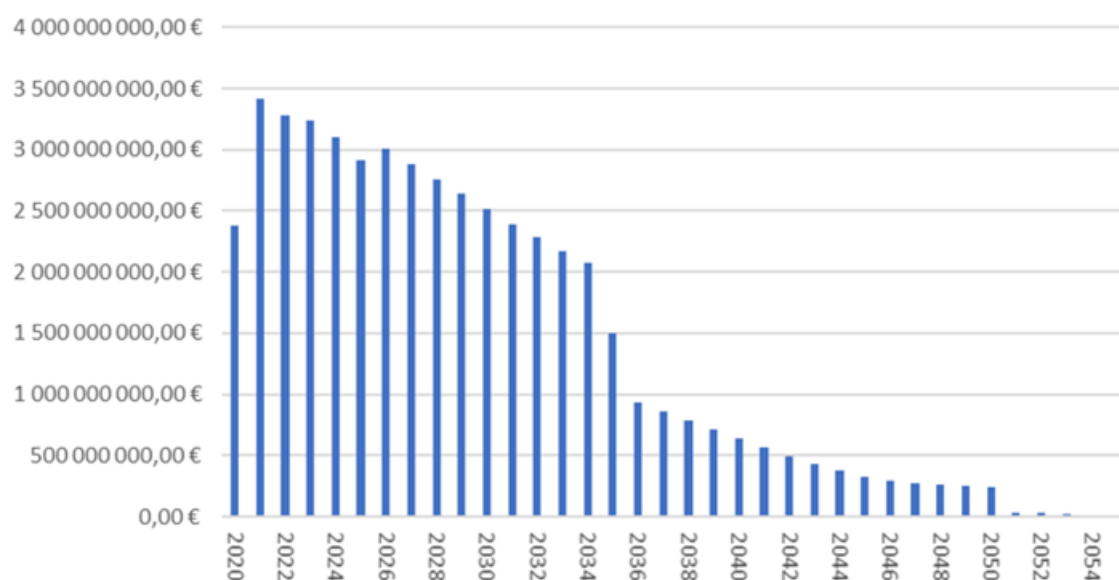
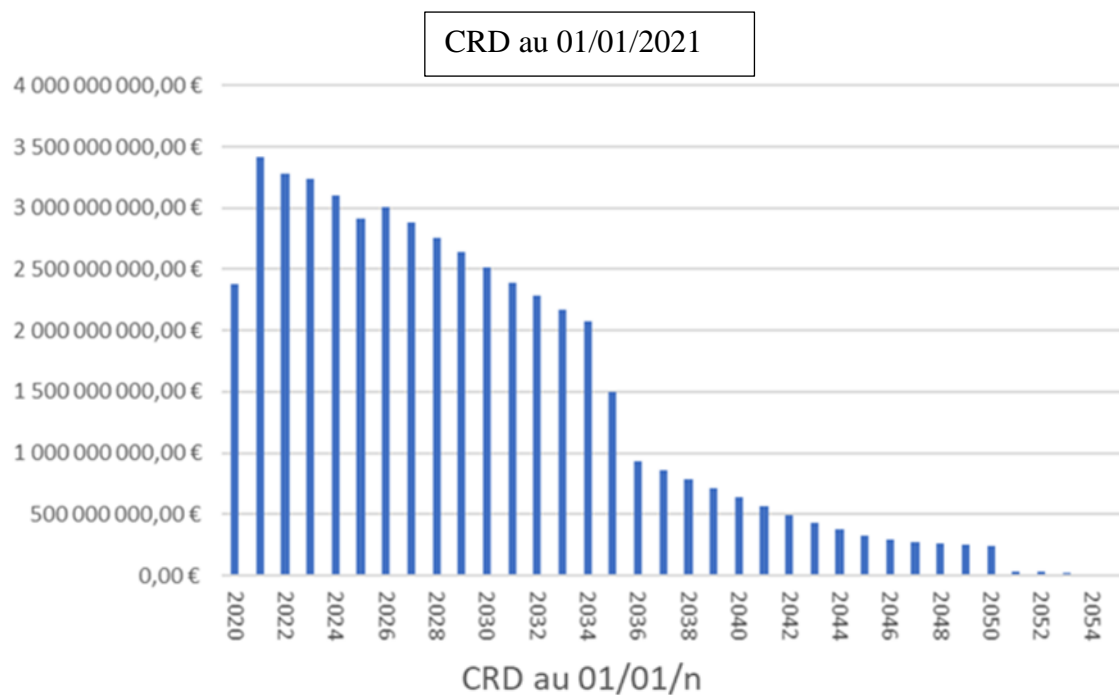
Sur l'encours total d'IDFM, les émissions obligataires concernent pour le moment 36,5% de la dette.

