

**PREMIER SUPPLÉMENT EN DATE DU 1<sup>er</sup> FÉVRIER 2022 AU PROSPECTUS DE BASE EN DATE DU  
27 OCTOBRE 2021**



**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 premier supplément et doit être lu conjointement avec le prospectus de base en date du 27 octobre 2021 (le **Prospectus de Base**), approuvé le 27 octobre 2021 par l'Autorité des Marchés Financiers (l'**AMF**) sous le numéro 21-462 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**). 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 23.1 du Règlement Prospectus aux fins de (i) incorporer par référence le budget primitif adopté par Ile-de-France Mobilités pour 2022, aux termes de la délibération n°20211209-302 en date du 9 décembre 2021, (ii) modifier l'information contenue dans le Prospectus de Base relative à la notation long terme de l'Émetteur attribuée par Moody's France S.A.S. et (iii) compléter le Prospectus de Base de certaines informations récentes concernant l'Émetteur. En conséquence, les sections suivantes sont modifiées : Page de Garde, "*Description Générale du Programme*", "*Facteurs de risques*", "*Documents Incorporés par Référence*", "*Description de l'Émetteur*", "*Développements Récents*" et "*Informations Générales*".

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](http://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.	Page de Garde .....	3
II.	Description générale du Programme .....	4
III.	Facteurs de Risque .....	5
IV.	Documents Incorporés par Référence .....	10
V.	Description de l'Émetteur .....	13
VI.	Développements Récents .....	16
VII.	Informations générales.....	18
VIII.	Responsabilité du Supplément au Prospectus de Base .....	19

## **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 suivant :*

L'Émetteur a fait l'objet d'une notation long terme AA3 (perspective stable) par l'agence Moody's France S.A.S. (**Moody's**). 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, Moody's 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'Autorité Européenne des Marchés Financiers (<https://www.esma.europa.eu/supervision/credit-rating-agencies/risk>) conformément au Règlement ANC.

## II. Description générale du Programme

La section "*Description Générale du Programme*" figurant aux pages 7 à 15 du Prospectus de Base est modifiée comme suit :

*La rubrique "Notation", figurant en page 14 du Prospectus de Base est supprimée dans son intégralité et remplacée par la suivante :*

### **"Notation :**

L'Émetteur a fait l'objet d'une notation long terme AA3 (perspective stable) par l'agence Moody's France S.A.S.. 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 Prospectus de Base, Moody's France S.A.S. 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'Autorité Européenne des Marchés Financiers (<https://www.esma.europa.eu/supervision/credit-ratingagencies/risk>) conformément au Règlement ANC."

### III. Facteurs de Risque

Les sous parties 1.1 " *Risques liés à l'endettement de l'Emetteur*", 1.2 " *Risques liés à une crise majeure d'ordre international*" et 1.3 " *Risques de baisse des ressources de l'Emetteur*" du paragraphe 1 " *Risques présentés par l'Emetteur*" de la section " *Facteurs de Risque*" figurant aux pages 16 à 25 du Prospectus de Base sont supprimées dans leur intégralité et remplacées comme suit :

#### "1.1 Risques liés à l'endettement de l'Emetteur

##### *Risque d'augmentation de l'endettement de l'Emetteur*

En cas d'augmentation de l'endettement de l'Emetteur afin de financer des dépenses budgétaires imprévues ou supplémentaires notamment à la suite de la crise sanitaire liée au COVID-19, cela pourrait augmenter le risque de crédit des Titres et donc diminuer leur valeur.

Au 31 décembre 2020, Île-de-France Mobilités disposait d'une dette de 3 421 M€, d'une durée de vie moyenne résiduelle de 12 ans et 4 mois ; au 31 décembre 2019, Île-de-France Mobilités disposait d'une dette de 2 379 M€, d'une durée de vie moyenne résiduelle de 12 ans et 1 mois.

Le degré de probabilité du risque d'augmentation de l'endettement de l'Emetteur peut être évalué à "élevé", en raison :

