

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Séance du mercredi 10 décembre 2025

Rapport n° 20251210-314

BUDGET PRIMITIF 2026

INTRODUCTION 3

I. Chiffres clefs 4

II. SECTION DE FONCTIONNEMENT 6

1.	<u>LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 14 076,3 M€</u>	6
1.1.	<u>La fiscalité : 7 046,8 M€ (+ 317 M€ / BP 2025)</u>	6
1.2.	<u>Recettes tarifaires et redevances : 4 502,3 M€ (+ 263,8 M€/ BP 2025)</u>	7
1.3.	<u>Participations : 1 899,6 M€ (+ 18,8 M€ / BP 2025)</u>	9
1.4.	<u>Autres recettes : 148 M€ (+ 128 M€ /BP 2025)</u>	11
1.5.	<u>Ecritures d'ordre : 480 M€ (+60 M€ / BP2025)</u>	12
2.	<u>LES DEPENSES DE FONCTIONNEMENT : 14 076,3 M€</u>	13
2.1.	<u>Exploitation régulière : 11 492,76 M€ (+ 728,05 M€ / BP 2025)</u>	13
2.2.	<u>Evolution de la présentation des projets politiques de transport</u> <small>Erreurs : source de la référence non trouvée</small>	
2.3.	<u>Billettique et services support : 206,6 M€</u>	16
2.4.	<u>Politique de transport et Mobilités durables : 52,45 M€</u>	17
2.5.	<u>Accompagnement territorial : 87 M€</u>	18
2.6.	<u>Autres politiques de transport : 16 M€</u>	19
2.7.	<u>Transport scolaire : 164,8 M€ (- 23,5 M€ / BP 2025)</u>	20
2.8.	<u>Tarification sociale : 3,1 M€ (- 0,5 M€ / BP 2025)</u>	20
2.9.	<u>Budget courant : 614,7 M€ (+ 77 M€ / BP 2025)</u>	21
2.10.	<u>Ecritures d'ordre : 1 439 M€</u>	23

III. SECTION D'INVESTISSEMENT 24

1.	<u>LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 4 969,3 M€ (+ 929 M€ / BP 2025)</u>	24
1.1.	<u>Les investissements majeurs d'Ile-de-France Mobilités : 3 965,3 M€ de CP</u>	24
1.2.	<u>Projets politique de transport et mobilités durables : 41 M€ (+ 9 M€ / BP2025)</u>	31
1.3.	<u>Autres dépenses d'investissement : 30,86 M€ (+ 12,5 M€ / BP 2025)</u>	32
1.4.	<u>Remboursement du capital : 314 M€ (+ 34 M€ /BP 2025)</u>	32
1.5.	<u>Ecritures d'ordre : 615 M€</u>	32
2.	<u>LES RECETTES D'INVESTISSEMENT : 4 969,34 M€</u>	34
2.1.	<u>Les subventions aux projets : 154,6 M€</u>	34
2.2.	<u>Le produit des amendes : 138,8 M€</u>	34
2.3.	<u>Autres recettes d'investissement : 5,3 M€</u>	34
2.4.	<u>Le recours à l'emprunt : 3 096,7 M€ (+ 870 M€ / BP 2025)</u>	34
2.5.	<u>Ecritures d'ordre : 1 574 M€</u>	35

INTRODUCTION

Le projet de budget primitif 2026 d'Île-de-France Mobilités (IDFM) s'inscrit dans la continuité des orientations stratégiques antérieures visant à renforcer l'offre de transports publics et à améliorer la qualité de service, tout en maintenant une gestion financière exemplaire et en garantissant la soutenabilité de la trajectoire de l'établissement à long terme.

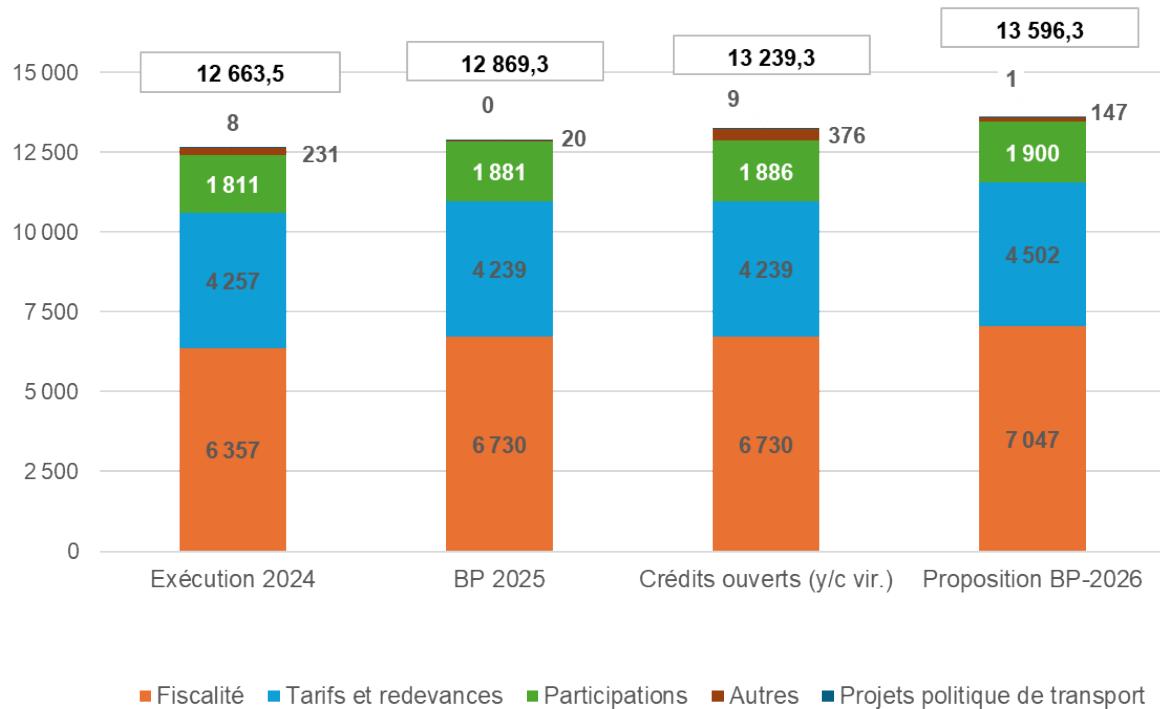
Les recettes réelles de fonctionnement s'établissent à 13 596,2 M€ en progression par rapport au BP 2025 soutenues par la dynamique des recettes tant fiscales que tarifaires. La révolution billettique mise en œuvre au 1^{er} janvier 2025 est à ce titre une réussite et participe à la bonne tenue des recettes tarifaires.

Les dépenses réelles de fonctionnement à hauteur de 12 637,2 M€ restent maîtrisées dans un contexte pourtant marqué par la renégociation du contrat avec la RATP pour la période 2025-2029 et des coûts conjoncturels des mises en concurrence.

Les dépenses réelles d'investissement resteront soutenues en 2026 en hausse de plus de 760 M€ par rapport au budget primitif 2025 pour s'établir à un niveau exceptionnel de 4354,3 M€. Île-de-France Mobilités continue ainsi d'investir massivement pour renouveler ou moderniser les matériels roulants (déploiement des RER NG et des derniers Régio2N, modernisation des rames, pour le périmètre SNCF ; montée en cadence du projet MF19, du projet MI20 ou de la rénovation MI2N sur le périmètre RATP). Par ailleurs, Île-de-France Mobilités poursuit sa stratégie de décarbonation du parc de bus et de transition écologique des centres opérationnels de bus.

