

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du mercredi 11 décembre 2024

Rapport n° 20241211-218

**BUDGET PRIMITIF 2025 ET VOTE DES AUTORISATIONS DE
PROGRAMME**

INTRODUCTION	3
I. Chiffres clefs	4
II. SECTION DE FONCTIONNEMENT	6
LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 13 289,3 M€	6
1.1 La fiscalité : 6 729,7 M€ (+ 410,3 M€ / BP 2024)	6
1.2 Recettes tarifaires et redevances : 4 229,0 M€ (+ 114,0 M€ / BP 2024)	7
1.3 Participations : 1 881,3 M€ (+64,9 M€ / BP 2024)	8
1.4 Autres recettes : 19,6 M€ (+5,0 M€ /BP 2024)	10
1.5 Ecritures d'ordre : 420 M€ (stable)	10
LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : 13 289,3 M€	11
2.1 Exploitation régulière : 10 764,7 M€ (+ 354,2 M€ / BP 2024)	11
2.2 Evolution de la présentation des projets politiques de transport	14
2.3 Billettique et services support : 185,5 M€	15
2.4 Filiale billettique Comutitres : 94,7 M€	15
2.5 Mobilités durables : 33,9 M€	15
2.6 Accompagnement territorial : 70,6 M€	16
2.7 Autres politiques de transport : 15,1 M€	17
2.8 Transport scolaire : 188,3 M€ (-2,6 M€ / BP 2024)	17
2.9 Tarification sociale : 3,6 M€ (-4,2 M€ / BP 2024)	18
2.10 Budget courant : 537,5 M€ (+ 77,6 M€ / BP 2024)	18
2.11 Autres dépenses : 1,1 M€ (+0,1 M€ / BP 2024)	20
2.12 Ecritures d'ordre : 1 489 M€	21
III. SECTION D'INVESTISSEMENT	22
LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : + 8 094,1 M€ d'AP et +4 040,4 M€ de CP	22
3.1 Les investissements majeurs : + 8 054,1 M€ d'AP et + 3 260,1 M€ de CP	23
3.2 Projets politique de transport : 32 M€ (-5 M€ / BP2024)	31
3.3 Autres dépenses d'investissement : 18,3 M€ (+16 M€, /BP 2024)	31
3.4 Remboursement du capital : 280 M€ (-26 M€ /BP 2024)	32
3.5 Ecritures d'ordre : 450 M€	32
LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : 4 040,4 M€	33
4.1 Les subventions aux projets : 155,9 M€	33
4.2 Le produit des amendes : 138,8 M€	33
4.3 Le recours à l'emprunt : 2 226,7 M€ (- 503 M€ / BP 2024)	33
4.4 Ecritures d'ordre : 1 519 M€	34

INTRODUCTION

Après plusieurs années d'échanges continus avec l'Etat, la signature du protocole d'accord de financement en septembre 2023 ouvre une période de visibilité et de stabilité dans la trajectoire financière d'Île-de-France Mobilités. En allouant de nouvelles ressources durables et en s'appuyant sur un effort équitable entre l'ensemble des parties prenantes (les entreprises, les collectivités, les usagers), le protocole permet à Île-de-France Mobilités d'assurer un financement pérenne de l'exploitation des nouvelles lignes du réseau de transports franciliens (extension des lignes 11 et 14 du métro, réseau du Grand Paris Express, etc.) et de son ambitieux plan d'investissement. La mise en place d'une taxe additionnelle à la taxe de séjour, le rehaussement du taux de versement mobilité, l'effort des collectivités membres d'Île-de-France Mobilités avec une augmentation de leurs contributions plus importante que l'inflation de 2%, et celui des usagers avec également une augmentation des tarifs à inflation +1%.

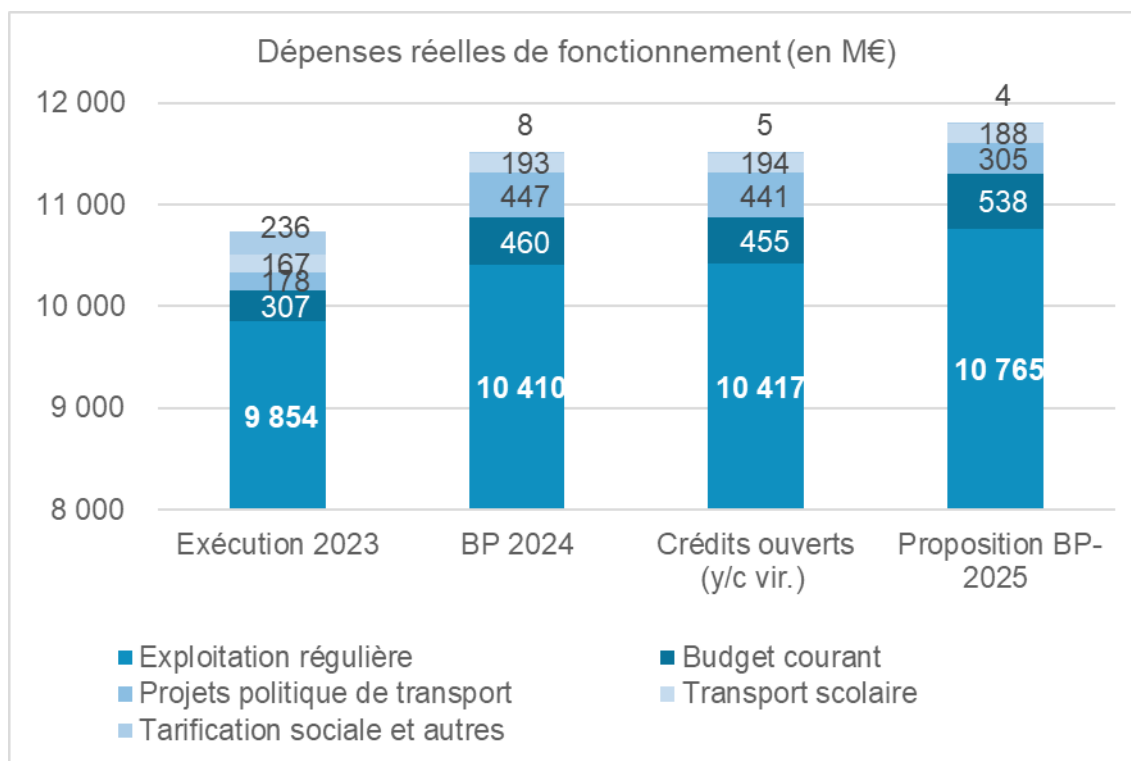
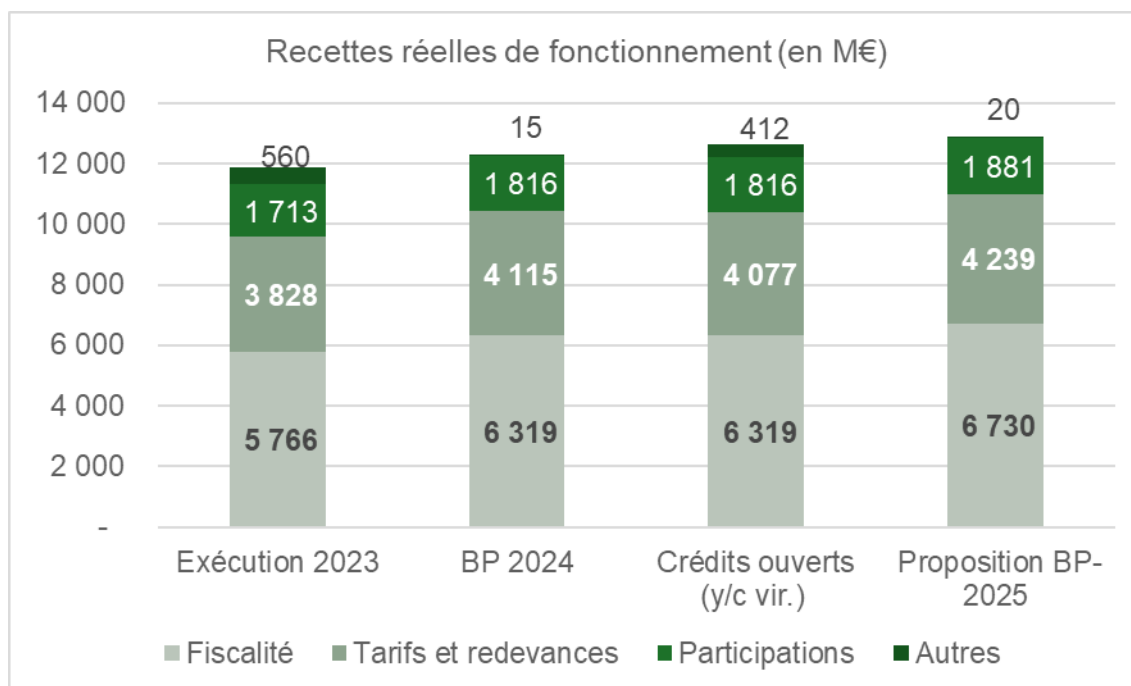
Le présent budget primitif pour 2025, qui inclue le financement de l'offre nouvelle, témoigne de la solidité de la trajectoire financière offerte par les mesures prévues par le protocole.