- du nécessaire renouvellement du matériel roulant ;
- de l'obligation de mise en accessibilité des gares ferroviaires d'ici 2025 ;
- du rachat de matériel et d'infrastructures induits par les futures mises en concurrence et de la mise en service de nouvelles lignes de transport entre 2020 et 2030 (Grand Paris Express, prolongement de la ligne de train E de 50 km, prolongements et nouvelles lignes de tramways ainsi que de métro) ;
- à court terme :
  - o de recettes provenant de la vente de titres de transport éventuellement moins élevées en conséquence de la pandémie de COVID-19, du fait des incertitudes subsistant sur le nombre d'usagers qui réutiliseront les transports publics tant que des mesures de distanciation sociale seront imposées ou recommandées, voire ultérieurement dès lors que le travail à distance et/ou l'utilisation du vélo pourraient être privilégié (impact estimé à environ 5% des recettes); et
  - o du risque de diminution des recettes provenant du versement mobilité et de la Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques (TICPE), dans la mesure où ces impôts pourraient être moins élevés du fait d'une diminution de leur assiette selon le degré de la crise économique induite par la crise sanitaire liée à la COVID-19.
- Cependant, dans le cadre du protocole conclu en septembre 2020 entre l'Etat et Ile-de-France Mobilités portant sur le financement des pertes du système de transport francilien liées à la crise de la COVID 19, l'État a versé à l'Émetteur des aides en 2020 et en 2021 se décomposant comme suit :
  - Pour 2020 : une aide de 2,155 Mds d'euros se composant de 2 volets :
    - Une subvention exceptionnelle couvrant en partie les pertes de versement mobilité prévues en loi de finances rectificative n°3 pour 2020 (loi n°2020-935 du 30 juillet 2020). Une avance de 425 M€ a été versée en septembre 2020 à Île-de-France Mobilités.
    - Une avance remboursable à taux zéro qui a été inscrite dans la loi de finances rectificative n°4 pour 2020 (loi n°2020-1473 du 30 novembre 2020). Un montant prévisionnel a été encaissé par Ile-de-France Mobilités le 16 décembre 2020 pour un montant de 1,175 milliards d'euros. Le remboursement de cette avance s'effectuera à partir de 2023 et tiendra compte des marges de manœuvre financières de l'Emetteur.
    - Etant donné que l'impact financier de la crise a été moins important que prévu initialement en 2020, Île-de-France Mobilités reversera à l'Etat un trop perçu d'environ 270 M€ au titre de la subvention pour perte de versement mobilité.
  - Pour 2021 : l'Etat a continué à soutenir financièrement Ile-de- France Mobilités avec l'octroi d'une nouvelle aide de 800 M€. Cette aide a été versée en décembre 2021 à Ile-de- France Mobilités et a pris la forme d'une avance remboursable à taux zéro avec un différé de remboursement de 8 ans

- Les avances perçues en 2020 et 2021 (1,975 Md€ au total) ont été comptabilisées dans un premier temps en section de fonctionnement en 2020 et 2021 puis selon les recommandations de l'Etat, seront intégrées dans l'encours de dette à partir de 2022 et leur remboursement comptabilisé en section d'investissement.

Son degré de gravité peut être évalué à "moyen" en raison des démarches préventives que l'Emetteur a entamées en vue d'aligner la trajectoire de ses recettes sur celle de ses dépenses ; en effet, l'Emetteur s'est déjà rapproché des services de l'Etat en vue de travailler à assurer l'équilibre de son modèle financier à long terme.

Ce facteur de risque présente donc une importance "élevée".

#### ***Risque d'augmentation du coût de l'endettement de l'Emetteur au titre des emprunts à taux variable***

L'encours de la dette de l'Emetteur est constitué, pour une part modérée de 7,5% de l'encours total de l'Emetteur au 31 décembre 2020, d'emprunts à taux variables (en euros), dont le coût pour l'Emetteur augmentera en cas d'augmentation des taux. Ces coûts pourraient amener l'Emetteur à augmenter ses dépenses de fonctionnement, ce qui pourrait augmenter le risque de crédit des Titres et donc diminuer leur valeur.

Le degré de probabilité du risque d'augmentation des taux d'intérêt conduisant à une augmentation du coût de l'endettement de l'Emetteur peut être évalué à "moyen" à long terme, au vu du niveau historiquement bas des taux variables à fin 2020.

Son degré de gravité peut cependant être évalué à "faible" car le montant en jeu est très modéré. Par exemple, en cas d'augmentation d'un pourcent annuel des taux variables sur l'année 2021, sur un encours prévisionnel de 4,4 milliards d'euros au 31 décembre 2021 et compte tenu de la stipulation de taux planchers (en cas de taux négatif), l'augmentation du coût annuel de l'endettement peut être estimé à 12.600 euros sur un coût global de 37,7 millions d'euros. Cette simulation n'intègre que les emprunts réalisés à date, elle n'intègre aucun nouveau financement.

Ce facteur de risque présente donc une importance "faible".

## **1.2 Risques liés à une crise majeure d'ordre international**

### ***Risques liés aux impacts de la pandémie Covid-19***

La crise liée au Covid-19 a provoqué des déséquilibres financiers pour tous les systèmes de transport collectif des grandes métropoles mondiales, d'une part, par le confinement puis le déconfinement progressif accompagné des obligations de distanciation strictes dans les transports, décidés par le Gouvernement, et d'autre part, par les conséquences macroéconomiques qui s'en suivront.

Les pertes de recettes sur le système de transports en commun francilien (recettes tarifaires et versement mobilité) ont atteint, pour l'année 2020, 1,3 Mds d'euros hors taxes pour Île-de-France Mobilités.

Pour l'année 2021, la poursuite de la crise sanitaire actuelle pourrait avoir un impact à nouveau sur les ressources de fonctionnement du système transport. L'impact pour Île-de-France Mobilités est estimé à 1,3 Mds d'euros hors taxes.