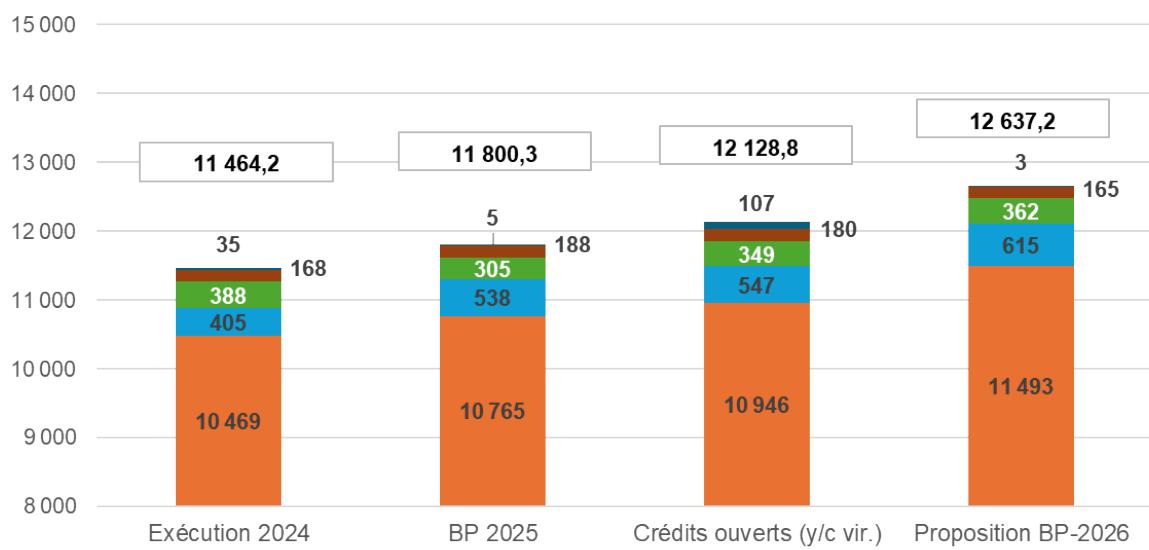
I. Chiffres Clefs

Recettes réelles de fonctionnement (en M€)



■ Fiscalité ■ Tarifs et redevances ■ Participations ■ Autres ■ Projets politique de transport

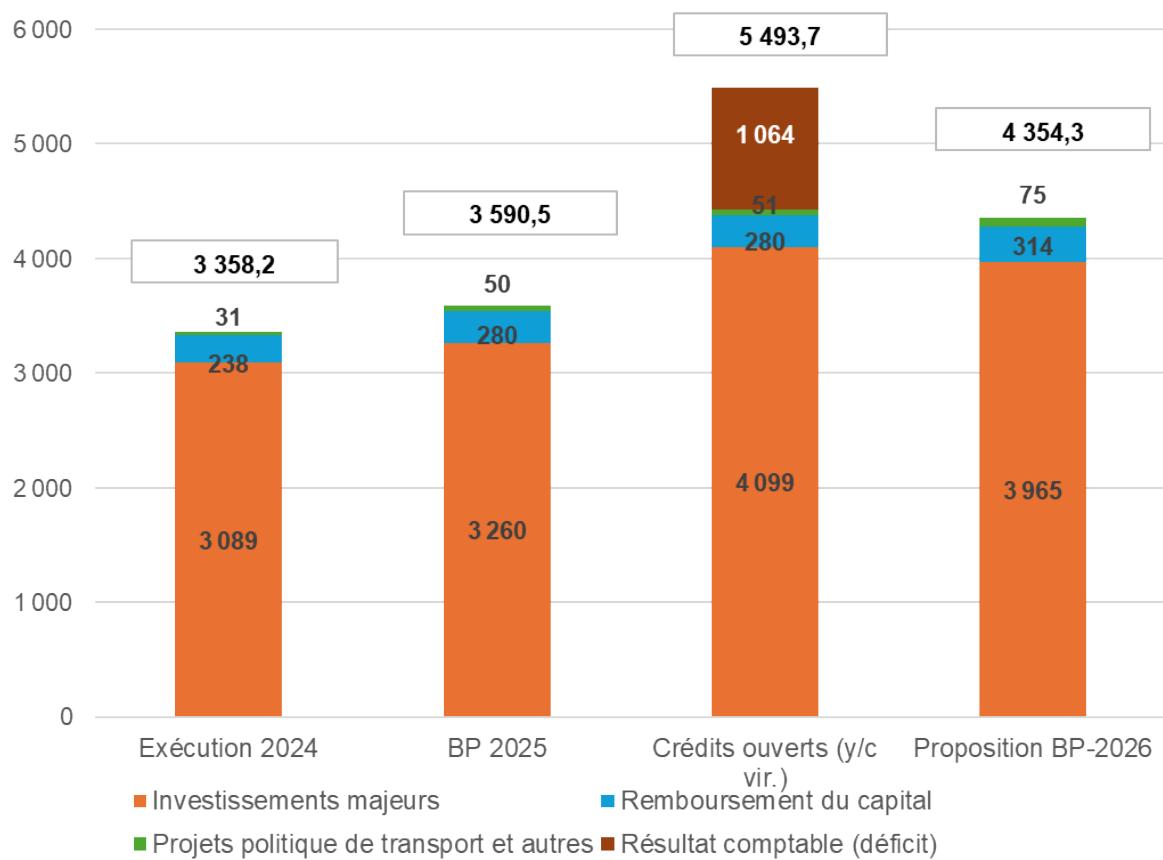
Dépenses réelles de fonctionnement (en M€)



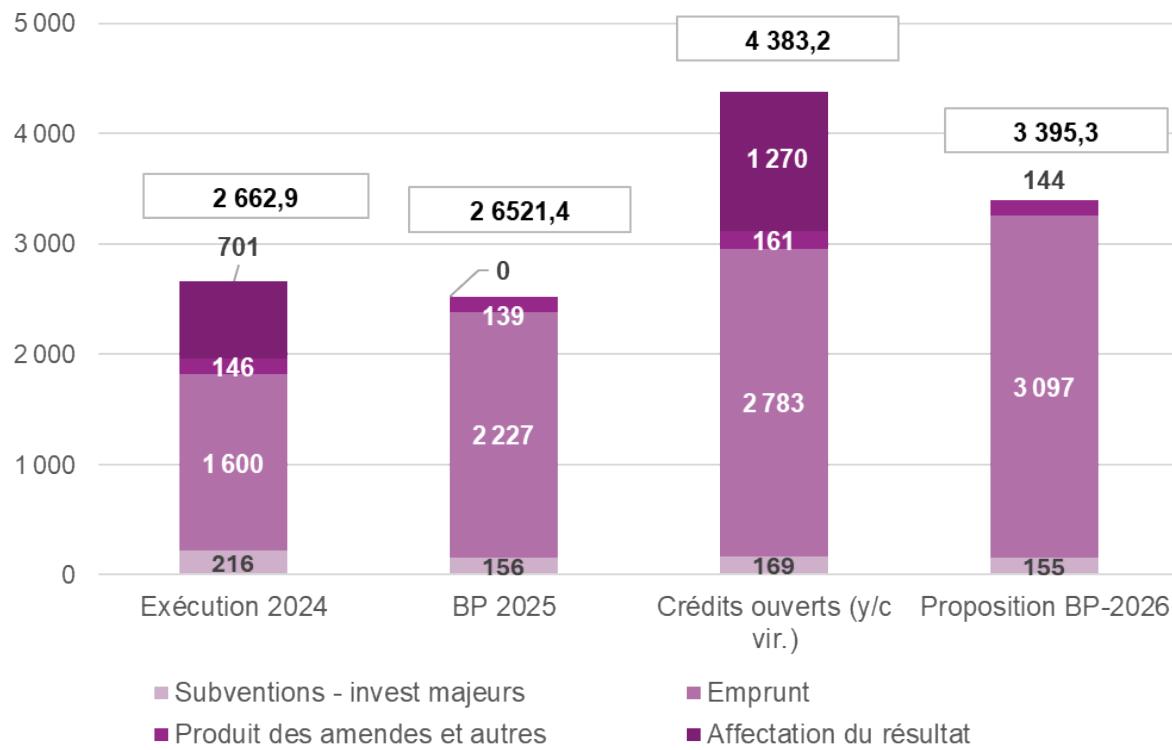
■ Exploitation régulière ■ Budget courant ■ Projets politique de transport

■ Transport scolaire ■ Tarification sociale et autres

Dépenses réelles d'investissement (en M€)



Recettes réelles d'investissement (en M€)



SECTION DE FONCTIONNEMENT

LES RECETTES DE FONCTIONNEMENT : 14 076,3 M€

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

La fiscalité : 7 046,8 M€ (+317 M€ / BP 2025)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Versement mobilité	6 211,10	6 436,76	6 436,76	6 636,00	3,10%
Ex-TICPE	87,58	87,08	87,08	85,80	-1,47%
Taxe de séjour	58,37	205,84	205,84	325,00	57,89%
Total	6 357,05	6 729,68	6 729,68	7 046,80	4,71%

1.1 Versement mobilité (VM) : 6 636 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 2026 repose sur la réalisation 2025 et l'évolution de la masse salariale inscrite dans le projet de loi de financement de la Sécurité sociale pour l'année 2026 (PLFSS 2026), soit +2,3%.

