

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du vendredi 12 juin 2026

Rapport n° 20260612-075 à 20260612-076

**COMPTES ADMINISTRATIF ET DE GESTION 2025 -
AFFECTATION DU RÉSULTAT 2025**

A. La section de fonctionnement	5
I. Recettes de fonctionnement : 13 644 M€	5
1. La fiscalité : 7 016 M€	5
2. Tarifs et redevances : 4 388,2 M€	6
3. Participations : 1 861,6 M€	8
4. Autres recettes de fonctionnement : 199,2 M€	10
5. Politique de transport : 3,8 M€	11
6. Résultat comptable n-1 : 199,9 M€	11
II. Dépenses de fonctionnement : 12 856 M€	12
1. Exploitation régulière : 11 036,9 M€	12
2. Transport scolaire : 155,2 M€	16
3. Accompagnement territorial : 66,1 M€	18
4. Mobilités durables	19
5. Billettique et services support : 226,8 M€	21
6. Tarification sociale : 3 M€	22
7. Budget courant : 478 M€	23
8. Autres : 101,3 M€	25
9. Autres politiques de transport : 5 M€	26
10. Ecritures d'ordre : 747,8 M€	26
B. La section d'investissement	28
I. Recettes d'investissement : 4 336,9 M€	28
1. Emprunt : 1,8 Md€	29
2. Recettes liées aux investissements majeurs : 213,1 M€	34
3. Produit des amendes : 138,8 M€	34
4. Autres recettes : 99,5 M€	35
5. Affectation du résultat : 1 270,5 M€	35
6. Ecritures d'ordre : 767,5 M€	35
II. Dépenses d'investissement : 4 105,8 M€	37
1. Investissements majeurs : 3 597,3 M€	37

2.	Projets politique de transport : 28,4 M€	45
3.	Remboursement du capital de la dette : 281,6 M€	45
4.	Autres dépenses d'investissement : 3,3 M€	46
5.	Résultat comptable n-1 : 1 059,7 M€	47
6.	Ecritures d'ordre : 195 M€	47
7.	Restes à réaliser : 5 684,8 M€	47
III.	Résultat de l'exercice et ratios financiers	48
1.	Soldes de financement	48
2.	Autofinancement et capacité de désendettement (CDD)	49
IV.	Annexes	51
8.	Les autorisations de programmes et d'engagements	51
9.	Les engagements d'investissement reportés	54
	Rapport comptable	56
I.	Le compte de résultat	59
II.	Le bilan	64
1.	L'actif	64
2.	Le passif	65
III.	Les engagements hors bilan	69
IV.	Valeurs inactives	69

Introduction

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.

Une section de fonctionnement dynamique, reflet de l'attractivité du territoire francilien

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. Elle repose sur plusieurs facteurs structurants :

- le dynamisme du versement mobilité, en lien direct avec l'évolution de la masse salariale et le maintien d'un marché de l'emploi robuste ;
- la progression soutenue des recettes tarifaires, portée par la fréquentation, les évolutions tarifaires mises en œuvre au 1er janvier 2025 et le succès des nouveaux produits, notamment Navigo Liberté + ;
- le rendement de la taxe additionnelle à la taxe de séjour qui est entrée dans sa seconde année de mise en œuvre. L'année 2026 sera une année de consolidation des modèles de prévisions collecte de cette ressource.

Ces résultats confirment la capacité d'Île-de-France Mobilités à mobiliser des ressources dynamiques et diversifiées, tout en accompagnant les mutations des usages.

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, dans un contexte marqué par :

- le renouvellement du contrat avec la RATP pour la période 2025-2029, étape majeure de la modernisation du cadre contractuel ;
- la montée en charge des délégations de service public dans le réseau de bus, illustrant la transformation du modèle d'exploitation ;
- le développement de politiques publiques structurantes, notamment la régionalisation du PAM, le soutien aux mobilités durables et la modernisation des services numériques et de billettique.

Si cette progression est dynamique, elle demeure maîtrisée et permet de maintenir un niveau d'épargne important.

Un effort d'investissement historique au service de la transformation du réseau

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**

atteignent **3,9 Md€**

Plus de **92 % de ces dépenses** sont consacrées à des investissements majeurs, qui structurent durablement le réseau francilien :

- le renouvellement massif des matériels roulants, condition essentielle d'amélioration de la qualité de service et de performance environnementale ;
- la réalisation de projets d'infrastructures structurants, notamment en matière de tramways, de transports en site propre et de pôles d'échanges ;
- la mise en service d'équipements emblématiques, à l'image du Câble 1, première infrastructure de transport par câble en Île-de-France ;
- la transformation des services aux usagers, avec la modernisation de la billettique et le développement de l'information voyageurs et des outils numériques.

Ces investissements s'inscrivent dans une ambition claire : offrir aux Franciliens un réseau plus fiable, plus accessible et plus durable, tout en accompagnant les grandes mutations des mobilités.

Les recettes d'investissement, qui s'élèvent à **4,3 Md€** permettent d'accompagner cet effort, aux côtés de l'autofinancement et du recours à l'emprunt.

Une stratégie de financement maîtrisée pour accompagner les transformations

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**. La stratégie de financement s'appuie sur :

- une **diversification des instruments et des investisseurs**, permettant d'optimiser les conditions de financement ;
- une présence renforcée sur les marchés obligataires, témoignant de la crédibilité financière de l'établissement ;
- une **gestion prudente de la dette**, reposant majoritairement sur des taux fixes.

Cette approche permet de garantir une **trajectoire d'endettement soutenable**, tout en donnant à l'établissement les moyens de conduire ses projets.

Une trajectoire financière maîtrisée au service d'une ambition stratégique

Au total, l'exercice 2025 illustre la capacité d'Île-de-France Mobilités à concilier **rigueur financière et ambition stratégique**. Il se caractérise par :

- des **recettes dynamiques**, en lien avec l'attractivité du territoire et l'évolution des usages ;
- une **maîtrise des dépenses**, malgré des contraintes contractuelles fortes ;
- un **haut niveau d'investissement**, tourné vers l'avenir du réseau ;
- une **gestion responsable de l'endettement**, garante de la soutenabilité financière.

Au-delà des résultats financiers, cet exercice traduit un engagement fort : celui de **préparer les mobilités de demain**, en répondant aux attentes des usagers, en accompagnant la transition écologique et en renforçant l'attractivité de l'Île-de-France.

Île-de-France Mobilités confirme ainsi son rôle central dans la transformation du système de transport francilien, au service d'une mobilité plus performante, plus inclusive et plus durable.

A. La section de fonctionnement

I. Recettes de fonctionnement : 13 644 M€

Les recettes réelles de fonctionnement se sont élevées sur l'exercice budgétaire 2025 à 13 469,0 M€, en progression de 6,4 % par rapport à l'exercice 2024.

Après ajustements opérés en décisions modificatives, le taux d'exécution s'est élevé à 101,1 % des crédits votés et s'explique notamment par la dynamique de la taxe additionnelle à la taxe de séjour qui est entrée dans sa seconde année de mise ne place.

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

1. LA FISCALITÉ : 7 016 M€

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

a. Le versement mobilité : 6 496,4 M€

Le produit total (avant déduction des frais de gestion, pour l'ensemble des organismes collecteurs, principalement l'ACOSS et la MSA) s'élève à 6 496,4 M€, soit une hausse de 4,6% par rapport à 2024 qui s'explique par :

- la progression de l'assiette de la masse salariale en 2025, les taux du versement mobilité restant inchangés depuis 2024, sachant que la masse salariale a progressé de 1,8% en 2025¹ (3,3 % en 2024).
- un effet de rattrapage observé au mois de juin sous l'effet d'opérations de contrôles exceptionnelles menées par l'Urssaf auprès des entreprises sur les exercices antérieurs à 2025 (+56 M€) sur le premier trimestre 2025 par rapport aux prévisions.

¹ Loi de financement de la sécurité sociale pour 2026, évolution de la masse salariale (soumise à cotisations sociales), hors prime exceptionnelle de pouvoir d'achat et prime de partage de la valeur ajoutée, du secteur privé en France.

La répartition du produit est la suivante pour 2025 :

- 6 356 M€ au titre des salaires 2025 collectés par l'ACOSS ;
- 55 M€ au titre des salaires 2025 collectés par les MSA ;
- 67 M€ au titre des salaires 2025 versés par d'autres entités (RATP, Sénat, Brigade des sapeurs-pompiers de Paris) ;
- 18 M€ au titre de la compensation versée par l'État pour le relèvement du seuil de cotisation du versement mobilité de 9 à 11 salariés.

b. Les droits d'accises sur l'énergie (ex TICPE) : 87,3 M€

Une fraction des droits d'accises sur les produits énergétiques est reversée à Ile-de-France Mobilités, dans les limites suivantes :

- 1,89 €/MWh pour la catégorie fiscale des gazoles ;

Cette action favorise le report des usagers de la route utilisant des voitures essence ou diesel vers les transports en commun.

La recette encaissée en 2025 se sont élevées à 87,3 M€, stable par rapport à 2024. Les droits d'accises étant calculés sur les volumes consommés (et non leur prix), la variation du produit collecté est le reflet d'une évolution des usages.

Cette taxe a été remplacée dans la Loi de Finances pour 2026 par une taxe additionnelle forfaitaire sur les immatriculations. Cette contribution s'ajoute au montant de la carte grise, indépendamment de la puissance du véhicule.

c. La taxe de séjour : 432,5 M€

La taxe additionnelle à la taxe de séjour pour IDFM est entrée en application le 1^{er} janvier 2024. Il s'agit d'une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour perçue par les communes ou leurs EPCI de la Région Ile-de-France.

Son intégration dans les circuits de collecte existants s'est faite progressivement en 2024 et en 2025, mobilisant les collectivités pour adapter leurs procédures.

La collecte a été supérieure à la prévision en raison du report de reversements de la collecte 2024 en 2025 à hauteur de 171 M€. La totalité de la collecte 2025 s'élève à 432,5 M€.

Après 2025, année de transition marquée par la consolidation de ces dispositifs et l'optimisation des processus de perception par les collectivités, 2026 devrait être marquée par une meilleure visibilité sur les encaissements.

2. TARIFS ET REDEVANCES : 4 388,2 M€

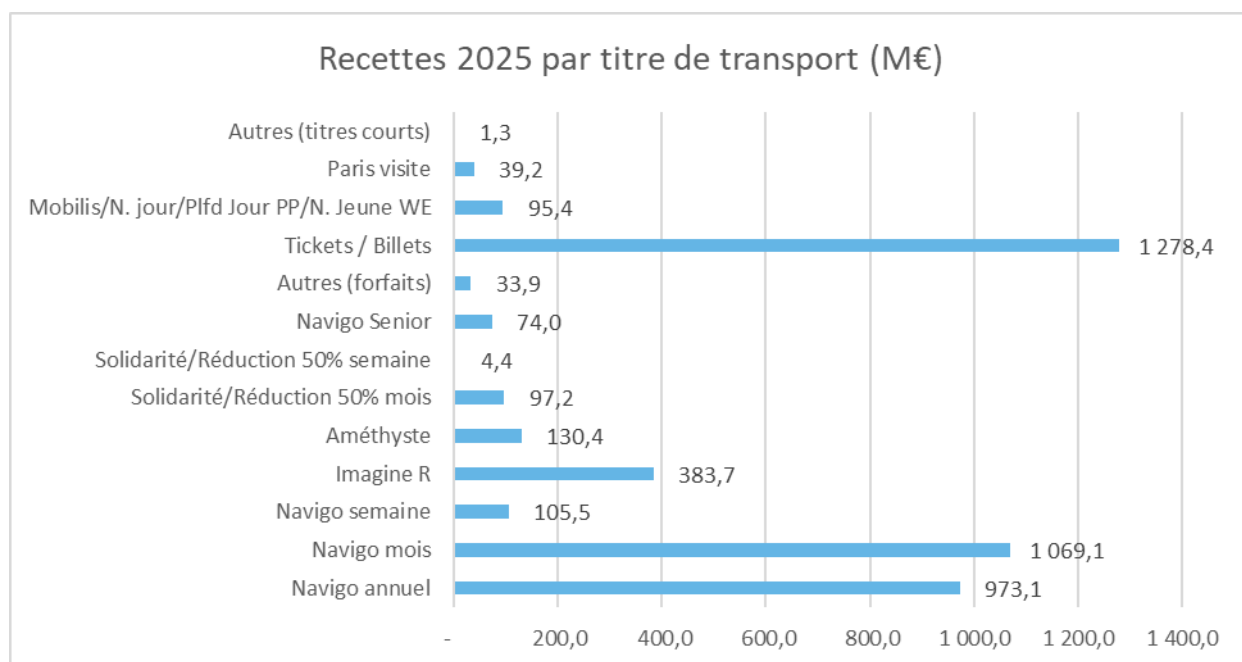
Tarifs et redevances (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur (+) / sous (-) exé
Recettes tarifaires	4 198,0	4 169,8	4 204,0	4 308,2	102,5%	+104,2
Recettes tarifaires DSP	58,7					0
Redevances diverses	0,1	0,03	0,1	0,02	29,9%	+0,01
Recettes GRC		68,7	70,6	80,0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

a. Recettes tarifaires (tous opérateurs y.c DSP) : 4 308,2 M€

Depuis l'évolution du régime financier des contrats d'exploitation avec la SNCF et la RATP et la mise en place des délégations de service public (DSP) de transport bus en Grande couronne,

Île-de-France Mobilités perçoit les recettes tarifaires liées à ces contrats. En raison de la bascule progressive des CT3 en DSP depuis 2021, la quasi-totalité des recettes tarifaires sont désormais inscrites au budget d'Île-de-France Mobilités.

L'exécution totale des recettes tarifaires et de gestion de la relation clients en 2025 s'élève à 4 308,2 M€, tous opérateurs confondus, soit une exécution supérieure à la prévision de 2,5% qui s'explique notamment par la croissance des ventes supérieures au prévisionnel, en particulier sur les titres courts. Cette croissance tient également compte de la hausse des tarifs au 1^{er} janvier 2025.



La bonne exécution des recettes tarifaires repose à la fois sur un effet volume et sur un effet prix. A partir du 1^{er} janvier 2025, la révolution tarifaire a eu un impact sur les recettes avec la mise en place de deux tickets à tarif unique (2,5€ pour le réseau ferré et 2€ pour le réseau bus/tram) et à l'extension du Pass Navigo Liberté+ à l'ensemble de la région, la mise en place du billet unique pour se rendre aux aéroports, et le Pass Navigo Jour toutes zones à 12€.

b. Redevances diverses : 0,02 M€

Il s'agit des recettes de redevances relatives aux conventions d'exploitation du parc relais de Bagnolet.

c. Recettes GRC : 80 M€

Les recettes liées à la gestion de la relation clients (service après-vente, frais de gestion pour la souscription des abonnements, frais de remplacement d'une carte d'abonnement perdue par exemple et la facturation des cartes Easy 2€ par carte) se sont élevées à 80 M€ en progression de 10,5 M€ par rapport au budget 2025.

Volumes ventes RATP de titres	2024	2025	Variation 2024/2025
Carte Découverte	645 139	758 837	113 698
Carte Easy	5 863 060	20 078 328	14 215 268
SAV Navigo	294 593	283 890	-10 703
Total	6 802 792	21 121 055	14 318 263

Volumes ventes SNCF de titres	2024	2025	Variation 2024/2025
Carte Découverte	392 371	273 648	-118 723
Carte Easy	1 637 056	8 430 872	6 793 816
SAV Navigo	148 917	144 227	-4 690
Total	2 178 344	8 848 747	6 670 403

Les principales hausses concernent la RATP (+4,2 M€), la SNCF (+4,7 M€) et les recettes GRC des DSP (+1,82 M€) et confirment quelles sont bien portées par la vente de titres Easy.

3. PARTICIPATIONS : 1 861,6 M€

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

a. Les contributions statutaires : 1 555,7 M€

Elles ont progressé de 3,8% (+56,9 M€) par rapport à 2024, conformément au protocole financier signé entre Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France, et les Départements franciliens fin 2023, les collectivités acceptant d'augmenter leur contribution statutaire à hauteur de l'inflation +2% sur la période 2024-2028 et à l'inflation de 2029 à 2031.

La répartition des contributions est calculée conformément à l'article R1211-46 du Code des transports portant dispositions budgétaires et comptables pour Île-de-France-Mobilités.

Contributions statutaires (en M€)	2024	2025	Var 2025/2024
		1 498,7	1 555,7
Région	764,3	793,4	29,0
Ville de Paris	455,3	472,6	17,3
CD92	116,0	120,4	4,4
CD93	56,2	58,3	2,1
CD94	45,1	46,8	1,7
CD78	23,8	24,7	0,9
CD91	14,7	15,2	0,6
CD95	13,6	14,2	0,5
CD77	9,6	10,0	0,4

a. Les recettes du transport scolaire : 134,3 M€

A la suite du transfert de compétences en matière de transport scolaire en 2016, l'État compense, par le versement d'une dotation, une partie des dépenses engagées par Île-de-France-Mobilités. Le montant perçu est fixe à 128,1 M€

Ile-de-France Mobilités a perçu, par ailleurs, 6,2 M€ de recettes usagers et de subventions des organisateurs locaux pour l'organisation des circuits spéciaux scolaires en grande couronne conformément aux prévisions.

d. Les subventions tarification de la Région Île-de-France : 68,4 M€

La Région Ile-de-France contribue au financement par Île-de-France Mobilités de dispositifs de tarification spécifiques :

- Pour les collégiens, lycéens et étudiants (titre Imagine R et son dézonage pendant les petites et grandes vacances) pour 23,9 M€ ;
- Pour les personnes les plus démunies éligibles à la tarification solidarité transport pour 42,4 M€, depuis 2006, en soutenant les déplacements en Île-de-France des personnes en situation de précarité (la réduction de la tarification est de 75% ou 50% voire la gratuité selon le statut et les conditions de ressources des bénéficiaires). Cette subvention a été réduite de 30 M€ entre 2024 et 2025 ;
- Pour les jeunes stagiaires de la formation professionnelle continue (gratuité des transports) pour 2,1 M€. La prise en charge des jeunes en insertion est en légère baisse en raison de la diminution du nombre de jeunes intégrés dans le dispositif (6418 en 2024 contre 5 149 en 2025, soit -200K€).

a. Les contributions publiques DSP : 73,0 M€

Il s'agit des contributions des collectivités locales versées à Île-de-France Mobilités pour la participation au financement des délégations de service public bus mises en service depuis janvier 2021. 30 conventions partenariales sont actives en 2025.

L'écart de 3 M€ entre la réalisation et le montant voté correspond à des contributions appelées postérieurement à la mise en service de la DSP au titre des années 2023 et 2024, certaines négociations ayant été achevées tardivement.

e. Le PAM régional : 30,1 M€

Il s'agit de la subvention versée par l'ensemble des départements franciliens entrés progressivement dans le dispositif régional (cf. partie A.II.3.a.) depuis 2023 pour 11,1 M€ et par la Région Ile-de-France pour 16,1 M€.

f. L'exploitation régulière CT3

Il s'agit de la convention partenariale pour le financement de la ligne 263 entre IDFM et les

collectivités de Suresnes, Nanterre et Rueil-Malmaison. D'une durée de 4 ans, celle-ci s'est achevée en 2024.

g. Autres subventions et recettes : 0,04 M€

Il s'agit de la participation de la SNCF au financement de l'avant-projet (AVP) du pôle d'échanges Gare de l'Est / Gare du Nord (bipôle).