En 2022, il est estimé que les ressources d'Île-de-France Mobilités seraient encore inférieures d'environ 700 M€ par rapport à leur niveau projeté avant l'émergence de la crise.

Ces pertes proviennent de la chute brutale des deux principales ressources de fonctionnement, à savoir le versement mobilité, assis sur la masse salariale francilienne, et les recettes voyageuses.

#### **Pertes liées au versement mobilité :**

Les pertes concernant le versement mobilité ont atteint environ 284 millions d'euros sur 4,9 Mds d'euros escomptés en 2020 et ont été produites par les effets cumulés, du chômage partiel pendant le confinement, les arrêts maladie et la garde d'enfants malades, le chômage partiel des activités concernées après le 11 mai, date du déconfinement (tourisme, événementiel, sport, culture).

En 2021, grâce à une meilleure tenue du versement mobilité, il est estimé que les pertes du versement mobilité soient un peu inférieures à 300 millions d'euros.

Ces pertes sont subies par Ile-de-France Mobilités.

#### **Pertes liées aux recettes voyageurs :**

Les pertes de recettes voyageurs ont atteint, pour l'année 2020, 1,45 Mds d'euros toutes taxes comprises tous acteurs confondus.

Pour l'année 2021, la poursuite de la crise sanitaire actuelle pourrait avoir un impact à nouveau sur les ressources de fonctionnement du système transport pour un montant global estimé à 1,2 Mds d'euros TTC (soit 1 Md€ HT pour IDFM et après partage des risques avec les opérateurs) Elles proviennent :

- des pertes dues à un trafic en baisse de 60%,
- et dans une moindre mesure, des reports modaux.

Le degré de probabilité de ce risque apparaît "moyen" car, à ce jour, la probabilité de nouveaux confinements stricts en Ile-de-France semble d'éloigner du fait des progrès de la vaccination. Par ailleurs, de nouveaux confinements ne seraient certainement pas aussi globaux et strictes afin de ne pas entraver l'activité économique de la région et le déplacement des salariés.

Son degré de gravité peut être évalué à "moyen" en raison des démarches préventives que l'Émetteur a entamées en vue d'aligner la trajectoire de ses recettes sur celle de ses dépenses ; en effet, l'Émetteur s'est déjà rapproché des services de l'Etat en vue de travailler à assurer l'équilibre de son modèle financier à long terme. Par ailleurs, l'Émetteur et l'Etat ont conclu en septembre 2020 un protocole visant à compenser l'Émetteur pour les pertes subies en 2020 et 2021 au titre de la baisse du versement mobilité et des recettes tarifaires. Ce protocole prévoit, s'agissant des pertes relatives à l'exercice 2022 imputables à la situation sanitaire que l'Etat, les Collectivités membres statutaires et Île-de-France Mobilités conviennent de se rencontrer pour réévaluer la situation. Ainsi des discussions seront entamées avec l'Etat pour compenser les pertes sur l'année 2022.

Ce facteur de risque présente donc une importance "moyenne".

### **1.3 Risques de baisse des ressources de l'Émetteur**

Risque de baisse des ressources de l'Émetteur provenant des recettes perçues sur la vente des titres de transport

En cas de baisse des ressources de l'Émetteur provenant des recettes perçues sur la vente des titres de transport, l'équilibre budgétaire devant être respecté, l'Émetteur pourrait être amené à ajuster l'évolution de ses dépenses et/ou augmenter ses autres ressources 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.

En cas de modification tarifaire décidée par l'Émetteur, telle qu'une modification de la tarification d'un titre de transport existant ou la création ou la suppression d'un titre de transport, l'Émetteur conserve tout le bénéfice et supporte toutes les pertes qui découlent des décisions tarifaires qu'il prend.

S'agissant des risques liés aux variations du volume des recettes perçues sur la vente des titres de transport, un objectif est défini par voie contractuelle entre l'Émetteur et les opérateurs de transport SNCF Voyageurs, RATP et les opérateurs Optile. En l'état actuel du contrat signé avec la RATP, l'Émetteur partage à 50% avec les l'opérateur les risques liés aux variations des recettes dans une limite de variation de +/- 3% par rapport à l'objectif de recettes contractuellement défini. Au-delà ou en-deçà de cette limite de variation, le risque est supporté à hauteur de 90% par l'Émetteur et 10% par les opérateurs de transport. Concernant le contrat avec la SNCF, la répartition des risques est de 90%/10% dès le premier euro d'écart avec l'objectif. Lors des renouvellements des contrats avec les opérateurs et lors des mises en concurrence du réseau Optile, le principe de cette clause de partage des risques demeurera ; les clés de répartition de ce risque entre l'Émetteur et les opérateurs ne sont cependant pas encore connues, elles feront l'objet de négociations.

