

**DEUXIEME SUPPLÉMENT EN DATE DU 17 JUILLET 2026 AU PROSPECTUS DE BASE EN DATE
DU 24 SEPTEMBRE 2025**



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

Le présent supplément (le **Supplément**) complète et doit être lu conjointement avec le prospectus de base en date du 24 septembre 2025 (le **Prospectus de Base**), approuvé le 24 septembre 2025 par l'Autorité des Marchés Financiers (l'**AMF**) sous le numéro 25-380 préparé par Île-de-France Mobilités (**Île-de-France Mobilités** ou l'**Émetteur**) relatif à son programme d'émission de titres (*Euro Medium Term Note Programme*) d'un montant de 15.000.000.000 d'euros (le **Programme**). Le Prospectus de Base tel que complété par 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, tel que modifié (le **Règlement Prospectus**).

Sauf s'il en résulte autrement du contexte, 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 aux fins (a) d'incorporer par référence le compte financier 2025 adopté par Île-de-France Mobilités aux termes de la délibération n°20260612-075 en date du 12 juin 2026 et la décision modificative 1 au budget primitif pour l'année 2026 adoptée par Île-de-France Mobilités aux termes de la délibération n°20260702-110 en date du 2 juillet 2026 et (b) mettre à jour le Prospectus de Base de la notation de l'Émetteur attribuée par Moody's France S.A.S et Fitch Ratings Ireland Limited. En conséquence, la page de garde du Prospectus de Base et les sections suivantes sont modifiées : "Description Générale du Programme", "Facteurs de Risque", "Informations Incorporées par Référence", "Description de l'Émetteur", "Modèle de Conditions Définitive" et "Informations Générales"

Ce Supplément 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/information-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.	Page de Garde	3
II.	Description Générale du Programme	4
III.	Facteurs de Risque	5
IV.	Informations Incorporées par Référence	8
V.	Description de l’Emetteur	12
VI.	Modèle de Conditions Définitives.....	36
VII.	Informations Générales	37
VIII.	Responsabilité du Supplément au Prospectus de Base	38

I. Page de Garde

Le septième paragraphe de la page de garde du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et remplacé par le paragraphe suivant :

"L'Émetteur a fait l'objet d'une notation long terme Aa3 (perspective négative) par l'agence Moody's France S.A.S. (**Moody's**) et d'une notation de sa dette à long terme A+ (perspective stable) et d'une notation de sa dette à court terme F1+ par Fitch Ratings Ireland Limited (**Fitch**). Les Titres émis dans le cadre du Programme pourront ou non faire l'objet d'une notation. La notation des Titres, s'il y en a une, sera précisée dans les Conditions Définitives concernées. Une notation n'est pas une recommandation d'achat, de vente ou de détention de Titres et peut, à tout moment, être suspendue, modifiée, ou retirée par l'agence de notation concernée sans préavis. À la date du Prospectus de Base, chacune de ces agences de notation est une agence de notation établie dans l'Union Européenne et enregistrée conformément au Règlement (CE) n° 1060/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit, tel que modifié (le **Règlement ANC**) et figure sur la liste des agences de notation de crédit publiée sur le site internet de l'AEMF (<https://www.esma.europa.eu/credit-rating-agencies/cra-authorisation>) conformément au Règlement ANC. Les notations émises par ces agences de notation sont respectivement avalisées par une agence de notation établie au Royaume-Uni et enregistrée conformément au Règlement ANC faisant partie du droit applicable au Royaume-Uni en application de la Loi sur (le Retrait de) l'Union Européenne 2018 (*European Union (Withdrawal) Act 2018*) (**Règlement ANC du Royaume-Uni**), ou certifiée en application du Règlement ANC du Royaume-Uni. Par conséquent, les notations de ces agences de notation peuvent être utilisées à des fins réglementaires au Royaume-Uni conformément au Règlement ANC du Royaume-Uni."

II. Description Générale du Programme

La section "*Description Générale du Programme*" figurant aux pages 9 à 21 du Prospectus de Base est modifiée comme suit :

La rubrique "Notation", figurant aux pages 19 à 20 du Prospectus de Base est supprimée dans son intégralité et modifiée comme suit:

"Notation :

L'Émetteur a fait l'objet d'une notation long terme Aa3 (perspective négative) par l'agence Moody's France S.A.S. (**Moody's**) et d'une notation de sa dette à long terme A+ (perspective stable) et d'une notation de sa dette à court terme F1+ par Fitch Ratings Ireland Limited (**Fitch**). Les Titres émis dans le cadre du Programme pourront ou non faire l'objet d'une notation. La notation des Titres, s'il y en a une, sera précisée dans les Conditions Définitives concernées. La notation des Titres ne sera pas nécessairement identique à celle du Programme. Une notation n'est pas une recommandation d'achat, de vente ou de détention de Titres et peut, à tout moment, être suspendue, modifiée, ou retirée par l'agence de notation concernée.

A la date du présent Prospectus de Base, chacune de ces agences de notation est une agence de notation est établie dans l'Union Européenne et est enregistrée conformément au Règlement (CE) n° 1060/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit tel que modifié (le **Règlement ANC**) et figure sur la liste des agences de notation de crédit publiée sur le site internet de l'AEMF (<https://www.esma.europa.eu/credit-rating-agencies/cra-authorisation>) conformément au Règlement ANC. Les notations émises par ces agences de notation sont respectivement avalisées par une agence de notation établie au Royaume-Uni et enregistrée conformément au Règlement ANC faisant partie du droit applicable au Royaume-Uni en application de la Loi sur (le Retrait de) l'Union Européenne 2018 (*European Union (Withdrawal) Act 2018*) (**Règlement ANC du Royaume-Uni**), ou certifiée en application du Règlement ANC du Royaume-Uni. Par conséquent, les notations de ces agences de notation peuvent être utilisées à des fins réglementaires au Royaume-Uni conformément au Règlement ANC du Royaume-Uni."

III. Facteurs de Risque

La section *"Facteurs de Risque"* figurant aux pages 22 à 39 du Prospectus de Base est modifiée comme suit :

a) Le Facteur de Risque *"risque d'augmentation de l'endettement de l'Émetteur"* du paragraphe 1. *"risques présentés par l'Émetteur"* - 1.1 *"risques liés à l'endettement de l'Émetteur"*, figurant à la page 23 du Prospectus de Base, est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Risque d'augmentation de l'endettement de l'Émetteur"

Le niveau d'endettement existant de l'Émetteur étant élevé, une augmentation de l'endettement de l'Émetteur pourrait augmenter le risque de crédit de celui-ci et donc réduire la valeur des Titres.

Au 31 décembre 2025, Île-de-France Mobilités disposait d'une dette de 13 243 millions d'euros (M€), avec une durée de vie moyenne proche de 12 ans et un taux d'intérêt moyen de 1,83%, alors que celle-ci s'élevait à 11 678 M€, avec une durée de vie moyenne proche de 12 ans et un taux d'intérêt moyen de 1,63%, au 31 décembre 2024, soit une augmentation significative en un an.

Le degré de probabilité d'une augmentation de cet endettement de l'Émetteur dans les prochaines années peut être évalué à "élevé", en raison notamment d'un plan d'investissement (estimé à hauteur de 39 milliards d'euros (Md€) sur la période 2026-2035) incluant :

- le renouvellement du matériel roulant ferré et de surface (environ 23 milliards d'euros (Md€) sur la période 2026-2035) ;
- des programmes d'amélioration de la qualité de service incluant par exemple un programme de mise en accessibilité des gares ferroviaires
- la construction, la modernisation ou le rachat de matériel et d'infrastructures des induits par la politique patrimoniale de l'établissement et la mise en service de nouvelles lignes de transport (Grand Paris Express, prolongement de la ligne de train E, prolongements et nouvelles lignes de tramways ainsi que de métro) ; et
- des financements d'investissement via la signature de convention pluri projets avec les
- opérateurs RATP et SNCF.

Une augmentation non contrôlée de l'endettement, liée notamment à de nouvelles dépenses de fonctionnement ou d'investissement imprévues ou à des réévaluations des montants des dépenses déjà prévues, pourrait mener à une dégradation de la notation financière de l'Émetteur par les agences de notation et se traduirait par une hausse des frais et charges financières de l'Émetteur au titre du service de la dette, ce qui aurait pour effet de conduire à un renchérissement des coûts de financement de l'Émetteur et serait susceptible d'affecter sa capacité à recourir à l'emprunt. De plus, l'instabilité gouvernementale et les perspectives de réforme budgétaire structurelle pourraient créer de la volatilité sur les marchés financiers ce qui pourrait participer à renchérir le coût de la dette émise par l'Émetteur et peser sur son coût de refinancement et donc sur son résultat, voire limiter sa capacité à se refinancer.

Par ailleurs, le refinancement des émissions obligataires à partir de 2031 contractées par l'Émetteur dans un contexte de taux bas ces dernières années pourrait intervenir dans des conditions de marché moins favorables compte tenu du niveau actuel des taux d'intérêts.

Ce facteur de risque présente une importance "élevée".

b) Le Facteur de Risque "*risques liés aux impacts financiers de la crise énergétique résultant du conflit en Ukraine et de l'inflation sur la situation financière d'IDFM*" - 1.2 "*risques liés à une crise majeure d'ordre international*", figurant à la page 24 du Prospectus de Base, est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Risques liés aux impacts financiers de la crise énergétique résultant du conflit en Ukraine et au Moyen-Orient et de l'inflation sur la situation financière d'IDFM"

La hausse du coût de l'énergie (électricité, gaz, pétrole) en raison de la crise en Ukraine et de la poussée inflationniste récente ont entraîné en 2022 un surcoût sur les contrats d'exploitation conclus entre Île-de-France Mobilités et les opérateurs de transports, principalement la RATP et la SNCF. Les contrats d'exploitation entre les opérateurs de transports et Île-de-France Mobilités constituent la principale dépense de fonctionnement de l'Émetteur et représentent au Budget Primitif 2025 près de 90% des dépenses réelles d'exploitation.

La remontée de l'inflation résultant du conflit au Moyen Orient reste, à ce stade, relativement limitée en France (2,5% d'inflation attendue en 2026 selon les dernières projections de la Banque de France). Cependant, une perduration du conflit qui pourrait entraîner une remontée plus rapide et durable de l'inflation aurait un impact significatif sur le budget de l'Émetteur.

En effet, Île-de-France Mobilités verse des acomptes aux opérateurs sur la base des montants inscrits dans les contrats et indexés annuellement sur différents indices liés à l'inflation : évolution des salaires, évolution du coût des services et évolution des coûts de l'énergie principalement. En 2024, l'évolution de l'indexation des contrats d'exploitation avec la RATP et la SNCF a été proche de 3% et 4% respectivement.

Afin de se prémunir contre ces surcoûts, l'Émetteur peut intégrer des provisions dans ses prévisions budgétaires. Il est toutefois difficile d'anticiper et d'estimer avec certitude les impacts financiers futurs que pourrait avoir une nouvelle poussée inflationniste sur ces contrats d'exploitation et, plus généralement, sur les coûts de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités.

Ce facteur de risque présente une importance "moyen".

c) Le Facteur de Risque "*risques de baisse des ressources fiscales de l'Émetteur provenant du versement mobilité, de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et de la taxe additionnelle à la taxe de séjour*" du paragraphe 1. "*risques présentés par l'Émetteur*" - 1.3 "*risques de baisse des ressources de l'Émetteur*", figurant aux pages 25 et 26 du Prospectus de Base, est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Risque de baisse des ressources fiscales de l'Émetteur provenant du versement mobilité, de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et de la taxe additionnelle à la taxe de séjour"

Les ressources fiscales de l'Émetteur provenant du versement mobilité, de la TICPE et de la taxe additionnelle à la taxe de séjour, représentent 51,8% des recettes réelles de fonctionnement prévues pour 2026. En cas de baisse de ces ressources fiscales, l'Émetteur pourrait être amené à ajuster l'évolution de ses dépenses et/ou procéder à des ventes d'actifs (dans les limites permises par la loi compte tenu du principe d'inaliénabilité du domaine public) et/ou augmenter son endettement, ce qui pourrait augmenter le risque de crédit des Titres et donc diminuer leur valeur.