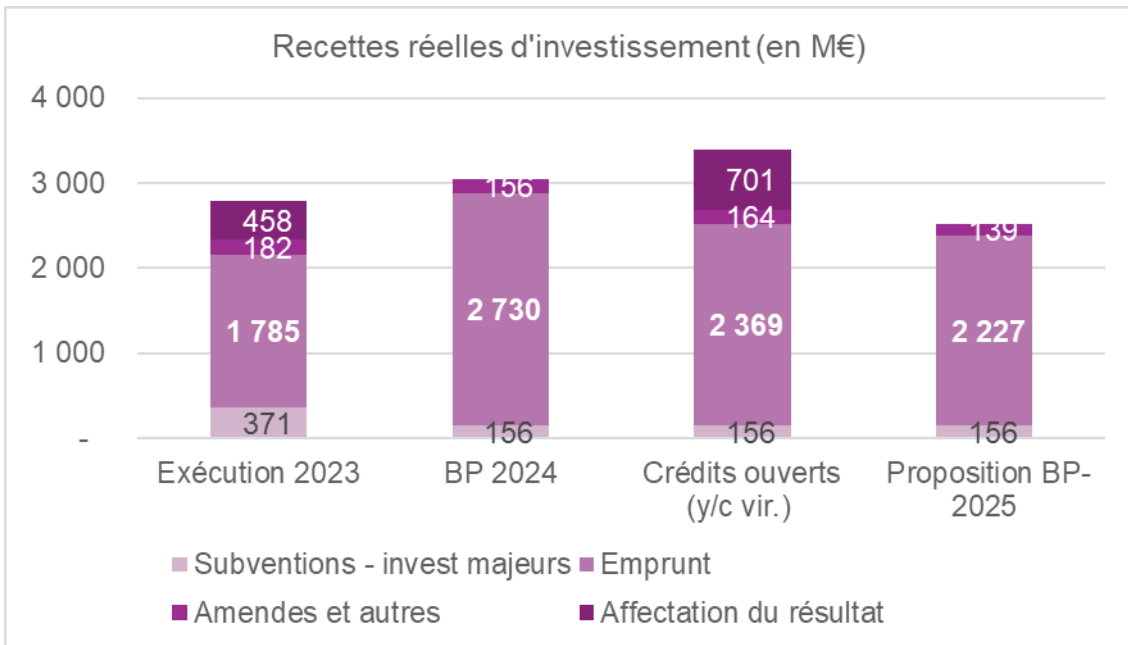
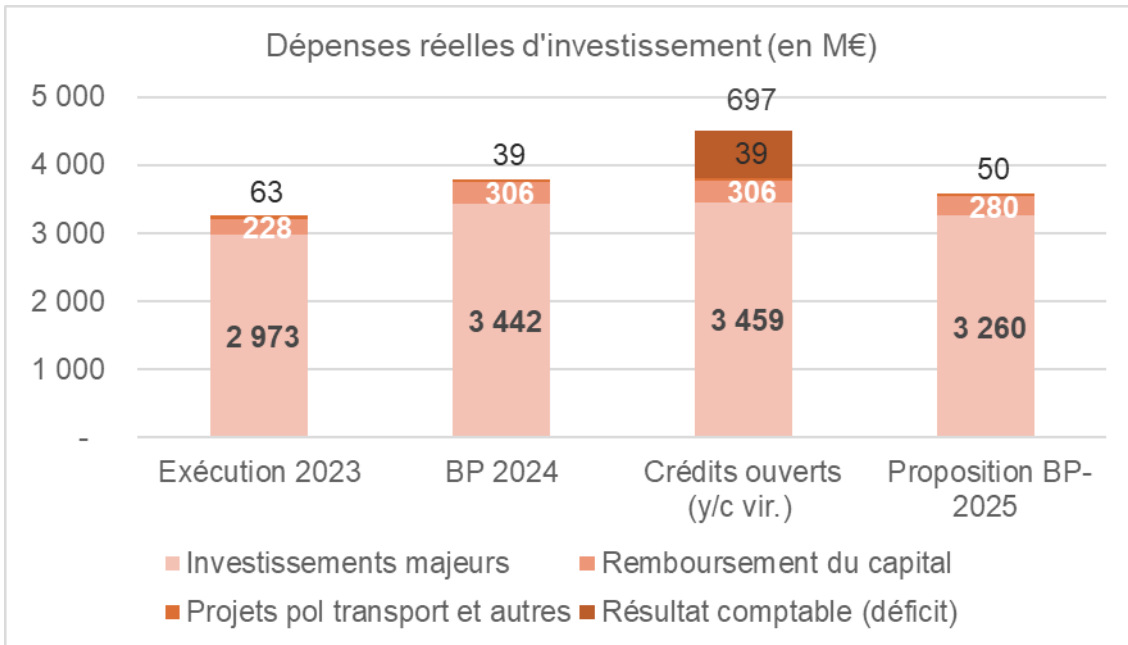
En effet, une enveloppe de près de 10,5 Md sera ainsi consacrée aux coûts d'exploitation de l'ensemble des réseaux. Elle progresse de 3,3 % par rapport au budget primitif 2024 dans un contexte d'inflation toujours présent et avec un développement de l'offre marqué par l'exploitation des extensions des lignes 14 et 11 du métro, T3b du tramway et du RER E.

Ainsi, le budget primitif 2025 s'inscrit dans la poursuite du renforcement de l'offre de transport, de la modernisation du réseau et du plan d'investissement.

En synthèse, le budget de fonctionnement s'établit à 13,3 Md€, tandis que le budget d'investissement se stabilise à 4 Md€, signe d'un effort continu dans les infrastructures. La section de fonctionnement permet de dégager une épargne suffisante pour maintenir une capacité de désendettement inférieure à 15 ans.

I. Chiffres clefs





II. SECTION DE FONCTIONNEMENT

LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 13 289,3 M€

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Fiscalité	5 765,76	6 319,34	6 319,34	6 729,68	6,49%
Tarifs et redevances	3 828,03	4 115,01	4 076,51	4 238,56	3,00%
Participations	1 713,37	1 816,40	1 816,40	1 881,28	3,57%
Autres	560,30	14,63	14,63	19,63	34,15%
Résultat comptable	NA	NA	397,28	NA	
Total recettes	12 209,84	12 685,38	13 044,15	13 289,35	4,76%
Dont ordre	342,37	420,00	420,00	420,00	0,00%
Dont réel	11 867,47	12 265,38	12 624,15	12 869,35	4,92%

1.1 La fiscalité : 6 729,7 M€ (+ 410,3 M€ / BP 2024)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Versement mobilité	5 678,23	6 031,34	6 031,34	6 436,76	6,72%
TICPE		200,00	200,00	205,84	2,92%
Taxe de séjour	87,54	88,00	88,00	87,08	-1,05%
Total	5 765,76	6 319,34	6 319,34	6 729,68	6,49%

➤ Versement mobilité (VM) : 6 436,8 M€

Le versement mobilité (VM) est acquitté par les employeurs franciliens de plus de 11 salariés, sur la masse salariale. Premier poste de recettes d'Île-de-France Mobilités, il est composé :

- Des cotisations sociales collectées par l'Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale (ACOSS) ainsi que d'autres organismes collecteurs dont la Mutualité Sociale Agricole (MSA)
- De la compensation de l'État au titre de la hausse du seuil de 9 à 11 salariés de 18 M€ (montant stable).

L'estimation du montant du versement mobilité au titre de 2025 repose à la fois sur un effet volume et sur un effet taux. S'agissant de l'effet volume, elle intègre l'évolution de la masse salariale inscrite dans le projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour l'année 2025 (PLFSS 2025), soit +2,8%.

S'agissant de l'effet taux, le relèvement du taux de versement mobilité en zone centrale francilienne de 2,95 % à 3,20 %, voté en loi de finance 2024 s'applique pour la première fois en 2025 sur une année pleine.

Il résulte de ces hypothèses une estimation du versement mobilité pour 2025 de 6 437 M€ soit un montant supérieur de 273 M€ à la prévision de la DM2 pour 2024.

➤ Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques : 87,1 M€

La TICPE, désormais dénommée accise sur les énergies, est une ressource dont bénéficie Île-de-France Mobilités depuis 2017. Il est proposé d'inscrire au budget 2025 un montant de 87,1 M€, suivant la tendance d'évolution de ce produit (-1,05% par an).

➤ Taxe additionnelle à la taxe de séjour : 205,8 M€

Cette nouvelle recette a été votée en loi de finances 2024 et correspond à une taxe additionnelle de 200 % à la taxe de séjour ou à la taxe de séjour forfaitaire perçue dans la région Île-de-France. Il est estimé que l'effet du décalage temporel entre l'encaissement des collectivités et le reversement pour Île-de-France Mobilités lié à la première année de mise en œuvre n'aura plus d'impact en 2025.

Dans ce cadre, le niveau de collecte de 2025 se base donc sur l'estimation faite dans le rapport de la mission conjointe des inspections générales des finances et de l'environnement et du développement durable de mai 2023 (soit 200 M€ en année pleine et en euros 2024). Il est prévu que le rendement de cette taxe pour 2025 augmente en lien avec la prévision de croissance et d'inflation 2025, soit 205,8 M€ en 2025.

1.2 Recettes tarifaires et redevances : 4 229,0 M€ (+ 114,0 M€/ BP 2024)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Recettes tarifaires	3 827,90	4 025,10	4 025,16	4 169,8	1,10%
Service Après-Vente		89,85	51,3	68,73	-24%
Redevances PR	0,13	0,06	0,06	0,03	-45,16%
Total	3 828,03	4 115,01	4 076,51	4 228,96	2,77%

Pour rappel, dans le cadre du régime financier des contrats d'exploitation avec la SNCF et la RATP et des délégations de service public de transport bus en grande couronne, Île-de-France Mobilités perçoit les recettes tarifaires liées à ces contrats. Seules les recettes relevant des contrats CT3 ne sont pas inscrites au budget d'Île-de-France Mobilités, situation désormais résiduelle.

Depuis le 1^{er} juin 2023, la SAS Comutitres a repris l'ensemble des missions billettiques du GIE Comutitres, agissant au nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités pour la distribution des titres de transport. La filialisation de Comutitres modifie les recettes perçues par transporteur avec une augmentation des recettes directement encaissées par Comutitres tandis que les recettes collectées puis reversées par les transporteurs diminuent.

L'estimation du montant des recettes tarifaires stricto sensu (hors SAV) au titre de 2025 repose à la fois sur un effet volume (a) et sur un effet prix (b).

a) Un effet volume estimé à 1,7 % / 2024

Les recettes tarifaires 2024 perçues durant les trois premiers trimestres confortent l'hypothèse, présentée dans le rapport d'orientations budgétaires, d'un retour en 2026 au volume de recettes de 2019. Aussi, la prévision en volume pour 2025 s'établit, conformément au rapport d'orientations budgétaires, en croissance de 1,7 % par rapport à l'actualisation des recettes tarifaires attendues en 2024.

b) Un effet prix marqué par l'évolution tarifaire

La prévision des recettes tarifaires tient compte de la révolution de la billettique appliquée au 1^{er} janvier 2025 dont le coût net est estimé à 30 M€ TTC par an, selon la décomposition suivante ;

- - 50 M€ de recettes liés à la mise en place de deux tickets à tarif unique (2,5€ pour le réseau ferré et 2€ pour le réseau bus) et à l'extension du passe Navigo Liberté+ étendu à l'ensemble de la région.
- + 20 M€ avec la mise en place du billet unique à 13€ pour se rendre aux aéroports, la suppression du Navigo Jeunes Weekend et le Paris-Visite 1-3 et le passe Navigo Jour toutes zones à 12€.

Par ailleurs, conformément aux termes du protocole financier signé avec l'Etat et des protocoles conclus avec les départements, une hausse des tarifs est appliquée pour 2025 à hauteur de l'inflation majoré d'un point, soit + 2,8 %.

Les recettes liées au service après-vente sont prévues quant à elles pour un montant de 68,7 M€ en 2025. Le niveau de ces recettes dépend du déploiement des produits de télébillettique courant 2025, en remplacement du ticket magnétique. Il est notamment attendu un fort déploiement des abonnements Navigo Liberté+.

Enfin, les redevances relatives aux conventions d'exploitation des parcs relais sont évaluées à 0,03 M€ pour 2025.