La crise liée à la Covid-19 a provoqué, pour la seule année 2020, des pertes de recettes voyageurs de 1,45 Mds d'euros toutes taxes comprises pour un montant escomptés de 4,160 Mds €, tous acteurs confondus, et pourrait provoquer en 2021 des pertes de recettes voyageurs évaluées à 1,2 Md d'euros toutes taxes comprises, tous acteurs confondus. Elles proviennent des pertes:

- pendant les confinements en 2020/2021,
- liées aux effets de l'obligation de distanciation sociale dans les transports, le recours massif au télétravail, le maintien du chômage partiel pour de nombreux secteurs, la fermeture d'un certain nombre d'activités économiques, et l'arrêt du tourisme,
- et dans une moindre mesure, des reports modaux.

Bien que ce risque ait pu apparaître comme élevé en 2020, en raison des éléments susvisés, le degré de probabilité du risque d'une baisse des ressources de l'Émetteur provenant des recettes perçues sur la vente des titres de transport peut être évalué sur le long terme à "moyen", en raison :

- des incertitudes subsistant sur le nombre d'usagers qui réutiliseront les transports publics tant que des mesures de distanciation sociale seront imposées ou recommandées, voire ultérieurement dès lors que nombre d'entre eux pourraient continuer de privilégier le travail à distance et/ou l'utilisation du vélo. Cependant, même avec 2 jours de télétravail par semaine, il sera toujours aussi intéressant d'acheter un Pass Navigo mensuel que des tickets t+ en carnet, pour un salarié, celui-ci bénéficiant d'un remboursement à hauteur de 50% de ses frais de transport par son employeur (disposition du droit de travail). Dans ce cas, il n'y a pas d'impact à la baisse sur les recettes de transport. Il est important de distinguer l'évolution du trafic voyageurs dans les transports et le montant des recettes tarifaires, les deux n'étant pas strictement proportionnels ;
- du constat que l'économie francilienne a prouvé sur le long terme sa résilience aux chocs économiques, bien que des événements épisodiques peuvent affecter l'économie et par extension le niveau des recettes de trafic, et
- du fait que l'Emetteur conserve la possibilité de compenser de moindres ventes par une hausse des tarifs, sachant que l'élasticité au prix des usagers est très faible (estimée à 0,16% par l'Emetteur).
- Des progrès liés à la vaccination et à l'instauration du pass vaccinal qui éloignent la probabilité de nouveaux confinements stricts
- La bonne reprise du trafic observé à partir de fin 2021 / début 2022 (60-65% de volume de validation début janvier soit 120% par rapport à l'année précédente (pas de grande différence entre les 4 modes)

Son degré de gravité peut cependant être évalué à "moyen" compte tenu :

- que ces baisses de ressources peuvent être partiellement compensées par des économies réalisées pendant les période de confinement compte tenu du niveau d'offre de transport très réduit (économies sur les péages de l'usage du réseau, chômage partiel, énergie, économies de maintenance, etc) ;
- que l'Etat est très vigilant à la bonne santé des établissements publics administratifs ;
- de la capacité de l'Emetteur à compenser un moindre volume par une hausse des prix (1 point de hausse tarifaire rapporte entre 30 et 40 M€ hors taxes en année pleine de recettes) et à sa capacité à réviser le niveau de ses dépenses en révisant l'offre de transport définie dans les contrats avec les opérateurs de transport ;
- des démarches préventives que l'Emetteur a entamées en vue d'aligner la trajectoire de ses recettes sur celle de ses dépenses.

Ce facteur de risque présente donc une importance "moyenne".

Risque de baisse des ressources de l'Emetteur provenant du versement mobilité, de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) et des dotations versées par l'Etat

En cas de baisse des ressources de l'Emetteur provenant du versement mobilité, de TICPE et des dotations versées par l'Etat, l'équilibre budgétaire devant être respecté, l'Emetteur pourrait être amené à ajuster l'évolution de ses dépenses et/ou augmenter ses autres ressources 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'Emetteur, 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, notamment pour les dotations versées par l'État et les modalités d'imposition du versement mobilité. Le versement mobilité, qui représente 45% des recettes réelles de fonctionnement de l'Emetteur, est un impôt, collecté par les organismes de sécurité sociale (URSSAF et MSA principalement), assis sur la masse salariale assujettie à cotisations sociales, acquittée par les employeurs (privés et publics) employant plus de 11 salariés basés en Ile-de-France. Cet impôt est spécifiquement dédié aux autorités organisatrices de la mobilité, collectivités territoriales ou leurs groupements (tels que l'Emetteur) 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'Emetteur perçoit depuis 2017 un niveau d'imposition sur l'essence et le gazole vendus en Ile-de-France ; le taux d'imposition est plafonné par la loi, tout comme le montant de la recette, plafonnée à 100 M€ annuel.

En 2021, l'impact de la crise sanitaire, est estimé à un peu moins 300 M€ du fait de la bonne tenue du versement mobilités pendant l'année.