L'Émetteur, en tant qu'établissement public administratif, est exposé à toute éventuelle évolution de son environnement juridique et réglementaire qui pourrait venir en modifier la structure et le rendement. Le versement mobilité est une contribution patronale, collectée par les organismes de sécurité sociale (URSSAF et MSA principalement), assise sur la masse salariale assujettie à cotisations sociales, acquittée par les employeurs (privés et publics). Cette contribution patronale est spécifiquement dédiée aux autorités organisatrices de la mobilité, collectivités territoriales ou leurs groupements (tels que l'Émetteur) chargés, aux termes de l'article L.1231-1 du Code des transports, d'organiser des services réguliers de transport public de personnes. Quant à la TICPE, l'Émetteur perçoit depuis 2017, un niveau d'imposition sur l'essence et le gazole vendus en Île-de-France.

Le degré de probabilité d'une diminution du rendement du niveau du versement mobilité est anticipé comme relativement faible sur le long terme dans la mesure où :

- 1) l'Etat est très vigilant quant à la bonne santé des établissements publics administratifs. Une hausse des taux de versement mobilité a ainsi été octroyée spécifiquement à IDFM par la loi de finances fin 2023, bien qu'une telle mesure ne soit pas systématique ;
- 2) dans le passé, bien que des phénomènes épisodiques ont ponctuellement pesé sur l'économie francilienne et par extension sur le versement mobilité, comme cela a été le cas durant la crise économique de 2009, ces événements ponctuels n'ont pas affecté le dynamisme de la tendance de long terme ; et
- 3) les règles de contrôle des équilibres financiers auxquelles est soumis l'Émetteur le prémunissent des risques d'insolvabilité.

S'agissant des ressources de l'Émetteur liées à l'application de la taxe additionnelle à la taxe de séjour, créée par la loi de finances de 2024, celles-ci pourraient également baisser en cas de chute de la fréquentation touristique en Île-de-France.

La loi de finances pour 2026 a officialisé le remplacement de la majoration spécifique applicable en Île-de-France au bénéfice d'Île-de-France Mobilités au titre de l'ex-TICPE, dont la suppression était prévue à compter du 1er janvier 2026, par une nouvelle ressource fiscale consistant en une majoration de la TICFE (taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité). Le rendement attendu de cette nouvelle ressource devrait être équivalent à celui de l'ex-TICPE. Ce changement de recette fiscale est donc sans impact budgétaire pour Île-de-France Mobilités. En outre, cette ressource représente moins de 1 % des recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités.

Ce facteur de risque présente une importance "moyenne".

IV. Informations Incorporées par Référence

La section "*Informations Incorporées par Référence*" figurant aux pages 40 à 45 du Prospectus de Base est supprimée dans son intégralité et modifiée comme suit :

"Le présent Prospectus de Base devra être lu et interprété conjointement avec les informations contenues dans les documents suivants, qui ont été préalablement publiés et déposés auprès de l'AMF. Ces informations 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 modalités des titres de créance contenues en pages 35 à 69 du prospectus de base en date du 31 juillet 2020 approuvé par l'AMF sous le n°20-376 en date du 31 juillet 2020 (les **Modalités des Titres 2020**) sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante. Les Modalités des Titres 2020 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 2020,
- les modalités des titres de créance contenues en pages 39 à 73 du prospectus de base en date du 27 octobre 2021 approuvé par l'AMF sous le n°21-462 en date du 27 octobre 2021 (les **Modalités des Titres 2021**) sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante. Les Modalités des Titres 2021 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 2021,
- les modalités des titres de créance contenues en pages 40 à 75 du prospectus de base en date du 27 septembre 2022 approuvé par l'AMF sous le n°22-397 en date du 27 septembre 2022 (les **Modalités des Titres 2022**, et, avec les Modalités des Titres 2018, les Modalités des Titres 2020 et les Modalités des Titres 2021, les **Précédentes Modalités des Titres**) sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante. Les Modalités des Titres 2022 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 2022,
- les modalités des titres de créance contenues en pages 39 à 74 du prospectus de base en date du 4 mars 2024 approuvé par l'AMF sous le n°24-055 en date du 4 mars 2024 (les **Modalités des Titres 2024**, et, avec les Modalités des Titres 2018, les Modalités des Titres 2020, les Modalités des Titres 2021, et les Modalités des Titres 2022, les **Précédentes Modalités des Titres**) sont incorporées dans le présent Prospectus de Base et sont réputées en faire partie intégrante. Les Modalités des Titres 2024 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 2024,
- les comptes financiers de l'Émetteur pour l'exercice clos le 31 décembre 2024 (le **Compte Financier 2024**),
- les comptes financiers de l'Émetteur pour l'exercice clos le 31 décembre 2025 (le **Compte Financier 2025**),
- le budget pour l'exercice 2026 tel qu'il résulte du budget primitif adopté par la délibération n°20251210-314 en date du 10 décembre 2025 (le **Budget Primitif 2026**) , tel que modifié par (i) la décision modificative n°1 au Budget Primitif 2026 adoptée par la délibération n°20260702-110 en date du 2 juillet 2026 (la **Décision Modificative n°1 au Budget Primitif 2026**), et
- la fiche d'information relative aux Obligations Vertes Européennes en date du 21 janvier 2026 qui a pour objet de couvrir la ou les émissions qui pourront être réalisées par l'Émetteur sur l'année 2026 (la **Fiche**

d'Information des Obligations Vertes Européennes) (étant précisé, pour éviter tout doute, que le Cadre de Financement Vert vers lequel renvoie la section 8 de la Fiche d'Information des Obligations Vertes Européennes n'est pas incorporé par référence dans le présent Prospectus de Base).

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.

Aussi longtemps que des Titres émis sous le présent Prospectus de Base seront en circulation, les informations incorporées par référence seront publiées sur le site internet de l'Émetteur (<https://www.iledefrance-mobilites.fr/decouvrir/investisseurs>) et pourront être consultées sur internet aux adresses indiquées ci-dessous :

- les Modalités des Titres 2018 : « Modalités des Titres » en pages 31 à 61 du prospectus de base de l'Émetteur 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/medias/portail-idfm/a19c3dda-0d58-4057-8d07-40723026172a_IDF_Mobilite%CC%81s_2018_Prospectus_EMTN_avec-visa.pdf

- les Modalités des Titres 2020 : « Modalités des Titres » en pages 35 à 69 du prospectus de base de l'Émetteur en date du 31 juillet 2020 approuvé par l'AMF sous le n°20-376 en date du 31 juillet 2020 : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/327f7b97-44e6-4dee-9038-d09581921fe9_EUO2-2000427236-IDF+Mobilite%CC%81s+2020+-+Prospectus+de+Base+DEfintif.pdf

- les Modalités des Titres 2021 : « Modalités des Titres » en pages 39 à 73 du prospectus de base de l'Émetteur en date du 27 octobre 2021 approuvé par l'AMF sous le n°21-462 en date du 27 octobre 2021 : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/bc8d48be-c434-4cb6-95a2-f8a7a1d7889c_202110288IDF+Mobilit%C3%A9s+2021+-+Prospectus+de+Base+%28final%29.pdf

- les Modalités des Titres 2022 : « Modalités des Titres » en pages 40 à 75 du prospectus de base de l'Émetteur en date du 27 septembre 2022 approuvé par l'AMF sous le n°22-397 en date du 27 septembre 2022 : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/1891d2d7-8dee-436d-908e-e43b8a5f0114_IDF+Mobilit%C3%A9s+2022+-+Prospectus+de+Base+%28v.final+-+w.+approval+number%29.pdf

- les Modalités des Titres 2024 : « Modalités des Titres » en pages 39 à 74 du prospectus de base de l'Émetteur en date du 4 mars 2024 approuvé par l'AMF sous le n°24-055 en date du 4 mars 2024 : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/8d584508-f2f4-4da8-b879-c41a8e239026_37385270-v1-EUO2-%232003567550-v26+IDF+Mobilit%C3%A9s+2024+-+Prospectus+de+Base+%28v.final+w.+approval+number%29.PDF

- le Compte Financier 2024 de l'Émetteur : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/aADLI-vxEdbNPLZw_MaquetteCA2024.pdf

- le Compte Financier 2025 de l'Émetteur : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/ajAaO41P9HI4UhaV_MaquetteCA2025.pdf

- le Budget Primitif 2026 : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/aUVvfHNYClf9og_0_MaquetteBP26.pdf

- la Décision Modificative n°1 au Budget Primitif 2026 : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/9IVGnucjd7plrYYe_DM1BP2026maquette.pdf

- la Fiche d'Information relative aux Obligations Vertes Européennes : https://portail-idfm.cdn.prismic.io/portail-idfm/aXHv4gIvOtkhBzhS_IDFMEuGBFiched%27information202621012025.pdf

Une traduction indicative en anglais de la Fiche d'Information des Obligations Vertes Européennes est disponible sur le site internet de l'Émetteur, toutefois seule la version française fait foi.

Toutes les informations incorporées par référence dans le présent Prospectus de Base seront publiées sur le site internet de l'Émetteur (www.iledefrance-mobilites.fr) conformément aux lois et règlements applicables.

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 présent Prospectus de Base, et n'ont été ni examinées ni approuvées par l'AMF.

Tableau des correspondances des Précédentes Modalités des Titres

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	Pages 31 à 61
Prospectus de base en date du 31 juillet 2020 approuvé par l'AMF sous le n°20-376 en date du 31 juillet 2020	Pages 35 à 69
Prospectus de base en date du 27 octobre 2021 approuvé par l'AMF sous le n°21-462 en date du 27 octobre 2021	Pages 39 à 73
Prospectus de base en date du 27 septembre 2022 approuvé par l'AMF sous le n°22-397 en date du 27 septembre 2022	Pages 40 à 75
Prospectus de base en date du 4 mars 2024 approuvé par l'AMF sous le n°24-055 en date du 4 mars 2024	Pages 39 à 74

Table de concordance

Annexe 7 du règlement délégué UE n°2019/980, tel que modifié		
4.1.5	Tout événement récent propre à l'émetteur et présentant un intérêt significatif pour l'évaluation de sa solvabilité.	Budget Primitif 2026 Pages 1 à 202 du Budget Primitif 2026 Pages 1 à 211 de la Décision Modificative n°1 au Budget Primitif 2026
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 2024 Pages 1 à 334 Compte Financier 2025 Pages 1 à 413

Les parties non-incorporées par référence des documents cités ci-dessus soit ne sont pas pertinentes pour les investisseurs soit figurent ailleurs dans le présent Prospectus de Base.

La Fiche d'Information des Obligations Vertes Européennes est incorporée par référence dans le présent Prospectus de Base aux seules fins des émissions d'Obligations Vertes Européennes :

Document	Contenu incorporé par référence
Fiche d'Information des Obligations Vertes Européennes	Toutes les pages

"

V. Description de l'Emetteur

La section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 85 à 143 du Prospectus de Base doit être lue et interprétée à l'aune du Compte Financier 2025, incorporé par référence au titre du présent Supplément, et des modifications suivantes :

a) Le paragraphe 3.2. (a) "*Le conseil d'administration*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 89 à 92 du Prospectus de Base est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

(a) "Le conseil d'administration

- Le conseil d'administration est composé de 33 administrateurs : 17 représentants du conseil régional, dont :
 - le groupe Les Républicains (LR) : 12 membres ;
 - le groupe Majorité présidentielle: 1 membre ;
 - le groupe Union des Démocrates Indépendants (UDI) : 1 membre ;
 - le groupe Parti communiste (PC) : 1 membre ; et
 - Le groupe Horizons : 1 membre.
- Le groupe RN IDF : 1 membre.
- 5 représentants du conseil de Paris, dont
 - le groupe Les écologistes : 2 membres ;
 - le groupe Groupe Communiste et Citoyen : 1 membre ;
 - le groupe Parti Socialiste (PS) : 1 membre ; et
 - le groupe UDI : 1 membre.
- 7 représentants des autres départements franciliens à raison d'un représentant par département dont :
 - le groupe Les Républicains (LR) : 5 membres ;
 - Le groupe Horizons: 1 membre ; et
 - le groupe Parti Socialiste (PS) : 1 membre.
- 1 représentant élu par les présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) : membre du groupe Les Républicains (LR) ;
- 1 représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris - Île-de-France (CRCI-IDF) : établissement public à caractère administratif (apolitique) ; et
- 1 représentant des associations d'usagers ;
- 1 représentant des employeurs.