4. AUTRES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 199,2 M€

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

a. Autres subventions et recettes : 59,5 M€

Il s'agit principalement des recettes suivantes :

- Remboursements prévus dans le Contrat de Partenariat entre Île-de-France Mobilités et le Comité Paris 2024 pour l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques, pour 40 M€ ;
- Appels de fonds réalisés auprès de la Région, des départements et de l'Etat inscrits dans le Contrat de Plan Etat Région pour couvrir les études pré-opérationnelles et avant-projet des opérations d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités (T10 GPE, T_ Sud, TCSP Aulnay-Trembley, TCSP Senia Orly) pour 4,7 M€ ;
- Prise en charge des substitutions routières refacturées à la SNCF lors de travaux sur le réseau ferroviaire et recettes de gestion des gares pour le Transilien. L'augmentation du niveau d'exécution correspond à une progression de la refacturation à la SNCF des travaux réalisés sur leurs lignes en 2025 à hauteur de 12,6 M€ ;
- Conventions d'occupation temporaires conclues avec la RATP et autres revenus des immeubles ; 3,1 M€ ont été réalisés dont 1,3 M€ de dégrèvement de taxes foncières et environ 0,4 M€ de régularisation de loyers et charges ;
- Indemnités des assureurs pour les véhicules sinistrés pour 1,3 M€.

h. Les recettes diverses et exceptionnelles : 104,1 M€

Les recettes diverses et exceptionnelles comprennent notamment :

- Les produits financiers correspondant à dix comptes à termes ouverts auprès du Trésor public pour 9,6 M€ ;
- L'indemnisation de l'expropriation de Clichy pour 0,09 M€ ;
- Les avoirs de factures annuelles de régularisation ferrée et bus à hauteur de 2,2 M€ ;
- L'apurement des rattachements et les annulations de mandats sur exercices antérieurs pour 92 M€. Le rattachement des charges a pour objectif d'assurer le respect du principe d'indépendance des exercices comptables. Cette procédure

² Ce montant d'indemnisation a été établi à hauteur de la valeur nette comptable.

comptable permet d'intégrer dans le résultat de fonctionnement toutes les charges qui s'y rapportent. Les services financiers doivent procéder au rattachement des charges qui ont été consommées sur l'exercice N. En pratique, ce sont les charges pour lesquelles le service a été fait, c'est-à-dire le bien livré ou encore le service rendu, mais pour lesquelles aucun mandat de paiement n'a été émis ;

- Divers remboursements de charges et pénalités appliquées dans le cadre de l'exécution des marchés.

i. Les reprises de provisions : 32,5 M€

Trois provisions ont été reprises :

- 22 M€ pour couvrir les frais de gros entretien et de grandes révisions de 35 centres opérationnels bus ;
- 7,5 M€ pour le rachat de créances détenues par le GIE Comutitres ;
- 3 M€ pour la couverture d'une soule de compensation écologique.

5. POLITIQUE DE TRANSPORT : 3,8 M€

Projet politique de transport (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur (+) / sous (-) exé
Filiale	8,2	-	3,8	3,8	99,2%	0
Covoiturage		0,2	0,2	-	0,0%	- 0,2
Total	8,2	0,2	4,0	3,8	95,3%	- 0,2

L'exécution de la convention de mandat confiée par Île-de-France Mobilités à Comutitres pour la mise en œuvre des campagnes de remboursements aux usagers conduit à comptabiliser d'une part en recettes les remboursements à la charge des opérateurs en raison du non-respect des objectifs de ponctualité pour 3,8 M€HT et d'autre part en dépenses la totalité des remboursements accordées aux usagers soit 11,8 M€HT (c-f A.II.5.a).

6. RÉSULTAT COMPTABLE N-1 : 199,9 M€

Conformément à la délibération d'affectation du résultat de l'exercice 2024³, le résultat de fonctionnement excédentaire 2024 a été affecté à hauteur de 199,89 M€ à la section de fonctionnement. Il est inscrit à la nature 002 à la suite de la décision modificative n°1 du budget, 2024, cette inscription ne donne pas lieu à exécution.

I. Dépenses de fonctionnement : 12 856 M€

Les dépenses réelles de fonctionnement ont été exécutées à hauteur de 12 108,5 M€ soit **un taux d'exécution de 99,4%** des crédits ouverts après ajustements votés par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités en décisions modificatives.

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

³ Délibération n°20240403-045 du 03 avril 2024

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

1. EXPLOITATION RÉGULIÈRE : 11 036,9 M€

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

a. Contrats d'exploitation RATP, SNCF, DSP, CT3 et GPE : 10 748,9 M€

Pour les contrats RATP, SNCF, les délégations de service public (DSP) et les contrats de type 3 (CT3), les crédits mandatés incluent, à la date de la clôture des comptes, les charges à payer relatives à l'estimation de la facture définitive de chaque opérateur, qui est transmise à Île-de-France Mobilités en mars de l'année n+1 et payée en mai.

Les crédits budgétés en 2025 regroupent deux types de modèles financiers avec les opérateurs de transports.

Le modèle de régie intéressée adopté pour les contrats avec la SNCF (depuis 2020), la RATP (depuis 2021) et les délégations de service public pour le transport de bus en Grande et Petite couronne francilienne. Le dispositif financier de ces contrats est le suivant :

- Île-de-France Mobilités ne verse plus de subvention d'équilibre pour couvrir le différentiel entre les charges d'exploitation et les recettes tarifaires collectées par les opérateurs pour leur propre compte ;
- Île-de-France Mobilités verse une contribution couvrant le prix de la prestation de transport réalisée par des opérateurs ;
- Les transporteurs collectent les recettes tarifaires pour le compte d'Île-de-France Mobilités qui sont portées au résultat de l'autorité organisatrice.

Les contrats CT3 restent sur le modèle « historique » de versement d'une subvention d'équilibre, mais basculent progressivement sur le modèle de la délégation de service public.

Le niveau d'exécution des dépenses relatives à l'exploitations se sont élevées à 99,9% des crédits votés. Les crédits exécutés se répartissent entre les contrats :

Réseau RATP : 5 452,6 M€

La contribution versée à la RATP a été exécutée à 100%. Elle progresse de +79,8 M€ (+1,48%) par rapport aux crédits votés au budget primitif 2025 (5 452,6 M€ de crédits exécutés contre 5 372,9 M€ de crédits votés au BP 2025). Cet écart est consécutif de l'évolution de la rémunération de la RATP dans le cadre du contrat renouvelé pour la période 2025-2029.

Réseau SNCF : 3 678,4 M€

La contribution versée à la SNCF a été exécutée à 99,9%. Elle diminue de 62,8 M€ (-1,68%) par rapport aux crédits votés au budget primitif 2025 (3 678,4 M€ de crédits exécutés contre 3 741,2 M€ de crédits votés au BP 2025). La diminution entre 2024 et 2025 est marquée par le détournement du lot 1 de la MEC TN et par la baisse du taux d'indexation.

CT3, DSP et CSP : 1 520,8 M€

Le budget d'exploitation des DSP et CSP est composé de :

- 36 DSP et MP Bus Grande Couronne ;
- Démarrage de l'exploitation en 2025 de 4 DSP Bus Paris Petite Couronne (9, 39, 42 et 45) ;
- Exploitation du CSP Transilien lot 1 (T4-T11-T14) ;
- Pré-exploitation des lots CSP Transilien lot 2 (T12-T13) et lot 3 (ligne L).

L'exécution 2025 s'est élevée à 1 474,6 M€ (+263 M€ par rapport au BP 2025) sur le périmètre des DSP Bus et CSP Transilien :

Sur le seul périmètre des DSP Bus (GC et PPC) la progression des crédits +240 M€ s'explique notamment par :

- De l'impact budgétaire du démarrage de 4 nouvelles DSP Bus de Petite Couronne – les coûts restaient des montants estimatifs en raison de la non-attribution de ces DSP au moment de la construction budgétaire et ont donc été ajustés au cours de l'année 2025.
- Du surcoût du passage des véhicules diesel au carburant gazole HVO (gazole écologique) ;
- De la prise en compte de surcoûts intervenus en cours d'année sur les rénovations mi-vie des MR et sur la transition énergétique des COB ; ;

Concernant le périmètre des CSP Transilien : +23,1 M€ par rapport au BP 2025 (85,99 M€) lié à :

- L'exploitation du CSP Transilien lot 1 (T4-T11-T14) – budget exécuté à 87,8 M€ ;
- La pré-exploitation des lots CSP Transilien lot 2 (T12-T13) – budget exécuté à 18,44 M€ soit ;
- La pré-exploitation lot 3 (ligne L) – budget exécuté pour 2,9 M€.

Exploitation des CT3 : 46,16 M€ soit -8,34 M€ par rapport au BP 2025 (54,5 M€)

Ce budget exécuté à hauteur de 87,5 % des crédits ouverts, intègre l'exploitation des 4 derniers CT3 (réseaux routiers de Grande Couronne), la DSP ancienne génération Express Filéo ainsi

que le budget « Indemnités candidats évincés ».

Comparativement à l'exécution 2024, la baisse de 51% de l'exécuté 2025 s'explique par la mise en service de la DSP 9 au 1^{er} août 2025, les 4 derniers contrats CT3 et la DSP Filéo ayant pris fin le 31 juillet 2025.

Les 4 derniers contrats CT3 sont les suivants :

001-293	TRA	Transdev – TRA
048-101	Apolo	Transdev – STBC
064-003	Sit'Bus	Transdev – N4'Mobilité
074-051	Express 18/19/69	Transdev AMV

Réseau du Grand Paris Express : 97,2 M€

Les dépenses relatives au Réseau du GPE qui ont été exécutées à hauteur de 98,8 % des crédits ouverts se décomposent comme suit :

- Rémunération de l'exploitation du CSP15 : +8,2 M€ par rapport au BP 2025 (25,6 M€) ;
- Rémunération de l'exploitation des CSP16 et 17 (y compris les coûts d'exploitation de la gare de Saint-Denis Pleyel et de Villejuif Gustave Roussy) : +1,2 M€ par rapport au BP 2025 (6,5 M€) ;
- Rémunération de l'exploitation du CSP 18, du Marché Public d'exploitation de la gare d'Orly et du marché public de maintenance du Réseau Multiservices de la gare d'Orly : +3,8 M€ par rapport au BP 2025 (8 M€) ;
- Rémunération versée à la Société des Grands Projets dont les coûts de préfiguration de l'infrastructure du Grand Paris Express : -5,8 M€ par rapport au BP 2025 (49,7 M€).

L'évolution constatée de +7,4 M€ par rapport au BP25 (89,8 M€) est essentiellement liée au report sur 2026 de l'avenant de décalage de la mise en service de la ligne 15 sud.

Les économies réalisées en 2025, dont une partie avait été anticipée dans la construction du BP25, n'ont pu être récupérées en 2025 et le seront sur la facture annuelle de régularisation au titre de 2025.

b. Redevance accès SNCF Réseau : 193 M€

Les dispositions relatives à la tarification des péages SNCF Réseau sont arrêtées dans le document de référence du réseau ferré national (DRR), et deviennent exécutoires après avis conforme de l'Autorité de Régulation des Transports (ART). Une hausse tarifaire de 5,8% a été appliquée en 2025, portant le montant exécuté de la redevance d'accès à 193 M€, soit -2 M€ par rapport au BP 2025.

c. Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseaux - IFER : 89,1 M€

Île-de-France Mobilités est redevable de l'impôt, institué par la loi relative au Grand Paris, sur le matériel roulant dont elle est propriétaire. Cet impôt permet à la Société des Grands Projets de financer une partie des travaux d'infrastructures nécessaires au réseau du Grand Paris Express. Pour 2025, il s'élève à 89,1 M€, soit -4,2 M€ par rapport au BP 2025.

d. Autres : Redevance SGP : 5,8 M€

Le montant 2025 correspond au montant de redevance lié à la mise en service des prolongements de la ligne 14 en juin 2024 (redevance due l'année suivante). Elle est moins élevée que la prévision au BP 2025 (6,5 M€) car le kilométrage de la ligne 14 transmis par la SGP et retenu pour le calcul est finalement inférieur à l'hypothèse prise lors de l'élaboration du

budget.

7. TRANSPORT SCOLAIRE : 155,2 M€

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

Les dépenses relatives aux transports scolaires se sont élevées à 155,2 M€ en 2025, soit une diminution de 12,5 M€ par rapport aux crédits votés, principalement liée au transport adapté. Le montant exécuté se décompose ainsi :

- 114,9 M€ au titre du transport adapté ;
- 39 M€ au titre des dépenses relatives aux circuits spéciaux scolaires ;
- 1 M€ au titre des dépenses diverses transports scolaires (marché de contrôle, adhésion...).

a. Transport adapté : 114,9 M€

Le transport adapté assure la prise en charge des élèves en situation de handicap au moyen de véhicules légers adaptés à leurs besoins. En 2025, le dispositif concerne plus de 14 000 élèves, avec une hausse modérée des effectifs (en hausse de + 1,6 % par rapport à 2024).

Les marchés afférents sont facturés au circuit ; les dépenses dépendent ainsi du nombre d'usagers inscrits, du volume de journées de transport effectivement réalisées et de l'évolution des modalités de scolarisation (stages, horaires spécifiques liés au handicap, etc.).

La moindre exécution par rapport aux prévisions 2025 est liée à plusieurs paramètres :

- Le plan de transport est peu prévisible d'une année scolaire à l'autre et dépend de plusieurs données (le nombre d'inscrits au service, le lieu d'origine et de destination du trajet, le nombre de jours de fréquentation et les adaptations des emplois du temps des élèves (stages, adaptation horaire en raison du handicap, ...) ;
- Le nombre de famille sollicitant la modalité de remboursement des avances de frais a diminué de 43% à la rentrée de septembre 2025 en raison de la modification du règlement régional en septembre 2024. Les familles se sont orientées vers d'autres modalités comme le transport organisé par Ile-de-France Mobilités, le remboursement des indemnités kilométriques ou n'ont pas sollicité le service ;
- 7,4 M€ ont été restitués et 2,7 M€ n'ont pas été consommés pour le remboursement des familles ;
- L'évolution des prix pour les marchés a été moins forte qu'envisagée pour les 48 lots du département 91 (2% par rapport au prix initiaux du marché), pour les 53 lots des départements 78/95 (1 % par rapport au prix initiaux du marché) et stable pour les 45 lots des départements 93/75/94 ;
- Les dépenses liées au subventionnement du Département de Seine-et-Marne dans le cadre de la délégation de compétences sur le transport adapté ont été finalement surestimées par rapport au coût des nouveaux marchés pour la rentrée de septembre 2024. 1,8 M€ ont été restitués en DM et 1,5 M€ n'ont pas été nécessaires.

j. Circuits spéciaux scolaires : 39 M€

Ce service permet de transporter des élèves en autocars vers leurs établissements scolaires

lorsqu'il n'existe pas de lignes régulières routières ou ferrées

La moindre exécution par rapport aux prévisions 2025 est liée à plusieurs éléments :

- Les effectifs inscrits pour ce service sont stables entre les deux années scolaires soit 41 400 élèves transportés pour la rentrée de septembre 2025.
- L'évolution des prix pour les marchés a été conforme aux prévisions pour les 68 lots du département 91 (10% par rapport au prix initiaux du marché) et beaucoup moins forte que prévue pour les 42 nouveaux marchés des départements 78/95 (1% par rapport aux prix initiaux du marché).
- IDFM a repris des circuits en gestion directe avec des nouveaux marchés plus onéreux (dont le SITE dans le 95 et 7 collectivités dans le 78).

k. Dépenses diverses transports scolaires : 1,32 M€

Ces dépenses diverses comprennent notamment les dépenses liées au marché de contrôle de la qualité de service (hors PAM) et les dépenses liées aux régies de la carte Scol'R.

8. ACCOMPAGNEMENT TERRITORIAL : 66,1 M€

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

a. PAM régional : 59,6 M€

Le service PAM « Pour Aider la Mobilité » est un service public de transport à la demande spécialisé et collectif qui a pour but de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite, handicapées ou dépendantes.

Afin de renforcer ce service et harmoniser les pratiques des différents services PAM d'Île-de-France, IDFM a engagé en 2023 la création d'un service régional du PAM, avec l'intégration, dans une première phase, des PAM départementaux du Val-de-Marne, de Paris et de l'Essonne.

En 2024, une deuxième phase de bascule a concerné les PAM départementaux de Seine-et-Marne, des Yvelines, des Hauts-de-Seine et de la Seine-Saint-Denis. Le PAM du Val-d'Oise a rejoint le PAM régional en septembre 2025, complétant ainsi le déploiement du dispositif à l'échelle de l'ensemble du territoire francilien.

Cette régionalisation a permis une **progression significative de l'activité du service PAM**, avec **865 000 courses réalisées en 2025**, contre **727 000 en 2019**, ainsi qu'un **doublément du nombre d'usagers inscrits**. Cette dynamique résulte notamment de la mise en œuvre d'une **politique tarifaire attractive**, rendue possible grâce au financement assuré par ÎledeFrance Mobilités.

Parallèlement, **une amélioration notable de la qualité de service a été observée en 2025**, fruit des efforts conjugués de l'ensemble des partenaires. Le nouveau marché couvrant la période **20262030** permettra de prolonger et de consolider ces avancées, en renforçant les exigences opérationnelles ainsi que les outils de pilotage du service.

Les dépenses liées à ce service s'élèvent à 59,6 M€ en 2025 contre 49,8 M€ en 2024 (+19,7%) :

Dépenses (M€)	2024	2025	Ecart
PAM Régional	43,6	58,3	+33,7%

PAM Départementaux	6,1	1,3	-78,7%
Total	49,8	59,6	+19,7%

L'augmentation de +19,7% des dépenses de fonctionnement en 2025 s'explique par :

- Un fonctionnement du service sur l'ensemble du territoire avec l'intégration en septembre 2025 du PAM du département du Val-d'Oise au PAM régional ce qui a généré + 1302 inscrits
- Un service attractif qui a nécessité l'augmentation du nombre des kilomètres en charge +48,3 % (6 millions en 2024 contre 8,9 millions en 2025 sur le PAM régional),
- L'augmentation du nombre de courses +11,54 % (865 000 courses en 2025 contre 780 000 en 2024).

I. Transport à la demande et Centrale TAD : 6,5 M€

Les dépenses d'accompagnement territorial comprennent également les conventions relatives au Transport à la Demande (TAD) et au Service Régulier Local (SRL). Ces services complètent l'offre de transport régulière, notamment dans les zones rurales ou peu desservies. Le budget consacré à ces conventions s'élève à 4,7 M€.

La gestion de ces dispositifs s'appuie également sur la Centrale TAD, chargée des réservations, des appels et de l'organisation opérationnelle du service. Le budget prévu pour cette activité était de 2 M€, mais seulement 1,8 M€ ont été consommés. Cette moindre exécution provient principalement de la nonintégration du service Filéo (liaisons TAD vers RoissyCDG) dans la centrale régionale, ainsi que d'une révision à la baisse des besoins en études à la suite des Assises du TAD.

9. 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

a. Aide à l'achat VAE : 0,63 M€

Ile-de-France mobilités verse aux usagers qui en font la demande, via une plateforme en ligne, une aide financière pour l'achat d'un vélo neuf avec ou sans assistance électrique : jusqu'à 50% du coût, avec un plafond de 100€ à 1 200€ d'aide selon le type de vélo (VAE, cargo, pliant, adapté, mécanique pour les moins de 25 ans).

Depuis la mise en place de cette aide régionale, l'instruction des demandes d'aide est confiée à un prestataire MGDIS. Cette dépense correspond au paiement du prestataire.

Quant à l'aide versée aux usagers, elle est comptabilisée en investissement et représente 26 M€ par an en moyenne, pour 63 316 demandes satisfaites en moyenne et une aide individuelle en moyenne de 410€ depuis sa mise en place en 2020. Les demandes sont satisfaites en moyenne à 89% depuis 2020. En 2025, cette dépense représentait 0,625 M€.

b. Véligo location : 21,17 M€

Depuis 2020, Ile-de-France Mobilités propose un service de location de vélos longue durée (maximum 9 mois) aux usagers. Ce dispositif s'appuie sur la création de Maisons du vélo régionales réparties sur le territoire. Plusieurs types de vélos sont proposés (VAE classique, cargo, pliant ou adapté). Les usagers peuvent s'abonner en ligne sur la plate-forme ou directement dans une Maison du vélo auprès d'un conseiller mobilités.