Il résulte de ces hypothèses une estimation du versement mobilité pour 2026 de 6 636 M€ soit un montant supérieur de 199 M€ aux crédits inscrits au budget primitif 2025.

1.2 Ex-TICPE compensation : 85,8 M€

En 2016, un protocole signé avec le Premier Ministre Manuel Valls a instauré une modulation régionale de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), plafonnée à 100 M€ par an, destinée au financement des transports franciliens (rendement annuel de 88 M€).

En 2023, un nouveau protocole conclu avec la Première ministre Élisabeth Borne et le ministre délégué chargé des Transports, Clément Beaune, visait à assurer le financement de long terme des nouvelles lignes mises en service à partir de 2024. L'intégration de la TICPE dans les équilibres budgétaires d'Île-de-France Mobilités a été reprise dans les rapports de l'IGF et de l'IGEDD, ayant servi de socle aux négociations du protocole.

La loi de finances pour 2025 a supprimé, à compter du 1er janvier 2026, cette majoration d'accise sur les carburants qui était affectée à Île-de-France Mobilités. Le Gouvernement, par courrier des ministres des finances et des transports en date du 10 juillet 2025, s'est néanmoins engagé à compenser cette perte de taxe dans le PLF 2026.

1.3 Taxe additionnelle à la taxe de séjour : 325 M€

L'article 140 de la loi de finances pour 2024 a institué une taxe additionnelle de 200% à la taxe de séjour, au bénéfice d'Île-de-France Mobilités, perçue par les communes et leurs groupements sur le territoire d'Île-de-France.

La prévision du niveau de collecte pour 2026 tient ainsi compte de la réalisation 2025, des prévisions d'inflation et des effets liés au décalage temporel entre l'encaissement par les collectivités de la taxe auprès des hôteliers et le versement à Île-de-France Mobilités.

Recettes tarifaires et redevances : 4 502,3 M€ (+ 263,8 M€ / BP 2025)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Recettes tarifaires	4 198,00	4 169,80	4 169,80	4 408,00	5,71%
Service Après-Vente		68,73	68,73	94,25	37,13%
Recettes tarifaires DSP	58,71				
Autres recettes PR	0,05	0,03	0,08	0,08	141,18%
Total	4 256,75	4 238,56	4 238,61	4 502,33	6,22%

1.1 Les recettes tarifaires d'exploitation

Les recettes tarifaires sont collectées et reversées à ÎDFM pour partie par les opérateurs de transports dans le cadre des contrats d'exploitation : environ 660 M€ sur le réseau SNCF, 1 539 M€ sur celui de la RATP et 72 M€ par les délégations de service public de transport bus en petite et grande couronne.

Depuis le 1^{er} juin 2023, la SAS Comutritres, filiale détenue à 100% par Île-de-France Mobilités, a repris les missions billettiques du GIE Comutritres, agissant ainsi au nom et pour le compte d'Île-de-France Mobilités pour la distribution des titres de transport. La filialisation de Comutritres modifie favorablement la proportion des recettes directement perçues par Île-de-France Mobilités. Le produit estimé de la vente des titres longs et des abonnements par Comutritres s'élève ainsi à 2 137 M€ en 2026 soit près de 50% des recettes tarifaires collectées. Cette tendance est amenée à se poursuivre.

L'estimation 2026 du montant des recettes tarifaires à hauteur de 4 408 M€ (hors services après-vente) repose à la fois sur un effet volume (a), un effet prix (b) et un effet favorable liée aux actions de lutte contre la fraude (c) :

(a) Un effet volume estimé à 1,7 % / 2025

Compte-tenu de la hausse de la demande constatée sur 2025, l'estimation 2026 se fonde sur une hypothèse de poursuite de cette hausse en volume à 1,7% en 2026.

(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.

Par ailleurs, conformément aux termes du protocole financier signé avec l'Etat en 2023 et des protocoles conclus avec les départements, une hausse des tarifs est appliquée pour 2026 à hauteur de l'inflation majoré d'un point, soit + 2,3 %.

(c) La lutte contre la fraude

Une baisse de la fraude est attendue à la suite des campagnes menées en 2025 générant 0,9% de recettes supplémentaires en 2026.

1.2 Les recettes liées au service après-vente

Les recettes liées au service après-vente sont estimées à 94,2 M€ en 2026. En 2025, le déploiement notamment des abonnements Navigo Liberté⁺ a rencontré un fort succès. Cette dynamique se poursuivra en 2026 soutenant ainsi les recettes 2026.

1.3 Les autres recettes

Enfin, les autres recettes sont constituées des recettes du parc relais de Vaires-Torcy pour 55 k€ sous gestion directe d'Île-De-France Mobilités et des redevances relatives aux conventions d'exploitation de ces parcs relais (environ 27 K€), soit une évaluation totale à hauteur de 0,08 M€ pour 2026.

Participations : 1 899,6 M€ (+ 18,8 M€ / BP 2025)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Contributions statutaires	1 498,72	1 555,67	1 555,67	1 607,01	3,30%
Transport scolaire	133,71	133,42	133,42	133,84	0,32%
Subventions tarification RIF	98,58	98,60	98,44	68,44	-30,59%
Contributions publiques D.S.P.	52,66	64,00	69,00	60,00	-6,25%
PAM régional	26,81	29,59	29,59	30,27	2,28%
Total	1 810,86	1 881,28	1 886,12	1 899,56	0,97%

a) Contributions statutaires : 1 607 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.

Le projet de loi de finances de la sécurité sociale pour 2026 prévoit une inflation de 1,3%. En application du protocole, les contributions statutaires des collectivités sont ainsi augmentées de de 3,3 %. Les apports de chaque membre sont individualisés dans le tableau ci-après.

Contributions statutaires	Taux statutaires	BP 2025	BP 2026 En millions d'euros	BP26-BP25
Région ÎDF	51,00%	793,4	819,6	26,18
Ville de Paris	30,38%	472,6	488,2	15,60
CD92	7,74%	120,4	124,4	3,97
CD93	3,75%	58,3	60,3	1,93
CD94	3,01%	46,8	48,4	1,55
CD78	1,59%	24,7	25,6	0,82
CD91	0,98%	15,2	15,8	0,50
CD95	0,91%	14,2	14,6	0,47
CD77	0,64%	10,0	10,3	0,33
TOTAL	100,00%	1 555,7	1 607,0	51,34

b) Transport scolaire : 133,9 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'élèvent au budget primitif 2026 à 5,7 M€. Cette prévision, en baisse par rapport au budget 2025, résulte d'une baisse des contributions des collectivités, avec la révision de la politique de subventions de l'Essonne et du Val d'Oise, qui est en partie 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).

Par ailleurs, Ile-de-France Mobilités est chargé de verser l'aide aux loisirs de la Région aux lycéens détenteurs de la carte Scol'R (100 € par élève) qui en font la demande sur l'application de la Région LABAZ. Le montant de cette aide, financée en totalité par la Région, s'élève à 0,310 M€.

c) Subventions tarification de la Région Île-de-France : 68,4 M€

Ces subventions se répartissent de la manière suivante :

- Subvention Région pour la tarification sociale : 42,4 M€ en diminution par rapport au BP 2025. 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 : 2,1 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 2025 (-0,160 M€) en raison de la diminution du nombre de jeunes intégrés dans le dispositif du service public régional de formation et d'insertion professionnelle.