En outre, un représentant du Comité des Partenaires du Transport Public (CPTP) assiste au conseil avec voix consultative.

Jusqu'aux prochaines élections départementales et régionales, qui se tiendront en 2027, les 33 membres sont nominativement:

- pour le conseil régional d'Île-de-France:
 - la Présidente, Madame Valérie Pécresse, la présidence d'Île-de-France Mobilités étant automatiquement assurée par le/la président(e) de la Région Île-de-France ou son représentant ;
 - Monsieur Stéphane Beaudet ;
 - Madame Isabelle Béressi ;
 - Madame Marianne Duranton ;
 - Monsieur François Paradol ;
 - Monsieur Fabien Guillaud-Bataille ;
 - Madame Delphine Bürkli ;
 - Monsieur Grégoire de Lasteyrie ;
 - Monsieur Philippe Juraver ;
 - Monsieur Pierre Deniziot ;
 - Monsieur Jean-Louis Durand ;
 - Monsieur Romain Maria ;
 - Monsieur Xavier Melki ;
 - Madame Florence de Pampelone ;
 - Monsieur Pierre Baty;
 - Monsieur Jean-Baptiste Pegeon ; et
 - Monsieur Jean-Philippe Luce.
- pour la ville de Paris :
 - Monsieur Christophe Najdovski ;
 - Monsieur Paul Simondon ;
 - Monsieur Jacques Baudrier ;
 - Monsieur Jack-Yves Bohbot ; et
 - Monsieur David Belliard.

- pour les conseils départementaux :
 - le représentant des départements de la petite couronne : Monsieur Eric Berdoati (Hauts de Seine) ;
 - le représentant des départements de la grande couronne : Monsieur Brice Rabaste (Seine et Marne) ;
 - Monsieur Patrick Stefanini représentant le département des Yvelines ;
 - Monsieur Philippe Rouleau représentant le département du Val d'Oise ;
 - Madame Sophie Rigault représentant le département de l'Essonne ;
 - Monsieur Olivier Capitanio représentant le département du Val de Marne ; et
 - Monsieur Corentin Duprey représentant le département de la Seine Saint Denis.
- pour la Chambre de Commerce et d'Industrie, les EPCI franciliens, l'association des usagers et les employeurs :
 - Monsieur Dominique Restino représentant la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris Île-de-France ;
 - Monsieur Pascal Doll représentant les EPCI franciliens ;
 - Monsieur Bernard Gobitz représentant l'association des usagers ; et
 - Monsieur Daniel Weizmann représentant du MEDEF

Le directeur général d'Île-de-France Mobilités assiste également au conseil avec voix consultative.

Le conseil est présidé par la présidente du conseil régional d'Île-de-France, ou par un élu du conseil régional désigné par la présidente du conseil régional parmi les membres du conseil d'Île-de-France Mobilités.

Quatre vice-présidents sont élus parmi les membres du conseil dont un parmi les représentants du conseil régional, un parmi les représentants du conseil de Paris, un parmi les conseils départementaux de petite couronne et un parmi les conseils départementaux de grande couronne.

Une séance inaugurale du conseil est convoquée après chaque renouvellement d'une partie de ses membres, à la suite du renouvellement du conseil régional, du renouvellement général des conseils municipaux ou des conseils départementaux d'Île-de-France. Il est procédé à l'élection des vice-présidents et des membres et présidents de commissions lors de chaque séance inaugurale.

Qu'il s'agisse des séances du conseil ou des commissions, tout membre peut donner, par écrit, mandat à un autre membre pour s'y faire représenter. Chaque membre ne peut disposer que d'une seule procuration par séance.

L'adresse professionnelle des membres du conseil d'administration, de la présidente et du directeur général de l'Émetteur est le 41 rue de Châteaudun, 75009, Paris."

b) Le premier paragraphe du paragraphe 4.2. (c) "*Environnement économique et social*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant en page 104 du Prospectus de Base est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Les éléments qui suivent sont pertinents dans la mesure où le dynamisme économique de l'Île-de-France impacte (i) l'utilisation des transports et donc la vente de titres de transports par l'Émetteur ainsi que (ii) la recette fiscale du versement mobilité (taxe sur les salaires, versée par les employeurs de plus de 11 salariés implantés dans la région) et la Taxe Intérieure de Consommation sur les TICFE (taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité)."

c) Le paragraphe 4.3. (a) "Notation d'Île-de-France Mobilités" de la section "Description de l'Emetteur" figurant en page 108 du Prospectus de Base est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Dans sa dernière actualisation périodique d'avril 2026, Moody's notait IDFM Aa3 (perspective négative) et précise que la notation étant alignée sur celle de l'émetteur souverain, une révision à la hausse nécessiterait au minimum un relèvement de la notation souveraine.

Par ailleurs, Fitch considère Île-de-France Mobilités comme une entité liée à l'Etat français. A la suite de l'abaissement par Fitch de la note souveraine de la France de AA- à A+ en date du 12 septembre 2025, la notation de la dette à long terme d'Île-de-France Mobilités a également été baissée par Fitch de AA- à A+ (perspective stable)."

d) Le paragraphe 5.3. (b) "*La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE)*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 114 à 115 du Prospectus de Base est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"Outre les hausses de taux évoquées précédemment pour le financement de la mesure tarifaire du Pass Navigo à tarif unique, Île-de-France Mobilités a négocié et obtenu, de manière dérogatoire, la perception d'une part de la TICPE francilienne.

Depuis 2017, Île-de-France Mobilités perçoit un niveau d'imposition sur l'essence et le gazole vendus en Île-de-France. Ce taux d'imposition est plafonné par la loi, tout comme le montant de la recette, plafonnée à 100 M€ par an.

Cette ressource est venue compléter le financement de la mesure dite du Pass Navigo à tarif unique. Le produit de cette recette s'est élevé à 88 M€ en 2024, un niveau stable par rapport à 2023.

La loi de finances pour 2026 a toutefois officialisé le remplacement de la majoration spécifique applicable en Île-de-France au bénéfice d'Île-de-France Mobilités au titre de l'ex-TICPE, dont la suppression était prévue à compter du 1er janvier 2026, par une nouvelle ressource fiscale consistant en une majoration de la taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité (TICFE). Le rendement attendu de cette nouvelle ressource devrait être équivalent à celui de l'ex-TICPE. Ce changement de recette fiscale est donc sans impact budgétaire pour Île-de-France Mobilités. En outre, cette ressource représente moins de 1 % des recettes de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités."

e) Les développements suivants sont ajoutés à la fin du paragraphe 5.7 "Situation financière d'Île-de-France Mobilités et ratios observés" de la section "Description de l'Emetteur" figurant aux pages 123 à 134 du Prospectus de Base :

		2024	2025
RRF	Recettes réelles de fonctionnement (RRF)	12 663,5	13 469,0
a	- Reprise de provisions	6,3	32,5
b	- Produits financiers	9,9	10,1
c	- Produits exceptionnels	0,5	1,7
d	- Produits spécifiques (régl TVA)	36,1	32,0
RRF- (a+b+c+d)	= (RRF1) Recettes de gestion	12 610,7	13 392,7
b	+ Produits financiers	9,9	10,1
c	+ Produits spécifiques (régl de TVA)	36,1	32,0
RRF1+b+d	= (RRF2) Recettes réelles de fonctionnement	12 656,7	13 434,8
DRF	Dépenses réelles de fonctionnement (RRF)	11 464,2	12 108,5
a	- Constitution de provisions	0,5	10,4
b	- Charges financières	181,8	246,4
c	- Charges exceptionnelles	1,9	19,0
DRF-(a+b+c)	= (DRF1) Dépenses de gestion	11 280,1	11 832,7
e	+ Charges financières	181,8	246,4
DRF1 +e	= (DRF2) Dépenses réelles de fonctionnement	11 461,9	12 079,1
DRI	Dépenses réelles d'investissement	3 358,2	3 910,8
f	Encours de la dette 31/12	11 677,6	13 243,1
g	Produit des amendes	138,8	138,8
h	Remboursement du capital	238,4	281,8
EG=(RRF1-DRF1)	Epargne de gestion	1 330,6	1 284,2
EG / RRF1	Taux d'épargne de gestion	10,6%	9,6%
EB=(RRF2-DRF2)	Epargne brute (RRF2 - DRF2)	1 194,8	1 355,7
EB / RRF2	Taux d'épargne brute	9,4%	10,1%
EB/DRI	Taux d'autofinancement	35,6%	34,7%
f/EB	CDD (classique)	9,8	9,8
f/(EB+g)	CCD (y/c produit des amendes (BEI))	8,8	8,9
EN=EB-h	Epargne nette	956,5	1 073,9
EN / RRF2	Taux d'épargne nette	7,6%	8,0%

Le tableau ci-dessus reprend les chiffres réalisés ces deux dernières années sur les différents postes de dépenses et de recettes exposés précédemment (hors provisions et dotations aux amortissements), ainsi que plusieurs ratios et agrégats spécifiques à l'analyse financière des collectivités locales françaises :

Définition des ratios :

- Epargne brute : ce sont les ressources disponibles pour financer l'investissement ou rembourser la dette, soit la part des recettes de fonctionnement qui ne sont pas absorbées par les dépenses récurrentes de fonctionnement. Les recettes/dépenses de fonctionnement prises en comptes excluent les mouvements exceptionnels (tels que les cessions) ou qui ne donnent pas lieu à encaissement/décaissement (tels que les reprises/ constitutions de provisions) ; Le taux d'épargne brute rapporte l'épargne ainsi calculée au périmètre des recettes de fonctionnement retenues dans ce cadre ;
- Epargne nette : ce sont les ressources disponibles pour financer les investissements après remboursement annuel du capital de la dette ;
- Taux d'autofinancement des investissements : ce ratio détermine le niveau auquel Île-de-France Mobilités est capable de financer ses dépenses d'investissement sans nouveau recours à l'emprunt ;
- La capacité de désendettement : ce ratio est un indicateur de solvabilité puisqu'il indique le nombre d'années qu'il serait nécessaire à la collectivité pour rembourser l'intégralité de son encours de dette, en supposant qu'elle y consacre toutes ses ressources disponibles (i-e l'épargne brute). La structure des recettes d'Île-de-France Mobilités compte également le produit des amendes de police, inscrit à la section d'investissement. Comme il s'agit d'une recette pérenne et peu susceptible de variation, celle-ci vient majorer le montant de l'épargne brute. Ce retraitement a été validé par la Banque Européenne d'Investissement qui définit ainsi les ratios à respecter dans le cadre des contrats de prêts accordés à Île-de-France Mobilités.

Le 12 juin 2026, le conseil d'administration a adopté le Compte administratif 2025, dont voici une synthèse :

L'exercice 2025 d'Île-de-France Mobilités s'inscrit dans un contexte marqué à la fois par des incertitudes économiques persistantes et par des attentes croissantes des Franciliens en matière de qualité de service, de transition écologique et de développement des mobilités.