La flotte compte près de 20 000 VAE et cargo en 2025, elle a donc doublé en 6 ans alors que le nombre d'usagers a été multiplié par 27. Les dépenses consacrées à ce dispositif augmentent par rapport à 2024 et s'expliquent par le lancement de la pré-exploitation du contrat Véligo 2 de 5,2 M€ et par la réévaluation à la hausse de Véligo 1 causée par l'actualisation de la contribution forfaitaire d'exploitation de 2024/2025 qui s'élève à 0,2 M€.

c. Covoiturage : 8,9 M€

Dans le cadre de sa stratégie de mobilité durable, Île-de-France Mobilités (IDFM) s'engage à promouvoir des modes de déplacement alternatifs aux solutions individuelles motorisées, notamment par le développement du covoiturage. Ce mode de transport contribue à réduire les émissions de CO₂, désamorcer les problèmes de congestion routière et améliorer l'accès à la mobilité dans les zones moins bien desservies par les transports publics.

Depuis 2017, IDFM soutient le covoiturage dit planifié via des partenariats avec des applications comme BlaBlaCar Daily, Karos et Ynstant. Toutefois les limites de ce modèle, notamment en matière de lisibilité, de lutte contre la fraude et d'intégration dans le système MaaS (Mobility as a Service), ont conduit IDFM à développer une nouvelle stratégie pour encourager le covoiturage.

Les lignes de covoiturage permettent en effet une utilisation spontanée du service et participent activement à la démocratisation de la pratique. Un objectif de déploiement initial de 12 lignes prioritaires et d'une extension prévue jusqu'à 30 lignes. Ce réseau cible principalement les zones de grande couronne et répond aux besoins de mobilité des travailleurs en horaires décalés et des habitants de zones peu denses. Une attention particulière accordée à l'interconnexion avec les transports en commun et à la mise en place d'infrastructures modernes et écologiques.

Un dispositif incitatif a été mis en place rémunérant les courses entre 0,50€ et 2€ par passager transporté et 2 trajets gratuits par jour pour les détenteurs du Pass Navigo.

Le coût du covoiturage a progressé de 61% soit +3,4 M€ par rapport à l'exécution 2024, confirmant l'attractivité du dispositif qui est passé de 230 000 trajets à 300 000 trajets par mois.

m. Intermodalité : 5,5 M€

La moindre consommation s'explique par

- la diminution des bonus Parking relais (-3,9 M€) en raison de la baisse des demandes de compensation de la gratuité par les maîtres d'ouvrage. Le MOA (collectivité ou opérateur) a en effet la possibilité de mettre en place un tarif d'abonnement à 0€ pour les abonnés détenteurs d'un Pass Navigo. Dans ce cadre IDFM lui assure une compensation de recettes qui se traduit par une demande d'avance du MOA. Une régularisation est réalisée en N+1 sur présentation des rapports d'activité et de la fréquentation réelle ;
- la diminution du bonus parking vélo (-0,3 M€) après le changement des modalités des contrats d'exploitation ainsi que de la baisse du marché d'exploitation de Vaires-Torcy.

10. BILLETTIQUE ET SERVICES SUPPORT : 226,8 M€

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

a. Filiale Billettique : 131,9 M€

Comutitres SAS assure les prestations de commercialisation des titres de transports, le développement des outils de télébillettique et de gestion de la relation client, ainsi que l'achat-revente des supports de titres.

Les dépenses exécutées en 2025 participent à :

- Campagne de dédommagement des usagers à hauteur de 11,81 M€ - montant lié à la non-ponctualité et de la non-disponibilité (incidents, pannes, grèves) des lignes ;
- Un coût de service de 118,7 M€, supérieur à la prévision initiale, lié à :
 - La régularisation de factures pour des commandes passées en 2023 et 2024 (22,5 M€) ;
 - L'augmentation par avenant de financement de Comutitres de 1,92 M€ pour faire face aux coûts induits par la mise en œuvre des nouveaux projets (Grands Comptes, NL+...)
 - La modernisation des outils de Comutitres et plus largement pour mener à bien la programmation d'évolution des SI internes ;
- Des reprises sur impayés et régularisations de dépenses à hauteur de 1,41 M€.

b. Programme de Modernisation de la Billettique (PMB) et Information voyageurs : 94,9 M€

Le programme de modernisation de la billettique (PMB) repose sur un ensemble de services innovants plaçant le numérique et la multimodalité au cœur des déplacements des Franciliens. Il comprend notamment la mise en place de nouveaux titres de transport, tels que Navigo Easy et Navigo Liberté +, qui impliquent le recours à des applications mobiles, l'interconnexion des systèmes d'information et un renforcement de la sécurisation des données collectées.

Parallèlement, les services aux usagers portés par la Plateforme régionale d'information pour la mobilité (PRIM) se sont développés, avec notamment un recours accru à l'intelligence artificielle pour la recherche d'itinéraires et les outils de type chatbot.

L'exécution budgétaire 2025 s'élève à 94,9 M€. En cours d'année, une demande d'ajustement a été formulée en décision modificative afin de sécuriser les besoins en licences, tant pour la billettique que pour la PRIM, dans un contexte de forte progression de la dématérialisation des titres de transport via les applications mobiles (+62 % sur Android et +26 % sur iOS).

Par ailleurs, ces dépenses intègrent le marché conclu avec SNCF Réseau, visant à permettre l'interconnexion des gares entre elles ainsi que le raccordement des centres opérationnels en gare aux systèmes d'information des différentes entités du groupe SNCF. Ce réseau, initialement conçu pour un usage interne au groupe, n'était pas adapté à l'accueil d'acteurs extérieurs. Il a donc été nécessaire de déployer une infrastructure équivalente, permettant aux opérateurs entrants de disposer des capacités de connectivité nécessaires à leurs opérations.

Pour répondre à cet enjeu, Île-de-France Mobilités a confié, sous maîtrise d'œuvre de SNCF Réseau et SNCF Transilien, l'étude et la mise en œuvre d'un Plan de Transformation (PDT). Celui-ci vise à adapter le réseau existant afin de le rendre accessible aux opérateurs entrants, tout en maintenant un accès pour SNCF Transilien au titre des missions qu'elle continue

d'assurer.

Ce Plan de Transformation repose notamment sur :

- la mise en place de réseaux informatiques distincts, fondés sur des équipements physiquement séparés (routeurs et commutateurs) ;
- le déploiement d'une infrastructure optique assurant un bouclage, afin de renforcer la sécurisation des opérations informatiques et d'exploitation. Cette solution technique a vocation à se substituer au bouclage actuellement assuré via les infrastructures du groupe SNCF.

11. TARIFICATION SOCIALE : 3 M€

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

Les crédits concernent, d'une part, les mesures d'aide à l'acquisition par les anciens combattants de forfaits Améthyste qui sont distribués par les départements (2,6 M€) et, d'autre part, la distribution des chèques-mobilité, qui sont distribués par les Départements et la Région (0,5 M€).

Le montant total de ces aides dépend du nombre de demandes instruites par les conseils départementaux.

12. BUDGET COURANT : 478 M€

Sont regroupés dans cette partie les études pré-opérationnelles et de transport, la masse salariale, les impôts et taxes, les charges financières, les coûts de fonctionnement courant de l'établissement et des infrastructures, les frais de gestion du versement mobilité appliqués par les organismes collecteurs, ainsi que les dépenses numériques.

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

a. Charges de fonctionnement de l'établissement : 34,8 M€

L'exécution 2025 des frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités relatifs aux dépenses récurrentes, nécessaires à l'organisation des services se décomposent comme suit :

- Location des locaux et charges locatives et d'entretien, y compris les centres dédiés aux transports scolaires de Cergy, Evry, Melun et Versailles pour un total de 20,7 M€ ;
- Frais bancaires : commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur

émission obligataire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligataire pour 3,5 M€ ;

- Communication, partenariats et cotisations à des organismes ou fédérations des transports pour un total de 6,9 M€

n. Charges de fonctionnement des infrastructures : 19,6 M€

Ces dépenses concernent à titre principal les frais de locations, les charges locatives et de copropriétés, la maintenance ainsi que les polices d'assurances des centres opérationnels de bus dont Île-de-France Mobilités a désormais la maîtrise dans le cadre des attributions des délégations de service public pour 17,97 M€

o. Masse salariale : 55,6 M€

La croissance des effectifs évolue en lien avec le développement des missions d'Île-de-France Mobilités. Par ailleurs, l'exercice 2025 a dû intégrer des dépenses nouvelles :

- Augmentation de 3 points de la cotisation patronale CNRACL et de 4 points pour la pension civile des agents détachés (+0,28 M€) ;
- Revalorisation de l'IFSE de 1 % pour l'ensemble des agents (+0,1 M€) ;
- L'effet des recrutements sur la prime de gestion (+0,25 M€) et sur la subvention Créamob (association jouant le rôle de comité d'entreprise pour IDFM) (+0,46 M€) ;
- Les dépenses liées à l'indemnisation chômage ont été supérieures aux prévisions générant un surcoût de +0,1 M€ sur 2025.

p. Charges financières : 246,4 M€

Les charges financières dépendent du montant des emprunts contractés. Le besoin de financement plus contenu en 2025 a de facto généré une baisse du montant des charges financières par rapport à la prévision initiale. En détail, les charges financières se décomposent :

- Des intérêts des emprunts levés et ceux à consolider en 2025 pour un montant total de 201 M€ (vs 225 M€ au BP 2025) ;
- Des intérêts courus non échus, qui suivent l'augmentation de l'encours de dette 2025 pour 24,6 M€ (vs 45 M€ au BP 2025) ;
- Des frais liés à la prime d'émission lors des émissions obligataires pour un montant de 19,7 M€ (vs 15 M€ au BP 2025) ;
- Des intérêts sur lignes de trésorerie tirées et NeuCP levés pour un montant de 1,1 M€ (vs 5 M€ au BP 2025). (cf. partie de la section d'investissement relative à l'emprunt B.I.a).

q. Etudes, conseil et accompagnement : 35,4 M€

Pour répondre à des besoins ponctuels ne pouvant être satisfaits en interne, Île-de-France Mobilités recourt à des prestataires externes pour la réalisation de certaines missions (études, expertises techniques, etc.).

En 2025, les prestations réalisées ont concerné les secteurs d'intervention suivants : Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la mise en place des contrats du réseau de surface et pour l'optimisation des dessertes, Etudes de marchés EGT (réalisation terrain, Contrôle, Méthodes, week-end) pour les études de prévisions de l'Institut Paris Région, l'accord-cadre Enquête et comptages notamment sur les DSP GC et pour les tramways T9 et T10, Les études relatives à la qualité de service Développement de l'outil de gestion des biens et la constitution d'un inventaire physique partagé avec les opérateurs, Etudes notamment avec les campagnes de sondages géotechniques pour le T10 GPE , Conseils juridiques et AMO en matière de commande publique, prestations d'accompagnement et d'expertises dans le cadre des négociations de renouvellement des contrats avec la RATP et la SNCF 2026-2030., La gestion de projet « Risques et contrôle interne », Les enquêtes relations voyageurs et une AMO d'appui

pour l'activité de réception des gares du GPE.

r. Impôts et taxes : 5,2 M€

Il s'agit pour l'essentiel des taxes foncières et impôts locaux (5 M€) dont est redevable l'établissement lors des opérations de maîtrise foncière engagées pour les projets d'infrastructure sous maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités ainsi que pour les centres opérationnels de bus propriété de l'établissement.

Le reliquat concerne la contribution au Fonds pour l'insertion des personnes handicapées dans la Fonction publique (FIPHFP) pour 0,15 M€.

s. Dépenses liées au versement mobilités : 71,8 M€

Il s'agit des frais de gestion appliqués par les organismes collecteurs du versement mobilité (1% du produit collecté par l'URSSAF, etc.) soit 63,9 M€ ainsi que des montants reversés aux employeurs transportant leurs salariés ou les logeant sur place (7,9 M€).

t. Dépenses numériques : 9,3 M€

Les dépenses numériques couvrent l'ensemble des dépenses nécessaire au fonctionnement des logiciels (licences), locations de matériels informatique et de télécommunications, entretien et réparations, des fournitures et des frais de télécommunications exécutées à hauteur de 9,3 M€ au titre de l'exercice 2025 et concernent principalement :

- Les coûts des redevances liées aux licences PRIM ;
- La mise en œuvre des nouveaux besoins SI – Transformation Numérique ;
- Le chantier d'infogérance ORANGE ;
- Les coûts associés à l'achat de matériels pour le bâtiment JAVA (maintenances et licences, etc.) ;
- La mise à disposition de la plate-forme SWIFTY pour le suivi du réseau « Bus ».

13. AUTRES : 101,3 M€

Cette section présente les dépenses de fonctionnement qui présentent un caractère non récurrent.

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

Les crédits inscrits en dépenses exceptionnelles ont permis pour l'essentiel de régulariser des produits à recevoir inscrits à la clôture comptable 2024 (91 M€), dont VIK JOP24 (40 M€), annulations de titres sur exercices antérieurs (17,6 M€) et apurement des rattachements (31,4 M€).

Les provisions constituées concernent les charges afférentes aux jours épargnés sur compte épargne-temps (CET) par le personnel d'Île-de-France Mobilités (0,5 M€), les créances irrécouvrables (2,9 M€) et pour clients douteux (7,1 M€).

14. AUTRES POLITIQUES DE TRANSPORT : 5 M€

Les autres politiques de transport s'élèvent à 5 M€ et concernent la sûreté avec la subvention pour les réservistes GC bus (0,8 M€), la prestation de services des brigades de sécurité (4,7 M€), les plans locaux de mobilité et la convention PDU (0,5 M€).

15. ECRITURES D'ORDRE : 747,8 M€

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

Les opérations ou écritures d'ordre, exécutées à l'initiative de l'ordonnateur, ne donnent lieu à aucun décaissement et encaissement. Elles permettent uniquement de retracer les mouvements qui ont un impact sur l'actif d'IDFM sans avoir de conséquences sur la trésorerie.

Les opérations d'ordre se caractérisent par le fait qu'elles concernent toujours à la fois une opération de dépense budgétaire et une opération de recette budgétaire pour un montant identique.

a. Amortissements : 747,6 M€

L'instruction budgétaire et comptable M57 impose aux collectivités locales à amortir les immobilisations incorporelles, corporelles acquises et les subventions d'équipement versées constituant le patrimoine de l'entité ou actifs.

L'amortissement d'un actif est la répartition systématique de son montant amortissable en fonction de son utilisation et il traduit le rythme de consommation des avantages économiques attendus. L'amortissement permet la constatation comptable d'un amoindrissement de la valeur de l'immobilisation résultant de l'usage, du temps, du changement de technique ou de toute autre cause. Un bien amortissable apparaît à l'actif du bilan à sa valeur d'entrée diminuée du cumul des amortissements et des dépréciations de façon à faire apparaître la valeur nette comptable des immobilisations.

La dotation aux amortissements de chaque exercice est comptabilisée en charges. La sincérité du bilan et du compte de résultat de l'exercice exige la constatation d'amortissements et dépréciations.

La liste des types de biens amortis et leurs durées d'amortissement est indiquée dans les annexes budgétaires patrimoniales (B2) de la présente maquette budgétaire.

La progression des amortissements des immobilisations - hors régularisations effectuées en 2024 - s'est poursuivi en 2025 avec une augmentation de 14,9% par rapport à l'exercice précédent. Par ailleurs 18,4 M€ d'amortissements ont été régularisés par une opération d'ordre non budgétaire.

Objet de l'amortissement	Montant TTC
Subventions d'équipement versées à l'Etat pour des biens mobiliers, matériel et études	270 547,00
Subventions d'équipement versées aux départements pour des biens mobiliers, matériel et études	3 573 422,92
Subventions d'équipement versées aux communes pour des biens mobiliers, matériel et études	9 514 281,97

Subventions d'équipement versées à divers EPIC pour des biens mobiliers, matériel et études	26 752,00
Subventions d'équipement versées autres entités pour des biens mobiliers, matériel et études	1 403 979,00
Subventions d'équipement versées à la SNCF pour des biens mobiliers, matériel et études	337 689 276,29
Subventions d'équipement versées à la SNCF pour des bâtiments et installations	214 830,00
Subventions d'équipement versées à SNCF réseaux pour des biens mobiliers, matériel et études	2 620 589,00
Subventions d'équipement versées à des organismes publics divers pour des bâtiments et installations	12 865 641,06
Subventions d'équipement versées à des organismes privés divers ou des particuliers pour des biens mobiliers, matériel et études	51 210 632,66
Subventions d'équipement versées à des organismes privés divers ou des particuliers pour des bâtiments et installations	1 977 939,00
Subventions d'équipement en nature pour des biens mobiliers, matériel et études pour des organismes publics	144 123,00
Subventions d'équipement versées à la RATP pour des biens mobiliers, matériel et études	199 284 265,33
Sous total subventions d'équipement versées	620 796 279,23
Concessions et droits	4 008 692,25
Autres immobilisations corporelles	861 043,00
Constructions - bâtiments privés	231 251,00
Installations et agencements pour des bâtiments publics	205 726,00
Installations et agencements pour des bâtiments privés	3 866,00
Autres constructions	2 460 560,73
Installations de voirie	4 722,00
Réseaux cablés	7 548,00
Autres réseaux	11 012,00
Installations générales, agencements et aménagements divers	293 118,11
Matériel de transport ferroviaire	4 039 152,00
Autre matériel informatique	571 532,14
Autres matériels de bureau et mobiliers	153 492,49
Matériel de téléphonie	92 588,39
Autres immobilisations corporelles	38 550,66
Autres constructions sur sol d'autrui	30 603 882,00
Autres matériels de transport: bus et cars	83 214 282,33
Sous total dépenses directes	126 801 019,10
Total	747 597 298,33

Les amortissements des subventions versées à la SNCF et RATP représentent 72% des crédits réalisés, à savoir 537 M€ et l'amortissement des matériels roulants (bus et cars) représente désormais 11%, soit 83 M€.

L'amortissement des subventions versées aux personnes de droits privé s'élève à 7%, soit 51 M€, il s'agit notamment des subventions versées aux opérateurs de transport pour maintenir ou rénover certains actifs (ex : rénovation de COB). ou pour acquérir des vélos à assistance électrique. Les 10% restants couvrent l'amortissement du reste des biens de l'établissement ou de subventions versées à des tiers.

Cette dotation en dépenses de fonctionnement est une opération comptable équilibrée par une recette d'investissement pour le même montant (cf. B.I.).

u. Autres écritures d'ordre : 0,2 M€

Il s'agit de la constatation de la sortie de l'actif de 28 lots dans un ensemble immobilier à Clichy-sous-Bois expropriés par l'Etablissement Public Foncier d'Ile-de-France dans le cadre de l'opération de requalification de copropriétés dégradées du quartier dit du « Bas-Clichy » sur le territoire de la commune de Clichy-sous-Bois (Seine-Saint-Denis).

v. Virement de section

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement représente l'autofinancement prévisionnel d'Ile-de-France Mobilités qui permet de dégager des ressources propres pour financer une partie des investissements et ainsi diminuer le recours à l'emprunt.

Un niveau élevé d'autofinancement est un signe de bonne gestion financière et s'avère essentiel pour qu'Ile-de-France Mobilités puisse trouver des financements dans des conditions optimales.

Cette écriture d'ordre est inscrite au budget (1 016,9 M€) mais n'est pas constatée lors de l'exécution (i.e. elle ne fait l'objet ni d'un mandat en dépenses de fonctionnement ni d'un titre en recettes d'investissement) : son montant est constaté au résultat du compte financier et fait l'objet d'un report au budget n+1, selon les règles de gestion des finances publiques locales.