1.3 Participations : 1 881,3 M€ (+64,9 M€ / BP 2024)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Contributions statutaires	1 432,81	1 498,72	1 498,72	1 555,67	3,80%
Transport scolaire	136,54	133,42	133,42	133,42	0,00%
Subventions tarification RIF	98,80	98,74	98,74	98,60	-0,14%
Contributions publiques D.S.P.	37,02	60,00	60,00	64,00	6,67%
PAM régional	8,20	25,52	25,52	29,59	15,97%
Total	1 713,37	1 816,40	1 816,40	1 881,28	3,57%

➤ Contributions statutaires : 1555,7 M€

Conformément au protocole financier voté avec les Départements fin 2023, la contribution statutaire des collectivités augmente à hauteur de l'inflation +2% jusqu'en 2028 et à l'inflation de 2029 à 2031.

Pour 2025, avec une inflation prévisionnelle de 1,8%, cela représente une hausse de 3,8 %. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

Contributions statutaires	Taux statutaires	BP 2024	BP 2025	
			En millions d'euros	
Région ÎDF	51,00%	764,3	793,4	29,1
Ville de Paris	30,38%	455,3	472,6	17,3
CD92	7,74%	116,0	120,4	4,4
CD93	3,75%	56,2	58,3	2,1
CD94	3,01%	45,1	46,8	1,7
CD78	1,59%	23,8	24,7	0,9
CD91	0,98%	14,7	15,2	0,5
CD95	0,91%	13,6	14,2	0,6
CD77	0,64%	9,6	10,0	0,4
TOTAL	100,00%	1 498,7	1 555,7	57,00

➤ Transport scolaire : 133,4 M€

A la suite du transfert de compétences en matière de transport scolaire, l'État compense, par le versement d'une dotation, la dotation globale de décentralisation (DGD), une partie des dépenses engagées par Île-de-France Mobilités. Le montant inscrit de 128,1 M€ correspond au montant perçu chaque année depuis 2016, cette subvention n'étant pas actualisée par l'État.

Les subventions et recettes reçues des conseils départementaux et des familles au titre des transports scolaires s'élève au budget primitif 2025 à 5,3 M€. Cette prévision, stable par rapport au budget 2024, résulte d'une baisse des contributions des collectivités, avec la révision de la politique de subventions des Yvelines, qui est contrebalancée par une augmentation des contributions des usagers liée à l'évolution du tarif de la carte scolaire SCOL'R et à des changements de comptabilisation de ces contributions. En effet, celles-ci ne sont plus déduites des dotations versées aux opérateurs locaux depuis que les circuits spéciaux scolaires sont intégrés dans les délégations de service public Vallée de l'Oise (3) et Sud Yvelines (30).

➤ Subventions tarification de la Région Île-de-France : 98,6 M€

Ces subventions se répartissent de la manière suivante :

- Subvention Région pour la tarification sociale : 72,4 M€

La Région intervient depuis 2006 dans le soutien aux déplacements en Île-de-France des personnes les plus démunies.

- Subvention Région Imagine R : 23,9 M€

La Région soutient également le transport des jeunes en Île-de-France au travers de sa participation au financement de la carte Imagine R.

- Subvention Région Gratuité jeunes en insertion : 2,3 M€

La Région prenant en charge le coût de cette mesure, il convient d'inscrire en recettes la contrepartie des dépenses prévues au titre de cette mesure. Cette subvention est en légère baisse par rapport au budget primitif 2024 en raison de la diminution du nombre de jeunes intégrés dans le dispositif du service public régional de formation et d'insertion professionnelle.

➤ Contributions publiques aux délégations de service public : 64 M€

Les recettes prévisionnelles sont majorées de 4 M€ par rapport au budget primitif 2024, en raison de l'entrée en vigueur de deux nouvelles conventions partenariales avec les collectivités locales dans le cadre des DSP 2 et 9, cette dernière démarrant en août 2025.

➤ PAM régional : 29,6 M€

La prévision de recette en forte progression traduit la poursuite de la régionalisation du dispositif, le Val d'Oise étant le dernier département à intégrer le PAM régional en septembre 2025. Le budget 2025 est ainsi estimé à 29,6 M€, en augmentation de 16% par rapport à 2024.

Ces recettes se répartissent entre la contribution des collectivités pour un montant total de 26,9 M€ (la Région Île-de-France est la principale contributrice au dispositif pour 16,1 M€) et la participation des usagers pour 2,6 M€.

1.4 Autres recettes : 19,6 M€ (+5,0 M€ /BP 2024)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Autres subventions	284,26	9,42	9,42	8,82	-6,37%
Centres bus		5,00	5,00	5,00	0,00%
Recettes diverses	216,03	0,21	397,49	5,81	2 628,21%
Reprise de provisions	60,00	0,00	0,00	0,00	
Total	560,29	14,63	411,91	19,63	34,15%

➤ Autres subventions

Sont inscrites au budget 2025 les recettes suivantes :

- 8 M€ pour les substitutions routières organisées dans le cadre des délégations de service public ;
- 0,6 M€ de co-financements Etat-Région Île-de-France pour les projets ferroviaires ;
- 0,2 M€ correspondant à la participation de l'Etat à l'enquête globale transports.

➤ Centres bus

Les loyers à percevoir des centres opérationnels acquis par Île-de-France Mobilité et mis à la disposition des exploitants dans le cadre des délégations de service public sont désormais suivis à part des recettes diverses. La prévision est stable au budget 2024 à hauteur de 5 M€.

➤ Recettes diverses

Des recettes sont inscrites en prévision du placement du produit des levées de dettes obligataires de début d'année dans l'attente du décaissement effectif des projets d'investissement en cours d'année 2025.

1.5 Ecritures d'ordre : 420 M€ (stable)

La reprise de subventions transférables (120 M€), obligatoire, et la neutralisation des amortissements (300 M€), optionnelle, sont des écritures d'ordre budgétaire qui allègent la charge d'amortissement des subventions d'équipement versées, constatées en dépenses de la section de fonctionnement. En contrepartie, une dépense d'investissement pour chacune de ces écritures est prévue à hauteur de ces recettes de fonctionnement.

Ces mouvements sont donc neutres sur l'équilibre général du budget.

LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : 13 289,3 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Exploitation régulière	9 854,11	10 410,46	10 416,77	10 764,71	3,40%
Budget courant	307,40	459,93	454,53	537,54	16,88%
Projets politique de transport	178,42	447,19	441,35	305,04	-31,79%
<i>Billettique & services support</i>				185,51	
<i>Mobilités durables</i>				33,61	
<i>Accompagnement territorial</i>				70,55	
<i>Autres politiques de transport</i>				15,37	
Transport scolaire	167,05	193,37	193,52	188,35	-2,60%
Tarification sociale	5,04	7,89	5,49	3,59	-54,47%
Autres	230,70	1,00	0,57	1,10	10,00%
Total dépenses	11 313,41	12 685,38	13 044,15	13 289,35	4,76%
Dont ordre	570,69	1 165,54	1 531,92	1 489,03	27,75%
Dont réel	10 742,72	11 519,83	11 512,23	11 800,32	2,43%

Les dépenses réelles de fonctionnement sont en légère diminution par rapport au précédent budget primitif, 2024 ayant été une année particulière avec la tenue des Jeux Olympiques et Paralympiques. L'exploitation régulière enregistre néanmoins une hausse globale de +3,4 % (contrats d'exploitations et redevances et fiscalité associées). La hausse du budget courant est quant à elle alimentée par la progression des charges financières.

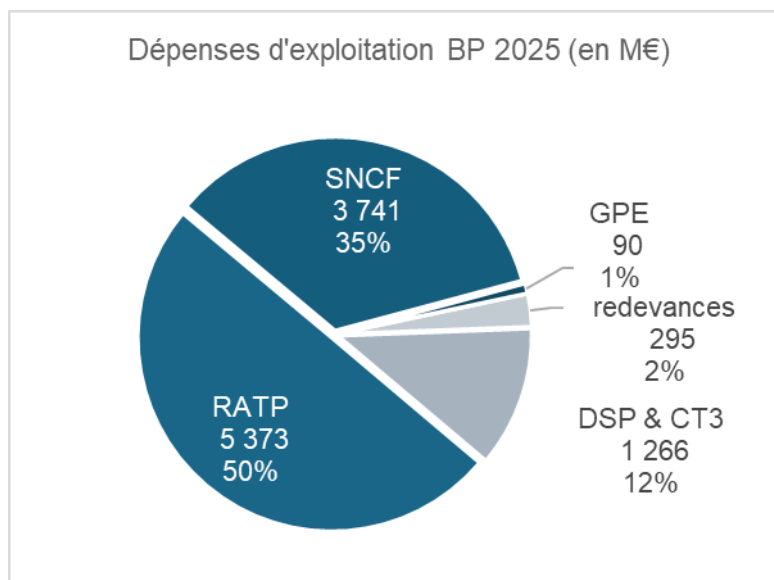
2.1 Exploitation régulière : 10 764,7 M€ (+ 354,2 M€ / BP 2024)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Exploitation régulière RATP	4 877,32	5 138,20	5 202,22	5 372,86	4,57%
Exploitation régulière SNCF	3 599,76	3 802,50	3 762,60	3 741,20	-1,61%
Redevance SNCF Réseau	169,15	182,60	182,60	195,00	6,79%
IFER	84,42	91,00	91,00	93,30	2,53%
Exploitation D.S.P.	650,72	1 059,47	1 041,20	1 211,60	14,36%
Exploitation régulière CT3	456,46	100,40	98,69	54,50	-45,72%
Exploitation GPE	16,27	36,29	38,45	89,75	147,30%
Redevance GPE				6,50	
Total	9 854,11	10 410,46	10 416,77	10 764,71	3,40%

Île-de-France Mobilités finance désormais la quasi-totalité de l'exploitation des transports publics selon le modèle de régie intéressée, adopté pour les contrats avec la SNCF, la RATP et par les opérateurs privés de bus délégataires du service public d'exploitation.

Dans ce cadre, Île-de-France Mobilités verse une contribution couvrant le prix de la prestation de transport réalisée par les opérateurs, lesquels collectent des recettes tarifaires pour le compte d'Île-de-France Mobilités. Les dépenses et recettes afférentes à l'exécution des contrats ne font ainsi l'objet d'aucune compensation.

Ainsi, les dépenses liées aux contrats représentent 88,7 % des dépenses réelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités auxquelles s'ajoutent les redevances d'accès aux réseaux et les IFER pour 2,5 % :



➤ Contrat d'exploitation RATP : 5 372,9 M€

La prévision des dépenses d'exploitation de l'année 2025 pour le réseau RATP est 5 372,9 M€, en hausse de 234,7 M€ par rapport au budget primitif 2024.

La rémunération de la RATP est divisée en trois parties, qui concernent respectivement l'opérateur de transport (OT) pour 4 126 M€, le gestionnaire d'infrastructures (GI) pour 1069 M€ et les missions de sécurité (SUR) pour 177 M€.