Dans cet environnement exigeant, Île-de-France Mobilités confirme de nouveau sa capacité à assurer un pilotage financier solide, tout en poursuivant la transformation en profondeur du système de transport francilien.

L'année 2025 constitue à cet égard une étape structurante. Elle prolonge les dynamiques engagées à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024, dont elle consolide les effets, tout en accompagnant des évolutions majeures : ouverture progressive à la concurrence, renouvellement des contrats d'exploitation, montée en puissance des services numériques et accélération de la transition énergétique.

Dans ce contexte, Île-de-France Mobilités démontre une bonne tenue budgétaire globale, articulant dynamisme des ressources, maîtrise de l'exécution des dépenses et engagement soutenu en faveur de l'investissement.

Les recettes de fonctionnement atteignent 13,5 Md€, en progression de 6,4% par rapport à 2024, avec un niveau d'exécution élevé (101,1 % sur les recettes réelles). Cette performance traduit à la fois la dynamique du territoire francilien et la pertinence du modèle de financement d'Île-de France Mobilités.

Les dépenses réelles de fonctionnement s'élèvent à 12,1 Md€ avec un taux d'exécution élevé de 99,4% traduisant un pilotage budgétaire rigoureux. Cette évolution reflète principalement le poids des contrats d'exploitation, qui représentent plus de 91% des dépenses réelles.

L'année 2025 confirme l'ampleur de l'engagement d'Île-de-France Mobilités en faveur de la modernisation et du développement du réseau. Les dépenses réelles d'investissement Page 5 sur 68 atteignent 3,9 Md€.

Le financement de ce programme d'investissement repose en partie sur un recours à l'emprunt, qui atteint 1,8 Md€ en 2025. Dans un contexte de conditions de financement plus exigeantes, Île-de-France Mobilités confirme sa capacité à mobiliser des ressources financières dans des conditions sécurisées et compétitives.

Recettes de fonctionnement au compte administratif 2025

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous(-) exécution
Fiscalité	6 357,0	6 729,7	6 963,8	7 016,2	100,8%	+52,4
Tarifs et redevances	4 256,7	4 238,5	4 274,6	4 388,2	102,7%	+113,6
Participations	1 810,9	1 881,3	1 856,8	1 861,6	100,3%	+4,8
Autres recettes	230,5	19,6	221,2	199,2	90,1%	-22,0
Projets politique de transport	8,2	0,2	4,0	3,8	95,3%	-0,2
Total recettes réelles	12 663,5	12 869,3	13 320,4	13 469,0	101,1%	+148,7
Total recettes d'ordre	342,4	420,0	480,0	175,3	36,5%	-304,7
Total recettes de fonctionnement	13 005,9	13 289,3	13 800,4	13 644,3	97,5%	-356,0

Le détail par catégorie de recette est le suivant :

- Fiscalité :

Fiscalité (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur(+) / sous(-) exécution
VM	6 211,1	6 436,8	6 491,8	6 496,4	100,1%	+4,6
TICPE	87,6	87,1	87,1	87,3	100,3%	+0,2
Taxe de séjour	58,4	205,8	385,0	432,5	112,3%	+47,5
Fiscalité	6 357,0	6 729,7	6 963,8	7 016,3	100,8%	+52,4

- Recettes tarifaires et redevances :

Tarifs et redevances (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur (+) / sous (-) exé
Recettes tarifaires	4 198,0	4 169,8	4 204,0	4 308,2	102,5%	+104,2
Recettes tarifaires DSP	58,7					0
Redevances diverses	0,1	0,03	0,1	0,02	29,9%	+0,01
Recettes GRC		68,7	70,6	80,0	113,4%	+9,4
Tarifs et redevances	4 256,8	4 238,6	4 274,6	4 388,3	102,7%	+113,7

- Participations

Participations (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur (+) / sous (-) exé
Contributions statutaires	1 498,7	1 555,7	1 555,7	1 555,7	100,0 %	0
Transport scolaire	133,7	133,4	133,4	134,3	100,7 %	+0,7
Subventions tarif. RIF	98,6	98,6	68,4	68,4	100,0 %	0
Contributions publiques DSP	52,7	64,0	70,0	73,0	104,3 %	+3,0
Autres subventions et recettes	0	0	0	0,04		+0,04
PAM REGIONAL	26,8	29,6	29,3	30,1	103,0 %	+0,7
Exploitation régulière CT3	0,4	0	0	0		0
Participations	1 810,9	1 881,3	1 856,8	1 861,6	100,3 %	+4,8

- Autres recettes de fonctionnement :

Autres recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur (+) / sous (-) exé
Autres subventions et recettes	107,8	8,8	90,5	59,5	65,7%	- 31,0
Recettes diverses et except.	115,1	5,8	93,2	104,1	111,7%	+10,9
Reprise de provisions	6,3		32,5	32,5	100,0%	-
Autres	1,3		-	-	-	-
COB (foncier, travaux, acquisitions)		5,0	5,0	3,1	62,8%	- 1,9
Autres recettes	230,5	19,6	221,2	199,2	90,1%	- 22,0

Note: dans ce tableau, RIF désigne la Région Île-de-France ; TICPE désigne la Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Pétroliers.

Dépenses de fonctionnement inscrites au Compte administratif 2025:

Dépenses de fonctionnement (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous(-) exécution
Exploitation régulière	10 468,5	10 764,7	11 052,2	11 036,9	99,9%	- 15,3
Transport scolaire	167,7	188,3	167,7	155,2	92,6%	- 12,5
Accompagnement territorial		70,5	68,9	66,0	95,9%	- 2,8
Autres	29,8	1,1	103,6	101,3	97,8%	- 2,3
Autres politiques de transport		15,1	10,5	5,0	47,1%	- 5,5
Billettique et services support		185,5	232,7	226,8	97,4%	- 5,9
Tarification sociale	5,4	3,6	3,0	3,0	100,0%	-0,0
Budget courant	404,6	537,5	508,3	478,0	94,0%	- 30,3
Mobilités durables		33,9	36,5	36,2	99,2%	- 0,3
Total dépenses réelles	11 464,2	11 800,3	12 183,4	12 108,5	99,4%	- 74,9
Total dépenses d'ordre	675,4	1 489,0	1 816,9	747,8	41,1%	- 1 069,1
Total dépenses de fonctionnement	12 139,7	13 289,4	14 000,3	12 856,3	91,8%	- 1 143,9

Le détail par catégorie de dépenses est le suivant :

- Exploitation régulière :

Exploitation régulière (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exécution
Exploitation régulière RATP	5 265,2	5 372,9	5 452,8	5 452,6	100,0%	-0,2
Exploitation régulière SNCF	3 762,6	3 741,2	3 683,2	3 678,4	99,9%	-4,8
Exploitation D.S.P.	1 036,9	1 211,6	1 476,1	1 474,6	99,9%	-1,5
Exploitation régulière CT3	94,9	54,5	52,8	46,2	87,5%	-6,6
Exploitation GPE	38,0	89,80	98,4	97,2	98,8%	-1,2
Redevance accès SNCF Réseau	182,4	195,0	194,0	193,0	99,5%	-0,03
IFER	88,5	93,3	89,0	89,0	100%	-0,09
Autres		6,5	5,9	5,8	99,4%	-0,03
Total	10 468,5	10 764,7	11 052,2	11 036,9	99,9%	-15,3

- Transport scolaire :

Transport scolaire (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exécution
Transport scolaire	167,7	188,3	167,7	155,2	92,6%	- 12,5
Fonc. de l'établissement		0,008	0,012	0,009	78,8%	- 0,003
Total	167,7	188,4	167,7	155,2	92,6%	- 12,5

- Accompagnement territorial

Projets politiques de transport (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exé
Accompagnement territorial	55,6	70,6	68,9	66,0	95,9%	-2,8

- Mobilités durables

Mobilités durables (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exé
Aide à l'achat-VAE	0,9	0,8	0,6	0,6	100,0%	0
Véligo location	18,8	14,2	21,2	21,2	100,0%	0
Covoiturage	5,6	8,8	9,2	8,9	97,0%	-0,3
Intermodalité		10,0	5,5	5,5	99,9%	0
Total	25,2	33,9	36,5	36,2	99,2%	-0,3

- Billettique et services support

Billettique et services support (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exé
Filiale	115,6	94,7	131,9	131,9	99,9%	0
PMB et information voyageurs	74,7	90,8	100,8	94,9	94,2%	- 5,9
Total	190,3	185,5	232,7	226,8	97,4%	- 5,9

- Tarification sociale :

Tarification sociale (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exé
Améthyste-autre tarification	4,9	3,0	2,6	2,6	100,0%	0
Chèque mobilité	0,5	0,6	0,5	0,5	100,0%	0
Total	5,4	3,6	3,0	3,0	100,0%	0

- Budget courant :

Budget courant (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur(+) / sous (-) exécution
Fonctionnement de l'établissement	42,7	39,1	40,5	34,8	85,8%	-5,7
Fonctionnement des infrastructures	23,3	22,3	21,4	19,6	91,5%	-1,8
Masse salariale	48,7	53,2	55,8	55,6	99,7%	-0,2
Charges financières	181,8	290,0	259,0	246,4	95,1%	-12,6
Etudes, conseil et acc	31,0	42,8	41,5	35,4	85,3%	-6,1
Impôts et taxes	4,7	8,0	5,7	5,2	90,5%	-0,5
Dépenses liées au VM	72,1	71,9	73,3	71,8	97,9%	-1,5
Dépenses numériques	0,4	10,3	11,0	9,3	84,5%	-1,7
Total	404,6	537,5	508,3	478,0	94,0%	-30,3

- Autre :

Autres dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Dépenses exceptionnelles	29,3	1,1	93,2	90,9	97,6%	- 2,3
Provisions	0,5		10,	10,4	100,0%	-
Total	29,8	1,1	103,6	101,3	97,8%	- 2,3

Ecritures d'ordre (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Ecritures d'ordre	0,5	-	0,2	0,2	99,9%	0
Amortissement	675,0	700,0	799,8	747,6	93,5%	- 52,2
Virement de sect.	-	789,0	1 016,9	-	0,0%	- 1 016,9
Total	675,5	1 489,0	1 816,9	747,9	41,2%	- 1 069,0

Recettes d'investissement inscrites au Compte administratif 2025

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Emprunt	1 600,	2 226,7	2 073,9	1 847,6	89,1%	- 226,3
Investissements majeurs	215,6	155,9	168,5	213,0	126,5%	+44,6
Produit des amendes	138,8		138,8	138,8	100,0%	0
Autres recettes	7,5		90,3	99,5	110,2%	+9,2
Affectation du résultat	701,1	138,8	1 270,5	1 270,5	100,0%	0
Total recettes réelles	2 662,9	2 521,4	3 741,9	3 569,4	95,4%	- 172,5
Total recettes d'ordre	703,6	1 519,0	2 095,3	767,5	36,6%	- 1 327,8
Total recettes d'investissement	3 366,5	4 040,4	5 837,2	4 336,9	74,3%	- 1 500,3

Dépenses d'investissement inscrites au Compte administratif 2025 :

Dépenses d'investissement (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Investissements majeurs	3 089,0	3 260,0	3 699,7	3 597,3	97,2%	- 102,4
Résultat comptable	NA		1 059,7	NA	0,0%	- 1 059,7
Remboursement du capital	238,4	280,0	285,0	274,0	96,2%	- 11,0
Projets politique de transport	30,1	32,0	30,1	28,4	94,4%	- 1,7
Autres	0,6	18,4	4,3	3,3	77,1%	- 1
Total dépenses réelles	3 358,2	3 590,4	5 078,8	3 910,8	77,0%	- 1 168,0
Total dépenses d'ordre	370,6	450,0	758,4	195,0	25,7%	- 563,4
Total dépenses d'investissement	3 728,8	4 040,4	5 837,2	4 105,8	70,3%	- 1 731,4

Le détail par catégorie de dépenses est le suivant :