B. La section d'investissement

I. Recettes d'investissement : 4 336,9 M€

Le montant global des **recettes réelles d'investissement** s'élève à 3 569,4 M€ en 2025.

Les recettes d'ordre d'investissement sont exécutées pour les mêmes montants que les dépenses d'ordre comptabilisées en section de fonctionnement. (cf A II 10 a)

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

1. EMPRUNT : 1,8 Md€

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Emprunt	1 600,0	2 226,7	2 073,9	1 847,0	88,7%	- 233,9

- **Contexte économique et financier**

En 2025, la croissance du PIB français s'est établie à +1 %, traduisant une bonne résilience de l'économie, qui a figuré parmi les plus dynamiques de la zone euro. Initialement estimée à +0,6 % au printemps, puis révisée à +0,8 %, cette croissance a été soutenue par une demande intérieure en légère accélération, portée principalement par la consommation des ménages et des administrations publiques. L'investissement, quasi stable, a également contribué positivement, après une contribution négative en 2024.

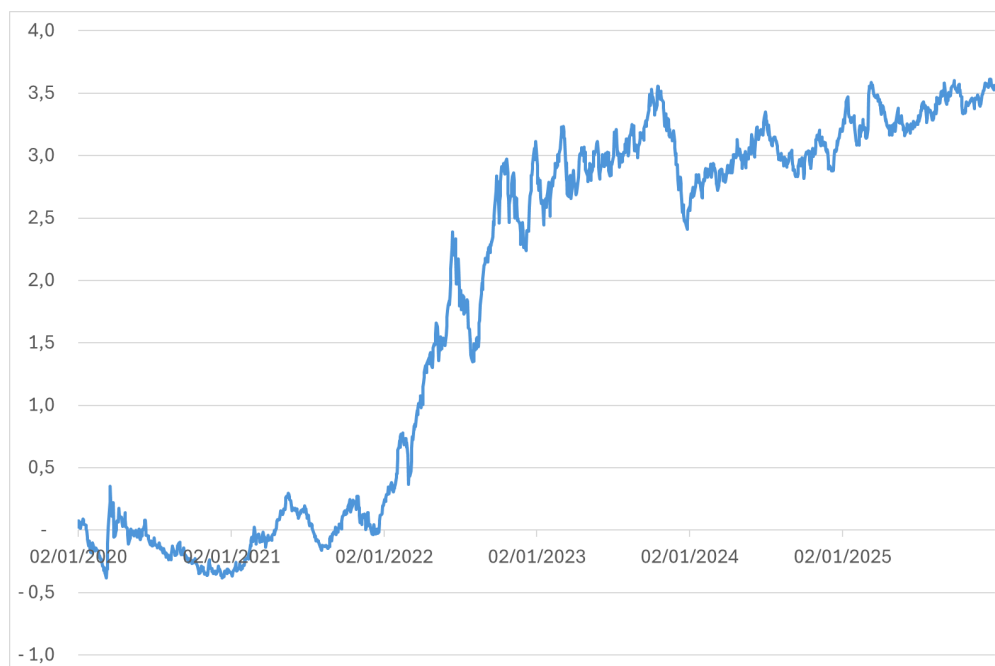
L'inflation a nettement reculé pour s'établir à 0,9 % en 2025, contre 2,3 % en 2024, sous l'effet principalement de la forte baisse des prix de l'énergie, contribuant à la détente des tensions inflationnistes.

- **Contexte de taux**

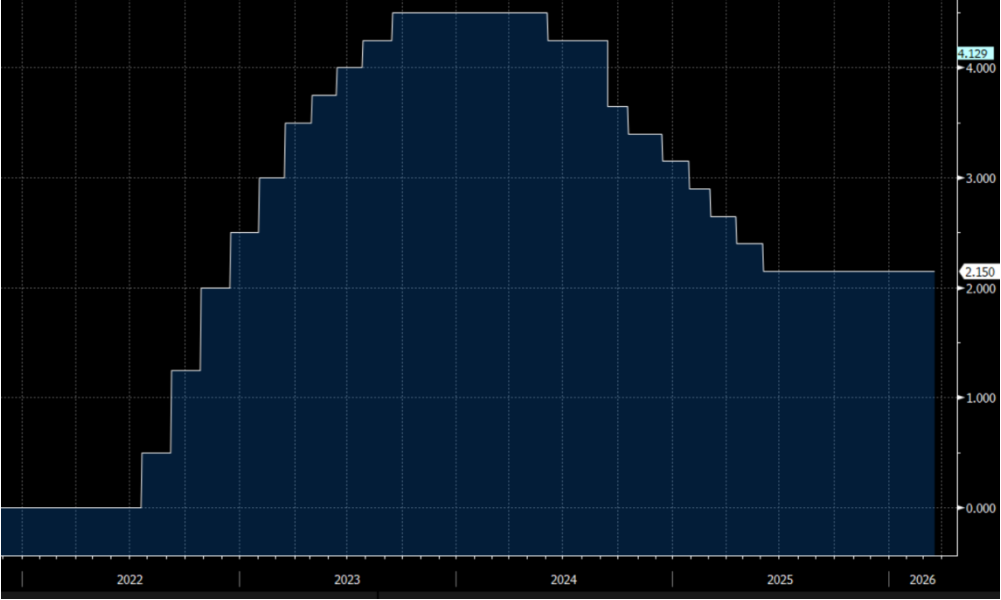
En 2022, un changement de paradigme s'est opéré concernant les taux d'intérêt en zone euro. Après près d'une décennie de baisse quasi continue, les taux d'intérêt à court et à long terme ont connu une remontée brutale, marquant la fin d'un cycle monétaire durablement accommodant.

Depuis lors, la hausse des taux longs s'est inscrite dans la durée, avec des épisodes de forte volatilité, largement influencés par le contexte géopolitique et macroéconomique international. En 2025, le taux de l'OAT à 10 ans s'est ainsi établi en moyenne à 3,4 %, confirmant un environnement de financement durablement plus contraint qu'au cours de la période antérieure.

Evolution de l'OAT 10 ans depuis le 1^{er} janvier 2020



Évolution du principal taux directeur de la BCE depuis 2022 (source Bloomberg)



Evolution de l'OAT 10 ans depuis le 1^{er} janvier 2025



L'année 2025 a été marquée par un taux 10 ans OAT qui a augmenté de manière quasi continue et marqué par des périodes de forte volatilité, marquant même un plus haut en fin d'année. Le taux OAT 10 ans a atteint ainsi 3,61% mi-décembre 2025.

- Niveau des marges bancaires et spread en 2025

Les marges bancaires en France se sont dégradées en 2025 pour les collectivités. Pour autant, lors de sa consultation de fin d'année 2025, Île-de-France Mobilités a obtenu une marge moyenne très attractive à Euribor 6 mois + 65 points de base (pb).

Comparativement, fin 2025, la marge moyenne contre Euribor des régions, métropoles et EPT pour des prêts bancaires autour de 110 bp comparé à une marge de 99pb en 2024.

- Caractéristiques des financements levés en 2025

Afin de répondre à un besoin de financement initialement estimé à 2,2 Md€ (prévus initialement au budget primitif 2025), il a été décidé de lever les financements obligataires ainsi que des financements bancaires.

Les financements obligataires ont été mis en place en deux temps :

- 1 Md€ d'une émission obligataire sous format EUGB en février ;
- 250 M€ en octobre sous format Green Bond correspondant à un abondement de l'émission d'obligations verte (ICMA) émise le 4 octobre 2024 et ayant pour échéance le 4 octobre 2039.

Cette stratégie a aussi permis de bénéficier d'une meilleure fenêtre de taux et de sécuriser le besoin de dette au niveau le plus proche du besoin réel.

Les conditions obtenues par Île-de-France Mobilités sur les financements obligataires sont les suivantes :

Type	Nominal	Durée	Date d'émission	Marge contre OAT
EUGB	1000 M€	20 ans	04/02/2025	OAT +19 bp
Green Bond	250 M€	14 ans	15/10/2025	OAT +14bp

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités a tiré en cours d'année plusieurs contrats bancaires :

- 50 M€ à 10 ans sur un contrat bancaire signé avec la caisse d'Epargne en décembre 2024

- 50 M€ à 10 ans sur un contrat bancaire signé avec la BRED en décembre 2024
- 40 M€ à 15 ans en juillet et 250 M€ à 20 ans en décembre sur des enveloppes de financement BEI
- 200 M€ à 22 ans en décembre sur une enveloppe Caisse des Dépôts et Consignations.

La durée de vie moyenne de la dette levée en 2025 est de 16,5 ans (obligataire et bancaire).

Une consultation bancaire pour un montant de 240 M€ a été lancée en fin d'année, afin de couvrir les éventuels besoins de financement de fin d'année 2025 et 2026. Celle-ci a permis la contractualisation de trois contrats avec des phases de mobilisation, dont aucun n'a été activé à fin 2025 du fait d'une anticipation d'un moindre recours à la dette par rapport à la prévision de la DM2.

Les conditions obtenues sur les contrats bancaires sont les suivantes :

Type	Nominal	Durée	Date de signature	Date de tirage	Marge contre euribor
Bancaire / BNP	100 M€	10 ans	12/12/2025	12/01/2026	65 bp
Bancaire / La Banque Postale	90 M€	10 ans	04/12/2025	09/01/2026	72 bp
Bancaire / ING	50 M€	10 ans	18/12/2025	12/01/2026	55 bp

Au cours de l'année 2025, Île-de-France Mobilités a aussi contractualisé deux nouvelles enveloppes de financements auprès de la BEI pour 200 M€ et de la Caisse des Dépôts et Consignations pour 250 M€, qui pourront être mobilisés d'ici 2027.

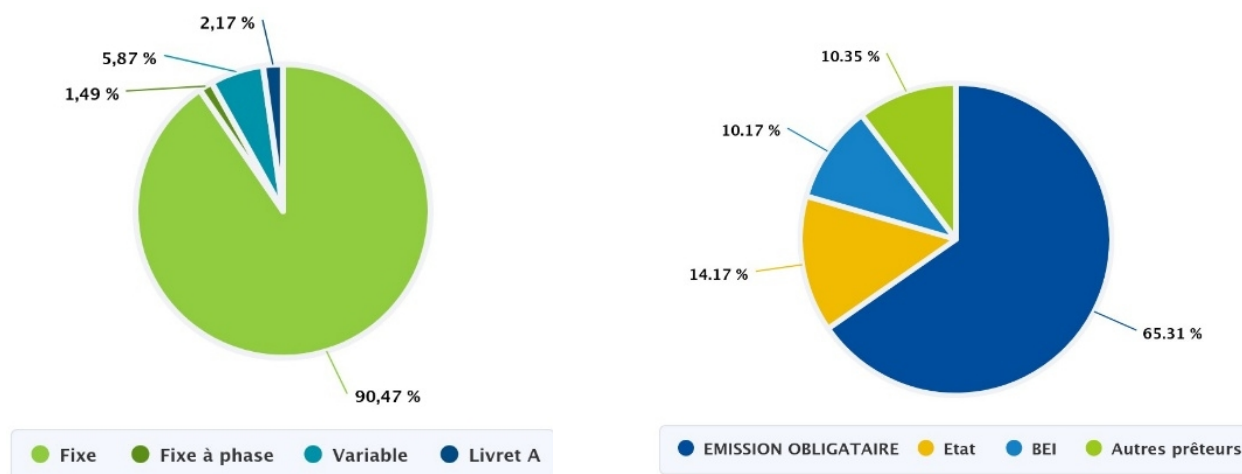
- Caractéristiques de la dette fin 2025

L'encours de la dette s'élève à 13 243 M€ fin 2025 pour un taux d'intérêt moyen de 1,83%, avec une augmentation nette de l'encours de 1 565 M€.

Le taux moyen de la dette augmente en 2025 du fait de la contractualisation de financements nouveaux à des taux plus élevés, dans le prolongement de la hausse des taux sur les marchés financiers. Il était de 1,63% au 31/12/2024.

La dette à taux fixe représente 92% 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 plus de 65% du total de l'encours de dette.

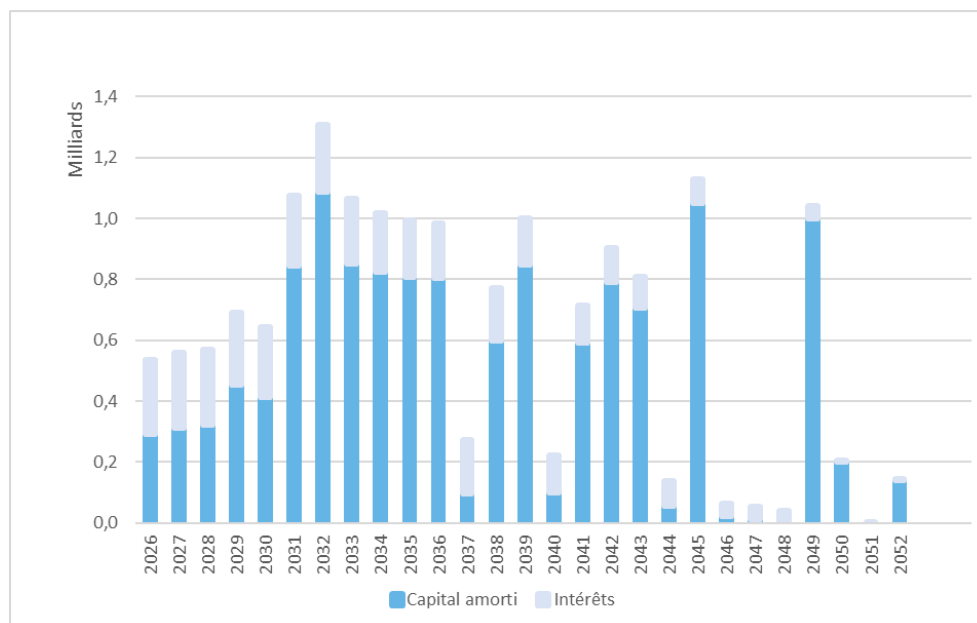
Répartition de l'encours au 31/12/2025 par type de taux et par famille de prêteur



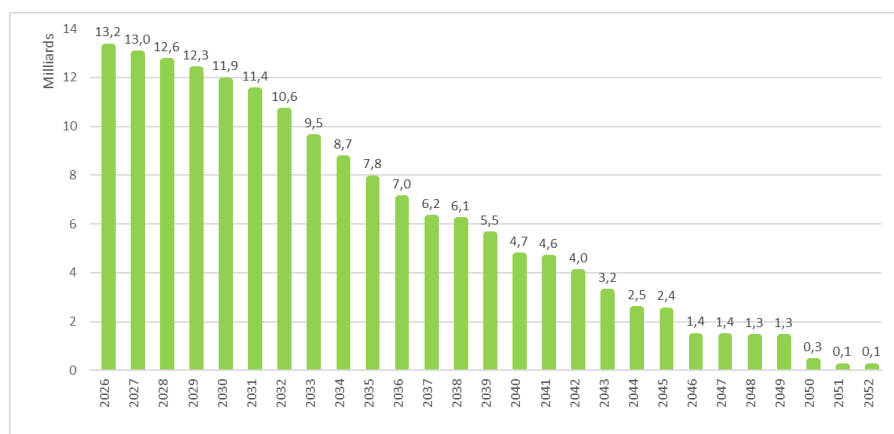
dette

- Profil d'amortissement de la

La dette mobilisée présente le profil d'amortissement suivant :



Les émissions futures viendront naturellement lisser le profil de remboursement de la dette. Par ailleurs, l'encours actuel connaît l'extinction suivante :



- Trésorerie

Une gestion de titres négociables à court-terme (*Negotiable European Commercial Paper - NEU CP*) a été mise en place en début et en fin d'année :

- un remboursement fin janvier de 300 M€ de Green NEU CP levé fin 2024 ;
- une levée de 200 M€ de Green NeuCP effectuée en décembre et qui a été remboursée en février 2026, en attendant l'encaissement de la première émission obligataire de l'année 2026.

16. RECETTES LIÉES AUX INVESTISSEMENTS MAJEURS : 213,1 M€

Recettes investissements majeurs (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Amélioration QS	0,6		0,01	0,01	98,5%	0
At. et Instal. Fixes SNCF	6,6		7,5	7,5	100,0%	0
COB (foncier, travaux, acqu.)				0,07		+0,07
Convention pluri-projets SNCF	26,7					0
Matériel roulant de surface	0,1			0,04		+0,04
Matériel roulant ferré	6,9		-	1,1		+1,1
Projets d'infrastr. ss MOA	14,97		-	0,01		+0,01
Subventions	159,7	155,9	160,9	179,6	111,6%	18,7
Autres recettes				24,7		24,7
Total	215,6	155,9	168,5	213,1	126,5%	44,6

Les recettes liées aux investissements majeurs s'élèvent à 213,1 M€ et comprennent notamment :

- Les subventions afférentes aux projets d'infrastructure placés sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, et pour lesquels l'établissement bénéficie de cofinancements, s'élèvent à 179,6 M€. Elles se répartissent entre les concours de l'État (23,2 M€), de la Région (86,9 M€), des Départements (55,6 M€) et des communes (0,2 M€), notamment dans le cadre du Contrat de plan État-Région (CPER). Le niveau des subventions appelées est directement lié à l'état d'avancement des opérations sous maîtrise d'ouvrage. Les appels de fonds ont ainsi principalement concerné des projets en phase de travaux ou en cours d'achèvement, parmi lesquels : TZEN 4, TZEN 5, Câble 1, tramway T7, T13 phase 2 et le TCSP bus entre Seine. Par ailleurs, des subventions à hauteur de 2,8 M€ ont été mobilisées au titre des projets bus, dans le cadre de la convention bus RATP et des opérations de conversion énergétique des dépôts.
- Les autres recettes :
 - 4,7M € correspondant à la récupération des avances au titre de la convention CATP pour l'achat de 22 bus standard hydrogène ;
 - 20,1 M€ de la SNCF pour la mise en accessibilité dans les gares.
- Le remboursement par la SNCF de trop-versés en raison d'aléas de réalisation d'études et de production pour les ateliers et installations fixes des lignes D, R, H et K, et pour du matériel roulant Regio2N, MP14 avec équipements embarqués pour respectivement 7,5 M€ et 1,1 M€.

17. PRODUIT DES AMENDES : 138,8 M€

Produits des amendes (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Produit des amendes	138,8	138,8	138,8	100,0%	0

Ce produit, lié à la réforme de 2018 de dépenalisation du produit des amendes, doit être utilisé pour le financement des opérations d'aménagement et d'équipement concourant notamment à l'amélioration de la sécurité, à l'accueil des voyageurs, à l'accès aux réseaux et au financement du matériel roulant. Cette affectation fait l'objet d'une annexe dédiée dans le compte administratif.

18. AUTRES RECETTES : 99,5 M€

Les autres recettes comprennent :

- La récupération de la TVA (66,5 M€),
- Un avoir d'un montant de 18,62 M€ relatif à la convention pluri-projets SNCF pour l'année 2024 (le montant de la convention est fixé sur la base d'une projection des dépenses de la SNCF Voyageurs, une revue est faite l'année suivante et une régularisation intervient sous forme d'avoir au regard des projets réellement réalisés) ;
- Un avoir SNCF sur l'acquisition de rames 10,2 M€, régularisation des appels de fonds versés sur l'année écoulée au regard des livraisons ;
- Divers avoirs pour les projets d'infrastructure : 3,1 M€ dont des régularisations de 2024 et des recettes de cessions de terrains ;
- Et 0,03 M€ de récupération de la part de la RATP d'un trop versé au titre de la convention Bus.

19. AFFECTATION DU RÉSULTAT : 1 270,5 M€

Conformément à la décision d'affectation du résultat de l'exercice 2024, le résultat de fonctionnement excédentaire 2024 a été affecté à hauteur de 1 270,5 M€ à la section d'investissement afin de couvrir le déficit constaté à la fin de l'exercice 2024 de la section d'investissement.