Perspectives d'annuités et d'encours de la dette au 31/12/20

La dette mobilisée à ce jour produit le profil d'annuités suivant :



Par ailleurs, l'encours actuel connaît l'extinction suivante (hors nouveaux emprunts au-delà du 31/12/2020) :



Le contenu de la section 8 (DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC) de la partie « Description de l'Émetteur » (page 126) est remplacé par le contenu suivant :

« Documents financiers : les budgets, comptes financiers, décisions modificatives et les rapports et délibérations afférents sont disponibles sur le site d'Île-de-France Mobilités : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs> et plus précisément aux adresses indiquées ci-dessous :

Compte administratif 2018 :

https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/2c25eed4-4e13-4563-bde9-2af70112d7a4_04-N098D.pdf

Compte administratif 2019 :

https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/dca9940e-0647-413c-a418-95a85f0a3d05_CompteFinancier_Deliberation_2019.pdf

Compte administratif 2020 :

https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/ae59e01-ed09-4db4-bc3f-17009121f6fe_CA2020.pdf

Budget Primitif 2021 :

https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/295c6f91-87c5-45b3-b21b-e5595d705b8f_budget+primitif+2021.pdf

Décision modificative n°1 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération n°2021/414 – 082 en date du 14 avril 2021 :

https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/bb3cb5d4-f284-4719-91d9-b4cb909fcf52_DM1.pdf

Les autres actes administratifs adoptés par Île-de-France Mobilités et les délibérations du conseil d'Île-de-France Mobilités sont accessibles à l'adresse suivante : <https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/deliberations/> »

V. Développements récents

La partie « Développements récents » du Prospectus de Base (pages 127 à 129) requiert certaines modifications.

Le titre « *1-Impact de la crise – estimation à janvier 2021* » de la partie « Développements récents » du Prospectus de Base est remplacé par « *1-Impact de la crise – estimation à avril 2021* ».

Dans les développements figurant sous ce titre, les phrases « *En Ile-de-France, les pertes de recettes sur le système de transports en commun francilien pourraient atteindre, pour l'année 2020, 2,250 Mds d'euros tous acteurs confondus. Cependant ce montant pourrait être moindre au vu des dernières données. Il sera arrêté lors du compte administratif.* » (telles que modifiées par le Deuxième Supplément) sont remplacées par la phrase suivante : « *En Ile-de-France, les pertes de recettes tarifaires sur le système de transports en commun francilien ont atteint, pour l'année 2020, 1,45 Mds d'euros tous acteurs confondus.* »

Dans les développements figurant sous ce titre, la partie suivante de la phrase « *Les pertes concernant le versement mobilité pourraient atteindre environ 650 millions d'euros sur 4,9 Mds€ escomptés en 2020* » (telle que modifiée par le Deuxième Supplément) est remplacée par la partie suivante : « *Les pertes concernant le versement mobilité ont atteint, pour l'année 2020, 284 Millions d'euros,* ».

Dans les développements figurant sous ce titre, la phrase « *Les pertes de recettes voyageurs sont évaluées jusqu'à 1,6 Mds d'euros toutes taxes comprises pour un montant escomptés de 4,160 Mds €.* » est remplacée par la phrase « *Les pertes de recettes voyageurs se situent en cumul à fin décembre 2020 à 1,450 Mds d'euros toutes taxes comprises pour un montant escomptés de 4,160 Mds €.* »

Dans la section « 2 - *Etat des discussions avec l'Etat et les opérateurs publics de transport* » de la partie « Développements récents » du Prospectus de Base :

- la phrase commençant par « *Une avance remboursable à taux zéro* » est remplacée par la phrase suivante : « *Une avance remboursable à taux zéro qui a été inscrite dans la Loi de Finances Rectificative n°4. Un montant prévisionnel a été encaissé par Ile-de-France Mobilités le 16 décembre 2020 pour un montant de 1,175 milliards d'euros et sera ajusté en 2021 au regard des pertes réellement constatées* » ;
- le contenu de la rubrique « *Révision des conditions financières avec les opérateurs publics de transport, dont l'actionnaire est l'Etat* » est supprimé et remplacé par ce qui suit : « *La signature du contrat entre l'Émetteur et la SNCF intervenue fin 2020 au titre des années 2020-2023 ainsi que le règlement de la facture de régularisation 2020 a résolu la régularisation de la suspension des acomptes de juillet et août 2020. Concernant la RATP, une facture de régularisation a été réglée fin 2020 et le nouveau contrat pour la période 2021-2024 avec la RATP a été voté au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités le 14 avril 2021 et sera signé prochainement pour être effectif dès le 1^{er} janvier 2021.* ».