- Investissements majeurs :

Dépenses Investissements majeurs (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Matériel roulant ferré	1 575,0	1 548,0	1 550,3	1 504,0	97,0%	- 46,2
Matériel roulant de surface	431,1	507,2	361,5	331,3	91,6%	- 30,2
Amélioration QS	268,0	322,7	243,4	240,9	99,0%	- 2,4
Projets d'infrastr. ss MOA	244,6	219,1	196,0	195,3	99,7%	- 0,7
Convention pluri-projets RATP			299,6	298,3	99,6%	- 1,2
Convention pluri-projets SNCF	163,2	159,0	148,2	148,2	100,0%	-
At. et Instal. Fixes SNCF	162,3	206,7	225,7	224,4	99,4%	- 1,3
COB (foncier, travaux, acquisitions)	176,2	171,7	131,4	129,2	98,3%	- 2,2
Rachat MR - MEC	49,2	79,6	504,7	500,4	99,1%	- 4,4
Investissement numérique	19,3	45,9	39,0	25,3	64,8%	- 13,8
Total	3 089,1	3 260,0	3 699,7	3 597,3	97,2%	- 102,4

- Projets politique de transport :

Mobilités durables (en €)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé. 2025	Sur(+) / sous(-) exé
Aide à l'achat-VAE	0,9	0,8	0,6	0,6	100,0%	0
Véligo location	18,8	14,2	21,2	21,2	100,0%	0
Covoiturage	5,6	8,8	9,2	8,9	97,0%	-0,3
Intermodalité		10,0	5,5	5,5	99,9%	0
Total	25,2	33,9	36,5	36,2	99,2%	-0,3

Le 10 décembre 2025, le conseil d'administration a adopté le Budget Primitif 2026 dont voici une synthèse :

Le Budget Primitif 2026 d'Île-de-France Mobilités (IDFM) s'inscrit dans la continuité des orientations stratégiques antérieures visant à renforcer l'offre de transports publics et à améliorer la qualité de service, tout en maintenant une gestion financière exemplaire et en garantissant la soutenabilité de la trajectoire de l'établissement à long terme. Les recettes réelles de fonctionnement s'établissent à 13 596,2 M€ en progression par rapport au Budget Primitif 2025 soutenues par la dynamique des recettes tant fiscales que tarifaires. La révolution billettique mise en œuvre au 1er janvier 2025 est à ce titre une réussite et participe à la bonne tenue des recettes tarifaires. Les dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de 12 637,2 M€ restent maîtrisées dans un contexte pourtant marqué par la renégociation du contrat avec la RATP pour la période 2025- 2029 et des coûts conjoncturels des mises en concurrence. Les dépenses réelles d'investissement resteront soutenues en 2026 en hausse de plus de 760 M€ par rapport au Budget Primitif 2025 pour s'établir à un niveau exceptionnel de 4354,3 M€. Ile-de-France Mobilités continue ainsi d'investir massivement pour renouveler ou moderniser les matériels roulants (déploiement des RER NG et des derniers Régio2N, modernisation des rames, pour le périmètre SNCF ; montée en cadence du projet MF19, du projet MI20 ou de la rénovation MI2N sur le périmètre RATP). Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités poursuit sa stratégie de décarbonation du parc de bus et de transition écologique des centres opérationnels de bus.

Les chiffres clés du Budget Primitif 2026 sont les suivants :

Concernant les recettes de fonctionnement :

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Fiscalité	6 357,05	6 729,68	6 729,68	7 046,80	4,71%
Tarifs et redevances	4 256,75	4 238,56	4 238,61	4 502,33	6,22%
Participations	1 810,86	1 881,28	1 886,12	1 899,56	0,97%
Autres	230,58	19,83	176,06	144,97	654%
Politiques de transport et mobilités durables	8,24	0,20	0,20	0,82	310%
Résultat comptable					
Total recettes	13 005,90	13 289,35	13 719,26	14 076,26	5,92%
Dont ordre	342,42	420,00	480,00	480,00	14,29%
Dont réel	12 663,48	12 869,35	13 239,26	13 596,26	5,65%

Concernant les dépenses de fonctionnement :

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Exploitation régulière	10 468,51	10 764,71	10 945,72	11 492,76	6,76%
Budget courant	404,62	537,53	547,25	614,67	14,35%
Projets politique de transport	388,24				
Mobilités durables		33,86	36,29	52,45	54,92%
Billettique & services support		185,51	231,82	206,56	11,35%
Accompagnement territorial		70,55	69,21	86,95	23,25%
Autres politiques de transport		15,12	11,58	15,95	5,49%
Transport scolaire	167,70	188,36	179,79	164,83	-12,49%
Tarification sociale	5,39	3,59	3,65	3,09	-13,93%
Autres	29,78	1,10	103,55		-100%
Total dépenses	12 139,68	13 289,35	13 719,26	14 076,26	5,92%
Dont ordre	675,45	1 489,03	1 590,41	1 439,00	-3,36%
Dont réel	11 464,23	11 800,32	12 128,85	12 637,25	7,09%

Concernant les dépenses d'investissement :

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Investissements majeurs	3 089,06	3 260,06	4 099,44	3 965,29	21,63%
Remboursement du capital	238,36	280,00	279,99	314,00	12,14%
Autres	0,64	18,36	10,62	34,10	85,71%
Projets politique de transport	30,12	32,00	40,00	40,95	27,96%
Résultat comptable (déficit)			1 063,60		
Total dépenses	3 728,76	4 040,42	6 003,65	4 969,34	22,99%
Dont ordre	370,57	450,00	510,00	615,00	36,67%
Dont réel	3 358,19	3 590,42	5 493,65	4 354,34	21,28%

Le détail est le suivant pour les investissements majeurs :

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Matériel roulant ferré	1 575,06	1 548,03	1 629,13	1 495,62	-3,39%
Matériel roulant de surface	431,15	507,20	456,60	428,15	-15,58%
COB (foncier, travaux, acqu.)	176,20	171,75	151,77	136,86	-20,31%
Projets d'infrastr. ss MOA	244,63	219,10	198,08	161,84	-26,14%
Amélioration QS	267,97	322,74	320,82	280,50	-13,09%
Convention pluri-projets SNCF	163,20	159,00	151,00	74,00	-53,46%
Convention pluri projets RATP		0,00	411,71	300,00	
At. et Instal. Fixes SNCF	162,30	206,70	225,70	225,10	8,90%
Rachat MR	49,25	79,60	514,69	828,65	941,02%
Investissement numérique	19,30	45,94	39,94	34,57	-24,74%
Total	3 089,06	3 260,06	4 099,44	3 965,29	21,63%

Concernant les recettes d'investissement :

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Subventions – invest majeurs	215,58	155,90	168,62	154,56	-0,86%
Emprunt	1 600,00	2 226,72	2 782,94	3 096,67	39,07%
Produit des amendes	138,78	138,77	138,77	138,77	0,00%
Autres	7,43	0,00	22,44	5,34	
Affectation du résultat	701,1		1 270,47		
Total Recettes	3 366,52	4 040,42	6 003,65	4 969,34	22,99%
Dont ordre	1 404,74	1 519,03	1 620,41	1 574,00	3,62%
Dont réel	2 662,91	2 521,39	4 383,24	3 395,34	34,66%

Le 2 juillet 2026 une décision modificative 1 au budget primitif 2026 a été votée en conseil d'administration dont voici une synthèse :

La décision modificative n°1 (DM1) du budget primitif 2026 d'Île-de-France Mobilités permet de procéder aux ajustements de crédits, en dépenses comme en recettes, en section de fonctionnement comme en section d'investissement, afin d'aligner les inscriptions budgétaires sur les besoins réels actualisés depuis le début de l'année, sans remettre en cause l'équilibre général du budget.

S'agissant de la section de fonctionnement, la DM1 se traduit par une augmentation des crédits de 162,6 M€, portant le budget à 14,2 Md€. Cette évolution repose principalement sur l'intégration du résultat excédentaire de 2025 (+153,6 M€), qui est une écriture d'ordre, c'est-à-dire que ce n'est pas une recette réelle de fonctionnement, ainsi que par des ajustements limités sur les recettes et les dépenses courantes.

La décision modificative se caractérise également par une progression de la section d'investissement, liée notamment à l'affectation du résultat et à des opérations comptables patrimoniales, tout en permettant de contenir le recours à l'emprunt et de préserver l'équilibre global du budget.

Recettes de fonctionnement :

Recettes de fonctionnement (en M€)	BP 2026	Crédits ouverts (y/c vii)	DM1	Crédits ouverts après DM1	Var. crédits ouverts après vote DM1/BP 2026
Fiscalité	7 046,80	7 046,80	0,00	7 046,80	0,00%
Tarifs et redevances	4 502,33	4 502,33	9,00	4 511,33	0,20%
Participations	1 899,56	1 899,56	0,00	1 899,56	0,00%
Autres recettes	145,25	145,25	0,00	145,25	0,00%
Projets politique de transport	0,82	0,82	0,00	0,82	0,00%
Budget courant	1,50	1,50	0,00	1,50	0,00%
Total recettes réelles	13 596,26	13 596,26	9,00	13 605,26	0,07%
Total recettes d'ordre	480,00	480,00	0,00	480,00	0,00%
Excédent de fonctionnement reporté	0,00	0,00	153,61	153,61	0,00%
Total recettes de fonctionnement	14 076,26	14 076,26	162,61	14 238,86	1,16%

Dépenses de fonctionnement :

Dépenses de fonctionnement (en M€)	BP 2026	Crédits ouverts (y/c vii)	DM1	Crédits ouverts après DM1	Var. crédits ouverts après vote DM1/BP 2026
Exploitation régulière	11 492,76	11 486,64	11,32	11 497,96	0,05%
Budget courant	614,67	613,05	13,02	626,07	1,86%
Billettique & services support	206,56	210,46	12,69	223,15	8,03%
Transport scolaire	164,83	165,05	0,00	165,05	0,14%
Accompagnement territorial	86,95	86,90	0,00	86,90	-0,06%
Mobilités durables	52,45	52,01	0,00	52,01	-0,85%
Autres politiques de transport	15,95	17,88	3,72	21,60	35,40%
Tarification sociale	3,09	3,09	0,00	3,09	0,00%
Autres	0,00	2,17	5,00	7,17	0,00%
Total dépenses réelles	12 637,25	12 637,25	45,75	12 683,00	0,36%
Total dépenses d'ordre	1 439,00	1 439,00	116,86	1 555,86	8,12%
Total dépenses de fonctionnement	14 076,26	14 076,26	162,61	14 238,86	1,16%

Recettes d'investissement :

Recettes d'investissement (en M€)	BP 2026	Crédits ouverts (y/c vii)	DM1	Crédits ouverts après DM1	Var. crédits ouverts après vote DM1/BP 2026
Investissements majeurs	154,56	154,56	0,00	154,56	0,00%
Emprunt	3 096,67	3 096,67	-117,17	2 979,50	-3,78%
Produit des amendes	138,77	138,77	0,00	138,77	0,00%
Autres	5,34	5,34	0,00	5,34	0,00%
Transport scolaire	0,00	0,00	0,31	0,31	0,00%
Total recettes réelles d'investissement	3 395,34	3 395,34	-116,86	3 278,48	-3,44%
Total recettes d'ordre d'investissement	1 574,00	1 574,00	566,26	2 140,26	35,98%
Excédent de fonctionnement capitalisés	0,00	0,00	834,27	834,27	0,00%
Total recettes d'investissement	4 969,34	4 969,34	1 283,67	6 253,01	25,83%

Dépenses d'investissement :