La rémunération de l'opérateur de transport (OT) est en hausse de 107,6 M€ par rapport au budget primitif 2024, principalement sous l'effet de l'évolution projetée de l'indexation de la rémunération d'exploitation (indice synthétique K11), dans la composante principale de rémunération (dite R11) et des mesures d'offre nouvelle notamment en lien avec le prolongement de la ligne 14 (Orly-Pleyel) et du métro 11 (Rosny-Bois-Perrier).

La rémunération du gestionnaire d'infrastructure augmente également de 108,9 M€, principalement avec l'augmentation de la rémunération des investissements (composante R2), à relier avec la trajectoire de renouvellement des infrastructures et d'ouverture de lignes.

La rémunération de l'établissement SUR est de 177,3 M€, en hausse de + 18,2 M€. Cette hausse prend en compte la hausse des effectifs et du taux horaire des personnels.

➤ Contrat d'exploitation SNCF : 3 741,2 M€

La prévision des dépenses d'exploitation stricto sensu du réseau SNCF pour 2025 est de 3 709 M€. Les principales évolutions de dépenses à la hausse sont alimentées par :

- Le retour au plan de transport nominal d'avant COVID et l'exploitation du projet Eole,
- L'augmentation des péages ferroviaires (hausse tarifaire de 6,9% inscrite au Document de Référence du Réseau pour 2024) et de l'IFER qui sera acquitté sur les nouvelles rames RER NG et Regio2N,

- Un effet indexation de +4 M€ sur les charges au réel de Gares & Connexions.

Ces facteurs de hausse sont tempérés par le rebasage du forfait d'exploitation négocié dans le cadre de la prolongation du contrat sur 2024 et 2025 (avenant 7), la fin de l'offre pour les Jeux Olympiques 2024 et les hypothèses de baisse des dotations aux amortissements et frais financiers sur les investissements financés en fonds propres par la SNCF.

Sont également comptabilisés ici les coûts du protocole d'indemnisation à leur valeur nette comptable des matériels roulants radiés, pour un total de 29 M€ en 2025 (basée sur l'hypothèse d'une radiation 25 rames MI2N et de 10 rames Z5600) et la convention avec la Région Grand Est relative aux principes d'organisation, de coopération et de prise en charge des trains assurant les services Paris-Troyes - Belfort – Mulhouse et Paris – Saint-Dizier / Bar-le-Duc – Strasbourg (3 M€).

➤ Redevance d'accès au réseau ferroviaire national : 195 M€

Les péages SNCF Réseau payés dans le cadre du contrat avec la SNCF comportent trois composantes :

- la redevance de marché (RM) dont le montant est forfaitaire à partir de 2024, et arrêté dans le document de référence du réseau (DRR) ;
- la redevance de circulation (RC) calculée sur la base des kilomètres circulés ;
- la redevance d'accès (RA) dont le montant forfaitaire est arrêté dans le document de référence du réseau (DRR).

Règlementairement, la redevance d'accès doit être versée directement par l'autorité organisatrice de la mobilité à SNCF Réseau. C'est pourquoi seule celle-ci apparaît directement dans les comptes d'Île-de-France Mobilités.

La prévision budgétaire pour 2025 intègre une hausse tarifaire de +7% entre 2024 et 2025 et de + 6% sur le premier acompte de la redevance annuelle 2026 payé en décembre 2025.

➤ Imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) : 93,3 M€

Île-de-France Mobilités est redevable de l'IFER, impôt institué par la Loi Grand Paris, sur le matériel roulant dont Île-de-France Mobilités est propriétaire depuis la loi ORTF. Cet impôt permet à la Société des Grands Projets de financer une partie des travaux d'infrastructure nécessaires au nouveau réseau.

Son montant, y compris les frais de recouvrement, est estimé à 93,3 M€ pour 2025. La hausse proposée repose à la fois sur l'évolution des tarifs d'imposition fondés sur l'indice des prix à la consommation retenu en loi de finances et la livraison de nouveaux matériels roulants, propriété juridique d'Île-de-France Mobilités.

➤ Délégations de service public : 1 211,6 M€

Concernant le réseau de bus, en 2025, 33 DSP ainsi que 4 marchés publics seront actifs, dont la DSP 9 démarrant au 1^{er} août 2025.

Est également inscrit le montant prévisionnel des lignes de tram-train qui s'élève à :

- 80 M€ pour les T4-T11, reprises en exploitation dans le cadre d'un contrat de service public par le groupement Keolis et SNCF Voyageurs à partir de mars 2025 ;
- 6 M€ pour les T12-T13, ces lignes restant en phase de pré-exploitation pendant une majeure partie de l'année 2025.

➤ Contrats historiques CT3 et DSP ancienne génération : 54,5 M€

En 2025, 4 réseaux ainsi que la DSP Filéo resteront actifs jusqu'à fin juillet 2025, date de leur intégration dans la DSP 9.

L'enveloppe prévisionnelle des acomptes actualisés s'élève à 43 M€, auxquels s'ajoutent les factures annuelles de régularisation n-1 estimées à 6 M€.

Par ailleurs, un montant de 5,5 M€ est également pris en compte au titre de l'indemnisation d'opérateurs de transport ayant répondu aux délégations de service public mais dont l'offre ne serait pas retenue.

➤ Exploitation du Grand Paris Express : 89,8 M€

49,7 M€ sont prévus dans le budget 2025, conformément au solde de la convention de préfiguration, s'achevant fin 2024, et à la convention pluriannuelle 2024-2029 qui couvre les coûts de préfiguration de l'infrastructure du Grand Paris Express. Ces conventions couvrent la montée en puissance de la préfiguration de la L15 Sud, les dépenses techniques et la reprise prévisionnelle de systèmes d'exploitation par le gestionnaire d'infrastructure du Grand Paris Express.

Par ailleurs, les coûts de préexploitation des lignes du GPE dont les contrats ont été attribués (Orly / L15 / L16-17 / L18) représentent un budget en forte progression (40,1 M€ contre 15,2 M€ au BP 2024), l'année 2025 étant marquée par le démarrage prévisionnel de l'exploitation de la ligne 15 Sud en fin d'année.

➤ Redevance infrastructures du Grand Paris Express

Conformément au décret 2024-741 du 6 juillet 2024 fixant la rémunération pour l'usage des infrastructures du Grand Paris Express¹, 6,5 M€ sont inscrits pour couvrir les kilomètres de la ligne 14 mise en service courant 2024.

2.2 Evolution de la présentation des projets politiques de transport

La présentation des projets des politiques de transport agrégés jusqu'au budget 2024 a fait l'objet d'une évolution afin de mettre en avant les différentes interventions de l'établissement au travers de thématiques plus homogènes et ventiler les autres projets.

L'évolution de la présentation des crédits au BP 2025 suit le schéma suivant :

Projets politique de transport jusqu'en 2024 :	Regroupement 2025
Filiale	Billettique & services support
PMB et information voyageurs	
Aide à l'achat-VAE	Mobilités durables
Veligo location	
Covoiturage	
PAM REGIONAL	Accompagnement territorial
Transport à la demande & Centrale TAD	
JOP2024	Autres politiques

¹ Art. 2 : « La rémunération [...] est fixée, de façon forfaitaire pour l'ensemble des biens [...] à 800 000 euros par an et par kilomètre de ligne. Elle est calculée sur le linéaire total des lignes confié par la Société des grands projets à la personne qui en assure la gestion technique ou à Île-de-France Mobilités pendant les années précédant celle à laquelle elle est exigible. Un *prorata temporis* s'applique au linéaire de ligne confié l'année précédente, calculé à compter de sa mise en service. »

Autres	<i>Autres politiques déclinées :</i>
	Sûreté
	Plans locaux de mobilités
	Intermodalité
	Autres

La présentation des crédits antérieurs a été reconstituée sur ces nouveaux périmètres pour faciliter les comparaisons.

2.3 Billettique et services support : 185,5 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
PMB et information voyageurs	55,88	82,42	86,75	90,78	10,15%
Filiale	48,27	164,50	133,91	94,73	-42,42%
Total	104,15	246,92	220,67	185,51	-24,87%

➤ Information voyageurs : 90,8 M€

Cette catégorie comprend notamment les coûts d'hébergement et d'exploitation pour les projets Via Navigo 3, l'Information Voyageur en Temps Réel et pour le SI Services nécessaire à l'exploitation du programme de modernisation de la billettique.

L'essentiel des évolutions de coûts à la hausse est lié à l'infogérance informatique du système billettique en pleine évolution avec la montée en charge de la dématérialisation des supports.

2.4 Filiale billettique Comutitres : 94,7 M€

Le budget 2025 intègre un coût prévisionnel de service de 76,3 M€, conformément aux termes du contrat conclu avec Comutitres (prestations socle et part variable pour les études et projets). Cela intègre la poursuite des activités billettiques développées à date auxquelles s'ajoutent de nouvelles activités telles que l'extension du service du Navigo Liberté + et le déploiement d'une plate-forme grands comptes, qui s'est avérée particulièrement pertinente dans le cadre des JOP 2024.

A cela s'ajoute l'achat de supports de titres pour un montant estimé de 18,4 M€, en net reflux après la constitution des stocks en 2024.

2.5 Mobilités durables : 33,9 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Veligo location	18,18	18,37	18,37	14,16	-22,94%
Intermodalité	8,05	11,50	11,11	10,05	-12,61%
Covoiturage	6,72	6,50	6,45	8,83	35,88%
Aide à l'achat-VAE	0,94	0,68	0,72	0,82	20,59%
Total	33,89	37,05	36,65	33,86	-8,61%

➤ Véligo location : 14,2 M€

Le budget prévisionnel 2025 intègre la contribution financière d'exploitation estimée dans l'avenant 6 du contrat du délégataire actuel, présenté au conseil d'administration du 7 décembre 2023, qui avait pour objet de définir les modalités de fin de gestion du contrat jusqu'à fin 2025, avant renouvellement du contrat Véligo Location.

➤ Intermodalité : 10,1 M€

L'enveloppe dédiée aux dispositifs d'intermodalité intègre les bonus Qualité de service versés aux Parcs Relais, Parkings vélos et Eco-stations Bus labellisés. Elle comprend désormais également les frais de fonctionnement des éco-stations bus pris en charge par Île-de-France Mobilités dans le cadre du schéma directeur de reprise en gestion de ces équipements.

Enfin, les coûts d'exploitation du Parking-Relais de Vaires-sur-Marne sont intégrés à cette enveloppe pour à 0,25 M€.

➤ Covoiturage : 8,8 M€

L'augmentation en 2025 du budget dédié au covoiturage (+2,3 M€ par rapport au BP 2024) s'explique par le maintien jusqu'à fin 2025 de la convention actuelle (5 M€) auquel s'ajoute le démarrage d'un nouveau marché de covoiturage autour d'un opérateur unique (3,8 M€).