Bien que ce risque ait pu apparaître élevé sur le court terme en raison des éléments susvisés, le degré de probabilité du risque d'une diminution du niveau du versement mobilité, de la TICPE et dans une moindre mesure, des dotations versées par l'Etat, peut être évalué sur le long terme à "faible" compte tenu :

- d'une meilleure tenue du versement mobilité en 2021 par rapport aux prévisions initiales de début d'année
- que l'Etat est très vigilant quant à la bonne santé des établissements publics administratifs, comme en témoignent les hausses de taux du versement mobilité octroyées en loi de finances à l'Emetteur, notamment au cours de la période 2017 – 2021 ;
- de la compensation perçue en 2020 de la part de la part de l'Etat et relative à la perte de versement mobilité ;
- que, 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 la tendance dynamique de long terme. A titre de confirmation, sur la période 2004 à 2011, seule période sans modification du périmètre et sans hausse de taux, le versement mobilité a augmenté en moyenne de +2,9% chaque année alors même que la crise de 2008 a impacté la dynamique économique de la Région ; et
- que les règles de contrôle des équilibres financiers auxquelles est soumis l'Emetteur le prémunissent des risques d'insolvabilité.

Son degré de gravité peut être évalué à "moyen" sur le long terme compte tenu :

- que dans le cadre de la crise Covid-19, ces baisses de ressources sont partiellement compensées par des économies réalisées pendant la période de confinement compte tenu du niveau d'offre de transport très réduit (économies sur les péages de l'usage du réseau, chômage partiel, énergie, économies de maintenance, etc) ;
- de la résilience de l'économie francilienne en cas de choc ;
- de la capacité d'Ile-de-France Mobilités, à réaliser des économies en révisant le niveau d'offre de transport et/ou en augmentant ses ressources en cas de nécessité en augmentant les tarifs de transport;
- concernant la dotation de l'Etat, du montant de la dotation fixe annuelle perçue par l'Emetteur (128 M€) comparé au coût d'exploitation total des transports en communs (10,7 Mds€ en 2020 –).

Ce facteur de risque présente donc sur le long terme une importance "faible".

#### IV. Documents Incorporés par Référence

La section "*Documents Incorporés par Référence*" figurant aux pages 35 à 37 du Prospectus de Base est supprimée dans sa globalité et remplacée comme suit :

"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 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**, et, avec les Modalités des Titres 2018, les **Précédentes Modalités des Titres**) 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 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 tel qu'il résulte du budget primitif, de la décision modificative n°1 adoptée par la délibération n°20210414-082 en date du 14 avril 2021, de la décision modificative n°2 adoptée par la délibération n° 20211011-229 en date du 11 octobre 2021 et de la décision modificative n°3 adoptée par la délibération 20211209-300 en date du 9 décembre 2021 (le **Budget Primitif 2021**), et
- le budget pour l'exercice 2022 tel qu'adopté par la délibération n°20211209-302 en date du 9 décembre 2021 (le **Budget Primitif 2022**).

Toute déclaration contenue dans un document qui est réputée 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/medias/portail-idfm/a19c3dda-0d58-4057-8d07-40723026172a\\_IDF\\_Mobilite%CC%81s\\_2018\\_Prospectus\\_EMTN\\_avec-visa.pdf](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 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](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)
- le Compte Financier 2019 de l'Émetteur : [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/dca9940e-0647-413c-a418-95a85f0a3d05\\_CompteFinancier\\_Deliberation\\_2019.pdf](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](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](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](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/bb3cb5d4-f284-4719-91d9-b4cb909fcf52_DM1.pdf)

- la décision modificative n°2 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération n° 20211011-229 en date du 11 octobre 2021 : [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/5fa98896-3b82-4d28-86a3-e35039712b80\\_Rapport.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/5fa98896-3b82-4d28-86a3-e35039712b80_Rapport.pdf)

- la décision modificative n°3 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération 20211209-300 en date du 9 décembre 2021 : [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/2a1f6dc5-0a98-4ddc-b9f0-aaea7c5647f9\\_Rapport+financier+DM3.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/2a1f6dc5-0a98-4ddc-b9f0-aaea7c5647f9_Rapport+financier+DM3.pdf)

- le Budget Primitif 2022 : [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/395fa495-fa3c-450c-a7a8-171bc00a47b2\\_Rapport+financier+BP+2022.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/395fa495-fa3c-450c-a7a8-171bc00a47b2_Rapport+financier+BP+2022.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 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

#### Tableau des correspondances de l'évolution de l'Émetteur et des informations financières historiques

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.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Budget Primitif 2021</li> <li>- Décision modificative n°1 au Budget Primitif 2021</li> <li>- Décision modificative n°2 au Budget Primitif 2021</li> <li>- Décision modificative n°3 au Budget Primitif 2021</li> <li>- Budget Primitif 2022</li> </ul>	
<b>11.1</b>	<b>Informations financières historiques</b>		
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 2019	Compte Financier 2020

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

<b>Document</b>	<b>Contenu incorporé par référence</b>
Budget Primitif 2021	Pages 1 à 196
la décision modificative n°1 au Budget Primitif 2021	Pages 1 à 102
la décision modificative n°2 au Budget Primitif 2021	Pages 1 à 111
la décision modificative n°3 au Budget Primitif 2021	Pages 1 à 107