2 Contributions publiques aux délégations de service public : 60 M€

Les recettes prévisionnelles sont estimées à 60 M€, soit 4 M€ de moins qu'au budget primitif 2025, en raison de nombreuses régularisations d'appels de fonds de 2024 qui s'expliquent par la signature tardive de plusieurs conventions partenariales.

3 PAM régional : 30,3 M€

La prévision de recette en 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 2026 est ainsi estimé à 30,3 M€, en augmentation de 2,3% par rapport à 2025.

Ces recettes se répartissent entre la contribution des collectivités pour un montant total de 27,8 M€ (la Région Île-de-France est la principale contributrice au dispositif pour 16,1 M€) et la participation des usagers pour 2,5 M€.

Autres recettes : 148 M€ (+ 128 M€ /BP 2025)

Recettes de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Autres subventions et participations	109,1	8,82	115,41	128,89	1 361,12%
Centres bus		5,00	5,00	1,00	-80,00%
Recettes diverses	115,14	5,81	22,95	15,36	164,41%
Covoitage		0,20	0,20	0,82	310,00%
Budget courant				1,5	
Reprise de provisions	6,31	0,00	32,50		
Total	230,54	19,83	176,06	147,57	639,89%

1.1 Autres subventions et participations

Sont inscrits au budget 2026 127,8 M€ qui correspondent aux recettes suivantes :

- 5 M€ de co-financements Etat-Région Île-de-France (CPER) pour les projets d'infrastructures ;
- 90 M€ d'avoirs émis après l'établissement de la facture annuelle 2025 des DSP bus en grande couronne ;
- 17,9 M€ d'avoirs émis après l'établissement de la facture annuelle 2025 de la ligne 15 Sud du Grand Paris Express;
- 14,3 M€ pour les substitutions routières refacturées à la SNCF, les prévisions sont faites sur la base des travaux envisagés sur les lignes SNCF d'Ile-de-France en 2026 ;
- 1,1 M€ de recettes liées aux Certificats d'Energie (CEE) sont prévus. Les CEE sont un dispositif « incitatif » issu des Accords de Kyoto en 2005 et dont l'objectif est de valoriser des économies d'énergie. Les autobus électriques achetés par Ile-de-France Mobilités sont éligibles aux CEE, ce qui permet à Ile-de-France Mobilités de valoriser et vendre, directement ou indirectement à des fournisseurs d'énergie, les économies d'énergies générées par ces achats de bus électriques.

1.2 Centres bus

Il s'agit des 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 (Marolles, Bagnolet). La prévision s'établit à 1 M€ en baisse de 4 M€ par rapport à 2025 car la refacturation des loyers des COB est progressivement réintégré dans l'équilibre économique des contrats de DSP.

1.3 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 2026. L'exécution 2024 comprenait les loyers des COB qui ont été isolés à partir de 2025 dans la mission « Autres recettes ».

1.4 Covoiturage

Les recettes estimées à 0,82 M€ sur ce dispositif, démarré en 2025, correspondent aux recettes sur les trajets non subventionnés (0,02 M€ sur le covoiturage spontané et 0,80 M€ pour le covoiturage planifié).

1.5 Budget courant

1,5 M€ sont destinés aux charges locatives et de copropriété des sites qu'Île-de-France Mobilités sous-loue. En 2026, ces recettes concernent Bagnolet (le parking et la galerie commerciale) et le pôle Val de Fontenay.

Ecritures d'ordre : 480 M€ (+60 M€ / BP2025)

La reprise de subventions transférables (180 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 : 14 076,3 M€

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

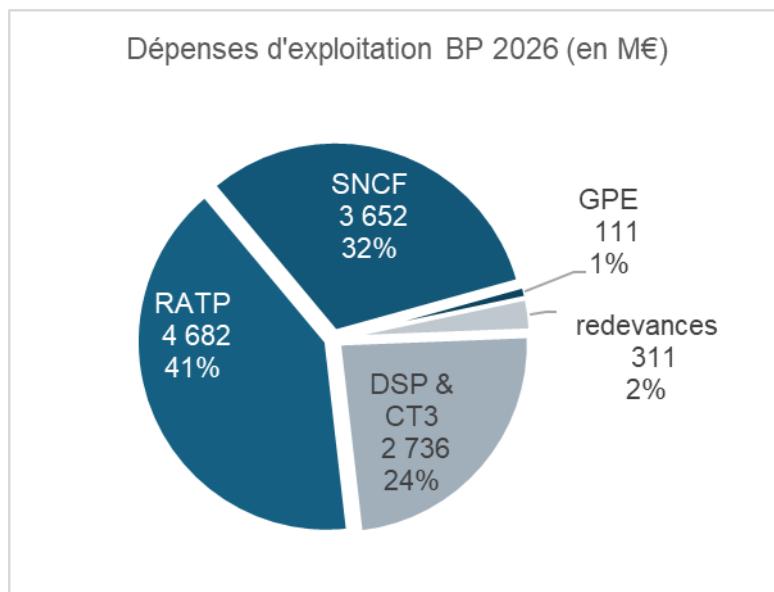
Exploitation régulière : 11 492,76 M€ (+ 728,05 M€ / BP 2025)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Exploitation régulière RATP	5 265,21	5 372,86	5 406,96	4 682,36	-12,85%
Exploitation régulière SNCF	3 762,60	3 741,20	3 686,70	3 651,85	-2,39%
Redevance SNCF Réseau	182,38	195,00	195,00	206,70	6,00%
IFER	88,48	93,30	89,09	93,30	0,00%
Exploitation D.S.P.	1 036,95	1 211,60	1 413,71	2 732,85	125,56%
Exploitation régulière CT3	94,87	54,50	53,01	3,00	-94,50%
Exploitation GPE	38,02	89,75	93,25	111,40	24,12%
Redevance GPE	0,00	6,50	8,00	11,30	73,85%
Total	10 468,51	10 764,71	10 945,72	11 492,76	6,76%

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 88,36 % des dépenses réelles de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités auxquelles s'ajoutent les redevances d'accès aux réseaux et les IFER pour 2,46 % :



1.1 Contrat d'exploitation RATP : 4 682,36 M€

La prévision des dépenses d'exploitation de l'année 2026 pour le réseau RATP est de 4 682,36 M€, en baisse de -690,5 M€ par rapport au budget primitif 2025.

La rémunération de la RATP est divisée en trois parties, qui concernent respectivement l'opérateur de transport (OT) pour 3 395,97 M€, le gestionnaire d'infrastructures (GI) pour 1 094,35 M€ et les missions de sécurité (SUR) pour 192,04 M€.

La rémunération de l'opérateur de transport (OT) est en baisse de -730,23 M€ par rapport au budget primitif 2025, principalement en raison de la sortie échelonnée de l'exploitation du réseau bus au cours de l'année 2026.

La rémunération du gestionnaire d'infrastructure augmente de +24,97 M€, 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 s'établit à 192,04 M€, en progression de +14,76 M€ liée à la hausse du taux horaire des personnels (pas d'accroissement prévu des effectifs en 2026).

1.2 Contrat d'exploitation SNCF : 3 651,85 M€

La prévision des dépenses d'exploitation stricto sensu du réseau SNCF pour 2026 est de 3 600,65 M€, soit un fléchissement de -108,35 M€ par rapport au BP25 qui s'explique par la sortie du T12 et du T13 du contrat, ainsi que par les économies attendues à l'occasion de la négociation du nouveau contrat avec la SNCF.

Par ailleurs, sont également comptabilisés au sein du contrat d'exploitation, les coûts du protocole d'indemnisation à leur valeur nette comptable des matériels roulants radiés, pour un total de 48 M€ en 2026 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 (3,2 M€). Le paiement ne se fera plus par l'intermédiaire de la SNCF (compensation entre les activités TN et TER) mais directement entre la Région Grand Est et Île-de-France Mobilités.