➤ Aide à l'achat VAE : 0,8 M€

Le budget dédié est en légère augmentation en 2025 avec le renouvellement du marché de gestion du dispositif de subventionnement des particuliers pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique.

2.6 Accompagnement territorial : 70,6 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
PAM régional	26,36	51,10	51,10	62,65	22,60%
Transport à la demande	5,19	6,30	7,17	7,91	25,49%
Total	31,55	57,40	58,27	70,55	22,92%

➤ Pour Aider à la Mobilité (PAM) : 62,7 M€

La régionalisation du PAM se poursuit en 2025 avec l'intégration des départements de Seine-et-Marne, Yvelines, Hauts-de-Seine et Seine-Saint-Denis en année pleine et du Val d'Oise en fin d'année 2025. Cela implique une hausse du coût du dispositif de 15,4 M€ qui est tempérée par la baisse des subventions accordées aux départements intégrant le dispositif du PAM régional (-3,9 M€).

➤ Transport à la demande : 7,9 M€

Les crédits inscrits au budget 2025 pour le transport à la demande sont en forte progression avec le déploiement de la centrale de réservation pour les transports à distance. En parallèle, les circuits conventionnés avec les autorités locales de mobilités se poursuivent.

2.7 Autres politiques de transport : 15,1 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
JOP2024	5,78	102,70	119,18	4,08	-96,03%
Sûreté	0,74	0,73	3,72	8,74	1 097,40%
PLM	0,33	0,90	0,89	0,82	-8,88%
Autres	1,97	1,49	2,04	1,48	-0,67%
Total	8,82	105,82	125,82	15,12	-85,71%

➤ Jeux Olympiques Paris 2024 : 4,1 M€

Les dernières dépenses consacrées aux JOP sur le budget 2025 concernent la remise en état du site d'Aulnay-sous-Bois qui a accueilli le COB provisoire installé sur l'ancien site PSA et les derniers loyers à verser à l'établissement public foncier d'Île-de-France.

➤ Sûreté : 8,7 M€

Cette rubrique intègre la subvention versée à la Gendarmerie nationale dans le cadre du déploiement de réservistes sur le réseau de bus en grande couronne. L'essentiel des dépenses est désormais alimenté par le marché pour la mise en place de la brigade régionale des transports avec le recrutement de 50 personnes supplémentaires, soit un total de 100, conforme à l'effectif cible.

➤ Plans locaux des mobilités : 0,8 M€

Île-de-France Mobilités accompagne et subventionne les collectivités qui ont engagé une démarche d'élaboration de leur plan local des mobilités. Ce dispositif prolonge celui qui existait pour les plans de déplacements urbains².

➤ Autres dépenses : 1,5 M€

Cette rubrique couvre pour l'essentiel les subventions à verser à hauteur de 0,9 M€ aux maisons solidaires (Croix Rouge et Seine Ouest Insertion) permettant de loger décentement les personnes en situation de précarité sans domicile fixe vivant dans le métro.

Les autres dépenses visent à couvrir les partenariats avec le Collectif Vélo et les conventions de financement de certains transports en commun en site propre.

2.8 Transport scolaire : 188,3 M€ (-2,6 M€ / BP 2024)

Les interventions directes d'Île-de-France Mobilités se répartissent entre le transport adapté et les circuits spéciaux scolaires.

Pour le transport adapté, le montant budgété (143,4 M€) est stable par rapport au budget 2024, en raison de l'absence d'augmentation significative des effectifs transportés, évaluée en moyenne à 3,6%, des coûts stables pour les marchés en cours d'exécution au regard des indices d'actualisation des prix, et de l'évolution du règlement régional sur les avances des frais, certaines familles ne rentrant plus dans ce dispositif.

² La loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019 a fait évoluer le plan de déplacements urbains (PDU) en plan de mobilité (PDM).

Pour les circuits spéciaux scolaires (CSS), le budget 2025 est estimé à 43,7 M€, en diminution de 5,2% avec des évolutions variées dans les territoires, selon l'intégration de CSS dans des DSP, qui a permis de faire des économies d'échelle, de leur transformation en lignes régulières ou de la création de nouveaux CSS (comme avec l'ouverture de collèges dans le département de Seine-et-Marne).

A ces deux grands postes, s'ajoute 1 M€ de dépenses pour l'audit des points d'arrêts, les contrôles de qualité de service et le fonctionnement des régies.

2.9 Tarification sociale : 3,6 M€ (-4,2 M€ / BP 2024)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Améthyste-autre tarification	4,30	7,30	4,90	3,00	-58,88%
Chèque mobilité	0,74	0,59	0,59	0,59	0,00%
Total	5,04	7,89	5,49	3,59	-54,47%

Cette ligne intègre la distribution des chèques mobilité (0,6 M€) et de la participation d'Île-de-France Mobilités pour les anciens combattants et assimilés inscrits dans le dispositif Améthyste, réservé aux personnes âgées ou handicapées sous conditions de ressources ou de statut et résidant en Île-de-France (3 M€).

La mise en service de la filiale Comutitres au 1^{er} juin 2023 a conduit à une évolution des circuits de participation des Départements au dispositif ; il en résulte une diminution comptable des crédits budgétés sur ce dispositif, l'aide des Départements ne figurant plus désormais au budget de l'établissement.

2.10 Budget courant : 537,5 M€ (+ 77,6 M€ / BP 2024)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Charges de fonctionnement	99,19	-	-		
Fonctionnement de l'établissement		43,83	50,23	38,47	-12,24%
Dépenses liées au V.M.		66,12	60,29	71,91	8,76%
Fonctionnement des infrastructures		18,81	25,95	22,25	18,33%
<i>Sous-total charges de fonctionnement</i>	<i>99,19</i>	<i>128,76</i>	<i>136,47</i>	<i>132,63</i>	<i>3,01%</i>
Masse salariale	42,61	48,65	48,71	53,19	9,33%
Etudes, conseil et acc	30,62	49,49	39,02	43,42	-12,25%
Dépenses numériques transverses				10,26	
Impôts et taxes	3,57	8,03	5,53	8,03	0,02%
Charges financières	131,41	225,00	225,00	290,01	28,89%
Total	307,40	459,93	454,73	537,54	16,88%

➤ Les dépenses de fonctionnement de l'établissement : 38,5 M€

Pour rappel, les frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités se composent de dépenses récurrentes, nécessaires à l'organisation des services :

- La location des locaux et leurs charges locatives, tant au siège que dans les centres dédiés aux transports scolaires de Cergy, Evry, Melun et Versailles auxquelles il faut ajouter les dépenses de fluides, d'entretien, de gardiennage, d'affranchissement et d'assurance pour un total de 18,4 M€ au budget primitif 2025 ;
- La formation, le conseil juridique, les colloques et séminaires pour 3,6 M€ ;
- Des frais bancaires de type commission de non-utilisation induits par la gestion de lignes de trésorerie destinées à couvrir le programme de NeuCP et des commissions prévisionnelles dues sur les prêts à contracter en 2025 (commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur émission obligataire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligataire) pour 7 M€ ;
- La communication, insertions presse et cotisations à des organismes tels que l'EMTA³ pour 5,3 M€.

Pour mémoire, les moyens numériques qui étaient intégrés dans cette enveloppe jusqu'au budget 2024 sont désormais comptabilisés à part du fait de la nature transverses de certaines prestations telles que l'hébergement et l'infogérance, mobilisées pour le fonctionnement de l'établissement stricto sensu ainsi pour les besoins de la billettique et de l'information voyageurs.

➤ Dépenses liées au versement mobilité : 71,9 M€

Ces crédits prennent en compte :

- Les frais versés aux organismes collecteurs du versement mobilité à hauteur de 1,0% du versement mobilité à percevoir, soit 63,9 M€ ;
- 8 M€ correspondant à l'évaluation des montants à reverser aux employeurs transportant leurs salariés ou les logeant sur place.

➤ Les dépenses de fonctionnement des infrastructures : 22,3 M€

Celles-ci recouvrent pour l'essentiel les postes de dépenses suivants :

- 16 M€ pour les frais de locations, charges locatives et de copropriétés, fluides, maintenance et 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 ;
- 5 M€ inscrits à titre provisionnel pour les indemnités à conclure dans le cadre de protocoles transactionnels (médiation marchés publics par ex).

➤ Les frais de personnel : 53,2 M€

En tenant compte de l'évolution des effectifs, de la réduction de la vacance de poste, de l'intégration de nouveaux agents (par exemple agents du Centre de supervision et de coordination opérationnelles transférés de la RATP), et des augmentations de salaires, le niveau de la masse salariale 2025 s'établit à 52,6 M€, soit une hausse de 4,4 M€ par rapport à 2024.

L'année 2025 sera marquée par le transfert des agents qui intégreront le Centre de supervision et de coordination opérationnelles à compter d'octobre 2025.

En complément, la subvention de fonctionnement à l'association du personnel (équivalent du comité d'entreprise) est augmentée de 8 %, soit 0,5 M€.

Il en va de même pour la contribution FIPHFP (Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées dans la Fonction Publique) qui augmente de 11 %.

³ European Metropolitan Transport Authorities – association des autorités organisatrices de transports dans les métropoles européennes

➤ Les études : 43,4 M€

Les crédits 2025 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan pour 12 M€ ;

Il s'agit des études conduites par les opérateurs dans le cadre des schémas directeurs et des dossiers présentés par la SGP au conseil d'Île-de-France Mobilités ainsi qu'aux études de divers projets de développements d'infrastructures et de dépôts. Ces crédits sont stables par rapport à l'exercice précédent.

- les études sous MOA IDFM pour 16 M€ ;

Elles concourent à la réalisation du programme de réaménagement des pôles gares et intermodalité, prévu dans le PDUIF, ainsi que l'amélioration des mobilités de surface.

- les audits et les études générales pour 15 M€ ;

Cette enveloppe intègre les travaux de connaissance fine des mobilités au travers de l'enquête globale transports, les partenariats conclus avec le milieu universitaire et de la recherche, le développement des connaissances patrimoniales et d'inventaire sur l'ensemble des biens d'exploitations repris en propriété par l'établissement, l'appui juridique dans les nouveaux montages contractuels, etc.

➤ Impôts et taxes : 8 M€

Île-de-France Mobilités doit s'acquitter des impôts fonciers des terrains dont elle est propriétaire, dans le cadre des projets d'infrastructure et pour la construction de dépôts de bus. Le montant est ajusté en fonction des avis d'imposition réceptionnés. Une prévision de 8 M€ est inscrite au budget 2025, stable par rapport au budget 2024 compte-tenu de l'atterrissage estimé à fin d'exercice.