**Tableau des correspondances des informations relatives au Budget Primitif 2022 de l'Émetteur**

<b>Document</b>	<b>Contenu incorporé par référence</b>
Budget Primitif 2022	Pages 1 à 164

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

## V. Description de l'Emetteur

La section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 76 à 132 du Prospectus de Base doit être lue et interprétée à l'aune du Budget Primitif 2022, incorporé par référence au titre du présent Supplément et des modifications suivantes :

a) Le paragraphe 4.3 "*Solvabilités d'Île-de-France Mobilités*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 102 à 104 du Prospectus de Base est complété avec les dispositions suivantes :

Le titre de la sous partie " 4.3.1 2018 : notation d'Île-de-France Mobilités " est remplacé par " 4.3.1 Notation d'Île-de-France Mobilités ".

Le paragraphe suivant est ajouté à la fin de cette sous partie : "En janvier 2022, et suite à la période de surveillance de 18 mois liés à la perspective négative de juillet 2020, l'agence de notation Moody's a changé la notation en AA3 (perspective stable). "

b) Le paragraphe 5.7 "*Situation financière d'Île-de-France Mobilités et ratios observés*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant aux pages 117 à 122 du Prospectus de Base est complété avec les dispositions suivantes :

Les développements suivants sont ajoutés à la fin paragraphe 5.7 "*Situation financière d'Île-de-France Mobilités et ratios observés*":

" Le 9 décembre 2021, le conseil d'administration a adopté le budget primitif 2022 dont voici une synthèse :

Les chiffres clés d'Ile-de-France Mobilités - Budget Primitif 2022				
Chiffres clés	BP - 2021	BP - 2022	Evol BP22 vs BP21	Var BP22/BP21
<b>DEPENSES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>8 557,212</b>	<b>10 485,998</b>	<b>1928,785</b>	<b>23%</b>
Exploitation régulière SNCF	3 295,193	3 278,478	-18,717	-1%
Exploitation régulière CT3	854,114	654,800	-199,314	-23%
Exploitation régulière RATP	2 587,005	4 599,300	2012,295	78%
DSP	115,898	378,960	263,062	227%
PMB et information voyageurs	38,344	53,695	15,351	40%
Autres	50,184	46,072	-4,112	-8%
Transport scolaire	150,733	156,788	6,055	4%
Améthyste-autre tarification	6,600	6,600	0,000	0%
Chèque mobilité	1,300	1,200	-0,100	-8%
Redevance accès SNCF Réseau	160,561	164,093	3,532	2%
IFER	77,013	77,550	0,537	1%
Charges financières	70,528	85,929	15,401	22%
Coûts de gestion du VT	54,211	49,000	-5,211	-10%
Charges de fonctionnement	28,977	47,418	18,441	64%
Etudes	31,801	41,978	10,175	32%
Impôts et taxes	4,639	3,630	-1,008	-22%
Masse salariale	32,890	38,808	5,918	18%
Amortissement	370,000	414,000	44,000	12%
Provisions	-	-	0,000	0%
Virement de sect.	627,222	389,701	-237,520	-38%
<b>RECETTES DE FONCTIONNEMENT</b>	<b>8 557,212</b>	<b>10 485,998</b>	<b>1928,785</b>	<b>23%</b>
Aide Etat COVID	1 000,000	-	-1000,000	-100%
Autres subventions et recettes	55,631	9,000	-46,631	-84%
Avance Remboursable Etat	-	-	0,000	0%
Contributions publiques D.S.P.	-	33,749	33,749	0%
Contributions statutaires	1 314,446	1 332,849	18,402	1%
Ecritures d'ordre	347,000	390,000	43,000	12%
Recettes diverses et except.	2,260	3,300	1,040	46%
Recettes Tarifaires	812,747	3 404,000	2591,253	319%
Subventions tarification RIF	98,536	98,536	0,000	0%
TICPE	91,000	88,000	-3,000	-3%
Transport scolaire	135,592	135,182	-0,410	0%
VM	4 700,000	4 991,382	291,382	6%
<b>DEPENSES D'INVESTISSEMENT</b>	<b>3 311,062</b>	<b>4 207,368</b>	<b>896,306</b>	<b>27%</b>
Matériel roulant ferré	1 303,380	1 576,575	273,195	21%
Matériel roulant de surface	308,445	331,139	22,694	7%
Amélioration QS	318,908	423,757	104,849	33%
At. et Instal. Fixes SNCF	181,600	118,000	-65,600	-36%
COB (foncier, travaux, acqu.)	181,719	417,550	235,831	130%
Convention pluri-projets SNCF	189,600	228,981	39,381	21%
Projets d'infrastr. ss MOA	174,002	346,451	172,450	99%
Rachat MR - MEC	97,500	125,000	27,500	28%
Autres (immo., opé. comptables)	14,978	14,685	-0,312	-2%
Remboursement du capital	170,930	214,250	43,320	25%
Reprise/Neut. des sub. versées	347,000	390,000	43,000	12%
Opérations d'ordre	23,000	23,000	0,000	0%
Resultat d'invest. reporté	-	-	0,000	0%
<b>RECETTES D'INVESTISSEMENT</b>	<b>3 311,062</b>	<b>4 207,368</b>	<b>896,306</b>	<b>27%</b>
Emprunt	1 944,070	2 821,897	877,827	45%
Produit des amendes	138,770	138,770	0,000	0%
Subventions	200,000	250,000	50,000	25%
Autres recettes	8,000	170,000	162,000	2025%
Autres écritures d'ordre	23,000	23,000	0,000	0%
Dotation aux amortissements	370,000	414,000	44,000	12%
Affectation du résultat	-	-	0,000	0%
Virement sect. de foncion.	627,222	389,701	-237,520	-38%