Affectation du résultat (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Affectation du résultat	701,1	1 270,5	1 270,5	100,0%	-

20. ECRITURES D'ORDRE : 767,5 M€

Ecritures d'ordre (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Dotation aux amortissements	675,0	700,0	800,0	747,6	93,4%	- 52,4
Autres écritures d'ordre	28,6	30,0	278,4	19,9	7,2%	- 258,5
Virement sect. de fonction.	-	789,0	1 016,9	-	0,0%	- 1 016,9
Total	703,6	1 519,0	2 095,3	767,5	36,6%	- 1 327,8

a. Dotation aux amortissements : 747,6 M€

Les amortissements des immobilisations exécutés à hauteur de 747,6 M€ constituent une recette d'investissement qui est égale à la dépense de fonctionnement (cf. A.II.10.a).

b. Autres écritures d'ordre : 19,9 M€

Ces autres écritures d'ordre correspondent :

- aux écritures de transfert de frais d'études à la suite de la fin de la phase d'études ;
- et à diverses opérations matérialisant la sortie de l'actif d'Île-de-France Mobilités de biens à la suite de cessions à l'euro symbolique.

c. Virement de la section de fonctionnement

Cette écriture d'ordre est inscrite au budget (1 016,9 M€) mais n'est pas constatée lors de l'exécution (i-e elle ne fait l'objet ni d'un mandat en dépenses de fonctionnement ni d'un titre en recettes d'investissement) (cf point A.II.10.c).

II. Dépenses d'investissement : 4 105,8 M€

Le montant global des dépenses d'investissement s'élève à 4 105,8 M€ dont 3 910,8 M€ de dépenses réelles d'investissement.

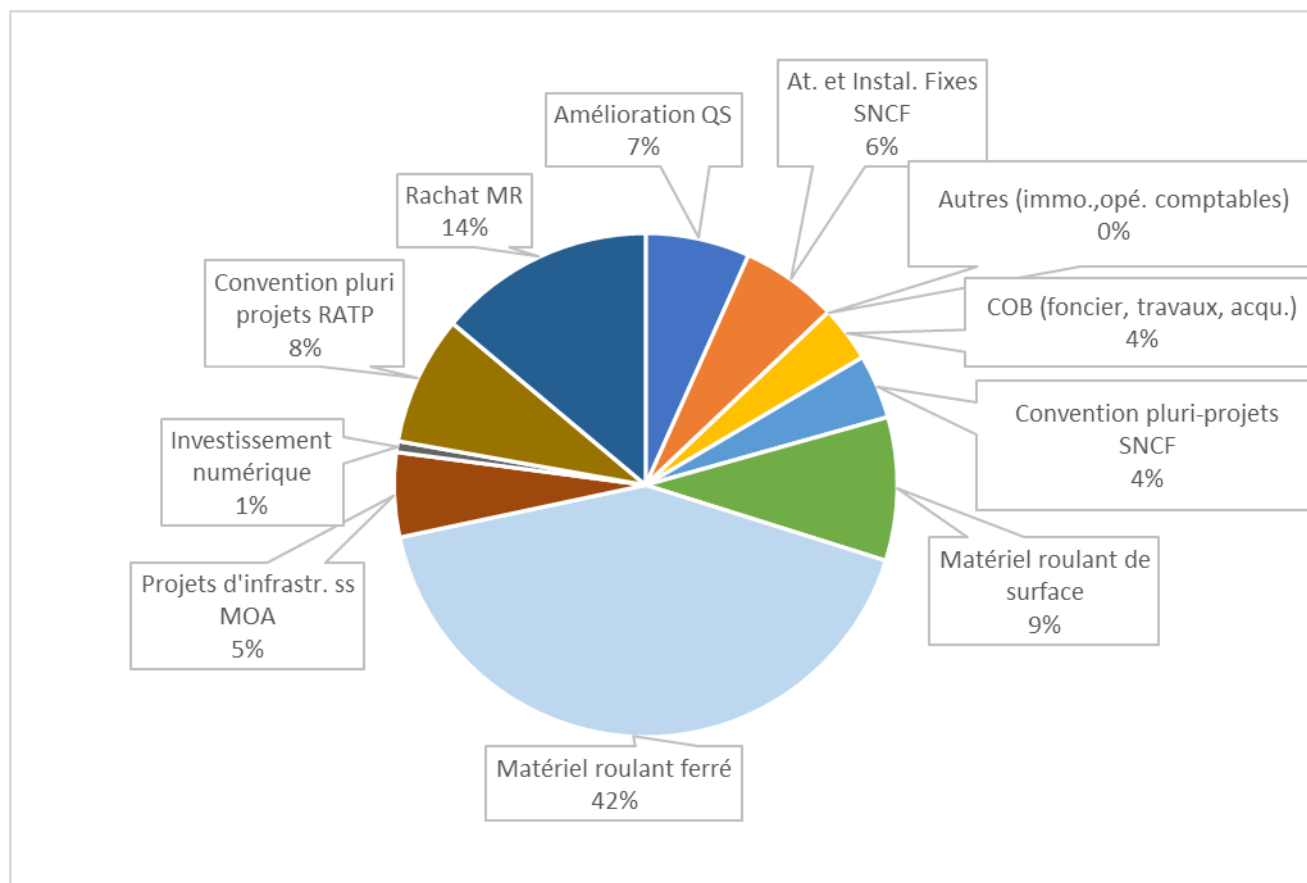
Les dépenses réelles ont été exécutées à hauteur de 97,2% hors résultat reporté (celui-ci se budgete mais ne s'exécute pas) et remboursement du capital de la dette.

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

1. INVESTISSEMENTS MAJEURS : 3 597,3 M€

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

Les investissements majeurs s'établissent à 3 597,3 M€ en 2025 et répartissent ainsi :



a. Matériel roulant ferré : 1 504,1 M€

Les conventions de matériels roulants ferrés sont dédiées à l'achat ou à la rénovation de rames auprès des opérateurs SNCF, RATP et de la SGP.

L'investissement du matériel roulant ferré représente une part majeure des investissements d'Île-de-France Mobilités, porté notamment par les programmes RER NG, MF19 et le matériel roulant SGP/GPE qui constituent les dépenses les plus importantes.

Le budget 2025 comprend :

- SNCF : 987 M€ de crédits de paiement ont été alloués, principalement à l'acquisition de rames RER NG pour les lignes D et E du réseau transilien, à la rénovation de rames Francilien des lignes H, K et P et à l'acquisition et au déploiement de rames MI20 pour la ligne B :

Convention matériel roulant SNCF (par AP)		Subventions 2025
3-2006-12	Z2N	10 681 679
3-2006-8	Francilien	45 757 742
3-2012-2	MR Tram Express	1 976 859
3-2014-1	Regio 2N	56 004 286
3-2016-1	RER NG	832 129 648
3-2020-4	Dualis T4	80 000
3-2021-1	Equipement MR	20 873 221
3-2020-2	MI20	19 731 039
3-2024-2	Adaptation des infra sur les voies de service	124 000
Total		987 358 474

- RATP : 294 M€ de crédits de paiement ont été alloués notamment pour l'achat de matériel roulant MF19 pour 173 M€, le MP14 pour 33 M€ dédié à l'exploitation du prolongement de la ligne 11 du métro notamment et le MI20, ainsi que différents programmes de modernisation de métros (rénovation des métros MF77 des L7 et L8, transfert des MP89cc de la L4 vers la L6) et RER (rénovation MI2N connaissant des difficultés techniques en cours de résolution).

Convention matériel roulant RATP (par AP)		Subventions 2025
3-2011-2	MF01 L9	295 000
3-2015-2	MP05 et MP89	15 321 703
3-2015-3	MP14	33 447 641
3-2016-3	MF77 L7 L8	10 733 093
3-2016-4	MI84 RER B	1 096 104
3-2017-4	MI2N	7 959 699
3-2019-1	MF19	173 545 729
3-2020-2	MI20 (RER B)	33 400 745
3-2021-1	Equipement MR	16 359 880
3-2024-5	Améliorations légères MR RATP	1 595 521
Total		293 755 115

- SGP : Les crédits de paiement dédiés au matériel roulant des lignes du Grand Paris Express s'élèvent à 208 M€. Ils permettent d'exécuter la convention de financement relative à l'acquisition de matériels roulants et à l'intégration d'équipements embarqués.

Convention matériel roulant RATP (par AP)		Subventions 2025
3-2015-4	MR SGP/GPE L14 15-16-17	174 769 546
3-2020-3	L18 CONV ACQUISITION	33 602 880
Total		208 372 426

w. Matériel roulant de surface : 331,3 M€

Convention matériel roulant de surface (par AP)		Subventions 2025
4-2006-14	Matériel roulant bus CT3	745 918
4-2012-1	Matériel Roulant bus RATP	2 331 128
4-2013-2	Acquisition tramways	307 468
4-2017-1	Acquisition tramways sous MOA	18 253 430
4-2019-1	ACQUISITION BUS CATP	230 533 566
4-2020-4	T1-T2 MR	58 015 914
4-2021-1	CFI BUS 2021 2023	4 276 504
4-2022-1	CFI MR RATP2024	11 089 446
4-2025-3	Rénovation bus transition énergétique	5 738 374
Total		331 291 748

Île-de-France Mobilités a versé 331,3 M€ d'acomptes pour le renouvellement et l'acquisition de matériels pour les transports bus et tramway en 2025 dont :

- **Pour les tramways** : il s'agit principalement de l'acquisition des rames du TZen4 à hauteur de 18,3 M€ en 2025. Il a pu être mis en service en février 2026, malgré des retards de livraison du TZen4 après un accident de chantier en mai 2025 ayant mis hors service un point de charge d'une part, et des réserves émises sur des matériels manquants d'autre part. Par ailleurs le marché de construction des matériels roulants du TZEN 4 avait été touché par la faillite de la société VAN HOOL.
- **Pour les bus** : Île-de-France Mobilités a procédé directement à l'acquisition de véhicules neufs via la Centrale d'achat du Transport public (CATP) pour un montant de 230 M€. La moindre exécution s'explique principalement par des retards de livraisons des véhicules IVECO : sur 699 bus attendus, seuls 421 ont pu être livrés. Pour faire face à la demande de véhicules, IDFM a recours à de nouveaux fournisseurs, passant de 2 à 5, ce qui impliquait une adaptation de l'outil industriel et des processus de fabrication et a entraîné un allongement des délais de production.
- **Les opérations de rénovation des bus hybrides et diesel**, dans le cadre des DSP, ont représenté 5,8 M€. Les écarts s'expliquent par une réduction du programme demandée par les opérateurs Keolis et Lacroix-Savac, ainsi qu'un étalement des travaux pour Transdev. La rénovation des bus hybrides est enclenchée afin de prolonger leur durée de vie.
- Enfin, **les conventions de financement** conclues avec la RATP pour le matériel roulant et les infrastructures de tramway (études de modernisation des infrastructures, acquisitions et transfert de rames et travaux) ont été réalisées à hauteur de 74 M€.

x. Amélioration de la Qualité de Service : 240,9 M€

En 2025, Île-de-France Mobilités a financé des projets d'amélioration de la qualité de service à hauteur de 240,9 M€.

Amélioration QS		Budget 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous (-) exécution
2-2012-3	TSCP Massy Saclay HT	0,6	0,6	100,0%	-
5-2006-15	Intermodalité	69,3	68,4	98,7%	- 0,9
5-2006-16	Accessibilité PMR	1,7	1,7	100,0%	-
5-2006-17	Information Voyageurs	36,2	36,0	99,5%	- 0,2
5-2006-18	Optimisation infra	5,8	5,3	91,4%	- 0,5
5-2006-19	Plan Impaq	2,3	2,3	100,0%	-
5-2006-20	Sécurité	1,0	0,7	74,8%	- 0,3
5-2006-23	SDA	11,2	11,2	100,0%	-
5-2012-1	Billetterie-Vente	67,9	67,9	100,0%	0
5-2023-1	PRIM	42,0	42,0	100,0%	-
5-2025-1	AMENAGEMENT DE VOIRIE CODE F	0,8	0,3	42,4%	- 0,5
5-2025-2	SDA GARES COMPLEXES	4,4	4,3	98,4%	- 0,07
	Hors AP	0,05	0,05	100,0%	-
Total		243,3	240,9	99,0%	-2,4

- Pour l'intermodalité, il s'agit du financement d'aménagements et de services en gares (32,7 M€), de la mise en place de la télé-opération dans 40 gares (4,8 M€) ;
 - Rénovation de Saint Michel Notre Dame (4 M€) ;
 - Réaménagement du bâtiment voyageur de la gare Evry Bras de Fer (2 M€),
 - Parkings vélos (13,4 M€ dont 9,9 M€ en faveur de SNCF Gares et Connexions et 3,3 M€ en faveur de la RATP) ;
 - Parkings relais pour 7,9 M€ dont celui de Saint Michel sur Orge pour 1,8 M€, celui de Coulommiers pour 1,6 M€ et celui de Marolles pour 1,6 M€ ;

- Aménagements de pôles pour 7,8 M€ notamment Paris Saclay pour 1 M€, Villejuif pour 0,8 M€, Palaiseau pour 0,8 M€ ;
- Éco-stations bus pour 6,3 M€ dont Boissy Saint Léger, Cergy Pontoise et Noisy Champs.
- Pour l'accessibilité PMR, la moindre consommation est due à la baisse des demandes des collectivités concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt bus (-10,2 M€).
- Pour les aménagements de voirie versés aux collectivités, budgétés à hauteur de 4 M€. Ces aménagements visent à renforcer la performance des lignes de bus et à améliorer les conditions de déplacement des voyageurs. La sous-consommation résulte du non-aboutissement de certains dossiers de voirie pour 1,2 M€, soit une exécution à hauteur de 2,8 M€ en 2025.
- Pour l'information voyageurs :
 - Acquisition des BIV : la moindre exécution s'explique par les retards dans la mise à disposition des BIV par les industriels (3,8 M€) et aux difficultés rencontrées avec le titulaire du marché en charge de la régénération des écrans.
 - Les subventions des opérateurs sont également en diminution -32,2 M€ dont - 11,7 M€ pour la RATP et -19,9 M€ pour la SNCF.
- Pour le plan impact, la sous-consommation s'explique par le rejet de paiement du solde de la facture car les pièces justificatives étaient insuffisantes.
- Pour la sécurité, il s'agit de la convention avec la SNCF concernant les dispositifs anti-véhicules bélier dans les gares.
- Pour le SDA, la sous-consommation de 5 M€ est consécutive à la révision à la baisse des appels de fonds par SNCF Gares et Connexions.
- Pour la Billettique-Vente : la sous-consommation est accentuée par la baisse des appels de fonds des opérateurs et du retard dans le projet de déploiement des valideurs embarqués.

y. Projet d'infrastructure sous MOA : 195,3 M€

Île-de-France Mobilités a assuré la maîtrise d'ouvrage de certains projets d'infrastructure pour un montant de 195,3 M€.

Projets d'infrastructures sous MOA		Budget 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous (-) exécution
2-2006-4	Tram T7 HT	18 624 587	18 620 553	100,0%	-4 034
2-2012-3	TSCP Massy Saclay HT	542 290	542 290	100,0%	-
2-2012-4	Tram 12 HT	15 475 506	15 475 501	100,0%	-5
2-2012-5	Tram 4 HT	16 936 762	16 762 653	99,0%	-174 109
2-2012-6	Tram 10 HT	1 765 796	1 765 796	100,0%	-
2-2013-4	Tram 13	22 848 368	22 845 262	100,0%	-3 106
2-2013-5	Tram 9 HT	369 464	369 464	100,0%	-
2-2016-1	TZEN 4 HT	20 377 970	20 376 071	100,0%	-1 899
2-2016-2	TZEN 5 HT	17 616 850	17 440 510	99,0%	-176 340
2-2019-11	CABLE A TTC	61 562 000	61 542 058	100,0%	-19 942
2-2019-13	Tram 1 Nanterre-Rueil HT	5 541 860	5 541 318	100,0%	-542
2-2023-1	Pôle Val de Fontenay	4 519 391	4 519 391	100,0%	-
2-2023-2	Tram 1 Asnières-Colombes	12 839	12 839	100,0%	-
2-2023-4	TCSP Argenteuil Bezons Sartrouville - BES	2 270 726	2 270 246	100,0%	-480
2-2023-5	TCSP Sénia - Orly	1 030 521	993 734	96,4%	-36 787
2-2023-6	Tram 8 Sud	2 546 519	2 392 519	94,0%	-154 000
2-2025-1	TCSP Bus Bords de Marne	102 050	0		
2-2025-2	POLE GARE SAINT DENIS	941 906	941 906		
	Hors AP	2 894 966	2 889 262	99,8%	-5 704
Total		195 980 371	195 301 373	99,7%	-678 998

Les principaux projets menés en 2025 sont :

- **TZEN 4, TZEN 5, TCSP Bus Entre Seine, T13 phase 2** : une réalisation inférieure à la prévision recalée consécutivement à l'avancement effectif des opérations et des aléas rencontrés (procédures, exécution des marchés, planning...).
- **T12** : Prévision de DA attendues mal calibrée lors de l'élaboration du BP 2025 (en septembre 2024).
- **Frais d'études pôle Val-de-Fontenay** : la réalisation est supérieure à la prévision.
- **T7, T4, Câble 1, T8 Sud, T1 Nanterre Rueil** : la réalisation est supérieure à la prévision. Les crédits ont été redéployés sur ces opérations au regard de leur avancement effectif.

Le plus remarquable est la mise en service du Cable 1 (reliant la station Pointe du Lac, terminus de la ligne 8 du métro à Créteil, à Bois Matar à Villeneuve-Saint-Georges) l'inauguration a eu lieu en novembre 2025 Pour un montant total de 61,5 M€

z. Convention RATP – Pluri-projets : 298,3 M€

La convention pluri-projets RATP prévoit la participation d'Île-de-France Mobilités au financement de plusieurs projets dans le cadre du plan pluriannuel d'investissements de la RATP. Ces projets concernent la billettique et les systèmes d'information associés, l'aide à l'exploitation des gares, l'aménagement des espaces voyageurs (stations et gares), les systèmes d'information relatifs à l'information voyageurs, la maintenance des infrastructures, la sûreté (systèmes d'information, maintenance des applications, schéma directeur vidéo) et les ateliers (tramway, transport ferré). Le montant de la participation d'Île-de-France Mobilités s'est élevé à 298,3 M€ en 2025.

aa. Convention SNCF – Pluri-projets : 148,2 M€

Conformément à la convention pluri-projets présentée au conseil d'administration du 9 décembre 2020, qui regroupe tous les projets SNCF ne faisant pas l'objet d'une convention de financement dédiée, il est prévu une gestion financière unique permettant notamment de globaliser les appels de fonds.

Cette convention est placée sous la gouvernance d'un comité de suivi du plan pluriannuel d'investissement (CSPPI) qui se réunit deux fois par an.

Le budget primitif voté à hauteur de 159 M€ s'appuyait sur une projection de dépenses validée lors du CSPPI du S2 2024. Cette convention a finalement été exécutée à hauteur de 148,2 M€ en 2025 soit une baisse de -10,8 M€ au regard de l'avancement effectif des projets présenté par la SNCF en cours d'année.

Cette baisse tient principalement à l'effet des reprévisions du Programme "Matériels Rénovés et Transformés" et "Installations Fixes » qui représentent 70 % du budget. Sur les "Installations Fixes" on relève notamment une baisse de la production des enveloppes de MCO (maintien en condition opérationnelle) des ateliers et garages ainsi que du patrimoine. Par ailleurs, concernant le "Matériel Rénové et Transformé", la diminution de la trajectoire est induite par des recalages de dépenses sur des opérations de traitement des rames de matériel roulant.

bb. Ateliers et installations fixes SNCF : 224,4 M€

Cette section regroupe les subventions versées pour la rénovation des ateliers et les installations fixes de la SNCF (ateliers de réparation, garages), pour lesquels des aménagements sont nécessaires pour assurer la réparation, le nettoyage des trains, dans le cadre de la nouvelle gouvernance des investissements convenue entre Île-de-France Mobilités et la SNCF.