➤ Charges financières : 290 M€

Celles-ci sont composées :

- Des intérêts des emprunts levés et ceux à consolider en 2025 pour un montant total de 225 M€, en hausse de 110 M€ du fait principalement de la levée de nouveaux emprunts et d'une estimation de taux d'intérêt autour de 3,50%.
- Des intérêts courus non échus, qui suivent l'augmentation de l'encours de dette 2025 pour 45 M€.
- Des frais liés à la prime d'émission lors des émissions obligataires pour un montant de 15 M€.
- Des intérêts sur lignes de trésorerie tirées et NeuCP levés pour un montant de 5 M€.

2.11 Autres dépenses : 1,1 M€ (+0,1 M€ / BP 2024)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Dépenses exceptionnelles	5,76	1,00	0,57	1,10	10,00%
Provisions	224,94				
Total	230,70	1,00	0,57	1,10	10,00%

Une enveloppe prévisionnelle d'1,1 M€ est budgétée en 2025 pour couvrir d'éventuelles annulations de titres qui auraient été émis sur exercices antérieurs (1,0 M€) et créances irrécouvrables admises en non-valeur (0,1 M€).

2.12 Ecritures d'ordre : 1 489 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Amortissement	570,23	675,00	675,00	700,00	3,70%
Virement de sect.	NA ⁴	490,54	856,92	789,03	60,85%
Total	570,69	1 165,54	1 531,92	1 489,03	27,75%

➤ Amortissements : 700 M€

Il s'agit des amortissements des immobilisations. Il est proposé d'inscrire une enveloppe prévisionnelle à hauteur de 700 M€ suivant la progression de l'actif de l'établissement. Cette dotation en dépense de fonctionnement est égale à la recette d'investissement.

➤ Virement à la section d'investissement : 789 M€

Le virement à la section d'investissement est calculé par différence entre les recettes et les dépenses de fonctionnement. Celui-ci est une écriture d'ordre, qui ne donne pas lieu à décaissement, il vient équilibrer la section de fonctionnement et constitue un autofinancement de la section d'investissement.

⁴ Le virement de section est uniquement budgétaire, il ne donne pas lieu à réalisation ce qui, mécaniquement, génère un résultat positif de la section de fonctionnement au compte administratif.

I. SECTION D'INVESTISSEMENT

LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 8 094,1 M€ d'AP nouvelles et 4 040,4 M€ en CP

Les dépenses réelles d'investissement diminuent par rapport au BP2024 (-5%), mais restent à un niveau exceptionnellement élevé de 3,6 milliards d'€, avec une baisse des investissements pour les projets d'infrastructures sous MOA dont une partie significative a été mise en exploitation entre 2023 et 2024 et pour le matériel roulant ferré. IDFM a attend son pic d'investissement.

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Investissements majeurs	2 973,46	3 442,20	3 459,45	3 260,06	-5,29%
Remboursement du capital	228,37	306,25	306,25	280,00	-8,57%
Autres	0,64	1,52	1,80	18,36	1106,44%
Projets politique de transport	62,59	37,35	37,35	32,00	-14,32%
Résultat comptable (déficit)	NA	NA	697,47	NA	
Total dépenses	3 608,48	4 237,32	4 952,32	4 040,42	-4,65%
Dont ordre	343,40	450,00	450,00	450,00	0,00%
Dont réel	3 265,07	3 787,32	4 502,32	3 590,42	-5,20%

3.1 Les investissements majeurs d'Île-de-France Mobilités : 8 054,1 M€ d'AP nouvelles et 3 260,1 M€ de CP⁵

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Matériel roulant ferré	1 537,98	1 678,36	1 678,36	1 548,03	-7,77%
Matériel roulant de surface	217,62	429,95	423,97	507,20	17,97%
COB (foncier, travaux, acqu.)	154,49	206,31	217,33	171,75	-16,75%
Projets d'infrastr. ss MOA	266,55	223,08	243,04	219,10	-1,78%
Amélioration QS	299,03	449,65	448,55	322,74	-28,22%
Convention pluri-projets SNCF	219,20	185,30	185,30	159,00	-14,19%
At. et Instal. Fixes SNCF	175,76	156,30	162,30	206,70	32,25%
Rachat MR	94,71	74,00	57,87	79,60	7,57%
Investissement numérique	8,13	39,25	42,74	45,94	17,02%
Total	2 973,46	3 442,20	3 459,45	3 260,06	-5,29%

- Subventions au titre du matériel roulant ferré : 5 621,5 M€ d'AP nouvelles et 1 548 M€ de CP

Les crédits de paiement 2025 pour le matériel roulant ferré sont répartis comme suit entre opérateurs :

- SNCF : 748,9 M€
- RATP : 359,8 M€
- SGP : 439,4 M€

La répartition par projet est précisée dans le tableau ci-dessous et fondé sur les prévisions établies par les opérateurs :

⁵ 3 224,6 M€ dans le cadre d'AP et 35,5 M€ hors AP

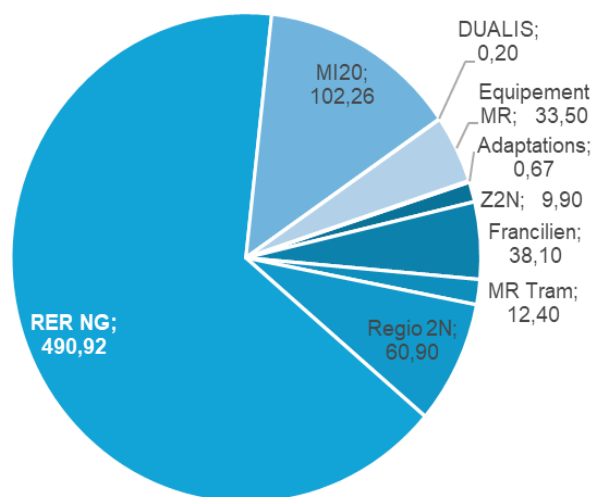
Autorisations de programme - Matériel roulant ferré (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Périmètre SNCF	14 475,74	5 480,00	7 088,43	748,85
Z2N (3/2006/12 - TTC)	769,60	-	225,21	9,90
Francilien (3/2006/8 - TTC)	4 290,31	2 200,00	2 577,99	38,10
MR Tram express (3/2012/2 - TTC)	421,52	-	389,39	12,40
Regio 2N (3/2014/1 - TTC)	2 075,81	250,00	1 747,88	60,90
RER NG (3/2016/1 - TTC)	3 940,40	2 500,00	1 801,50	490,92
M20 (RER B) (3/2020/2 - TTC)	2 550,00	500,00	261,22	102,26
DUALIS T4 (3/2020/4 - TTC)	74,50	-	70,41	0,20
Equipement MR (3/2021/1 - TTC)	349,00	-	14,73	33,50
Adaptations des infra sur les voies de services SNCF Réseau (3/2021/1 - TTC)	4,60	30,00	0,10	0,67
Périmètre RATP	6 162,50	30,00	1 560,01	359,81
Transfert MP05 et MP89 (3/2015/2 - TTC)	93,51	-	42,78	24,64
MP14 STIF (3/2015/3 - TTC)	1 390,77	-	1 068,23	69,29
MF77 L7 et L8 (3/2016/3 - TTC)	99,75	-	55,49	12,80
M84 RER B (3/2016/4 - TTC)	120,48	-	56,00	5,42
M2N (3/2017/4 - TTC)	122,78	-	29,85	51,20
MR Métro MF19 (3/2019/1 - TTC)	4 335,23	-	307,66	194,95
Améliorations légères MR RATP (3/2024/5 - TTC)	-	30,00	-	1,50
Périmètre SGP	1 585,54	111,50	716,19	439,37
Conventions d'Investissement GPE (3/2022/1 - TTC)	78,20	111,50	25,99	48,40
LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 rames (3/2020/3 - TTC)	240,00	-	150,79	54,60
MR SGP (3/2015/4 - HT)	1 267,34	-	539,41	336,37
Total	22 223,79	5 621,50	9 364,63	1 548,03

Sur le périmètre SNCF, les dépenses estimatives s'élèvent à 749 M€, en diminution de 55 M€ par rapport au BP 2024.

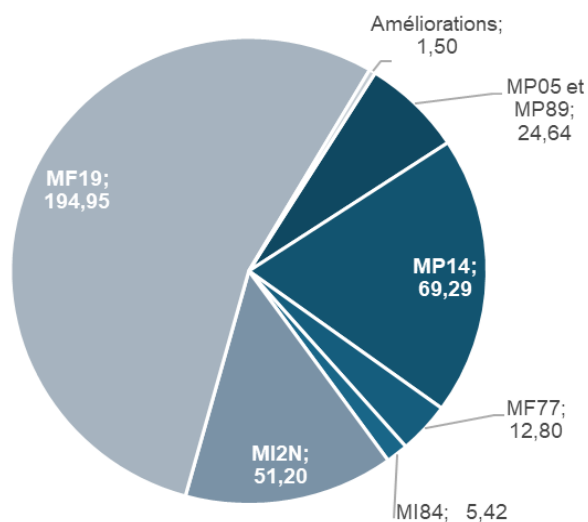
L'exercice 2025 se caractérise par le décalage de livraisons des RER NG de la tranche ferme, l'exécution de premiers appels de fonds de deux conventions de financement signées fin 2024 (OPE Mi-Vie NAT & OC2 Z20500).

La signature de nouvelles conventions de financement est prévue, notamment pour l'acquisition des 35 rames RER NG en tranche optionnelle T03 et une convention de financement TO4.

CP 2025 sur le périmètre SNCF (en M€)



CP 2025 sur le périmètre RATP (en M€)



Sur le périmètre RATP, la légère hausse des dépenses de 30 M€ par rapport au budget primitif 2024 est portée principalement par les projets MP14 : une nouvelle convention de financement prévoit l'acquisition de 7 rames supplémentaires MP14 avec équipements embarqués, puis des reports de jalon de construction.

Sur le périmètre SGP, les crédits de paiement inscrits s'élèvent à hauteur de 439 M€, en baisse de 105 M€ par rapport au BP 2024, à la suite d'un ajustement des estimations la part de la Société des Grands Projets.

Une augmentation de 5 621,5 M€ d'autorisations de programme (AP) est inscrite dans ce budget :

- + 2 200 M€ sur l'AP 3/2006/8 : Francilien – pour le financement d'une opération mi-vie des matériels roulants Francilien (NAT) lot 2 (217 rames) ;
- + 2 500 M€ sur l'AP 3/2016/1 : RER NG – pour l'acquisition de RER NG complémentaires afin de couvrir les besoins pour la ligne D (environ 110 rames) et pour les adaptations liées aux interventions à prévoir sur les RER NG (commande de rames supplémentaires pour la ligne E, déploiement de NExTEO...) ;
- + 500 M€ sur l'AP 3/2020/2 : MI20 – pour la signature d'un avenant à la convention de financement pour l'acquisition et le déploiement de rames MI20 ;
- + 250 M€ sur l'AP 3/2014/1 : il s'agit de l'acquisition de rames complémentaires Regio 2N à destination des lignes V et R du Transilien ;
- + 30 M€ sur l'AP 3/2024/2 : Adaptations des infrastructures sur les voies de services SNCF Réseau afin de financer divers études et travaux de désimbrication, tels que la modernisation de certains sites de remisage propriété SNCF Réseau utilisées par l'exploitant francilien.