Dépenses d'investissement (en M€)	BP 2026	Reports	Crédits ouverts (y/c vii)	DM1 y/c reports	Crédits ouverts après DM1	Var. crédits ouverts après vote DM1/BP 2026
Investissements majeurs	3 965,29	4,25	3 965,00	3,24	3 968,24	0,07%
Remboursement du capital	314,00		313,98	0,00	313,98	-0,01%
Projets politique de transport	40,95	1,41	40,95	2,42	43,37	5,91%
Autres	34,10	0,03	34,10	0,03	34,13	0,07%
Transport scolaire	0		0,31	0	0,31	-
Total dépenses réelles d'investissement	4 354,34	5,68	4 354,34	5,68	4 360,02	0,13%
Total dépenses d'ordre d'investissement	615,00		615,00	449,40	1 064,40	73,07%
Résultat comptable (déficit)	0,00	0,00	0,00	828,58	828,58	0,00%
Total dépenses d'investissement	4 969,34	5,68	4 969,34	1 283,67	6 253,01	25,83%

f) Le paragraphe 5.8 "La dette et la trésorerie d'Île-de-France Mobilités" de la section "Description de l'Emetteur" figurant aux pages 134 à 142 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"(a) Evolution de l'encours

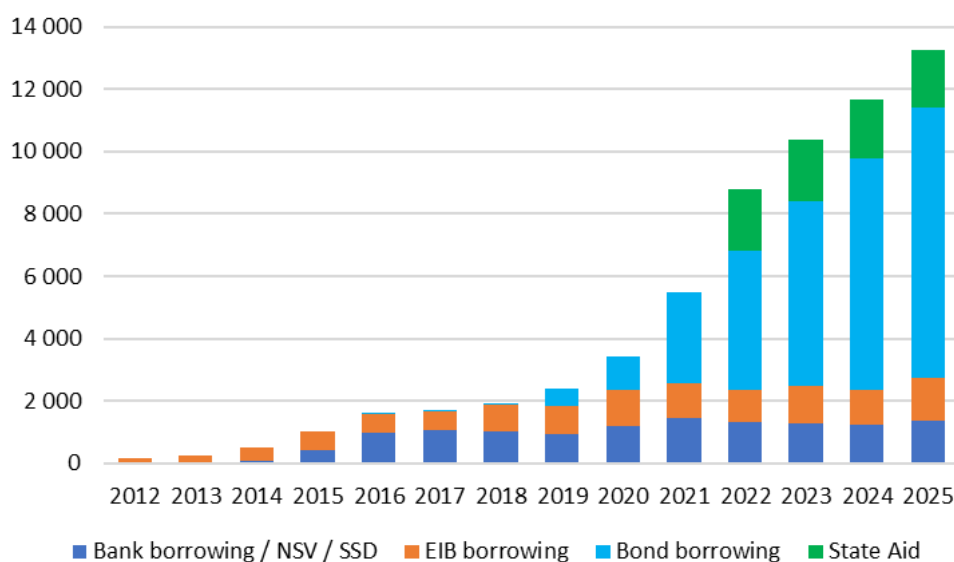
Île-de-France Mobilités a recours à l'emprunt depuis 2012, à la suite de l'accélération de ses investissements. L'encours de la dette s'élève à 13 243 M€ fin 2025, avec une durée de vie moyenne proche de 12 ans et un taux d'intérêt moyen de 1,83% selon l'évolution suivante :

CRD au 01/01/2025 (en M€)	11 678
Nouvelle dette 2025	1 847
Amortissement 2025	- 282
CRD au 31/12/2025	13 243

Le taux moyen de la dette augmente en 2025 du fait de la hausse des taux long termes.

La dette à taux fixe représente plus de 90% de la dette d'Île-de-France Mobilités à fin 2025. En 2025, la dette nouvelle souscrite était majoritairement constituée d'emprunts obligataires. Cela porte la dette obligataire à 65% du total de l'encours de dette.

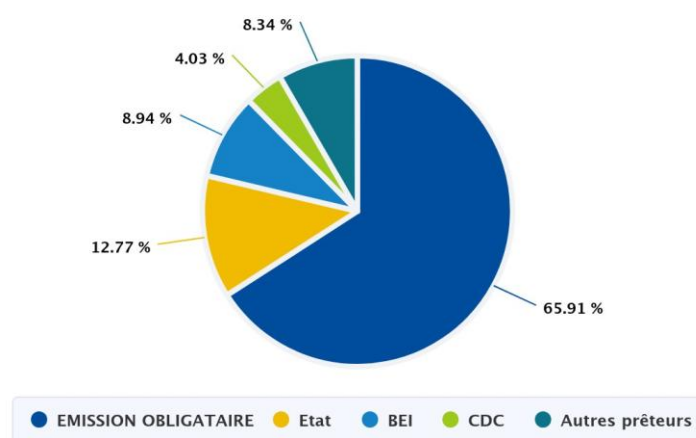
Outstanding debt evolution as of 31/12/N (in M€)



Note: "SSD" : Schuldscheindarlehen ; "NSV" : Namensschuldverschreibungen

En 2012 et 2013, Île-de-France Mobilités a emprunté auprès de la BEI, après avoir signé une enveloppe de 600 M€. Depuis lors, elle a su diversifier ses sources de financement, tant par le nombre de partenaires financiers, que par les types de financement auxquels elle a eu recours (Schuldschein, NSV, émission obligataire, prêts multi-index avec phase de mobilisation revolving). Île-de-France Mobilités dénombre désormais 10 groupes financiers européens qui répondent à ses appels à financement. D'autres intermédiaires peuvent plus ponctuellement répondre. Île-de-France Mobilités a contractualisé des financements long terme auprès de 9 groupes bancaires en plus de la BEI, en financements intermédiés ou en financements directs :

Répartition de l'encours de dette au 26 juin 2026



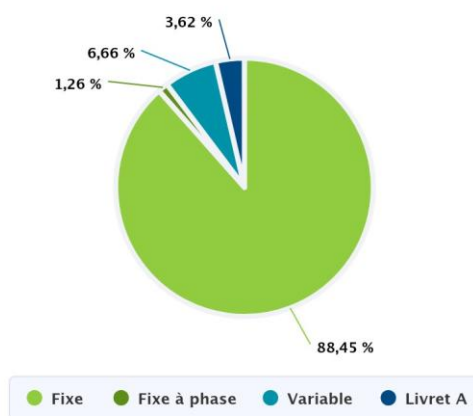
Sur l'encours total d'IDFM, les émissions obligataires concernent, au 26 juin 2026, 66% de la dette.

Cette diversité de partenaires a permis à Île-de-France Mobilités de lever les montants dont elle a eu besoin. Île-de-France Mobilités poursuit sa démarche de diversification, via son programme EMTN et plus particulièrement via l'émission depuis 2021 de green bonds, afin d'être en capacité de supporter une éventuelle nouvelle crise de liquidité et de saisir les conditions de financement les plus optimales. En 2025, Île-de-France Mobilités a levé un montant total de 1,25 milliard d'euros de dette obligataire, dont 1 milliard d'euros en janvier 2025 sous le nouveau format EUGBS. Il s'agit du nouveau standard européen en matière d'émission verte dont les critères d'éligibilité très restrictifs ont pu être remplis par Île-de-France Mobilités.

Dans la continuité de sa stratégie de finance durable, Île-de-France Mobilités a en effet franchi une nouvelle étape en 2025, en devenant le premier émetteur public à réaliser une émission obligataire verte européenne (European Green Bond -EuGB). Ce standard, reconnu comme le plus exigeant à ce jour en matière de finance verte, impose une allocation intégrale des fonds à des projets alignés à la taxonomie européenne, assortie d'un contrôle pré- et post-émission réalisé par un examinateur externe accrédité par l'Autorité européenne des marchés financiers. Ce choix de standard permet à Île-de-France Mobilités de mobiliser une base élargie d'investisseurs sensibles aux enjeux ESG et de poursuivre la diversification de ses canaux de financement.

(b) La gestion de taux

L'évolution de la structure de la dette d'IDFM au 26 juin 2026 est la suivante :



La dette à taux fixe représente environ 88% de la dette d'IDFM au 26 juin 2026

Île-de-France Mobilités opte pour une part majoritaire de dette à taux fixe, afin de sécuriser son encours. Les faibles marges proposées par certains prêteurs, combinées à la chute des taux longs depuis 2012 ont favorisé cette stratégie.

Ceci étant, Île-de-France Mobilités ne s'interdit pas de détenir une part de dette à taux variable, afin :

- d'optimiser le coût d'une partie de son encours, dans un contexte de taux courts exceptionnellement bas, et
- de conserver une part de souplesse dans la gestion de son encours (remboursement anticipé, renégociation de marges).

Sur ses émissions obligataires, Île-de-France Mobilités envisage de continuer à emprunter principalement à taux fixe

La délibération qui accompagne chaque année le vote du budget primitif encadre la délégation de signature que le conseil d'administration accorde au directeur général d'Île-de-France Mobilités. Ce dernier n'est

autorisé à signer que les emprunts inscrits au budget de l'année ; les financements pluriannuels du type de ceux de la BEI ou de la Banque des Territoires doivent passer en conseil.

Les emprunts doivent être libellés en euros.

En matière de gestion de taux, la délibération n'autorise que le taux fixe ou le taux variable, c'est-à-dire un index assorti d'une marge, parmi les index suivants :

- taux monétaires interbancaires (Euribor, €STR) ;
- taux règlementés des livrets français : Livret A et LEP (Livret d'Epargne populaire), notamment proposés par la Caisse des Dépôts et Consignations, banque publique française ;
- l'inflation française ou européenne ;
- les références obligataires du marché français : taux de l'Etat ; et
- les CMS (Constant Maturity Swaps).

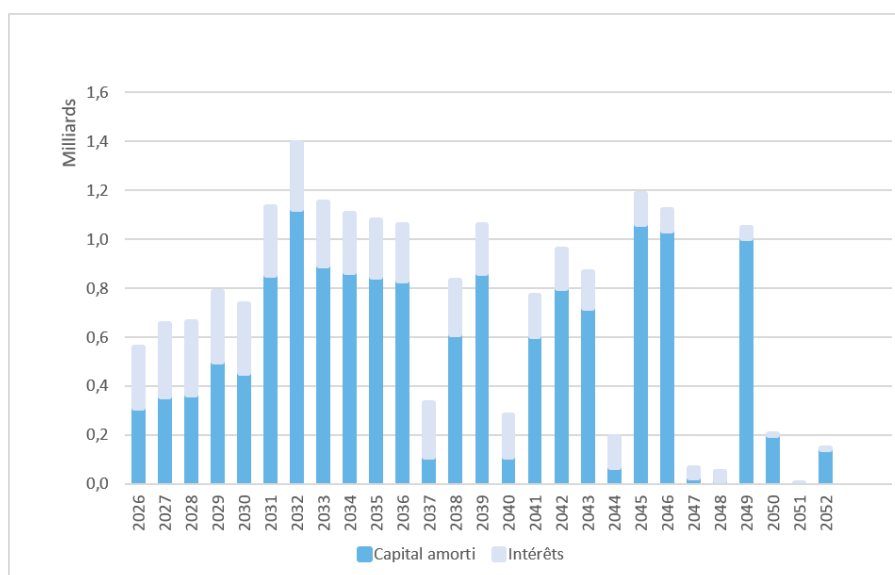
La délibération autorise également le directeur général à renégocier les emprunts en cours, ou à contracter/arbitrer des swaps, caps, floors ou tunnels, dans la limite des restrictions imposées ci-dessus en matière d'indexations admises. Toute sur-couverture est exclue, conformément à la loi qui encadre le recours des collectivités à l'emprunt (cf. chapitre relatif aux risques présentés par l'Émetteur). Enfin, cette délibération comporte un article relatif à la vigilance d'Île-de-France Mobilités quant à la lutte contre le blanchiment, la corruption et la fraude fiscale vis-à-vis de ses prêteurs.

Cette délibération reflète la volonté d'Île-de-France Mobilités de conserver une dette sécurisée. Les indexations autorisées dans cette délibération n'ont pas évolué ces dernières années.