1.3 Redevance d'accès au réseau ferroviaire national : 206,7 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 de l'établissement.

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

1.4 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 du Grand Paris 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 2026 en reconduction par rapport à 2025.

1.5 Délégations de service public : 2 732,85 M€

Le budget d'exploitation des DSP comprend :

- Les **DSP Grande Couronne** à hauteur de **1 175 M€** (vs 1 125 M€ en 2025), intégrant l'impact de la DSP 9 en année pleine en 2026 ;
- Les nouvelles **DSP Paris Petite Couronne** dont le montant s'élève à **1 356,26 M€** et qui concernent l'exploitation de 13 lots au prorata de leur date de mise en service sur l'année 2026. L'estimation tient notamment compte : des contributions contractuelles pour les DSP non attribuées au 1er septembre 2025 à partir des offres les moins disantes, des effets prévisionnels des avenants (hors Offre nouvelle) permettant de prendre en charge notamment la généralisation du HVO l'offre nouvelle et les prévisions d'inflation.
- Les **DSP Transilien** (Lot 1, Lot 2 et Lot 3) pour **191,06 M€**
 - o Lot 1 (T4/T11/T14) : 109, M€
 - o Lot 2 (T12/T13) : 64,361 M€ (dont 1,4 M€ de provisions intégrées dans le cadre de l'avenant n°1, faisant suite à la prise en compte de l'accord d'entreprise)

L'année 2026 constituera, pour les deux lots, la première année complète d'exploitation des lignes T4, T11 et T14 pour le lot 1, ainsi que des lignes T12 et T13 pour le lot 2. Les volumes budgétaires présentés intègrent l'ensemble des composantes de rémunération, incluant la rémunération à la validation, à la performance, la rémunération d'exploitation, le financement du reste à charges des surfaces non régulées et les heures SUGE.

- o Lot 3 (ligne L) : 16,9 M€ en 2026 (hypothèse d'inflation 2025 à +1,3% et d'inflation 2026 à +1,4%) pour la suite de la pré-exploitation du 1er janvier 2026 au 12 décembre 2026 et un début d'exploitation du 13 décembre au 31 décembre 2026.
- **Location CATP** pour **10,52 M€** : il s'agit des frais de location des bus pour les DSP lié au retard de livraison de véhicules.

1.6 Contrats historiques CT3 et DSP ancienne génération : 3 M€

Quatre réseaux (001-293, 048-101, 064-003 et 074-051) seront restés actifs jusqu'à fin juillet 2025, date de leur intégration dans la DSP 9 (0 € en 2026 vs 45,5 M€ en 2025). Seul le budget des factures annuelles 2025 apparaitra, en rattachement.

Par ailleurs, un montant de 3 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.

1.7 Exploitation du Grand Paris Express : 111,40 M€

45,4 M€ sont prévus au budget primitif 2026 pour financer les dépenses de préfiguration de mise en service des lignes du Grand Paris Express, les dépenses de gestion technique des Gares Ouvertes ainsi qu'une quote-part de gestion technique de la ligne 18.

Par ailleurs, le coût prévisionnel de la pré-exploitation et de l'exploitation la mise en service de la ligne 18, prévue fin septembre 2026, s'établit à 66 M€ (*les mises en services des lignes 15 sud et 16/17 sont quant à elles prévues pour début et mi 2027*).

1.8 Redevance infrastructures du Grand Paris Express

11,3 M€ sont inscrits au budget 2026 permettant de prendre en charge la rémunération relative à l'usage des infrastructures du Grand Paris Express¹, conformément au décret 2024-741 du 6 juillet 2024.

Billettique et services support : 206,6 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
PMB et information voyageurs		90,78	105,35	104,76	15,40%
Filiale		94,73	126,47	101,80	7,47%
Total		185,51	231,82	206,56	11,35%

1.1 Information voyageur : 104,8 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.

3.1 Filiale billettique Comutitres : 101,8 M€

Le budget 2026 intègre un coût prévisionnel de service de 80,3 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 notamment le déploiement de nouvelle solutions embarquées permettant d'optimiser et contrôler les remontées de recettes. La filiale

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. »

travaille également sur les projets liés à la dématérialisation des titres longs (Navigo annuel et Imagin'R).

A cela s'ajoute l'achat de supports de titres pour un montant estimé de 21,5 M€, afin de disposer d'un stock de cartes couvrant 9 mois de besoins estimés, en lien avec la fin du ticket magnétique et le développement de supports souples.

Politique de transport et Mobilités durables : 52,45 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Veligo location		14,16	21,18	29,87	111,00%
Intermodalité		10,05	6,26	9,77	-2,75%
Covoiturage		8,83	8,03	12,00	35,87%
Aide à l'achat-VAE		0,82	0,83	0,81	-1,22%
Total		33,86	36,29	52,45	54,92%

1.1 Véligo location : 29,9 M€

La prévision 2026 s'élève à 29,87 M€, cette hausse est liée à :

- L'évolution de la flotte en gestion (cf. la section investissement : passage de 21 000 vélos fin 2025 à 25 000 vélos en 2026) ;
- L'aménagement et l'exploitation de 7 maisons du vélo fixe et 7 maisons du vélo mobiles prévus au contrat (dont l'avenant 1 est passé au CA d'octobre 2025 intégrant une évolution du mobilier pour les maisons du vélo mobile).

Le budget de fonctionnement Véligo location couvre la rémunération forfaitaire, la qualité de service, le gros entretien renouvellement (GER), le déclenchement de 3 options Maisons du Vélo fixe (mais pas de maison du vélo mobiles). Il intègre aussi le changement de mobilier pour les maisons du vélo mobiles (avenant passé au CA d'octobre 25), ainsi que la levée de 3 options pour des maisons du vélos fixes (pour une ouverture au deuxième semestre 2026) et 4 options foncières complémentaires.

3.2 Intermodalité : 9,8 M€

L'enveloppe dédiée aux dispositifs d'intermodalité intègre majoritairement les bonus d'exploitation (qualité de service) des parkings relais (7,7 M€), et dans une moindre mesure celles des Eco-stations Bus et des parkings vélos (0,6 M€), le marché d'exploitation du parking de Vaires-Torcy (0,1 M€) ainsi que l'exploitation de 2 Maisons du Vélo locales (0,5 M€). 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 (0,850 M€).

3.3 Aide à l'achat VAE : 0,81 M€

Le budget dédié est en légère diminution par rapport au budget 2025 avec le renouvellement du marché de gestion du dispositif de subventionnement des particuliers pour l'acquisition d'un vélo à assistance électrique qui inclut un centre de relations usagers (0,8 M€) et une aide à la location de vélo pour les entreprises (0,01 M€).

3.4 Covoiturage : 12 M€

L'augmentation en 2026 du budget dédié au covoiturage (+3,2 M€ par rapport au BP 2025) s'explique par une hausse de l'attractivité du dispositif passant de 230 à 250 000 trajets par mois jusqu'au printemps 2025 puis à environ 300 000 trajets par mois.

La hausse du budget d'exploitation intègre également un travail d'animation, de promotion en entreprises et des campus à la fois sur le covoiturage planifié et spontané.

Le budget de fonctionnement du covoiturage pour 2026 est ainsi construit sur la base de 9 lignes déployées en complément des 3 premières ouvertes en 2025 pour le covoiturage spontané, du nouveau marché relatif à l'exploitation du covoiturage planifié, ainsi que des subventions incitatives prévisionnelles.