À ce titre 224,4 M€ de crédits de paiement ont été exécutés en 2025.

Ateliers et Installations Fixes SNCF (par AP) (en M€)		Budget 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous(-) exécution
3-2025-2	Centre Commandement Unifié RER B et D	7,8	6,4	83%	-1,4
7-2020-3	03-Installations Fixes - CFI	217,9	217,9	100%	-1
Total		225,7	224,3	99,4%	-1,3

cc. Centre opérationnels Bus (COB) : 129,2 M€

Les dépenses relatives aux centres opérationnels de bus se répartissent entre d'une part l'acquisition de terrains pour y construire par la suite des COB, et d'autre part les dépenses de construction ou de rénovation des centres.

En 2025, les principaux sites acquis sont Draveil, Chelles, Beauchamp, Coubron, Morangis et Gonesse et les études et travaux réalisés sur les COB sous MOA IDFM sont Bondoufle, Etampes, Ormoy et Noisau.

S'agissant des projets inscrits au contrat CT3, les dépenses atteignent 3,7 M€ pour 12,3 M€ prévus (soit -8,5 M€), en raison d'un coût final des opérations, inférieur aux estimations, notamment pour le site de Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Dans le cadre du contrat RATP, 65 M€ ont été réalisés sur 84,5 M€ budgétés (soit -19,5 M€). L'écart résulte principalement de décalages dans la mise en œuvre des opérations et d'ajustements de provisions.

Pour les DSP, les dépenses atteignent 22,9 M€ contre 36,4 M€ prévus (soit -13,5 M€). Les décalages de travaux sur plusieurs sites, notamment Carrières-sous-Poissy, Verneuil-sur-Seine, Pontault-Combault, Gonesse, Charny et Villebon-sur-Yvette ainsi que le refus du permis de construire du COB de Tournan-en-Brie expliquent cette moindre consommation.

dd. Rachat Matériel roulant : 500,4 M€

IDF mobilités a poursuivi en 2025 le rachat du matériel roulant et autres biens meubles auprès des opérateurs.

Le dispositif de rachat du matériel roulant auprès des opérateurs OPTILE dans le cadre des différents contrats notamment CT3 et de la RATP porte sur un périmètre de 188 véhicules pour la DSP 9 (9,5 M€), 247 véhicules pour la DSP 42 (3,6 M€) et 308 véhicules pour la DSP 45 (5,2 M€). Ces dépenses tiennent compte de la révision du périmètre et de la valeur de reprise des véhicules RATP ajustés pour tenir compte des besoins réels des délégataires et le rachat des stocks de maintenance.

L'exécution du compte administratif 2025 illustre la poursuite des grandes priorités d'Île-de-France Mobilités en matière de transition énergétique, de modernisation des infrastructures et de renouvellement du matériel roulant. Les écarts observés relèvent principalement de retards industriels affectant la production des bus, de décalages opérationnels dans l'avancement des travaux, ainsi que d'ajustements contractuels.

Le refinancement du matériel roulant auprès de la RATP à hauteur de 408 M€ en 2025 porte sur un périmètre de 161 trains MF01 mis en service entre 2007 et 2016, ainsi que leurs équipements et les frais de développement. Ces projets avaient initialement été en partie subventionnés par IDFM dans le cadre des conventions de financement existantes. Le refinancement porte sur la valeur résiduelle de ces biens, constituée de la valeur nette comptable, nette des subventions déjà perçues, de ces actifs au 1er janvier 2024 pour les MF01, et au 1er janvier 2025 pour les MP05.

Rachat MR - MEC (par AP)		Budget 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous (-) exécution
3-2025-1	TRANSILIE	3,7	3,7	99,8%	0
4-2020-3	Rachat MR BUS CT3	12,7	12,0	94,5%	-0,7
4-2025-4	RATP - RESEAU BUS PPC	80,1	76,5	95,4%	-3,6
7-2025-2	REFINANCEMENT MR RATP	408,2	408,2	100,0%	-
Total		504,7	500,4	99,1%	-4,3

ee. Investissements numériques : 25,2 M€

Les besoins de financement des projets de SNCF Réseau croissent depuis 2023, notamment les études techniques pour les télécommunications et la balise de détection de passage des trains, ainsi que les appels de fonds prévus pour les projets financés avec SNCF voyageur et SNCF Gares & Connexions. Un nouveau projet a par ailleurs été financé en 2025 dans le cadre du plan de transformation d'étude, actuellement en phase de réalisation sur les transiliens.

Les investissements numériques portent également sur l'acquisition et le renouvellement du patrimoine informatique tels que les serveurs, les infrastructures et équipements réseau ainsi que les équipements individuels à destination des agents d'IDFM, dont la refonte du SI gestion financière et l'installation à JAVA.

La moindre exécution des investissements numériques s'explique par une replanification de 30% des appels de fonds en 2025.

Investissements numériques	Budget 2025	Exécution 2025	Taux d'exécution 2025	Sur (+) / sous (-) exécution
Convention TNMSI SIOT SNCF	24,7	16,8	67,9%	-7,9
SIDV	14,3	2,5	59,3%	-8,3
Portail unique IDFM		1,5		

GEODE		0,8		
Outils services DIGIT		0,4		
Sites WEB		0,3		
Plateforme Transports et mobilités		0,03		
Autres projets		2,9		
Total	39,0	25,3	64,8%	-13,7

21. PROJETS POLITIQUE DE TRANSPORT : 28,4 M€

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Aide à l'achat-VAE	27,9	32,0	22,0	22,0	99,78%	0
Veligo location	2,2		4,3	4,2	97,90%	- 0,1
Covoiturage			3,8	2,3	59,23%	- 1,5
Total	30,1	32,0	30,1	28,4		- 1,7

Les aides à l'achat de vélos à assistance électrique versées aux bénéficiaires sont en légère diminution par rapport à 2024 en raison d'une diminution des demandes réceptionnées depuis juin 2025. L'aide versée est en moyenne de 410€ tous types de vélos confondus et concerne 49 409 usagers en 2025.

Les dépenses relatives au dispositif Véligo location inscrites en investissement concernent les subventions d'équipement versées pour le renforcement du parc mis en location de VAE classiques et de vélos cargo à assistance électrique pour 4,2 M€. La consommation correspond à la nouvelle flotte de vélos mise à la route en 2026 mais aussi au déploiement de Véligo 2.

Enfin, en ce qui concerne le covoiturage, de nouvelles études ont été réalisées pour la création de nouvelles lignes, des points d'arrêts ont été aménagés incluant la fourniture du mobilier et des applications en marque blanche pour le covoiturage spontané et planifié ont été déployées.

22. REMBOURSEMENT DU CAPITAL DE LA DETTE : 281,6 M€

Le remboursement du capital s'élève à 281,6 M€, il comprend les prêts contractés auprès des banques (241,6 M€) listées ci-dessous et l'avance consentie par l'Etat (40 M€).

Remboursement du capital de la dette	Budget 2025	Remb. en capital 2025	Taux d'exécution 2025	Capital restant dû au 31/12/2025
	284 988 186	234 211 479	100%	
Banque Postale - CAFIL		26 803 448		322 225 862
Bayerische Landesbank		3 333 333		71 666 667
Banque Européenne d'Investissement		68 929 200		1 109 693 280
BNP Paribas		23 611 111		178 125 000
BRED Banque Populaire		6 652 778		66 906 250
Caisse d'Epargne		32 063 492		212 142 857
CDC		13 341 926		161 967 696
Crédit Foncier de France		17 142 857		168 214 286
Deutsche Pfandbriefbank		34 333 333		60 833 333
Hessen-Thüringen LB		3 000 000		49 500 000
Saar Landesbank		5 000 000		27 500 000
Société Générale		26 803 448		322 225 862
Etat – avances remboursables		40 000 000		1 915 000
Emissions obligataires		7 583 619		8 395 000 000 ⁴
Total emprunts		281 795 098		12 738 775 231

23. AUTRES DÉPENSES D'INVESTISSEMENT : 3,3 M€

Dans cette partie sont retracées les acquisitions et travaux liés aux agencements et aménagements des locaux.

Autres dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts 2025	Exécution 2025	Taux d'exé 2025	Sur(+) / sous (-) exé
Autres (immo.,opé. comptables)	0,6	1,8	3,7	2,7	73,41%	-1
Dépenses exceptionnelles	-		0,6	0,6	99,86%	0
Total	0,6	1,8	4,3	3,3	77,1%	-1

⁴ Le CRD tient compte des levées de fonds réalisées en février puis en octobre 2025

24. RÉSULTAT COMPTABLE N-1 : 1 059,7 M€

Conformément à la délibération portant approbation du compte administratif de l'exercice 2024⁵, il a été constaté un déficit de la section de la section d'investissement de 1 059,7 M€ avant prise en compte des reste-à-réaliser. Bien que considérée comme une opération réelle, l'inscription de ce déficit au budget 2025 ne donne pas lieu à exécution.

25. ECRITURES D'ORDRE : 195 M€

Il s'agit ici des écritures :

- de transfert de frais d'études en travaux en cours pour le T7 phase 2 Athis Mons-Juvisy et pour le TZen 4 Viry Chatillon Grigny (19,3 M€) ;
- de la régularisation d'une cession à l'Euro symbolique au CD92 d'une parcelle en forêt de Meudon à Châtenay-Malabry (0,388 M€) ;
- d'une moins-value de cession liée à l'expropriation de Clichy-sous-Bois (cf. infra).

26. RESTES À RÉALISER : 5 684,8 M€

Les restes à réaliser en dépenses de 5 684,8 M€ sont constitués des engagements d'investissement pris par Île-de-France Mobilités non gérés en autorisations de programme et pour lesquels les factures des prestataires ne sont pas encore parvenues. Ils ne sont pas comptabilisés en tant que tels dans les réalisations de l'exercice mais leur montant est intégré au calcul du résultat et à son affectation sur l'exercice suivant.

Ces 5 684,8 M€ sont ventilés par nature comptable comme suit :

R.A.R.2025 ⁶	Montant du report
2051 - Concessions, droits similaires	1 082,5
21578 – Autre matériel technique	2,2
21838 - Autre matériel informatique	93,8
21848 – Autres matériels de bureau et mobiliers	7,3
2185 - Matériel de téléphonie	23,7
2324 – Subventions d'équipement versées	2 580,8
2328 - Avances immobilisation incorporelles	1 894,4
Total reports	5 684,9

⁵ Délibération n°20250410-044 du 10 avril 2025

⁶ Détail en annexe D.2

III. Résultat de l'exercice et ratios financiers

1. SOLDES DE FINANCEMENT

Le résultat dégagé par l'exercice 2025 (y compris report des exercices antérieurs) sur la section de fonctionnement s'élève à 987,9 M€. Il permet de couvrir le besoin de financement cumulé de la section d'investissement de 834,3 M€ (sur 4,1 milliards de dépenses d'investissement) après prise en compte des reste-à-réaliser.

L'exercice 2025 se clôture sur un résultat net excédentaire de 153,6 M€, toutes sections confondues, soit un atterrissage limité à 0,9% du budget total d'Île-de-France Mobilités, ce qui est particulièrement faible. Ce résultat est indispensable pour restaurer des marges d'autofinancement et préserver une capacité de désendettement conforme aux attendus des autorités de régulation et de contrôle des comptes tout comme des partenaires financiers (cf. ci-dessous).

Résultat 2025	Fonctionnement	Investissement	Total
Recettes de l'exercice	13 644 308 728,75	4 336 944 439,00	17 981 253 167,75
Dépense de l'exercice	12 856 320 799,48	4 105 816 371,65	16 962 137 171,13
Résultat de l'exercice	787 987 929,27	231 128 067,35	1 019 115 996,62
Reprise n-1	199 887 527,90	-1 059 712 787,53	-859 825 259,63
Reste-à-Réaliser		-5 684 808,82	- 5 684 808,82
Résultat cumulé	987 875 457,17	-834 269 529,00	153 605 928,17

2. AUTOFINANCEMENT ET CAPACITÉ DE DÉSENETTEMENT (CDD)

Le tableau ci-dessous reprend les principaux ratios financiers d'Île-de-France Mobilités.

		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 (régul 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 (régul 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
<i>EG / RRF1</i>	<i>Taux d'épargne de gestion</i>	<i>10,6%</i>	<i>9,6%</i>
EB=(RRF2-DRF2)	Epargne brute (RRF2 - DRF2)	1 194,8	1 355,7
<i>EB / RRF2</i>	<i>Taux d'épargne brute</i>	<i>9,4%</i>	<i>10,1%</i>
<i>EB/DRI</i>	<i>Taux d'autofinancement</i>	<i>35,6%</i>	<i>34,7%</i>
<i>f/EB</i>	<i>CDD (classique)</i>	<i>9,8</i>	<i>9,8</i>
f/(EB+g)	CCD (y/c produit des amendes (BEI))	8,8	8,9
EN=EB-h	Epargne nette	956,5	1 073,9
<i>EN / RRF2</i>	<i>Taux d'épargne nette</i>	<i>7,6%</i>	<i>8,0%</i>

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.

IV. Annexes

27. LES AUTORISATIONS DE PROGRAMMES ET D'ENGAGEMENTS

Programme	AE	Montant AE voté	Montant des crédits de paiement	
			Total réalisé au 31/12/2025	Reste à financer après 2025
1	Etudes générales (2006/1)	299 780 902	218 512 555	81 268 347
1	Etudes PE (2024/1)	15 000 000	7 655 431	7 344 569
1	Plan Locaux de Mobilités (2024/2)	1 000 000	20 638	979 362
2	AE Projet infrastructures et autres dépenses (2006/2)	183 367 937	132 453 746	50 914 192
3	Etudes FER (2024/1)	15 000 000	6 371 624	8 628 376
4	Etudes MS (2023/2)	25 000 000	14 688 176	10 311 824
5	Convention PDU (2006/21)	13 721 306	6 850 711	6 870 595
5	Etudes OSM (2024/1)	15 000 000	8 650 281	6 349 719
Total AE		547 070 144	567 870 144	395 203 160

Programme	AP	Montant AP voté	Montant des crédits de paiement	
			Total réalisé au 31/12/2025	Reste à financer après 2025
1	INFRA-JOP2024 (2022/1)	19 000 000,00	41 428	18 958 573
2	CABLE A TTC (2019/11)	166 000 000	164 583 327	1 416 673
2	Pôle Val de Fontenay (2023/1)	11 600 000	8 260 222	3 339 778
2	TCSP Argenteuil Bezou Sartrouville - BES (2023/4)	10 100 000	3 929 090	6 170 910
2	TCSP EVE Chessy-Esbly-Val d'Europe (2023/3)	140 000 000	0	140 000 000
2	TCSP Sénia - Orly (2023/5)	60 000 000	1 302 676	58 697 324
2	Tram 10 HT (2012/6)	235 000 000	160 465 674	74 534 326
2	Tram 11 (2011/1)	33 215 312	23 287 252	9 928 060
2	Tram 12 HT (2012/4)	427 500 000	393 973 092	33 526 908
2	Tram 13 (2013/4)	436 000 000	172 791 802	263 208 198
2	Tram 1 Asnières-Colombes (2023/2)	1 100 000	143 826	956 174
2	Tram 1 Nanterre-Rueil HT (2019/13)	26 000 000	6 839 735	19 160 265
2	Tram 4 HT (2012/5)	205 888 000	195 769 523	10 118 477
2	Tram 8 Sud (2023/6)	8 000 000	3 014 598	4 985 402
2	Tram 9 HT (2013/5)	505 243 000	489 403 682	15 839 318
2	Tram T7 HT (2006/4)	300 000 000	64 164 040	235 835 960
2	TSCP Massy Saclay HT (2012/3)	82 000 000	73 507 883	8 492 117
2	TZEN 4 HT (2016/1)	200 000 000	166 868 468	33 131 532
2	TZEN 5 HT (2016/2)	160 000 000	53 602 796	106 397 204
3	Adaptations des infra sur les voies de services SNCF Réseau (2024/2)	34 600 000	224 000	34 376 000
3	AMELIORATIONS LEGERES MR RATP (2024/5)	30 000 000	1 595 521	28 404 479
3	Conventions d'Investissement GPE (2022/1)	189 700 000	40 577 261	149 122 739
3	DUALIS T4 (2020/4)	74 500 000	72 530 174	1 969 826
3	Equipement MR (2021/1)	349 000 000	53 932 435	295 067 565
3	Francilien (2006/8)	6 490 312 000	2 675 827 578	3 814 484 423
3	LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 rames (2020/3)	240 000 000	186 951 142	53 048 858
3	MF01 Ligne 9 (2011/2)	231 240 000	213 401 292	17 838 708
3	MF77 L7 et L8 (2016/3)	114 751 000	70 682 591	44 068 409
3	MI09 (2006/9)	878 244 000	758 046 088	120 197 912
3	MI20 (RER B) (2020/2)	3 050 000 000	344 850 602	2 705 149 398
3	MI2N (2017/4)	122 775 000	44 150 712	78 624 288
3	MI79 (2006/10)	165 890 000	156 598 403	9 291 597
3	MI84 RER B (2016/4)	120 475 000	61 172 002	59 302 998
3	MP05 (2006/11)	32 540 000	26 857 880	5 682 120
3	MP05 L14 Extension Mairie de Saint Ouen (2012/1)	153 500 000	128 903 471	24 596 529
3	MP14 STIF (2015/3)	1 390 773 000	1 182 515 543	208 257 457
3	MR Métro MF19 (2019/1)	4 335 225 671	518 495 519	3 816 730 152
3	MR SGP (2015/4)	1 267 340 000	894 960 556	372 379 444
3	MR Tram express (2012/2)	421 520 000	394 474 439	27 045 561
3	Regio 2N (2014/1)	2 325 809 000	1 852 767 929	473 041 071
3	RER NG (2016/1)	6 440 400 000	2 980 002 488	3 460 397 512
3	Transfert MP05 et MP89 (2015/2)	93 505 000	63 698 337	29 806 663
3	Z2N (2006/12)	769 601 000	237 284 152	532 316 848
4	ACQUISITION BUS CATP (2019/1)	1 822 000 000	602 350 473	1 219 649 527
4	Acquisition tramways (2013/2)	175 550 000	125 884 104	49 665 896
4	Acquisition tramways sous MOA	218 200 000	165 855 905	52 344 095

	(2017/1)			
4	CFI BUS 2021 2023 (2021/1)	495 000 000	372 062 495	122 937 505
4	CFI MR RATP2024 (2022/1)	245 000 000	166 928 767	78 071 233
4	Conversion de dépôt bus (2014/1)	1 444 100 000	648 916 828	795 183 172
4	Matériel roulant bus CT3 (2006/14)	609 295 927	478 450 516	130 845 411
4	Matériel Roulant bus RATP (2012/1)	744 893 000	619 320 591	125 572 409
4	RACHAT DEPOTS BUS CT3 (2020/1)	441 250 000	60 294 589	380 955 411
4	RACHAT MR BUS CT3 (2020/3)	300 000 000	252 852 450	47 147 550
4	T1-T2 MR (2020/4)	678 000 000	212 164 735	465 835 265
4	Trx adaptation et sécurisation (2023/3)	0	0	0
4	VELIGO LOCATION (2017/2)	127 000 000	36 127 159	90 872 841
5	Accessibilité PMR (2006/16)	250 523 162	139 406 999	111 116 163
5	Information Voyageurs (2006/17)	632 754 440	480 160 577	152 593 863
5	Intermodalité (2006/15)	906 640 711	542 922 974	363 717 737
5	Investissement Billettique-Vente (2012/1)	677 030 000	512 061 322	164 968 678
5	Optimisation des infrastructures (2006/18)	215 431 803	174 988 825	40 442 978
5	PRIM (2023/1)	166 000 000	104 824 792	61 175 208
5	SDA (2006/23)	1 158 548 424	869 657 119	288 891 305
5	Sécurité (2006/20)	156 918 129	97 319 703	59 598 426
7	03-Installations Fixes-Subvention (CFi) (2020/3)	1 442 000 000	816 123 660	625 876 340
7	C3 Projets & Fonds travaux (2020/1)	1 093 000 000	1 089 453 261	3 546 739
8	Transformation et modernisation des SIOT- RATP (2024/1)	273 276 000	0	273 276 000
8	Transformation et modernisation des SIOT-SNCF (2023/1)	83 000 000	33 176 262	49 823 738
Total AP		46 703 758 578	23 543 753 331	23 160 005 247