(c) L'annuité de la dette à moyen et long terme

Perspectives d'annuités et d'encours de la dette

La dette mobilisée au 26 juin 2026 produit le profil d'annuités suivant :



Ce graphique ne concerne que la dette supérieure à 1 an. La dette inférieure à 1 an est traitée dans le paragraphe dédié à la gestion de la trésorerie.

Le profil d'annuités actuel reflète la part majoritaire de dette amortissable dans l'encours d'Île-de-France Mobilités, lié aux prêts bancaires et aux prêts de la BEI. Dans un souci de désendettement rapide, Île-de-France Mobilités a jusqu'ici majoritairement opté pour des profils d'amortissements constants (par opposition aux amortissements progressifs).

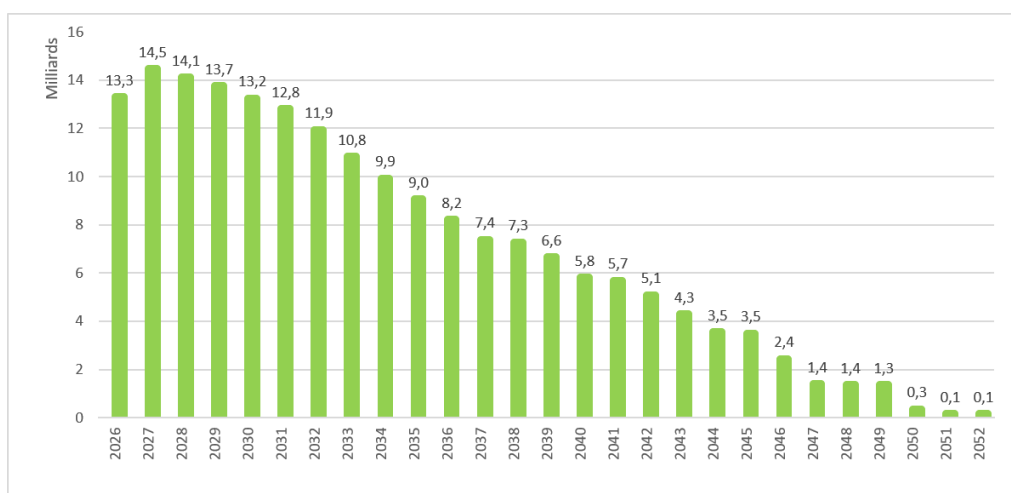
Les durées amortissables sur lesquelles Île-de-France Mobilités emprunte correspondent aux durées d'amortissement des biens financés :

- 15 ans pour les acquisitions de bus ;
- 15 ans pour les rénovations de matériel roulant et les investissements en qualité de service ; et
- 30 ans pour les acquisitions de matériel roulant ferré et de tramways.

Au-delà de cette précaution budgétaire, Île-de-France Mobilités s'attache à construire un profil d'amortissement lissé, afin de préserver sa trésorerie future.

L'encours actuel connaît l'extinction suivante :

Etat de la dette consolidée au 26 juin 2026



Prêteur	Capital restant dû	Taux	Année de réalisation	Risque de taux	CBC
BANQUE POSTALE	65 172 413,76 €	(Euribor 12M + 0.56)-Floor 0 sur Euribor 12M	2017	Variable	1A
BANQUE POSTALE	50 000 000,00 €	(Euribor 12M + 0.72)-Floor 0 sur Euribor 12M	2026	Variable	1A
BANQUE POSTALE	40 000 000,00 €	(Euribor 12M + 0.72)-Floor 0 sur Euribor 12M	2026	Variable	1A
BANQUE POSTALE	30 000 000,00 €	Taux fixe à 2.18 %	2015	Fixe	1A
BANQUE POSTALE	30 000 000,00 €	Taux fixe à 2.18 %	2015	Fixe	1A
BANQUE POSTALE	18 000 000,00 €	Taux fixe à 2.18 %	2015	Fixe	1A
BANQUE POSTALE	73 500 000,00 €	Taux fixe à 1.79 %	2016	Fixe	1A
BANQUE POSTALE	31 875 000,00 €	Taux fixe à 0.38 %	2020	Fixe	1A
BANQUE POSTALE	45 000 000,00 €	Taux fixe à 0.48 %	2021	Fixe	1A
Bayern LB	31 666 666,63 €	Taux fixe à 2.205 %	2015	Fixe	1A
Bayern LB	34 999 999,97 €	Taux fixe à 1.53 %	2016	Fixe	1A
BEI	114 237 873,26 €	Taux fixe à 3.008 %	2012	Fixe	1A
BEI	56 240 820,30 €	Taux fixe à 3.042 %	2013	Fixe	1A
BEI	118 119 423,28 €	Taux fixe à 1.836 %	2014	Fixe	1A
BEI	128 462 932,59 €	Taux fixe à 1.461 %	2015	Fixe	1A
BEI	17 200 000,00 €	Taux fixe à 1.403 %	2017	Fixe	1A
BEI	175 000 000,00 €	Taux fixe à 3.392 %	2023	Fixe	1A
BEI	38 666 666,67 €	(Euribor 6M + 0.599)-Floor 0 sur Euribor 6M	2025	Variable	1A
BEI	210 000 000,00 €	Taux fixe à 1.43 %	2018	Fixe	1A
BEI	25 833 333,43 €	(Euribor 3M + 0.358)-Floor -0.358 sur Euribor 3M	2019	Variable	1A
BEI	185 454 545,50 €	Taux fixe à 0.196 %	2020	Fixe à phase	1A
BEI	243 750 000,00 €	(Euribor 6M + 0.613)-Floor 0 sur Euribor 6M	2022	Variable	1A
BNP PARIBAS	88 888 888,89 €	(Euribor 6M + 0.65)-Floor 0 sur Euribor 6M	2024	Variable	1A
BNP PARIBAS	62 500 000,00 €	(Euribor 3M + 0.55)-Floor 0 sur Euribor 3M	2021	Variable	1A
BNP PARIBAS	100 000 000,00 €	(Euribor 6M + 0.65)-Floor 0 sur Euribor 6M	2026	Variable	1A
BRED	13 000 000,00 €	(Euribor 3M + 0.4)-Floor 0 sur Euribor 3M	2017	Variable	1A
BRED	44 444 444,46 €	(Euribor 6M + 0.95)-Floor 0 sur Euribor 6M	2025	Variable	1A
CAISSE D'EPARGNE	35 714 285,71 €	Euribor 6M + 0.47-Floor 0 sur Euribor 6M	2021	Variable	1A
CAISSE D'EPARGNE	44 444 444,46 €	(Euribor 6M + 0.95)-Floor 0 sur Euribor 6M	2025	Variable	1A
CAISSE D'EPARGNE	90 000 000,00 €	Taux fixe à 0.48 %	2021	Fixe	1A
CDC	66 666 666,70 €	Livret A(Préfixé) + 0.75	2015	Livret A	1A
CDC	20 000 000,00 €	Livret A(Préfixé) + 0.75	2016	Livret A	1A
CDC	59 687 942,51 €	Taux fixe à 0.45 %	2021	Fixe	1A
CDC	195 238 095,24 €	(Livret A(Préfixé) + 0.4)-Floor 0 sur Livret A(Préfixé)	2025	Livret A	1A
CDC	250 000 000,00 €	(Livret A(Préfixé) + 0.5)-Floor 0 sur Livret A(Préfixé)	2026	Livret A	1A
CREDIT FONCIER	102 500 000,00 €	Taux fixe à 1.71 %	2016	Fixe	1A
CREDIT FONCIER	48 571 428,58 €	(Euribor 6M + 0.51)-Floor 0 sur Euribor 6M	2022	Variable	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	11 931 250,00 €	Taux fixe à 0.51 %	2025	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	16 273 750,00 €	Taux fixe à 2.31 %	2025	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	2 789 662,72 €	Taux fixe à 3.58 %	2025	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	125 000 000,00 €	Taux fixe à 1 %	2021	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	30 000 000,00 €	Taux fixe à 0.29 %	2021	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 1 %	2019	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	200 000 000,00 €	Taux fixe à 1.2 %	2020	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 0.2 %	2020	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 0.675 %	2021	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	600 000 000,00 €	Taux fixe à 1.275 %	2022	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	700 000 000,00 €	Taux fixe à 0.95 %	2022	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	140 000 000,00 €	Taux fixe à 1.586 %	2022	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 3.05 %	2023	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 3.7 %	2023	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	1 000 000 000,00 €	Taux fixe à 3.45 %	2024	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 3.5 %	2024	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	250 000 000,00 €	Taux fixe à 3.5 %	2025	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	1 000 000 000,00 €	Taux fixe à 3.8 %	2025	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	1 000 000 000,00 €	Taux fixe à 4.2 %	2026	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 0.4 %	2021	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 0.95 %	2021	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	500 000 000,00 €	Taux fixe à 3.4 %	2023	Fixe	1A
EMISSION OBLIGATAIRE	100 000 000,00 €	Taux fixe à 1.275 %	2022	Fixe	1A
Etat	800 000 000,00 €	Taux fixe à 0 %	2022	Fixe	1A
Etat	1 075 000 000,00 €	Taux fixe à 0 %	2022	Fixe	1A
ING	50 000 000,00 €	Euribor 6M + 0.55	2026	Variable	1A
PBB	6 000 000,00 €	(Euribor 3M + 0.34)-Floor 0 sur Euribor 3M	2017	Variable	1A
PBB	20 000 000,02 €	Taux fixe à 1.015 %	2016	Fixe	1A
SaarLB	46 500 000,00 €	Taux fixe à 1.55 %	2016	Fixe	1A
SG	21 250 000,00 €	(Euribor 3M + 0.34)-Floor 0 sur Euribor 3M	2020	Variable	1A

Par ailleurs et dans une optique de sécurisation des financements, Île-de-France Mobilités dispose d'une enveloppe de financement disponible de 200 M€ signée en 2025 avec la BEI et qui peut être mobilisée en cas de besoin.

(d) La gestion de la trésorerie

Depuis février 2019, Île-de-France Mobilités dispose d'un programme de NeuCP, qu'elle a commencé à utiliser en avril 2019. Son plafond était de 600 M€ jusqu'au 2 décembre 2019. Il a été porté à 1 Md€ en décembre 2019, conformément à la délibération du 9 octobre 2019 du conseil d'administration. Cette délibération suit la progression des dépenses d'investissement d'Île-de-France Mobilités.

Pour 2021, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a adopté une délibération, en date du 9 décembre 2020, autorisant un total de 3 Mds€ d'instruments de trésorerie, dont le programme de NeuCP de 1 Md€. Le solde peut être contractualisé sous forme de lignes de trésorerie.

Par délibération du 17 février 2022, le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités a autorisé le directeur général à mettre en place un nouveau programme de Green NEuCP d'un plafond de 1,5 milliard d'euros, en parallèle du programme de NEuCP non Green d'un plafond de 1,5 milliard d'euros déjà mis en place conformément à la délibération n°2018/275 du conseil. La mise en place de ce nouveau programme de Green NEuCP d'un plafond de 1,5 milliard d'euros porte le montant théorique cumulé des instruments de gestion de trésorerie pour l'exercice 2022 à 4,2 milliards d'euros mais l'ancien programme de NEuCP a vocation à s'éteindre progressivement au rythme des tombés de NEuCP (les nouvelles émissions n'ayant lieu que sur le nouveau programme de Green NeuCP).

Pour 2023, le montant du plafond de l'ancien programme de NeuCP a été abaissé à 800 M€. Les nouvelles émissions qui ont lieu depuis fin 2022 sont faites en intégralité sur le programme de Green NeuCP.

Pour 2025, le montant du plafond du programme Green NeuCP a été abaissé à 1 milliard tandis que le montant du plafond de l'ancien programme NeuCP est maintenu à 800 M€. Le montant total disponible est donc de 1,8 milliards d'euros.