	BP 2026 (en M€)
Conventions/marchés	
Conventions multi-opérateurs (solde ancien dispositif)	0,5
Marché de covoiturage planifié	9,3
M1 MARCHE D'EXPLOITATION COVOITURAGE PLANIFIE	3,0
M1 SUBVENTION COVOITURAGE PLANIFIE	6,3
Marché de covoiturage spontané	2,2
M2 MARCHE D'EXPLOITATION POUR COVOITURAGE SPONTANE	1,9
M2 SUBVENTION COVOITURAGE SPONTANE	0,3
Total	12,0

Accompagnement territorial : 87 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
PAM régional	49,76	62,65	62,60	78,80	25,78%
Transport à la demande	5,38	4,70	4,70	6,18	31,38%
Centrale TAD	0,06	3,21	1,91	1,98	-38,24%
Total		70,55	69,21	86,95	23,25%

1.1 Pour Aider à la Mobilité (PAM) : 78,8 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. La régionalisation du PAM s'est achevée en septembre 2025 avec l'intégration du PAM départemental du Val d'Oise.

Une nouvelle consultation est en cours pour le prochain accord cadre qui sera publié en juillet 2025 pour une mise en service en juillet 2026. L'allotissement a été révisé ainsi que les cahiers des charges techniques et administratifs afin d'améliorer la qualité de service et de faciliter une organisation plus fluide de la relation usagers entre le centre de service et les transporteurs.

La prévision 2026 s'établit à 78,8 M€ et repose sur :

- Une estimation des coûts de l'accord cadre actuel sur le premier semestre 2026 ;
- Une estimation des coûts du prochain accord-cadre sur le second semestre 2026 ;
- Des coûts supplémentaires sont prévus par rapport aux frais liés à la bascule des

« données usagers » vers le nouveau titulaire du marché et le paramétrage des interfaces informatiques entre les logiciels.

- Une augmentation des dépenses du marché de contrôle de la qualité des prestations sur le second semestre (contrôles terrains et les contrôles sur les différentes interfaces), estimé à 0,85 M€ soit + 0,2 M€ par rapport au BP 2025 ;
- Une prise en compte de l'évolution croissante des usagers inscrits et surtout actifs (+ 2 500 usagers dont 1 300 usagers du PAM 95) ainsi qu'une augmentation du nombre de courses.

3.5 Transport à la demande : 6,2 M€ et la Centrale TAD : 2 M€

Les crédits inscrits au budget 2026 pour le transport à la demande augmentent 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.

Autres politiques de transport : 16 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Sûreté		8,74	7,13	10,59	21,11%
PLM		0,82	0,82	0,83	1,10%
Autres, dont JOP2024		5,56	3,63	4,53	-18,53%
Total		15,12	11,58	15,95	5,49%

1.1 Sûreté : 10,59 M€

Cette rubrique intègre la subvention versée à la Gendarmerie nationale et la subvention versée à la Police nationale dans le cadre du déploiement de réservistes sur le réseau de bus en grande couronne (2,7 M€). L'essentiel des dépenses (8 M€) concerne le marché relatif à la brigade régionale des transports avec un effectif au complet de 100 agents, conforme à l'effectif cible.

3.6 Plans locaux des mobilités : 0,83 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.

3.7 Autres dépenses : 4,52 M€

Cette rubrique couvre pour l'essentiel les subventions à verser à hauteur de 2,9 M€ aux maisons solidaires (Croix Rouge et Seine Ouest Insertion) permettant de loger décentement et servir des repas aux 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 (0,12 M€), la convention AIRPARIF (0,35 M€) et l'utilisation d'un outil de big data pour l'amélioration de l'efficacité opérationnelle déployé sur un nombre croissant de bus (+800, soit 2 100 véhicules au total, pour 1,2 M€).

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).

Cette ligne inclut les dernières dépenses consacrées aux JOP sur le budget 2026 concernent les éventuels reliquats de la remise en état du site d'Aulnay-sous-Bois qui a accueilli le COB provisoire installé sur l'ancien site PSA.

Transport scolaire : 164,8 M€ (- 23,5 M€ / BP 2025)

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 budgétaire en 2026 (122,1 M€) est en baisse par rapport au budget 2025 (-14,8%). Cette diminution résulte :

- D'une diminution des dépenses liée à la fin de délégation de compétences car le subventionnement comprendra uniquement le deuxième acompte et le solde de l'année scolaire 2025/2026 (-15,1 M€ estimés).
- Une diminution des remboursements des familles est constatée sur la rentrée 2024/2025 qui se poursuit en 2025/2026 (-8 M€). Des enfants sortent du dispositif ou s'orientent vers d'autres modalités (transports organisés par Île-de-France Mobilités, remboursements en transport en commun/véhicule personnel). Les effectifs transportés se stabilisent par rapport aux années scolaires précédentes sauf en Seine-et-Marne.

Cette diminution couvre l'augmentation de certaines dépenses liées à :

- La fin de la délégation de compétences transports scolaires pour le transport adapté en Seine-et-Marne. Île-de-France Mobilités reprendra en juillet 2026 les 15 accords-cadres du transport adapté et les remboursements des familles (+7,6 M€ estimés) ;
- Une nouvelle génération de marchés à la rentrée 2025 avec des coûts unitaires en augmentation (TA 78, 95, 92).

Pour les circuits spéciaux scolaires (CSS), le budget 2026 est estimé à 41,3 M€, en diminution de 5,6% avec des évolutions variées dans les territoires, selon l'intégration de CSS dans des DSP, qui a permis de faire des économies d'échelle et de leur transformation en lignes régulières. Les effectifs transportés sont stables entre les 2 dernières années scolaires.

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 et 0,31 M€ destinés à l'aide aux loisirs des lycéens sur l'application LABAZ (dispositif financé par la Région).

Tarification sociale : 3,1 M€ (- 0,5 M€ / BP 2025)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Améthyste-autre tarification	4,85	3,00	3,00	2,50	-16,67%
Chèque mobilité	0,54	0,59	0,65	0,59	0,00%
Total	5,39	3,59	3,65	3,09	-13,93%

Cette ligne intègre la distribution des chèques mobilité (0,59 M€) et 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 (2,5 M€).

Budget courant : 614,7 M€ (+ 77 M€ / BP 2025)

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Fonctionnement de l'établissement	42,70	39,07	41,93	58,10	48,72%
Dépenses liées au V.M.	72,10	71,91	70,89	70,17	-2,42%
Fonctionnement des infrastructures	23,28	22,25	23,63	26,14	17,47%
<i>Sous-total charges de fonctionnement</i>	<i>138,08</i>	<i>133,23</i>	<i>136,45</i>	<i>154,41</i>	<i>15,90%</i>
Masse salariale	48,71	53,19	55,40	64,62	21,48%
Etudes, conseil et acc	31,00	42,82	48,82	50,77	18,56%
Dépenses numériques transverses	0,35	10,26	10,67	11,77	14,69%
Impôts et taxes	4,68	8,03	5,90	6,10	-24,00%
Charges financières	181,79	290,00	290,00	327,00	12,76%
Total	404,62	537,53	547,25	614,67	17,51%

1.1 Les dépenses de fonctionnement de l'établissement : 58,1 M€

Les frais de fonctionnement d'Île-de-France Mobilités se composent de dépenses nécessaires à l'organisation des services :

- La location des locaux et leurs charges locatives, tant au siège (actuel et futur), le site du nouveau centre de supervision de l'exploitation d'Île-de-France Mobilités (CESCO) que dans les centres dédiés aux transports scolaires de Cergy, Evry, Melun et Versailles auxquelles s'ajoutent les dépenses de fluides, d'entretien, de jardinage, d'affranchissement et d'assurance pour un total de 29,7 M€ au budget primitif 2026 ;
- La formation, le conseil juridique, et autres pour 3,5 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 2026 (commission d'engagement sur prêts bancaires, de placement sur émission obligataire ainsi que des frais d'administration de l'émission obligataire) pour 11 M€.
- La communication, et cotisations à des organismes³ pour 9,2 M€ ;

4 Dépenses liées au versement mobilité : 70,17 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 66,17 M€ ;
- 4 M€ correspondant à l'évaluation des montants à reverser aux employeurs transportant leurs salariés ou les logeant sur place.

5 Les dépenses de fonctionnement des infrastructures : 26,14 M€

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

- 22,37 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 ;

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

- 3,8 M€ inscrits à titre provisionnel pour les indemnisations à conclure dans le cadre de protocoles transactionnels (médiation marchés publics par ex).