28. LES ENGAGEMENTS D'INVESTISSEMENT REPORTÉS

Nature comptable	N° d'engagement	Objet de l'engagement	Montant reporté
2051	F001436	Intégration Captcha Live Identity appli	43 124,04
	F001560	API SOPHIA- ECHEANCIER D'ACCOMPTEES GPE	15 215,16
	F001911	DEVELOPPEMENTS 2025 TRANSCOLAIRE	33 161,30
	F002328	ORTELIUS DIGIT -Migration environnement	34 746,59
	F002430	Adaptations fichiers SEPA	7 678,44
	F002493	Développements pour mise en place SMTPS	20 672,10
	F002832	Alimentation de VALID	9 461,58
	F003065	Mise en œuvre serveur SIG	30 428,78
	F003333	RECIF - BO	15 326,40
	F003422	Evolutions SIDV 3me trimestre 2025	51 995,43
	F003681	RECIF - Projet Extension SICOMORE-2025	70 983,48
	F003797	Complément évolutions GEODE v2	47 814,66
	F004152	REMBT TRANSPORTS SCOLAIRE-EVOL AFFICHAG	10 611,94
	F004414	Enveloppe EVOS Versement Mobilités Lot	10 716,12
	F004418	VERSEMENTS MOBILITES Lot 3 Evolutions 2	7 796,08
	F004579	Mise en place de l'authentification ADFS	5 809,22
	F004581	parking Relais et Revue indicateur Ponct	33 922,02
	F004586	Mise en place de l'authentification ADFS	5 670,16
	F004609	Licences - modules décision - Arcade (r	10 332,64
	F004626	DEVELOPPEMENT RENTREE 2025-SUITE REX 20	50 509,24
	F004627	PRESTATION PEGASE 3- Implémentation mod	25 774,80
	F004629	PEGASE 3- APP TSA- CONFIGARATION ADFS 25	3 263,04
	F004813	SIDV - Décommissionmt V11 de Cognos et	6 047,75
	F004907	PORTAIL UNIQUE - DEVELOPPEMENT DU LOT 8	256 904,60
	F005126	ORTELIUS DIGIT - MISE A JOUR DE L'APPLI	20 723,47
	F005150	Montée de version Angular	4 944,02
	F005151	REMBT TRANSPORTS SOCLAIRE-SUIVI FINANCE	38 337,93
	F005153	Montée de version Angular - SOPHIA	4 944,02
	F005175	Evolutions Lot 2 2025	6 958,68
	F005177	Evolutions Lot 5 2025	21 021,28
	F005208	SOPHIA -EVOS 2025 LOT 4	5 701,08
	F005214	PIA-Mise à jour module gestion de comptes	4 573,20
	F005327	SHERLOCK - Evos 2025 - Complément au Lo	12 409,44
	F005329	Mise en œuvre gestion indispo service	8 763,24
	F005334	SOPHIA - Evos 2025 - Complément au Lot	7 910,42
	F005347	Itération 59 Lot d'évolutions Transilie	18 972,60
	F005349	Mise à jour socles techniques Angular	15 579,78
	F005350	Evolution Lot 4 2025	8 268,84
	F005358	Abonnement 12 mois	77 494,75
	E002255	PRESTATIONS RELATIVES AUX NOMS DE DOMAI	1 434,00
	F000914	DEVIS 10 - RENOUELEMENT SURVEILLANCE	9 828,00
	F001333	DEVIS 27 - TERME "ETAPES" ET JURISPRUDE	2 643,50
	F002997	DEVIS 41 - SUPPRESSION GROUPE FB	1 792,20
	F005311	DEVIS 31 - COMUTITRES	2 192,40
Total 2051			1 082 458,42
21578	F002864	COVOITURAGE _ COMPLEMENT EQUIPEMENTS L1	2 235,00
Total 21578			2 235,00
21838	F002087	VISIO MELUN ACQUISITION MATERIEL X52 ET	782,63
	F002379	Matériels IT-Accessoires smartphones A5	1 731,12
	F002686	ACQUISITION DE 50 PC PORTABLES AVEC WIF	50 174,18
	F003698	PROJET CCOS STORMFIELD FIREWALL	20 315,22

	F004941	MATERIEL IT - APPLE MACBOOK AIR M4	2 015,70
	F005580	ROOM WIZARD - MATERIELS Telelogos projet	18 785,33
Total 21838			93 804,18
21848	E003601	ARMOIRE FORTE HAUTE SERENITY_TSA95_CERGY	1 793,51
	F001027	18 PORTES MANTEAUX MIKADO BOIS	976,10
	F004512	6 Tables pliante	4 579,85
Total 21848			7 349,46
2185	F002241	CF: 63312842 - Téléphones commande SI3L	23 736,00
Total 2185			23 736,00
2324	F005718	SIOT -RATP Licences PERFORCE SOFTWARE 2	1 245 870,23
	F005720	Télécommunication et Balise IV	1 139 000,00
	F005465	NDR MAT SSI - GATEWATCHER - Licence NDR	195 907,30
Total 2324			2 580 777,53
2328	D004069	APPLICATION DE LECTURE DE TITRES NFC -	10 360,80
	F002795	COVOITURAGE _ MISE EN OEUVRE DE LA PHAS	695 148,00
	F002796	COVOITURAGE _ ETUDES D'OPPORTUNITE	7 407,00
	F002953	COVOITURAGE _ MISE EN OEUVRE DE LA PHAS	703 763,50
	F003484	VALID Phase2- Migration Référentiels	72 337,75
	F003485	VALID Phase 2 -étude Restitution DATAVIZ	76 233,79
	F003486	VALID Phase 2 - Migration des rapports	125 486,60
	F004148	VALID-Chantiers Compl-taires POST MVP-S	74 090,41
	F004814	SIDV - MIGRATION RAPPORTS EXOTIQUES	12 959,46
	F005375	Mise en œuvre Tech - Pilotage projet	39 498,11
	F005485	Licences - Hébergement - Exploitation	77 162,81
Total 2328			1 894 448,23
Total général			5 684 808,82

RAPPORT DU COMPTE DE GESTION

Sommaire

I Le compte de résultat

1/ Le résultat de l'activité (principaux produits et charges)	4
2/ Le résultat financier	7
3/ Le tableau des soldes intermédiaires de gestion	8
4/ La capacité d'autofinancement (épargne brute)	9
5/ La capacité d'autofinancement nette	10
6/ Les ratios de structure	10

II Le bilan

1/ Evolution et composition de l'actif	12
2/ Evolution et composition du passif	14
3/ Le fonds de roulement, le besoin en fonds de roulement, la trésorerie	16

III Les engagements hors bilan 19

IV Les valeurs inactives 19

Les comptabilités budgétaire et générale n'ont pas connu d'évolution notable quant aux principes et méthodes appliqués, qui découlent du cadre budgétaire et comptable défini aux articles L. 5217 et suivants du code général des collectivités territoriales (application de l'instruction budgétaire et comptable M57).

Les états financiers ont été établis dans le respect des principes comptables applicables aux entités publiques locales, afin de donner une image fidèle du résultat, du patrimoine et de la situation financière. Ils ont été arrêtés le 13 février 2025.

IDFM a fait évoluer 2 méthodes de comptabilisation, relatives à la reprise des subventions d'investissement reçues transférées au compte de résultat (comptes 139/777) et à la neutralisation budgétaire des amortissements. Ainsi, le produit des amendes est amorti en totalité sur une année au lieu d'être étalé sur x années et les amortissements 2025 n'ont pas été neutralisés (cette neutralisation s'élevait annuellement à 239 M€ depuis 2022).

Les limites suivantes continuent d'être rencontrées :

- l'inventaire du patrimoine reste parcellaire, l'inventaire physique n'étant pas exhaustif ni corrélé à l'inventaire comptable ;
- des mises en service n'ont pas été comptabilisées, telles que la mise en service du câble 1 ;
- les subventions d'équipement en cours (compte 2324), qui représentaient 1,6 Md€ en balance d'entrée, n'ont été intégrées au cours de la gestion qu'à hauteur de 5 % de ce montant, ce qui minore là aussi la charge d'amortissement.

Enfin, la poursuite de la mise en place de délégations de service public après mise en concurrence, en lieu et place des contrats de transport public de voyageurs (contrats historiques « CT3 ») explique la variation dans la structure et le volume des produits encaissés (compte 706), des charges décaissées (comptes 611 vs 65648) et des matériels roulants compte 21828, comme détaillé infra.

I. Le compte de résultat

Le compte de résultat fait ressortir un résultat net comptable de 787 987 929,27 €, en diminution de 9 % (- 78 M€). Celui-ci a été principalement impacté par :

- la progression du produit des prestations de service (+ 132 M€),
- la progression des impôts et taxes perçus (+ 662 M€)
- l'augmentation des subventions et participations reçues (+ 51 M€)
- la progression des achats et charges externes (+ 594 M€)
- l'augmentation des dotations aux amortissements et aux provisions (+ 83 M€).

Le total des produits de l'exercice s'élève *in fine* à 13 630 107 747,64 €, en progression de 5 % (+ 660 M€).

Le total des charges est de 12 842 119 818,37 €, en progression de 6 % (+ 738 M€).

Le résultat net comptable est la somme du résultat de l'activité (1) et du résultat financier (2). Il permet de déterminer la capacité d'autofinancement ou épargne brute (3) ainsi que l'épargne nette (4). Des ratios permettent d'en évaluer la structure (5).

1/ Le résultat de l'activité

Le résultat de l'activité se solde par un produit de 1 024 294 629,77 € en diminution de 1 % (- 14 M€).

Il est égal à la différence entre les produits de fonctionnement (13 620 029 414,31 €) et les charges de fonctionnement (12 288 056 018,96 €) et d'intervention (307 678 765,58 €).

a/ Les produits sont constitués principalement des produits de gestion courante (comptes 70 à 75) :

- du versement mobilité (6,5 Md€ au compte 73156), en augmentation de 285 M€
- des prestations de services (4,4 Md€ au compte 70, en augmentation de 131 M€). Ce poste comprend essentiellement le produit des ventes de titres de transport, qui ont augmenté de 2,8 % au 1^{er} janvier (effet prix) tout en retrouvant globalement leur niveau pré-Covid.
- des contributions statutaires (1,6 Md€, comptes 7472 et 7473, en augmentation de 57 M€),
- des subventions reçues de la région Ile-de-France (87 M€ au compte 7472),
- de la dotation générale de décentralisation versée par l'Etat en compensation du transfert du transport scolaire depuis la loi du 13/8/2004 (figée à 128 M€, compte 74681),
- du reversement du produit affecté de la taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques, instauré par la loi de finances pour 2017 (87 M€ compte 7314, le plafond ayant été fixé à 100 M€),
- de la nouvelle taxe additionnelle à la taxe de séjour titrée pour un montant de 433 M€ (compte 731722),
- des participations financières forfaitaires reçues de diverses collectivités ou établissements publics locaux pour le financement de leurs transports locaux, pour un montant de 60 M€ (compte 74758).

S'ajoutent à ces produits des produits spécifiques (comptes 77) :

- la quote-part des subventions d'investissement virée au compte de résultat (175 M€), en progression de 72 M€

- la régularisation de charges à payer surévaluées à la fin de la précédente gestion (compte 75888 pour 60 M€).

La neutralisation des amortissements n'ayant pas été reconduite, 239 M€ de produits n'ont pas été constatés à ce titre.

Les produits réels (produits composant l'excédent brut de fonctionnement, détaillé dans le tableau des soldes intermédiaires de gestion) comprennent 1,8 % de produits à recevoir, soit 210 M€. Ces derniers, en diminution de 19 % (- 50 M€), sont essentiellement constitués de recettes tarifaires en attente de reversement des opérateurs de transports.

Par ailleurs, IDFM a comptabilisé des produits constatés d'avance, à hauteur de 922 M€ (en augmentation de 17 M€) au titre du produit des ventes des titres de transport se rattachant à la gestion 2026

b/ Les principales charges sont directement liées à l'exploitation

Le changement du mode de rémunération des délégataires de services publics de transport de voyageurs a conduit à reclasser en production les dépenses précédemment imputées en autres charges de gestion courante. Les charges de fonctionnement (comptes 60 à 62) ont ainsi crû de 594 M€

Les principales charges sont constituées :

- des achats et charges externes (11 Md€ dont 10,8 Md€ versés aux opérateurs de transport, compte 611 ; en progression de 629 M€ en raison notamment de la mise en service de 4 nouvelles délégations de service public),
- des dotations aux amortissements et aux provisions (748 M€, en augmentation de 73 M€),
- des autres charges diverses de gestion courante, soit 598 M€, en diminution de 28 M€ ; ces charges sont constituées des contributions contractuelles versées aux entreprises de transport, contrats de type CT3 (45 M€, compte 65648), celles versées aux transporteurs scolaires, composante essentielle du compte 6558 dont le solde global s'élève à 217 M€ (- 9 M€) ainsi que la redevance d'utilisation du réseau ferré national versée à SNCF Réseau (compte 65888
- des charges financières liées aux intérêts de la dette (227 M€, en augmentation de 45 M€)
- des impôts et taxes (96 M€), en augmentation de 2 M€

Au total, les charges réelles composant l'excédent brut de fonctionnement comprennent

7,4 % de charges à payer soit 877 M€. Ces dernières, en augmentation de 14 % (+ 110 M€) résultent principalement de la rémunération restant due aux opérateurs de transport (741 M€, compte 611), des dépenses de transports scolaires (53 M€ compte 655) ainsi que de divers dédommagements (37 M€ compte 65888).

2/ Le résultat financier

Les charges financières ont progressé de 64 M€ pour atteindre 246 M€. Dans le même temps les produits financiers se sont stabilisés à 10 M€ (placement de liquidités sur des comptes à terme).

Le résultat financier passe ainsi de -172 M€ à -236 M€.

3/ Le tableau des soldes intermédiaires de gestion

Le TSIG des 5 derniers exercices comptables est le suivant :

Tableau des soldes intermédiaires de gestion						
En M€	2021	2022	2023	2024	2025	2025/2024
Production	3 565	3 304	3 958	4 271	4 403	3%
+ ressources fiscales	4 932	5 400	5 743	6 328	6 990	10%
+ dotations de l'Etat	128	128	128	128	128	0%
+ subventions et participations	1 447	1 463	1 803	1 696	1 747	3%
- achats et charges externes	-8 258	-8 462	-9 308	-10 477	-11 072	6%
- impôts et taxes	-79	-85	-89	-94	-96	2%
- charges de personnel	-33	-36	-41	-46	-53	15%
Excédent brut d'exploitation	1 702	1 712	2 194	1 806	2 047	13%
+ autres produits de gestion courante	0	0	160	151	110	-27%
- autres charges de gestion courante	-1 292	-1 157	-944	-626	-598	-4%
Excédent brut de fonctionnement	410	555	1 410	1 331	1 559	17%
+ reprises sur provisions	0	108	60	6	33	450%
+ transferts de charge	0	0	0	0	0	
- dotations aux amortissements et	-408	-572	-795	-675	-758	12%
= Résultat courant non financier	2	91	675	662	834	26%
Produits financiers	7	2	3	10	10	0%
- charges financières	-43	-75	-132	-182	-246	35%
= Résultat courant financier	-36	-73	-129	-172	-236	37%
+produits spécifiques	342	342	352	378	209	-45%
-charges spécifiques	0	0	-2	-2	-19	850%
=Résultat spécifique	342	342	350	376	190	-49%
Résultat courant non financier	2	91	675	662	834	26%
+Résultat courant financier	-36	-73	-129	-172	-236	37%
+Résultat spécifique	342	342	350	376	190	-49%
Résultat net	308	360	896	866	788	-9%

4/ La capacité d'autofinancement ou l'épargne brute

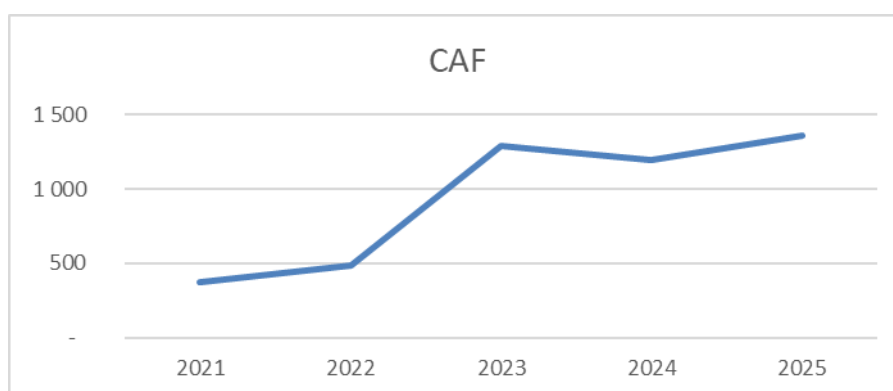
Le compte de résultat permet de déterminer la capacité d'autofinancement (CAF), qui est égale aux produits encaissables moins les charges décaissables.

La CAF se définit ainsi comme un surplus financier potentiel qui sera obtenu à terme lorsque toutes les opérations encaissables et décaissables auront été dénouées en trésorerie. Elle mesure la capacité d'Ile-de-France Mobilités à financer sur ses propres ressources les besoins financiers liés à son existence, tels que les investissements ou le remboursement des dettes.

En 2025 l'épargne brute a augmenté de 162 M€ (+ 14 %), du fait d'une progression des produits encaissables (+ 801 M€) supérieure à celle des charges décaissables (+ 639 M€).

CAF (en M€)					
POSTES	2021	2022	2023	2024	2025
PRODUITS ENCAISSABLES					
Produits des services et ventes diverses (70)	2 631	3 281	3 958	4 271	4 403
Impôts et taxes (73)	4 933	5 399	5 743	6 328	6 990
Dotations et participations (74)	1 575	1 591	1 931	1 824	1 875
Autres produits de gestion courante (75)	934	19	160	151	110
Produits financiers (76)	7	2	3	10	10
Produits spécifiques (compte 77)		4	9	36	33
TOTAL I	10 080	10 296	11 804	12 620	13 421
CHARGES DECAISSABLES					
Achats et autres charges externes (60+61+62)	8 258	8 462	9 308	10 477	11 071
Impôts, taxes et assimilés (63)	79	85	89	94	96
Charges de personnel (64)	33	36	41	46	53
Autres charges de gestion courante (65)	1 293	1 156	944	626	598
Charges financières (66)	43	75	132	182	246
Charges spécifiques (67)					
TOTAL II	9 706	9 814	10 514	11 425	12 064
CAF (I-II)	374	482	1 290	1 195	1 357

Le produit spécifique de 33 M€ résulte d'une régularisation de TVA au titre de l'année 2024.



5/ La capacité d'autofinancement nette ou l'épargne nette

La capacité d'autofinancement nette est égale à la CAF diminuée du remboursement en capital de la dette. La CAF nette représente donc l'autofinancement d'Ile-de-France Mobilités. Elle a augmenté de 19 % (+ 174 M€), l'augmentation de la CAF brute dépassant la variation du remboursement en capital de la dette.