Au budget 2022, il est pris comme hypothèse la fin progressive de la crise sanitaire actuelle, liée à une couverture vaccinale satisfaisante et aux mesures sanitaires obligatoires avant l'entrée sur le territoire français. Concernant les principales recettes de fonctionnement que sont les recettes tarifaires et le versement mobilité, elles connaîtraient en 2022 une dynamique plus prononcée initialement, tout en restant à un niveau inférieur à celui que l'on pouvait esquisser avant la survenance de la crise : les recettes tarifaires atteindraient 95 % de leur volume d'avant la crise et les recettes de versement mobilité connaîtraient une croissance soutenue, reflet de la dynamique des encaissements

constatés à l'amorce du dernier trimestre 2021. Pour autant, en 2022, les ressources d'Île-de-France Mobilités devraient être de 700 M€ en-deçà de leur niveau projeté avant l'émergence de la crise. Concernant les dépenses d'investissement réelles, celles-ci sont en progression de +32% par rapport au budget primitif 2021 du fait de la montée en charge du renouvellement du matériel roulant et des nouvelles modalités de financement des investissements avec les opérateurs de transport.

Enfin, dans l'attente d'une aide de l'Etat ou de ressources complémentaires, il est proposé d'intégrer des mesures d'économies ou des étalements de certaines dépenses. Ces mesures permettent d'adopter un budget équilibré.

c) Le paragraphe 8 "*Documents accessibles au public*" de la section "*Description de l'Emetteur*" figurant en page 132 du Prospectus de Base est supprimé dans son intégralité et remplacé comme suit :

*"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 2019 :*

[https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/dca9940e-0647-413c-a418-95a85f0a3d05\\_CompteFinancier\\_Deliberation\\_2019.pdf](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](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](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](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/bb3cb5d4-f284-4719-91d9-b4cb909fcf52_DM1.pdf)

*Décision modificative n°2 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération n° 20211011-229 en date du 11 octobre 2021 :*

[https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/5fa98896-3b82-4d28-86a3-e35039712b80\\_Rapport.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/5fa98896-3b82-4d28-86a3-e35039712b80_Rapport.pdf)

*Décision modificative n°3 au Budget Primitif 2021 adoptée par délibération 20211209-300 en date du 9 décembre 2021 :*

[https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/2a1f6dc5-0a98-4ddc-b9f0-aaea7c5647f9\\_Rapport+financier+DM3.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/2a1f6dc5-0a98-4ddc-b9f0-aaea7c5647f9_Rapport+financier+DM3.pdf)

*Budget Primitif 2022 :* [https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/395fa495-fa3c-450c-a7a8-171bc00a47b2\\_Rapport+financier+BP+2022.pdf](https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/395fa495-fa3c-450c-a7a8-171bc00a47b2_Rapport+financier+BP+2022.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/>*



## VI. Développements Récents

La section "*Développements Récents*" figurant aux pages 133 à 135 du Prospectus de Base est supprimée dans son intégralité et remplacée comme suit :

### " 1-Impact de la crise – estimation à janvier 2022

La crise liée au Covid-19 a provoqué des déséquilibres financiers pour tous les systèmes de transport collectif des grandes métropoles mondiales, d'une part, par le confinement puis le déconfinement progressif accompagné des obligations de distanciation strictes dans les transports, décidés par le Gouvernement, et d'autre part, par les conséquences macroéconomiques qui s'en suivront.

Les pertes de recettes sur le système de transports en commun francilien (recettes tarifaires et versement mobilité) ont atteint, pour l'année 2020, 1,3 Mds d'euros hors taxes pour Île-de-France Mobilités.

Pour l'année 2021, la poursuite de la crise sanitaire actuelle pourrait avoir un impact à nouveau sur les ressources de fonctionnement du système transport. L'impact pour Île-de-France Mobilités est estimé à 1,3 Mds d'euros hors taxes.

En 2022, il est estimé que les ressources d'Île-de-France Mobilités seront encore inférieures d'environ 700 M€ par rapport à leur niveau projeté avant l'émergence de la crise.

Ces pertes proviennent de la chute brutale des deux principales ressources de fonctionnement, à savoir le versement mobilité, assis sur la masse salariale francilienne, et les recettes voyageuses.