6 Les frais de personnel : 64,62 M€

En tenant compte de l'évolution des effectifs, de la réduction de la vacance de poste, de l'intégration de nouveaux agents (exemple des agents du Centre de supervision et de coordination opérationnelles transférés de la RATP), le niveau de la masse salariale 2026 s'établit à 64 M€, soit une hausse de 11,4 M€ par rapport à 2025.

En complément, la subvention de fonctionnement à l'association du personnel (équivalent du comité d'entreprise) est réajustée en raison de la hausse des effectifs et correspond à 1% de la masse salariale (+0,1 M€).

7 Les études : 50,77 M€

Les crédits 2026 portent principalement sur :

- les expertises et études menées dans le cadre du contrat de plan pour 15,5 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 Ile-de-France Mobilités pour 17 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 18,4 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.

8 Impôts et taxes : 6,1 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 6,1 M€ est inscrite au budget 2026, en baisse par rapport au budget 2025 compte-tenu de l'atterrissement estimé à fin d'exercice.

9 Charges financières : 327 M€

Celles-ci sont composées :

- Des intérêts des emprunts levés et ceux à consolider en 2026 pour un montant total de 248 M€, en hausse de 23 M€ du fait principalement de la levée de nouveaux emprunts et d'une estimation de taux de marché entre 3,50 et 4% selon les maturités.
- Des intérêts courus non échus, qui suivent l'augmentation de l'encours de dette 2025 pour 54 M€.
- Des frais liés à la prime d'émission lors des émissions obligataires pour un montant de 20 M€.
- Des intérêts sur lignes de trésorerie tirées et NeuCP levés pour un montant de 5 M€.

Ecritures d'ordre : 1 439 M€

Dépenses de fonctionnement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Amortissement	675,00	700,00	800,00	800,00	14,29%
Virement de sect.	0,00	789,03	790,41	639,00	-19,01%
	0,45				
Total	675,45	1 489,03	1 590,41	1 439,00	-3,36%

1.1 Amortissements : 800 M€

Il s'agit des amortissements des immobilisations estimées à hauteur de 800 M€ suivant la progression de l'actif de l'établissement. Cette dotation en dépense de fonctionnement est égale inscrite en recette d'investissement.

1.2 Virement à la section d'investissement : 639 M€

Le virement de section est une dépense de fonctionnement, qui ne donne pas lieu à décaissement, inscrite en miroir en recette d'investissement. Le virement de section participe à l'estimation de la capacité d'autofinancement.

I. SECTION D'INVESTISSEMENT

LES DEPENSES D'INVESTISSEMENT : 4 969,3 M€ (+ 929 M€ / BP 2025)

Les dépenses réelles d'investissement augmentent par rapport au budget primitif 2025 (+23%) pour s'établir à un niveau exceptionnellement élevé de près de 5 milliards d'euros.

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

Les investissements majeurs d'Ile-de-France Mobilités : 3 965,3 M€

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

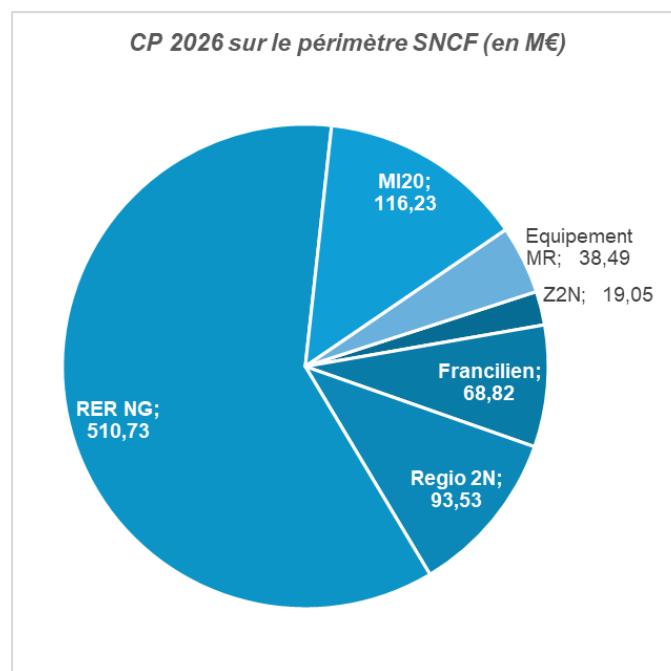
1.1 Subventions au titre du matériel roulant ferré : aucune autorisation de programme (AP) nouvelle et 1 495,6 M€ de crédits de paiement (CP)

Les crédits de paiement 2026 pour le matériel roulant ferré sont répartis comme suit entre opérateurs :

- SNCF : 846,86 M€
- RATP : 373,93 M€
- SGP : 274,83 M€

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

Autorisations de programme - Matériel roulant ferré (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Périmètre SNCF	19 955,74	-	8 072,50	846,86
Z2N (3/2006/12 - TTC)	769,60	-	232,03	19,05
Francilien (3/2006/8 - TTC)	6 490,31	-	2 655,11	68,82
MR Tram express (3/2012/2 - TTC)	421,52	-	393,95	-
Regio 2N (3/2014/1 - TTC)	2 325,81	-	1 836,42	93,53
RER NG (3/2016/1 - TTC)	6 440,40	-	2 507,46	510,73
MI20 (RER B) (3/2020/2 - TTC)	3 050,00	-	331,73	116,23
DUALIS T4 (3/2020/4 - TTC)	74,50	-	72,45	-
Equipement MR (3/2021/1 - TTC)	349,00	-	43,12	38,49
Adaptations des infra sur les voies de services SNCF Réseau (3/2024/2 - TTC)	34,60	-	0,22	-
Périmètre RATP	6 438,74	-	2 056,50	373,93
Transfert MP05 et MP89 (3/2015/2 - TTC)	93,51	-	55,61	11,81
MP14 STIF (3/2015/3 - TTC)	1 390,77	-	1 175,65	34,94
MF77 L7 et L8 (3/2016/3 - TTC)	114,75	-	64,80	6,15
MI84 RER B (3/2016/4 - TTC)	120,48	-	63,01	9,21
MI2N (3/2017/4 - TTC)	122,78	-	46,66	16,14
MR Métro MF19 (3/2019/1 - TTC)	4 335,23	-	436,37	287,53
AMELIORATIONS LEGERES MR RATP (3/2024/5 - TTC)	30,00	-	0,91	7,43
MF01 Ligne 9 (3/2011/2 - TTC)	231,24	-	213,50	0,73
Périmètre SGP	1 697,04	-	1 032,71	274,83
Conventions d'Investissement GPE (3/2022/1 - TTC)	189,70	-	35,12	45,40
LIGNE 18 CONV ACQUISITION 15 rames (3/2020/3 - TTC)	240,00	-	178,58	50,18
MR SGP (3/2015/4 - HT)	1 267,34	-	819,01	179,25
Total	28 091,53	-	11 161,71	1 495,62

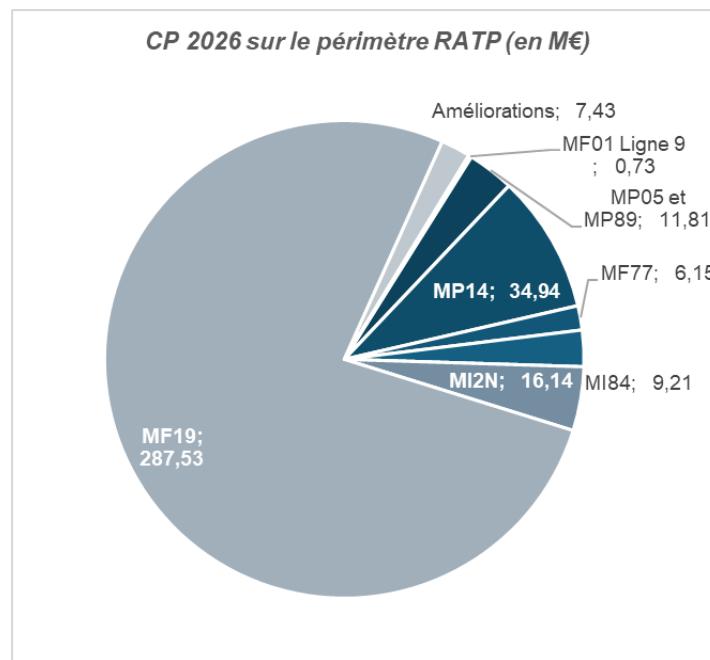


Sur le périmètre SNCF, les dépenses estimatives s'élèvent à 847 M€, elles augmentent de 98 M€ par rapport au BP 2025 et s'expliquent par les besoins liés au déploiement des RER NG

principalement ainsi que par les prochaines livraisons des derniers Régio2N destinés à l'Île de France.