	CAF NETTE				
	EXERCICE 2021	EXERCICE 2022	EXERCICE 2023	EXERCICE 2024	EXERCICE 2025
CAF brute	374	482	1 290	1 195	1 357
Remboursement du capital de la dette	146	198	222	286	282
CAF NETTE	228	284	1 068	909	1 075

La diminution du remboursement du capital de la dette résulte du remboursement d'un emprunt obligataire qui était arrivé à échéance en 2024 ; par ailleurs son montant diffère du débit du compte 16 (qui lui est supérieur de 31 M€) du fait d'une régularisation de 3 emprunts comptabilisés prématurément, qui ont été reclassés au compte 4198.

6/ Les ratios de structure

Quatre ratios permettent d'évaluer la structure du compte de résultat :

a/ La marge d'autofinancement courant (CAC)

Ce ratio permet d'apprécier le niveau de la CAF nette. Lorsqu'il est supérieur à 1, il traduit une insuffisance de CAF : pour 2025 ce ratio s'est amélioré, passant de 0,93 à 0,92 :

$$= \frac{\text{charges de fonctionnement CAF} + \text{remboursement de la dette}}{\text{Juits de fonctionnement CAF}}$$

b/ Le ratio de rigidité des charges structurelles (RIGID) :

Ce ratio rapporte les charges incompressibles aux produits courants. Il passe de 0,05 à 0,04, traduisant une réduction des charges incompressibles. Pour autant, il n'est pas significatif, compte tenu du caractère pluriannuel des contrats conclus avec les opérateurs de transport alors même que ceux-ci ne figurent plus dans la catégorie contingents et participations :

$$)= \frac{\text{charges de personnel + contingents} + \text{participations + charges d'intérêts}}{\text{produits de fonctionnement CAF}}$$

4 % des charges courantes peuvent être considérées comme difficilement compressibles car relevant des dépenses obligatoires.

c/ Les ratios d'endettement

L'endettement rapporté aux produits de fonctionnement courant est demeuré stable :

$$= \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{produits de fonctionnement CAF}} \quad 99$$

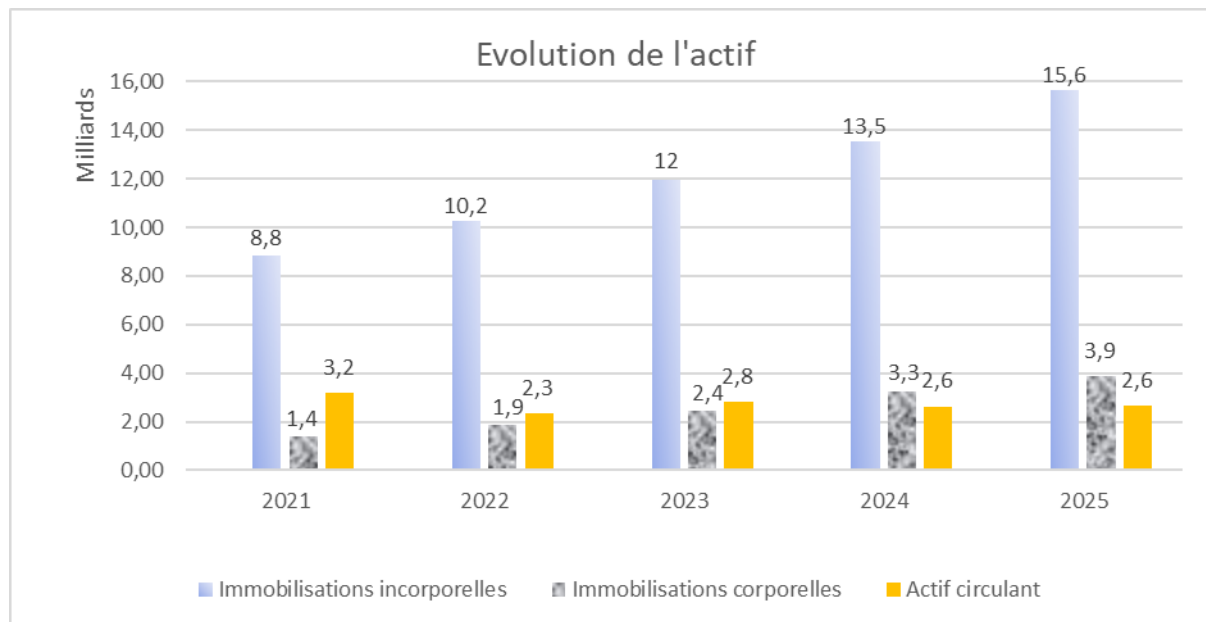
Lorsqu'il est rapporté à la CAF, l'endettement traduit le nombre d'années de CAF nécessaire pour couvrir le remboursement en capital de la dette. Fin 2025 ce ratio est demeuré stable à 9,8 années :

$$\text{END} = \frac{\text{encours total de la dette}}{\text{CAF}}$$

II. Le bilan

Le bilan à la clôture de l'exercice s'élève à 22 188 280 758,33 €, en progression de 14 %. Son augmentation en masse a été égale à + 2 738 M€.

1. L'ACTIF



L'augmentation de l'actif (+ 2 737 701 006,40 €) résulte de l'augmentation de tous les postes de l'actif, exception faite des dépenses à régulariser :

➤ **L'augmentation de l'actif net immobilisé : +2 724 624 968,69 €**

soit un total de bilan de 19 546 177 251,52 € en hausse de 16 %, constitué des

- Immobilisations incorporelles + 2 121 782 586,84 €
(Total 15 643 037 564,21 €, +16 %)

Cette augmentation résulte essentiellement des subventions d'équipement versées à SNCFV (compte 2041711 pour 1,1 Md€) et à la RATP (compte 2041781 pour 1 Md€) essentiellement au titre du financement du matériel roulant et de la qualité de service.

- Immobilisations corporelles + 602 137 004,42 €
(total 3 868 765 855,25 €, + 18 %)

Cette augmentation correspond pour l'essentiel aux immobilisations corporelles acquises (soit en valeur brute terrains pour 68 M€, constructions d'infrastructures pour 210 M€, autres immobilisations dont matériel roulant bus et ferré pour 216 M€) ou aux immobilisations en cours dans le cadre des projets dont IDFM est maître d'ouvrage (+ 217 M€).

- Immobilisations financières + 705 377,43 €
(total 34 373 832,06 €)

IDFM a procédé à des dépôts de garantie liés aux prises à bail de dépôt bus stratégiques pour la mise en concurrence des réseaux bus.

➤ **L'augmentation de l'actif circulant : + 13 188 630,01 €**

soit un total de bilan de 2 641 396 582,76 €, en augmentation de 1 % composé des

- Créances - 101 910 877,26 €
(Total 2 391 677 953 €, - 4 %)

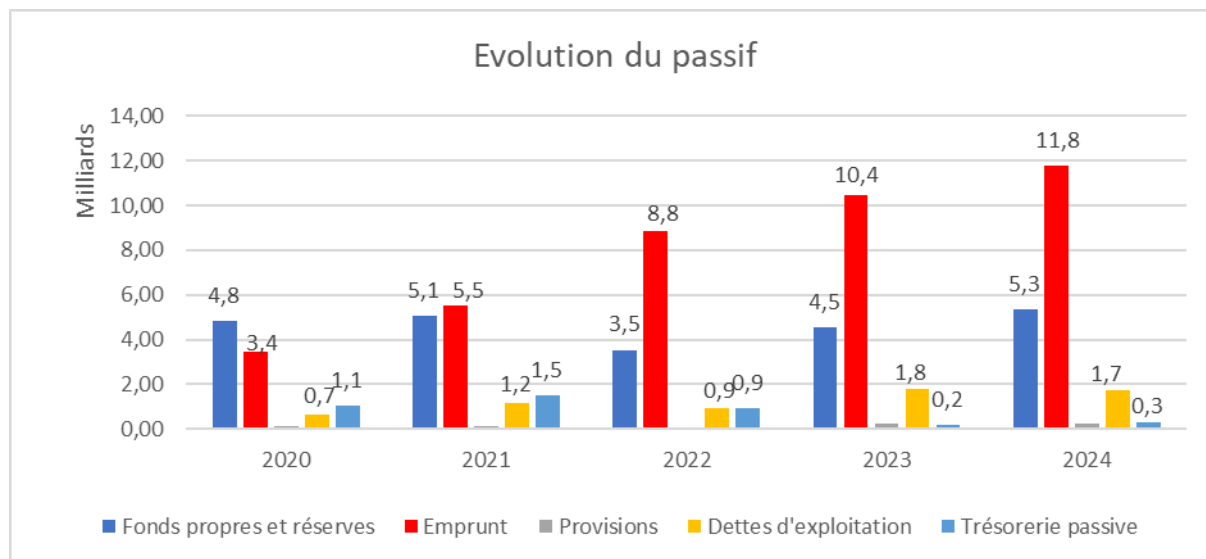
Les principales créances comprennent les produits à recevoir détaillés supra (210 M€, en baisse de 50 M€), les avances de trésorerie consenties aux mandataires de maîtrise d'ouvrage pour 79 M€ (- 15 M€), la créance de TVA (85 M€), les appels de fonds auprès des financeurs (75 M€) et les restes à recouvrer sur les ventes de la filiale (961 M€ dont 922 M€ de produits constatés d'avance). Ces créances sur les redevables et comptes rattachés ont de 10 M€.

- Trésorerie + 115 099 507,27 €
(total 249 718 629,76 € ; la trésorerie nette est négative de 200 281 370,24 €).

➤ **La diminution des dépenses à régulariser : - 112 592,30 €**

soit un solde de 706 924,05 € correspondant à des dépenses payées courant décembre mais non encore mandatées.

2. LE PASSIF



La variation positive du passif (+ 2 737 701 006,40 €) est constituée de l'augmentation de l'ensemble des postes du bilan, exception faite des provisions et des comptes de régularisation :

➤ **L'augmentation des fonds propres + 1 114 361 760,96 €**

(soit au total 6 461 947 076,88 €, en augmentation de 21 %) dont :

- les réserves + 1 252 080 285,30 €
(total 4 037 349 168,47 €, soit une augmentation de 45 %) qui correspond à l'affectation d'une partie du résultat de l'exercice précédent (1 064 M€) ainsi qu'à la régularisation des provisions « Jeux olympiques » (207 M€), diminuée d'une régularisation sur les dotations aux amortissements (18 M€)
- le résultat de l'exercice - 78 226 236,96 €
(total 787 987 929,27 €, en diminution de 9 % par rapport à 2024)
- le report à nouveau - 197 388 419,40 €
(total 199 887 527,90 €, en diminution de 50 % par rapport à 2024)
- les subventions d'investissement + 139 587 045,65 €
(total 3 073 076 706,96 €, dont le produit des amendes de police relatives à la circulation routière, titré à hauteur de 139 M€, auquel s'ajoutent les subventions titrées sur l'Etat pour 25 M€, la région Ile-de-France pour 91 M€ et les départements pour 59 M€),
- les neutralisations et régularisations - 1 690 913,63 €
Ce poste (- 1 678 460 095,92 €) n'a comptabilisé cette année aucune neutralisation partielle de la dotation aux amortissements des subventions d'équipement mais uniquement diverses moins-values de biens détruits ou cédés.

➤ **La diminution des provisions pour charges - 238 893 464,20 €**

Ce poste de bilan (2 936 471,05 €) a diminué du fait de l'actualisation des provisions, qui a eu lieu en 2025. Les provisions précédemment constituées ont ainsi donné lieu à leur reprise, en produit (compte 7815 pour 32,5 M€ ou en réserve (compte 1068 pour 207 M€, provision JOP).

Un nouveau complément de provision au titre des comptes épargne-temps a été comptabilisé (477 K€).

➤ **L'augmentation des dettes financières + 1 590 350 987,80 €**

(soit au total 13 363 318 787,53 €, en hausse de 13 %)

IDFM a procédé à 1 émission obligataire verte européenne (EuGB) d'une valeur d'1 Md€, à laquelle se sont rajoutés 4 emprunts à taux variable pour un total de 390 M€ et 2 emprunts à taux fixe pour 450 M€. Enfin, la part de 3 emprunts obligataires souscrits initialement par la RATP pour l'acquisition de bus électrique a été reprise par IDFM dans le cadre de la mise en concurrence, pour un montant de 8 M€, le solde de l'opération (31 M€) devant être comptabilisé sur la gestion 2026.

➤ **L'augmentation des dettes non financières + 168 639 615,70 €**

(soit au total 1 906 330 076,88 €, en hausse de 10 %).

Cette augmentation résulte notamment de la progression des charges à payer (+ 110 M€), d'une avance client (RATP, Verdibus pour 31 M€) et des dettes fournisseurs (+7 M€).

➤ **L'augmentation de la trésorerie passive + 150 000 000 €**

Soit un solde de 450 M€ correspondant au tirage de 3 NeuCP (300 M€) et d'une ligne de trésorerie (150 M€) la semaine 52.

➤ **La diminution des recettes à régulariser : - 46 757 893,86 €**

soit un solde de 3 748 345,99 € correspondant à des recettes encaissées mais non encore titrées.

Il convient par ailleurs de noter que 2 provisions pour dépréciation des créances clients ont été comptabilisées pour un total de 10 M€.

3/ Situation du fonds de roulement (FDR), du besoin en fonds de roulement (BFR) et de la trésorerie (T) ; tableau de financement.

En milliers d'euros	2021	2022	2023	2024	2025	Variation 2025/2024	
Ressources stables (RS)	10 688 288	12 453 599	15 206 930	17 362 383	19 828 202	2 465 819	14%
dont fonds propres et réserves	5 061 032	3 541 666	4 525 928	5 347 585	6 461 947	1 114 362	21%
dont provisions	131 034	82 734	241 369	241 830	2 936	- 238 894	-99%
dont endettement à long et moyen terme	5 496 222	8 829 199	10 439 633	11 772 968	13 363 319	1 590 351	14%
Emplois stables (ES)	10 207 909	12 097 714	14 441 098	16 821 552	19 546 177	2 724 625	16%
dont immobilisations incorporelles	8 823 963	10 238 006	11 970 666	13 521 255	15 643 037	2 121 782	16%
dont immobilisations corporelles	1 382 767	1 857 667	2 437 981	3 266 629	3 868 766	602 137	18%
dont immobilisations financières	1 179	2 041	32 451	33 668	34 374	706	2%
FDR (RS-ES)	480 379	355 885	765 832	540 831	282 025	- 258 806	-48%
Actif circulant hors trésorerie (AC)	1 730 303	1 500 163	2 447 704	2 494 408	2 392 385	- 102 023	-4%
Dettes à court terme (DCT)	1 212 874	1 072 579	1 830 470	1 788 196	1 910 078	121 882	7%
BFR (AC+AUTRES-DCT)	517 429	427 584	617 234	706 212	482 307	- 223 905	-32%
Trésorerie (FDR-BFR)	- 37 050	- 71 699	148 598	- 165 381	- 200 282	- 34 901	21%

Le FDR est égal au total des ressources ou financements stables dont dispose Ile de France Mobilités (fonds propres et réserves + provisions + endettement à long et moyen terme) diminué du total des emplois ou biens stables pour lesquels ces financements ont été mobilisés (actif immobilisé). Le FDR est de ce fait un solde représentant la ressource stable dont dispose Ile-de-France Mobilité pour couvrir son besoin en fonds de roulement (BFR) et son besoin de trésorerie (T).

En 2025 le FDR a diminué de 48 % (- 259 M€) pour s'établir à 282 M€, son niveau le plus bas depuis 5 ans.

Le BFR est le besoin de financement qui résulte du décalage entre les opérations budgétaires (émission des titres et des mandats) et les flux monétaires correspondants (encaissement des recettes et décaissement des dépenses). Il est égal au total de l'actif circulant (titres émis non encaissés ou dépenses payées avant mandatement) moins le total des dettes d'exploitation (mandats émis non encore payés ou recettes encaissées avant émission du titre).

Le BFR a diminué de 32 % (- 224 M€) et s'élève à 482 M€.

La trésorerie nette, qui est égale à la différence entre le FDR et le BFR, demeure négative à la clôture de l'exercice (passant de -165 à -200 M€), ce qui est la conséquence d'un fonds de roulement insuffisant pour couvrir le besoin en fonds de roulement.

Le tableau de financement décrit dans sa 1ère partie les ressources et les emplois de l'exercice qui ont abouti à la variation négative du FDR tandis que sa seconde partie détaille les besoins ou les dégagements du cycle d'exploitation qui ont conduit à la variation négative du besoin en fonds de roulement.

a/ 1ère partie du tableau de financement

Les ressources (au passif) et emplois (actif immobilisé et remboursement en capital de la dette) ont été les suivants :

VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT					
Emplois	2025	2024	Ressources	2025	2024
Acquisitions d'éléments de l'actif immobilisé			Capacité d'autofinancement	1 357	1 195
immobilisations incorporelles	2 152	2 172	Cessions ou réductions de l'actif	16	9
immobilisations corporelles	1 360	877	Augmentation de dotations/subventions	316	307
immobilisations financières	1	1	Augmentation des dettes financières	1 848	1 600
Remboursement de dettes financières	282	286			
TOTAL DES EMPLOIS	3 795	3 336	TOTAL DES RESSOURCES	3 537	3 111
<i>Apport au fonds de roulement net global (ressource nette)</i>			<i>Prélèvement sur le fonds de roulement net global (emploi net)</i>	258	225

Les ressources de l'exercice (3 537 M€) ayant été inférieures aux emplois (3 795 M€), le fonds de roulement net global a diminué de 258 M€.

b/ 2^{ème} partie du tableau de financement

Le besoin en fonds de roulement généré par l'actif circulant a diminué de 93 M€. Parallèlement, les dégagements liés aux dettes non financières et aux avances et acomptes versés sur commande ont augmenté de 132 M€, ce qui diminue *in fine* le besoin en fonds de roulement de 224 M€ :

VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT ET DE LA TRESORERIE				
	2025			2024
	Besoins (1)	Dégagement (2)	Solde (2-1)	Solde
VARIATIONS EXPLOITATION				
<i>Variation des actifs d'exploitation</i>				
avances et acomptes versés sur commandes		23		
créances clients, comptes rattachés et autres créances d'exploitation		95		
<i>Variation des dettes d'exploitation</i>				
dettes fournisseurs, comptes rattachés et autres dettes d'exploitation		93		
TOTAUX		211		
A/ VARIATION NETTE "exploitation"			211	- 506
VARIATIONS HORS EXPLOITATION				
<i>Variation des autres débiteurs</i>	26			
<i>Variation des autres créditeurs</i>		39		
B/ VARIATION NETTE "Hors exploitation"			13	417
Total A+B				
Besoins de l'exercice en fonds de roulement ou Dégagement net de fonds de roulement dans l'exercice			224	89
C/ VARIATION NETTE TRESORERIE			35	- 314
VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT NET GLOBAL				
TOTAL (A + B + C) : emploi net ou ressource nette			259	- 225

Les avances et acomptes versés sur commandes ont diminué de 23 M€, les dettes fournisseurs ont augmenté de 93 M€ et les créances en attente d'encaissement ont diminué de 95 M€. Il en

résulte un besoin de financement de $-23-93-95 = -211$ M€

Parallèlement les dettes des autres débiteurs ont augmenté de 26 M€ et les créances des autres créditeurs ont augmenté de 39 M€ soit une ressource de financement de 13 M€.

Il en résulte *in fine* une diminution du besoin en fonds de roulement égale à $211+13 = 224$ M€ ($211+13$) à laquelle vient se rajouter la variation nette de trésorerie (35 M€).

III. Les engagements hors bilan

Ceux-ci sont retracés dans le volet budgétaire du compte administratif.

IV. Valeurs inactives

La comptabilité des valeurs inactives au 31 décembre 2025 présente un solde nul, aucune opération n'ayant été comptabilisée.