Etant arrivée sur le marché depuis 2012, Île-de-France Mobilités n'a pas eu l'occasion de contractualiser des prêts revolving sur toute leur durée, en raison de la crise de liquidités. Elle ne dispose donc pas de ce type d'instruments dans son encours.

Île-de-France Mobilités connaît des cycles de trésorerie réguliers marqués par :

➤ Des pics mensuels

En dépense depuis la mise en place des nouveaux contrats RATP et SNCF :

- Le 20/M : environ 480 M€ TTC décaissement RATP
- Le 24/M : environ 330 M€ TTC décaissement SNCF

En recette depuis la mise en place des nouveaux contrats RATP, SNCF et la mise en place de la filiale :

- Autour du 05/M : 130 M€ de contributions des collectivités membres
- Le 15/M : environ 45 M€ TTC recette SNCF
- Le 20/M : environ 112 M€ TTC recette RATP
- Le 20/M : environ 230 M€ TTC recette de la filiale comutités

- Autour du 22/M : plus de 520 M€ au titre du reversement du Versement mobilité

Ces montants sont des prévisions sur l'année 2025.

Les acomptes versés aux opérateurs peuvent être revus à la hausse ou à la baisse au cours du 2nd semestre en fonction : de l'offre nouvelle votée sur le 1er semestre, du paiement/reversement des régularisations suite à l'établissement de la facture annuelle de l'exercice précédent, des impôts locaux que la RATP refacture à l'euro à Île-de-France Mobilités à l'été et en décembre.

➤ Une tendance annuelle

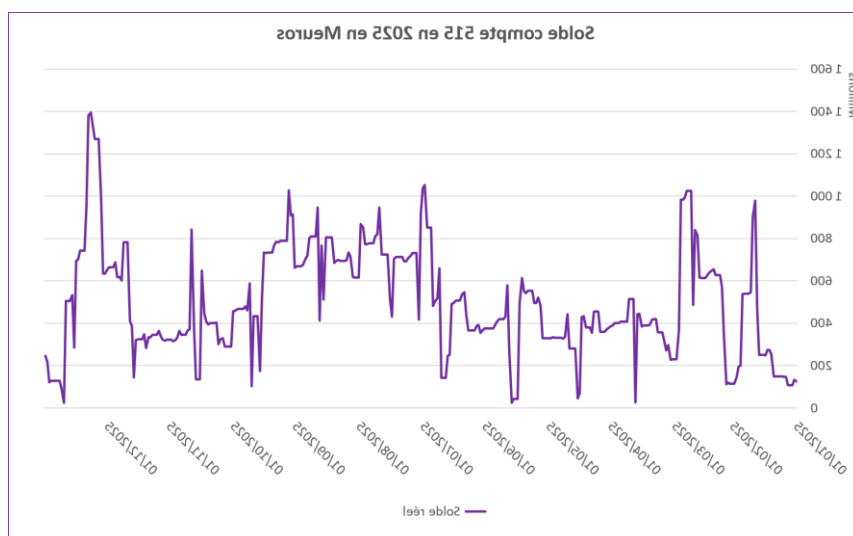
- Janvier – mars : besoin potentiel de trésorerie le temps que les collectivités membres relancent leur circuit de dépense
- Avril – mai : excédent potentiel avec l'encaissement de 50% de la dotation générale de décentralisation dédiée aux transports scolaires (DGD TS) versée par l'Etat (128 M€/an), 100% du produit des amendes (138 M€/an) et 50% des subventions de la Région liées à la tarification sociale (68 M€/an) et la réalisation des premières émissions obligataires de l'année
- Fin du premier semestre : baisse de la trésorerie liée au paiement de 50% des acomptes aux opérateurs (matériel roulant, 50% de l'IFER (88 M€/an))
- Novembre – décembre : besoin de trésorerie avec le paiement du solde des acomptes aux opérateurs, matériel roulant notamment. Encaissement de la subvention de la Région compensant la réduction de 50% qu'elle octroie aux étudiants (Pass Imagin'R - 24 M€/an).

En conséquence, l'observation du solde quotidien du compte au Trésor fait apparaître des profils similaires.

La différence réside dans :

- l'exécution des investissements, qui en cas de retard va se traduire par un surcroît de trésorerie dans le courant de l'année ;
- en conséquence, la mobilisation ou non de la majeure partie de l'emprunt à l'été (au moment du paiement du matériel roulant) ou plutôt en fin d'année.

Le profil de trésorerie d'Île-de-France Mobilités demeure relativement similaire d'une année à l'autre hormis durant la crise de 2020 et de 2021 et indépendamment des levées de dette."



g) Le paragraphe 6.3. "*Procédures judiciaires et d'arbitrages – Document de Référence du Réseau*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 142 à 143 du Prospectus de Base est entièrement supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

"3. Services numériques multimodaux

L'Autorité de régulation des transports (ART), par ses décisions n° 2026-013 et n° 2026-014 du 18 février 2026, a enjoint à Île-de-France Mobilités (IDFM) de prévoir une rémunération des fournisseurs de services numériques multimodaux (SNM), comprise entre 2,5 % et 5 % du prix des produits tarifaires.

Par deux décisions n° 2026-062 et 2026-063 du 9 juillet 2026, l'ART a fixé le taux de commissionnement provisoire qu'IDFM doit verser aux FSNM à 2,5%. Cette rémunération provisoire des FSNM s'applique aux ventes réalisées à compter du 20 juin 2026.

Selon les estimations d'IDFM, l'application de cette obligation représenterait, sur la base d'une cette hypothèse basse de commissionnement provisoire (2,5 %), un coût de 15 M€ HT en 2026, 24,9 M€ HT en 2027 et 35,4 M€ HT en 2028, soit un impact cumulé de près de 76 M€ HT sur trois ans." La rémunération définitive ne sera fixée par l'ART qu'à l'automne 2026."

VI. Modèle de Conditions Définitives

La section 2 "Notations", de la partie 2 "Autres informations" du Prospectus de Base figurant aux pages 163 à 164 est supprimée dans son intégralité et modifiée comme suit :

" 2. NOTATIONS

Notations :

Le Programme a fait l'objet d'une notation Aa3 (perspective négative) par l'agence Moody's France S.A.S. (**Moody's**) et d'une notation de sa dette à long terme A+ (perspective stable) et d'une notation de sa dette à court terme F1+ par Fitch Ratings Ireland Limited (**Fitch**).

Chacune de ces agences de notation est une agence de notation est établie dans l'Union Européenne et enregistrée conformément au Règlement (CE) n°1060/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit tel que modifié (le **Règlement ANC**) et figure sur la liste des agences de notation de crédit publiée sur le site internet l'Autorité Européenne des Marchés Financiers sur son site internet (<https://www.esma.europa.eu/credit-rating-agencies/cra-authorisation>) conformément au Règlement ANC.

[Les notations émises par ces agences de notation sont respectivement avalisées par une agence de notation établie au Royaume-Uni et enregistrée conformément au Règlement ANC faisant partie du droit applicable au Royaume-Uni en application de la Loi sur (le Retrait de) l'Union Européenne 2018 (*European Union (Withdrawal) Act 2018*) (**Règlement ANC du Royaume-Uni**), ou certifiée en application du Règlement ANC du Royaume-Uni. Par conséquent, les notations de ces agences de notation peuvent être utilisées à des fins réglementaires au Royaume-Uni conformément au Règlement ANC du Royaume-Uni.] (*inclure seulement si les Titres sont placés au Royaume-Uni*)

Les Titres à émettre [n'ont fait l'objet d'aucune notation]/[ont fait l'objet de la notation suivante :

[[●] : [●]]

[[Autre] : [●]].

(La notation attribuée aux Titres émis sous le Programme doit être indiquée ci-dessus ou, si une émission de Titres a fait l'objet d'une notation spécifique, cette notation spécifique doit être indiquée ci-dessus.)

[Donner une brève explication de la signification de cette notation, si elle a déjà été publiée par l'agence qui l'a émise.]"

VII. Informations Générales

La section " Informations Générales" du Prospectus de Base figurant aux pages 168 à 171 est modifiée comme suit :

Le deuxième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 168 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"A l'exception de la publication du Budget Primitif 2026 et de la Décision Modificative n°1 au Budget Primitif 2026, il n'est survenu, à la date du présent Prospectus de Base, aucun événement récent propre à l'Émetteur et présentant un intérêt significatif pour l'évaluation de sa solvabilité."

Le troisième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 168 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"Il n'y a pas eu de changement significatif de performance financière ou de situation financière de l'Émetteur depuis le 31 décembre 2025 (dernier exercice pour lequel des informations financières ont été publiées)."

Le quatrième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 168 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"Aucune détérioration significative n'a affecté les perspectives de l'Émetteur depuis le 31 décembre 2025 (date de ses derniers états financiers publiés)."

Le sixième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 168 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"Dans les douze (12) mois précédant la date du présent Prospectus de Base, l'Émetteur n'est et n'a été impliqué dans aucune procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage et n'a connaissance d'aucune procédure de cette sorte en suspens ou dont il est menacé qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur sa situation financière ou sa rentabilité."

Le septième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 168 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"A la connaissance de l'Émetteur, il n'y a pas de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs, à l'égard de l'Émetteur, du directeur général et des membres du conseil d'administration et leurs intérêts privés et/ou autres devoirs."

Le seizième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant aux pages 170 à 171 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et modifié comme suit :

"L'Émetteur a fait l'objet d'une notation long terme Aa3 (perspective négative) par l'agence Moody's France S.A.S. (**Moody's**) et d'une notation de sa dette à long terme A+ (perspective stable) et d'une notation de sa dette à court terme F1+ par Fitch Ratings Ireland Limited (**Fitch**). Les Titres émis dans le cadre du Programme pourront ou non faire l'objet d'une notation. La notation des Titres, s'il y en a une, sera précisée dans les Conditions Définitives concernées. Une notation n'est pas une recommandation d'achat, de vente ou de détention de Titres et peut, à tout moment, être suspendue, modifiée, ou retirée par l'agence de notation concernée sans préavis. A la date du Prospectus de Base, chacune de ces agences de notation est une agence de notation établie dans l'Union Européenne et enregistrée conformément au Règlement (CE) n° 1060/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 sur les agences de notation de crédit tel que modifié (le **Règlement ANC**) et figure sur la liste des agences de notation de crédit publiée sur le site internet de l'AEMF (<https://www.esma.europa.eu/credit-rating-agencies/cra-authorisation>) conformément au Règlement ANC. Les notations émises par ces agences de notation sont respectivement avalisées par une agence de notation établie au Royaume-Uni et enregistrée conformément au Règlement ANC faisant partie du droit applicable au Royaume-Uni en application de la Loi sur (le Retrait de) l'Union Européenne 2018 (European Union (*Withdrawal*) Act 2018) (**Règlement ANC du Royaume-Uni**), ou certifiée en application du Règlement ANC du Royaume-Uni. Par conséquent, les notations de ces agences de notation peuvent être utilisées à des fins réglementaires au Royaume-Uni conformément au Règlement ANC du Royaume-Uni."

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 17 juillet 2026

Île-de-France Mobilités

39bis-41, rue de Châteaudun

75009 Paris

France

Représentée par :

Thomas Stouf, Chef du pôle financements



Le supplément au prospectus a été approuvé le 17 juillet 2026 par l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017/1129, tel qu'amendé.

L'AMF a approuvé ce document après avoir vérifié que les informations figurant dans le prospectus sont complètes, cohérentes et compréhensibles au sens du règlement (UE) 2017/1129, tel qu'amendé. L'approbation n'implique pas la vérification de l'exactitude de ces informations par l'AMF.

Cette approbation ne doit pas être considérée comme un avis favorable sur l'émetteur et sur la qualité des titres financiers faisant l'objet du supplément. Les investisseurs sont invités à procéder à leur propre évaluation de l'opportunité d'investir dans les titres financiers concernés.

Le supplément au prospectus porte le numéro d'approbation suivant : 26-283.