Pertes liées au versement mobilité :

Les pertes concernant le versement mobilité ont atteint environ 284 millions d'euros sur 4,9 Mds d'euros escomptés en 2020 et ont été produites par les effets cumulés, du chômage partiel pendant le confinement, les arrêts maladie et la garde d'enfants malades, le chômage partiel des activités concernées après le 11 mai, date du déconfinement (tourisme, évènementiel, sport, culture).

En 2021, grâce à une meilleure tenue du versement mobilité, il est estimé que les pertes du versement mobilité soient un peu inférieures à 300 millions d'euros (sur 4,7 Mds d'euros escomptés).

Ces pertes sont subies par Ile-de-France Mobilités.

Pertes liées aux recettes voyageurs :

Les pertes de recettes voyageurs ont atteint, pour l'année 2020, 1,45 Mds d'euros toutes taxes comprises tous acteurs confondus.

Pour l'année 2021, la poursuite de la crise sanitaire actuelle pourrait avoir un impact à nouveau sur les ressources de fonctionnement du système transport pour un montant global estimé à 1,2 Mds d'euros TTC (soit 1 Md€ HT pour IDFM et après partage des risques avec les opérateurs) Elles proviennent :

- des pertes dues à un trafic en baisse de 60%,
- et dans une moindre mesure, des reports modaux.

### 2-Etat des discussions avec l'Etat et les opérateurs publics de transport

Différentes actions ont été entreprises afin de gérer les conséquences de cette crise :

- Soutien de l'Etat en 2020 et 2021

A la suite de la signature du protocole conclu en septembre 2020 entre l'Etat et Ile-de-France Mobilités portant sur le financement des pertes du système de transport francilien liées à la crise de la COVID 19, l'État a versé à l'Émetteur une aide se composant de 2 volets pour un total de 2,155 Mds d'€ :

- Une subvention exceptionnelle couvrant en partie les pertes de versement mobilité prévues en loi de finances rectificative n°3 pour 2020. Une avance de 425 M€ a été versée en septembre 2020 à Île-de-France Mobilités.



- Une avance remboursable à taux zéro qui a été inscrite dans la loi de finances rectificative n°4 pour 2020. Un montant prévisionnel a été encaissé par Ile-de- France Mobilités le 16 décembre 2020 pour un montant de 1,175 milliards d'euros. Le remboursement de cette avance s'effectuera à partir de 2023 et tiendra compte des marges de manœuvre financières de l'Émetteur.

Etant donné que l'impact financier de la crise a été moins important que prévu initialement en 2020, Île-de-France Mobilités reversera à l'Etat un trop perçu d'environ 270 M€ au titre de la subvention pour perte de versement mobilité.

En 2021, l'Etat a continué à soutenir financièrement Ile-de- France Mobilités avec l'octroi d'une nouvelle aide de 800 M€. Cette aide a été versée en décembre 2021 à Ile-de- France Mobilités et a pris la forme d'une avance remboursable à taux zero avec un différé de remboursement de 8 ans

Pour information, au niveau international, les Etats ont compensé les pertes liées à cette crise pour les autorités de transport en commun : les Etats-Unis (24Md\$ aux autorités organisatrices dont 4Md\$ pour la MTA à NY), le Royaume-Uni (1,9Md livres pour TFL pour 2020), l'Allemagne (5Md€), les Pays-Bas (1,5Md€ avec 93% de couverture des pertes de recettes), la Suède (3 Md de couronnes suédoises), le Danemark et l'Espagne avec des montants de plusieurs milliards d'euros.

- Révision des conditions financières avec les opérateurs publics de transport, dont l'actionnaire est l'Etat

Dans le cadre des négociations avec l'Etat au titre de cette aide financière, Île-de-France Mobilités a décidé de suspendre le versement d'acomptes aux opérateurs publics de transport, la RATP et la SNCF, dont l'Etat est actionnaire. Dès réception des fonds de l'Etat, les acomptes de juillet et août 2020 ont été régularisés fin 2020 et la suspension de l'acompte de septembre 2021 a été régularisé fin 2021.

Île-de-France Mobilités a assuré dans les temps tous ses autres engagements, envers ses autres prestataires "

## VII. Informations générales

La section " *Informations Générales*" du Prospectus de Base figurant aux pages 157 à 159 est modifiée comme suit :

*Le seizième paragraphe de la section "Informations Générales" du Prospectus de Base figurant en page 159 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 stable) par l'agence Moody's France S.A.S.. 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 Prospectus de Base, Moody's France S.A.S. 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'Autorité Européenne des Marchés Financiers (<https://www.esma.europa.eu/supervision/credit-rating-agencies/risk>) conformément au Règlement ANC.

## 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 1<sup>er</sup> février 2022

#### **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 1<sup>er</sup> février 2022 par l'AMF, en sa qualité d'autorité compétente au titre du règlement (UE) 2017/1129, tel que modifié.

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, tel que modifié.

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 : 22-022.