VI. Utilisation des fonds

La partie « Utilisation des fonds » du Prospectus de Base (page 130) requiert est complétée par les paragraphes suivants :

*« Le produit net de l'émission des Titres pourra être affecté par l'Emetteur au financement ou au refinancement, en tout ou partie, d'actifs ou de projets verts éligibles définis dans le cadre général intitulé "Ile de France Mobilités Green Bond Framework" (le "**Cadre Général des Obligations Vertes**") publié par l'Emetteur sur son site internet, dans la section "Informations Investisseurs" ([cliquez ici](#)). Les critères pour les émissions de ces Titres (les "**Obligations Vertes**") sont définis dans le Cadre Général des Obligations Vertes.*

*Le Cadre Général des Obligations Vertes a été préparé dans le respect des quatre piliers des "Green Bond Principles", édition 2018, publiés par l'ICMA (les "**GBP**") (ou toute autre version plus récente telle que spécifiée dans les Conditions Définitives concernées), rappelés ci-après: (i) utilisation des fonds, (ii) processus de sélection et évaluation des projets, (iii) gestion des fonds et (iv) reporting sur l'utilisation des fonds et l'impact attendu. Le Cadre Général des Obligations Vertes peut être mis à jour ou élargi pour refléter l'évolution des pratiques du marché, de la réglementation et les activités de l'Emetteur.*

*Ile-de-France Mobilités a chargé CICERO de réaliser une revue externe du Cadre Général des Obligations Vertes et d'émettre une opinion (la "**Second Party Opinion**") ([cliquez ici](#)) sur les caractéristiques environnementales et sur la conformité du Cadre Général des Obligations Vertes avec les GBP.*

L'Emetteur s'engage à publier sur son site internet (dans la section "Informations Investisseurs"), au moment de la publication de ses comptes annuels, un rapport (i) mettant en évidence l'affectation du produit net de ces émissions au financement ou au refinancement, en tout ou partie, d'actifs ou projets verts éligibles et (ii) évaluant dans la mesure du possible l'impact de ces actifs ou projets verts éligibles sur l'environnement et/ ou le développement durable. Ce rapport sera publié annuellement jusqu'à la complète affectation du produit net des émissions d'Obligations Vertes.

De plus amples informations seront disponibles dans les Conditions Définitives concernées et sur le site internet de l'Emetteur (<https://www.iledelfrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>). »

VII. Informations générales

La partie « Informations générales » du Prospectus de Base (pages 150 à 152) requiert certaines modifications.

Le paragraphe du point numéro 3 est remplacé par le paragraphe suivant : « *Il n'y a pas eu de changement significatif de performance financière ou de situation financière de l'Émetteur depuis le 31 décembre 2020 (dernier exercice pour lequel des informations financières ont été publiées).* »

Le paragraphe du point numéro 4 est remplacé par le paragraphe suivant : « *Aucune détérioration significative n'a affecté les perspectives de l'Émetteur depuis le 31 décembre 2020 (date de ses derniers états financiers publiés).* »

VIII. Responsabilité du Supplément au Prospectus de Base

Personne qui assume la responsabilité du présent Supplément

Au nom de l'Émetteur

J'atteste que les informations contenues dans le présent Supplément sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

Paris, le 12 mai 2021

Île-de-France Mobilités
39bis-41, rue de Châteaudun
75009 Paris
France

Représentée par : Laurent Probst, Directeur Général d'Île-de-France Mobilités



Le supplément au prospectus a été approuvé le 12 mai 2021 par l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017/1129.

L'AMF approuve ce document après avoir vérifié que les informations figurant dans le prospectus sont complètes, cohérentes et compréhensibles au sens du règlement (UE) 2017/1129.

Cette approbation ne doit pas être considérée comme un avis favorable sur l'émetteur faisant l'objet du supplément.

Le supplément au prospectus porte le numéro d'approbation suivant : 21-154.