Par ailleurs, une nouvelle AP d'un montant de 30 M€ est proposée dans le cadre du financement d'améliorations légères du matériel roulant de la RATP. Ce montant estimatif pour plusieurs opérations à venir dans les prochaines années couvre une première convention de financement de mise en conformité des matériels roulants RER, en lien avec la révision de la Spécification Technique d'Interopérabilité Opérationnelle (STI OPE) de 2019.

➤ Les investissements en matériel roulant de surface : 55 M€ d'AP nouvelles et 507,2 M€ de CP

Autorisations de programme - Matériel roulant de surface (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Acquisition bus CATP (4/2019/1 - HT)	897,00	-	335,31	328,50
Acquisition tramways (4/2013/2 - TTC)	175,55	-	125,53	-
Acquisition tramways sous MOA (4/2017/1 - HT)	218,20	-	146,63	21,83
CFI BUS 2021 2023 (4/2021/1 - TTC)	495,00	-	337,48	4,00
CFI MR RATP2024 (4/2022/1 - TTC)	245,00	-	88,96	11,20
Matériel roulant bus CT3 (4/2006/14 - TTC)	609,30	-	487,06	0,65
Matériel Roulant bus RATP (4/2012/1 - TTC)	744,89	-	616,99	-
T1-T2 MR (4/2020/4 - TTC)	589,98	-	117,77	109,00
Retrofit 200 Bus 100% électrique (4/2023/1 - HT)	60,00	-	-	2,00
Rénovation des véhicules hybrides (4/2025/3 - HT)	-	51,00	-	26,00
Equipements divers de matériel roulant (4/2025/2 - HT)	-	4,01	-	4,01
Trx adaptation et sécurisation (4/2023/3 - HT)	4,30	-	-	-
Total	4 039,22	55,01	2 255,73	507,20

Cette catégorie recouvre l'acquisition de matériel roulant de surface neuf directement par Île-de-France Mobilités ou par subventionnement à 100% des achats de l'opérateur RATP :

- 328,5 M€ sont budgétés pour l'achat direct de véhicules propres via la CATP dans le cadre de la poursuite du programme de conversion énergétique des centres opérationnels bus ;
- 15,2 M€ sont budgétés dans le cadre des conventions de financement bus actives avec l'opérateur RATP ;
- 109 M€ sont budgétés au titre du subventionnement des achats de la RATP pour le tramway, et notamment pour le prolongement du T1 vers le pôle Val de Fontenay et ainsi que des études de modernisation des infrastructures (nouvel outil SAE).

21,8 M€ sont prévus pour l'achat de matériel roulant dans le cadre des opérations de tramway sous maîtrise d'ouvrage Ile-de-France Mobilités (T10, TZEN 4 et TZEN 5) et 2 M€ le cadre du retrofit de 200 bus hybrides en 100 % électrique, à la suite d'un décalage de la procédure de marché initialement prévue sur 2024.

Par ailleurs, deux nouvelles autorisations de programme sont proposées pour financer :

- La rénovation de véhicules hybrides dans le cadre des DSP afin de prolonger leur durée de vie, avec une autorisation de programme de 51 M€ (AP 4/2025/3) et une dépense estimée à 26 M€ en 2025.
- Des équipements divers de matériel roulant de surface afin qu'ils puissent être exploités par divers opérateurs, avec une autorisation de programme de 4,0 M€ (AP2/2023/3) et une dépense estimée à 4,0 M€ en 2025.

➤ Acquisition terrain et COB : aucune AP nouvelle et 171,7 M€ de CP ⁶

Les crédits budgétés au titre de l'acquisition de foncier, des coûts de construction de centres opérationnels bus (COB) et des opérations de rachat de dépôts de bus CT3 s'élèvent au total à 171 M€ :

- En 2025, Île-de-France Mobilités prévoit de procéder à l'acquisition de COB dans le périmètre du réseau Optile pour un montant de 47 M€ (dont 29 M€ hors autorisation de programme).
- Île-de-France Mobilités investit également pour assurer la transition énergétique des dépôts bus pour un montant total de 129 M€ dans le cadre des différents contrats régissant ses rapports avec les opérateurs (fin des contrats CT3, contrat RATP et contrats DSP).

⁶ 147,5 M€ dans le cadre d'AP et 24,3 M€ hors AP

Autorisations de programme – Acquisition terrain & COB (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Conversion de dépôt bus (4/2014/1 - HT)	1 360,10	0,00	503,93	129,44
Rachat dépôts bus CT3 (4/2020/1 - TTC)	441,25	0,00	31,40	18,05
Total	1 801,35	0,00	535,33	147,49

➤ Projets d'infrastructure sous MOA : 253,3 M€ d'AP nouvelles et 219,1 M€ de CP

Pour l'année 2025, les dépenses liées aux travaux des projets d'infrastructures s'élèvent à 219 M€ (-1,7% par rapport au BP 2024). Les dépenses d'infrastructures portent principalement sur la réalisation de projets de transport collectif en site propre (T Zen 4, T Zen 5), de tram 12 et 13 et de télécabine (Câble 1).

Il est proposé d'ajuster le montant de l'AP Tram 12 (2/2012/4) à hauteur de +15 M€ et de créer les deux autorisations de programme suivantes :

- L'AP TCSP Bus Bords de Marne (2/2025/1) pour 237 M€ et financée à hauteur de 0,8 M€ en crédits de paiement en 2025 afin de démarrer les études d'avant-projet et les premières acquisitions foncières de cette nouvelle offre bus en site propre sur environ 8,5 km entre les gares RER de Val de Fontenay et Chelles.
- L'AP Pôle Gare Saint-Denis (2/2025/2) pour un montant de 1,3 M€ et un budget prévisionnel en 2025 de 1,1 M€

Autorisations de programme – Projets d'infrastructure sous MOA (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Câble A (2/2019/11 - TTC)	158,26	-	90,93	45,00
Pôle Gare Saint-Denis (2/2025/2 - HT)	-	1,30	-	1,14
Pôle Val de Fontenay (2/2023/1 - HT)	11,60	-	3,74	2,40
TCSP Argenteuil Bezons Sartrouville - BES (2/2023/4 - HT)	10,10	-	1,55	5,15
TCSP Bus Bords de Marne (2/2025/1 - HT)	-	237,00	-	0,80
TCSP EVE Chessy-Esbly-Val d'Europe (2/2023/3 - HT)	140,00	-	-	1,75
TCSP Sénia - Orly (2/2023/5 - HT)	60,00	-	0,22	1,40
Tram 10 HT (2/2012/6 - HT)	235,00	-	158,70	1,96
Tram 11 (2/2011/1 - TTC)	33,22	-	23,29	-
Tram 12 HT (2/2012/4 - HT)	412,50	15,00	369,95	34,70
Tram 13 (2/2013/4 - HT)	436,00	-	149,65	30,70
Tram 1 Asnières-Colombes (2/2023/2 - HT)	1,10	-	0,13	0,01
Tram 1 Nanterre-Rueil HT (2/2019/13 - HT)	26,00	-	1,05	3,50
Tram 4 HT (2/2012/5 - HT)	205,89	-	178,92	12,80
Tram 8 Sud (2/2023/6 - HT)	8,00	-	0,31	1,70
Tram 9 HT (2/2013/5 - HT)	505,24	-	488,22	3,00
Tram T7 HT (2/2006/4 - HT)	300,00	-	44,85	17,20
TSCP Massy Saclay HT (2/2012/3 - HT)	82,00	-	72,33	-
TZEN 4 HT (2/2016/1 - HT)	200,00	-	138,43	33,60
TZEN 5 HT (2/2016/2 - HT)	160,00	-	32,90	22,30
Total	2 984,91	253,30	1 755,16	219,10

➤ Amélioration de la qualité de service : 756 M€ d'AP nouvelles et 322,7 M€ de CP

Afin de poursuivre la politique d'amélioration de la qualité de service, il est proposé au conseil de voter les crédits de paiement suivants :

Autorisations de programme – Amélioration de la qualité de service (M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Accessibilité PMR (5/2006/16 - TTC)	244,52	6,00	137,61	4,50
Information Voyageurs (5/2006/17 - TTC)	581,75	51,00	444,11	53,67
Intermodalité (5/2006/15 - TTC)	734,64	172,00	464,09	79,50
Investissement Billettique - Vente (5/2012/1 - TTC)	607,03	70,00	429,97	113,15
Optimisation des infrastructures (5/2006/18 - TTC)	215,43	-	165,58	3,10
Plan Impact (5/2006/19 - TTC)	66,64	-	54,89	-
PRIM (5/2023/1 - TTC)	91,00	75,00	56,08	39,77
SDA (5/2006/23 - TTC)	953,55	205,00	858,48	16,21
Sécurité (5/2006/20 - TTC)	156,92	-	96,54	0,30
SDA gares complexes (5/2025/2 - TTC)	-	162,00	-	8,55
Aménagement de voirie code F (5/2025/1 - TTC)	-	15,00	-	4,00
Total	3 651,49	756,00	2 707,36	322,74

Il est proposé de voter diverses revalorisations d'autorisations de programmes, soit + 756 M€ au total, notamment en prévision de nombreux avants projets du Grand Paris Express pour l'AP 5/2006/15 Intermodalité (projets du Bâtiment voyageur de Pierrefitte-Stains, gare de Versailles rive-droite, gare de Vanves-Malakoff...), de la convention-cadre de la tranche 3 du schéma directeur d'accessibilité (+205 M€ ; AP 5/2006/23 SDA), des évolutions devant être réalisées sur le SI services afin de mettre en œuvre les demandes nouvelles en matière de tarification et le lancement du marché du nouvel automate francilien (+70 M€ ; AP 5/2012/1 Investissement Billettique – Vente).

Deux nouvelles autorisations de programme sont également proposées au vote :

- L'AP SDA gares complexes (5/2025/2) pour un montant de 162 M€ et un budget prévisionnel en 2025 de 8,5 M€
- L'AP Aménagement de voirie code F (5/2025/1) afin d'isoler le suivi des dossiers de demande d'aménagement de voirie avec 15 M€ en AP et 4 M€ en crédits de paiement

➤ Convention pluri-projets SNCF : 88 M€ d'AP nouvelles et 159 M€ de CP

Autorisation de programme – CPP SNCF (en M€)	Total vote AP	Proposition d'AP au BP 25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP 25
C3 Projets & Fonds travaux (7/2020/1 - TTC)	1 013,00	88,00	917,65	159,00

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, quel que soit le programme concerné, 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.

Au budget 2025, un montant de 159 M€ de crédits de paiements est inscrit en diminution de 26 M€ par rapport au BP 2024. Un ajustement de l'enveloppe d'AP est également proposé à hauteur de +88 M€, conformément à l'annexe de l'avenant 1 à la convention présentée au conseil d'administration du 28 juin 2023 et pour tenir compte des avoirs effectués sur les premiers appels de fonds de la convention.

➤ Ateliers et installations fixes SNCF : 40 M€ d'AP nouvelles et 206,7 M€ de CP

Autorisation de programme – CPP SNCF (en M€)	Total vote AP	Proposition d'AP au BP 25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP 25
03-Installations Fixes-Subvention (CFi) (7/2020/3 - TTC)	1 442,00	0,00	598,18	202,00
Centre Commandement Unifié RER B et D (3/2025/2 - TTC)	0,00	40,00	0,00	4,70
Total	1 442,00	40,00	598,18	206,70

Dans le cadre de la gouvernance des investissements convenue avec la SNCF, Île-de-France Mobilités subventionne la rénovation des ateliers et installations fixes de la SNCF. A ce titre, un montant de 202 M€ de crédits de paiement est prévu.

Il est également proposé de voter une nouvelle AP à hauteur de 40 M€ pour la construction du futur bâtiment du Centre Commandement Unifié RER B & D ainsi que pour l'équipement de ce bâtiment avec les systèmes ferroviaires. Un premier appel de fond est prévu en 2025 à hauteur de 4,7 M€ pour une convention de financement couvrant les coûts d'acquisitions foncières, des études, du permis de construire du futur centre de commandement ainsi que l'engagement par SNCF Réseau du marché de MOE.

➤ Rachat Matériel Roulant : 967 M€ d'AP nouvelles et 79,6 M€ de CP

Autorisations de programme – Rachat MR (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Rachat MR bus CT3 (4/2020/3 - TTC)	500,00	-173,00	236,84	11,50
Rachat RATP – Réseau bus PPC (4/2025/4 - HT)	0,00	550,00	0,00	50,60
Rachat Transilien (3/2025/1 - HT)	0,00	590,00	0,00	17,50
Total	500,00	967,00	236,84	79,60

Ces rachats entrent dans la stratégie d'IDFM de devenir propriétaire des outils de production. Ils permettent par ailleurs de racheter une dette qui était portée par les opérateurs, et donc de faire des économies sur les coûts de financements des opérateurs qui étaient refacturés à IDFM.

Dans le cadre de la mise en place de la DSP 9, desservant l'Est de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Grand Est et la Communauté d'Agglomération Vallée de la Marne, le rachat du matériel roulant de surface ainsi que des biens meubles des dépôts des CT3 (abris vélos, matériels informatiques, mobilier de bureau...) représente une dépense estimative de 11,5 M€.

Par ailleurs, afin racheter divers actifs (matériels techniques, matériel roulant, pièces de maintenance du matériel roulant...) dans le cadre des nouveaux contrats de bus à Paris et en petite couronne et pour certaines lignes ferroviaires, deux nouvelles autorisations de programme sont proposées, l'AP 3/2025/1 - Transilien (590 M€) et l'AP 4/2025/4 - RATP (550 M€), représentant respectivement 17,5 M€ et 50 M€ de dépenses prévisionnelles en 2025.

L'autorisation de programme au titre des rachats de matériels roulants des CT3 est quant à elle ajustée à la baisse (AP 4/2020/3 ; -173 M€) compte tenu de la fiabilisation du coût définitif des dernières vagues de rachat.

➤ Investissements numériques : 273,3 M€ d'AP nouvelles et 45,9 M€ de CP⁷

Autorisations de programme – Investissements numériques (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP25	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP25
Transformation et modernisation des SIOT-RATP (8/2024/1 - TTC)	0,00	273,28	0,00	6,00
Transformation et modernisation des SIOT-SNCF (8/2023/1 - TTC)	83,00	0,00	13,67	28,75
Total	83,00	273,28	13,67	34,75

Dans le cadre du contrat SNCF Voyageurs - Île-de-France Mobilités et du programme de transformation numérique et de modernisation des systèmes d'information, le montant attendu des appels de fonds s'élève à 28,8 M€, à destination des travaux de désimbrication des systèmes d'information de la SNCF.

Une nouvelle autorisation de programme est proposée pour financer la désimbrication et modernisation des systèmes d'information de la RATP (programme 2025-2029) à hauteur de 273,3 M€ et pour lesquels sont prévus 6 M€ d'appels de fonds en 2025.

Dans les autres dépenses d'investissement numérique (hors autorisations de programme), 11 M€ sont dédiés en 2025 à l'acquisition de nouveaux matériels techniques et de téléphonie avec le nouvel opérateur Orange, au renouvellement de baies de stockage et à la mise en place d'un outil d'analyse des menaces réseaux.

3.2 Projets politique de transport : 32 M€ (-5 M€ / BP2024)

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Filiale	30,00	-	-		
Aide à l'achat-VAE	31,84	34,00	34,00	32,00	-5,88%
Veligo location	0,75	3,35	3,35		-100,00%
Total	62,59	37,35	37,35	32,00	-14,32%

Les crédits de paiement sont en diminution par rapport au budget primitif 2024 en raison de l'absence de subvention d'équipement prévue au titre du dispositif Veligo, la remise à niveau de la flotte ayant été réglée en 2024.

32 M€ sont par ailleurs prévus pour l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique par les franciliens qui en feraient la demande à Île-de-France Mobilités.

3.3 Autres dépenses d'investissement : 18,3 M€ (+16 M€, /BP 2024)

Les crédits budgétés portent essentiellement sur les travaux d'aménagement du futur siège d'Île-de-France Mobilités qui sont planifiés pour fin 2025 et seront suivis au travers de l'autorisation de programme proposée à ce conseil d'administration (AP 6/2025/3 pour un montant de 25 M€ en AP et 16,8 M€ en CP).

Il est aussi pris en compte une estimation de versement de séquestres lors des signatures des promesses de vente des acquisitions COB de 0,3 M€ au BP 2025.

⁷ 34,8 M€ dans le cadre d'AP et 11,2 M€ hors AP

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Autres dépenses	0,64	1,52	1,80	18,36	1 106,44%

3.4 Remboursement du capital : 280 M€ (-26 M€ /BP 2024)

280 M€ de remboursements sont prévus, ce montant est ajusté sur les prêts effectivement mobilisés fin 2024, en cohérence avec la stratégie d'endettement de l'établissement fondée sur un recours majoritaire aux emprunts obligataires.

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Remboursement du capital	228,37	306,25	306,25	280,00	-8,57%

3.5 Ecritures d'ordre : 450 M€

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Reprises de subventions	342,37	420,00	420,00	420,00	0,00%
Ecritures patrimoniales	1,04	30,00	30,00	30,00	0,00%

Ces écritures comprennent :

- Les reprises des subventions reçues : 420 M€

Cette écriture d'ordre budgétaire permet d'alléger la charge des amortissements des opérations d'équipement réalisées par Île-de-France Mobilités alors qu'elles bénéficient de co-financements. La dépense d'investissement est égale à la recette de fonctionnement.

- Les écritures patrimoniales : 30 M€

Conformément aux normes comptables en vigueur, le budget intègre l'intégration des dépenses d'études suivies de travaux en cours. Ces écritures imputées sur le chapitre 041 « Opérations patrimoniales » sont neutres budgétairement car la dépense est strictement égale à la recette constatée également en investissement.

LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : 4 040,4 M€

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Subventions - invest majeurs	370,56	156,00	156,00	155,90	-0,06%
Emprunt	1 785,00	2 729,80	2 368,81	2 226,72	-18,43%
Produit des amendes	138,78	138,77	138,77	138,77	0,00%
Autres	43,44	17,21	25,69	-	-100,00%
Affectation du résultat	458,21	NA	701,13	NA	
Total Recettes	3 367,70	4 237,32	4 952,32	4 040,42	-4,65%
Dont ordre	571,72	1 195,54	1 561,92	1 519,03	27,06%
Dont réel	2 795,98	3 041,78	3 390,40	2 521,39	-17,11%

4.1 Les subventions aux projets : 155,9 M€

Il est proposé d'inscrire un montant de subventions de :

- 150 M€ pour l'étude et la réalisation (acquisition de terrains et travaux) des projets sous la maîtrise d'ouvrage d'Île-de-France Mobilités, pour lesquels elle bénéficie de subventions de l'État et des collectivités franciliennes dans le cadre du CPER ;
- 3,5 M€ de subventions État et Région concernant la réalisation de parkings vélos ;
- 2,4 M€ de subvention de l'ADEME pour la livraison prévisionnelle de 22 bus hydrogènes.

4.2 Le produit des amendes : 138,8 M€

Le montant inscrit correspond au produit arrêté pour Île-de-France Mobilités au titre des amendes de police dans le cadre de la dépénalisation du produit des amendes. Ce montant est fixe.

4.3 Le recours à l'emprunt : 2 226,7 M€ (- 503 M€ / BP 2024)

Le montant budgété correspond à la prévision du besoin de financement de l'investissement après prise en compte de l'ensemble des recettes d'investissement. Le montant d'emprunt budgété pour 2025 s'établit ainsi à 2 226,7 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Île-de-France Mobilités atteindrait 13,9 Md€ fin 2025, soit une progression de +16% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2024 (11,9 Md€ après DM2).

La stratégie de financement 2025 reposera principalement sur des levées de dette obligataire sous format green bond directement sur les marchés financiers pour couvrir l'essentiel du besoin de dette de l'année. Le reste des financements sera levé sous format bancaire ou institutionnel (tels que la Banque européenne d'investissements ou la Banque des Territoires) voire de placements privés.

Sur la base de l'autofinancement brut prévisionnel, la capacité de désendettement d'Île-de-France Mobilités resterait inférieure à 15 ans en fin d'année 2025.

4.4 Ecritures d'ordre : 1 519 M€

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2023	BP 2024	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP-2025	Var BP25/BP24 (%)
Ecritures patrimoniales	1,5	30,00	30,00	30,00	0,00%
Dotation aux amortissements	570,2	675,00	675,00	700,00	3,70%
Virement sect. de fonction.	NA	490,54	856,92	789,03	60,85%
Total	571,7	1 195,54	1 561,92	1 519,03	27,06%

Le montant de la dotation aux amortissements s'élève à 700 M€ en miroir des dépenses de la section de fonctionnement. Par ailleurs, 30 M€ d'écritures patrimoniales sont budgétées, équilibrées en dépenses comme en recettes au sein de la section d'investissement.

Le virement de la section de fonctionnement à la section d'investissement constitue quant à lui un autofinancement qui permet de limiter le recours à l'emprunt. C'est principalement à partir de cet autofinancement que sont calculés les ratios financiers d'Île-de-France Mobilités. Le niveau de ces ratios détermine la capacité à lever de la dette dans des volumes importants et les conditions financières associées.

Les deux sections sont équilibrées en dépenses et en recettes.