Concernant la modernisation des trains, les programmes structurants sont le démarrage des opérations caisse sur les Z2N ainsi que les études et préparation de la rénovation de rames NAT.

Le programme est fortement lié à la réalité de la production Alstom sur le RER NG, très ambitieuse sur l'année à venir.



Sur le périmètre RATP, les dépenses sont estimées à 374 M€, légèrement en hausse de 14 M€ par rapport au budget primitif 2025 et s'expliquent par :

- La montée en cadence du projet MF19 venant d'être mis en service (288 M€ prévus pour le matériel et les équipements embarqués).
- Le projet MI20 (116 M€) ;
- La rénovation des MI2N (16 M€) ;
- Les opérations liées aux suites de la livraison des MP14 (35 M€) ;
- Des opérations patrimoniales.

Sur le périmètre SGP, les crédits de paiement inscrits s'élèvent à hauteur de 275 M€, en baisse de 165 M€ par rapport au BP 2025, à la suite d'un ajustement des estimations la part de la Société du Grand Paris qui s'expliquent par la fin des livraisons des productions en cours des matériels nécessaires aux mises en service des lignes 15, 16, 17 et 18.

1.2 Les investissements en matériel roulant de surface : 107 M€ d'ajustements d'AP et 428,2 M€ de CP

Autorisations de programme - Matériel roulant de surface (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Acquisition bus CATP (4/2019/1 - HT)	1 800,00	28,00	539,22	351,44
Acquisition tramways (4/2013/2 - TTC)	175,55	-	125,88	-
Acquisition tramways sous MOA (4/2017/1 - HT)	218,20	-	162,75	3,90
CFI BUS 2021 2023 (4/2021/1 - TTC)	495,00	-	370,78	-
CFI MR RATP2024 (4/2022/1 - TTC)	245,00	-	159,14	5,50
Matériel roulant bus CT3 (4/2006/14 - TTC)	609,30	-	487,81	-
Matériel Roulant bus RATP (4/2012/1 - TTC)	744,89	-	619,32	-
T1-T2 MR (4/2020/4 - TTC)	678,00	79,00	181,49	26,90
Rénovation des véhicules hybrides (4/2025/3 - HT)	60,00	-	-	9,51
Equipements divers de matériel roulant (4/2025/2 - HT)	45,00	-	-	30,90
Total	5 070,94	107,00	2 646,40	428,15

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 :

- 351,4 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 ; *
- 27 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, ainsi que des études de modernisation des infrastructures (outil SAE) ;
- 5,5 M€ sont budgétés dans le cadre des conventions de financement bus actives avec l'opérateur RATP ;
- 4 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).

1.3 Acquisition terrain et COB : aucune AP nouvelle et 136,9 M€ de CP⁴

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 136,86 M€ :

- En 2026, Île-de-France Mobilités prévoit de procéder à l'acquisition de COB dans le périmètre du réseau Optile (Noiseau, Brie-Comte-Robert, Ormoy, Le Mesnil-Amelot, Chambourcy) pour un montant de 60,3 M€ (dont 27,7 M€ hors autorisation de programme).
- Île-de-France Mobilités investit également pour assurer la transition énergétique des dépôts bus pour un montant total de 76,6 M€ dans le cadre des différents contrats régissant ses rapports avec les opérateurs (fin des contrats CT3, contrat RATP et contrats DSP)

⁴ 109,19 M€ dans le cadre d'AP et 27,67 M€ hors AP

Autorisations de programme – Acquisition terrain & COB (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Conversion de dépôt bus (4/2014/1 - HT)	1 360,10	-	602,44	76,59
Rachat dépôts bus CT3 (4/2020/1 - TTC)	441,25	-	48,20	32,60
Total	1 801,35	-	650,64	109,19

1.4 Projets d'infrastructure sous MOA :40 M€ d'AP nouvelle, 634,5 M€ d'ajustements d'AP et 162 M€ de CP

Pour l'année 2026, les dépenses liées aux travaux des projets d'infrastructures s'élèvent à 162 M€ en baisse de 26% par rapport au BP 2025. 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).

Cette diminution des dépenses s'explique par l'achèvement des travaux sur certaines opérations (Câble 1 et TZEN 4), tandis que les travaux des projets T7 phase 2, T13 phase 2 et TZEN 5 prennent de l'ampleur.

Il est proposé d'ajuster le montant des autorisations de programme suivantes :

- CABLE 1 (2/2019/11) à hauteur de +54 M€ afin de couvrir l'ensemble des besoins liés à la finalisation de l'opération : travaux, cabines, maintenance ;
- Pôle Val-de-Fontenay (2/2023/1) à hauteur de 24 M€ ;
- TCSP Argenteuil Bezons Sartrouville (2/2023/4) à hauteur de 156 M€ ;
- Tram 1 Nanterre-Rueil (2/2019/13) à hauteur de 204 M€ ;
- Tram 8 Sud (2/2023/6) à hauteur de 197 M€ ;

Concernant le TCSP Argenteuil, le T1 et le T8 les déclarations d'utilité publique ont été obtenus, les études sont en cours et les projets sont ajustés à hauteur des objectifs connus, ces projets font partie du CPER 2023-2027.

Enfin, l'autorisation de programme Projets d'intermodalité sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités est créée pour un montant de 40 M€. Il s'agit des opérations suivantes : les ESB (Eco Station Bus), gares routières, consignes vélos, pôle d'échanges multimodaux routiers notamment.

Pour ces équipements, la MOA était jusqu'à présent assurée par les opérateurs (RATP par exemple) ou les gestionnaires de voirie (collectivités).

Toutefois dans le cadre d'une part de la mise en concurrence des réseaux TC, d'autre part du désengagement des collectivités à assurer la MOA de ce type d'ouvrage, Ile-de-France Mobilités est amené au titre de ses compétences à reprendre en MOA la réalisation ou le réaménagement de ce type d'opérations, à titre d'exemple, les PEMR étudiés dans le cadre des « Bus Express Durovray » ou l'ESB Château de Vincennes.

Autorisations de programme – Projets d'infrastructure sous MOA (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
CABLE A TTC (2/2019/11 - TTC)	166,00	54,00	154,05	15,08
POLE GARE SAINT DENIS (2/2025/2 - HT)	1,30	-	0,94	0,19
Pôle Val de Fontenay (2/2023/1 - HT)	11,60	23,60	8,12	9,45
TCSP Argenteuil Bezons Sartrouville - BES (2/2023/4 - HT)	10,10	155,90	3,57	6,10
TCSP Bus Bords de Marne (2/2025/1 - HT)	237,00	-	-	2,70
TCSP EVE Chessy-Esby-Val d'Europe (2/2023/3 - HT)	140,00	-	-	2,65
TCSP Sénia - Orly (2/2023/5 - HT)	60,00	-	1,17	1,50
Tram 10 HT (2/2012/6 - HT)	235,00	-	160,47	-
Tram 11 (2/2011/1 - TTC)	33,22	-	23,29	-
Tram 12 HT (2/2012/4 - HT)	427,50	-	391,01	8,50
Tram 13 (2/2013/4 - HT)	436,00	-	170,34	42,50
Tram 1 Asnières-Colombes (2/2023/2 - HT)	1,10	-	0,14	-
Tram 1 Nanterre-Rueil HT (2/2019/13 - HT)	26,00	204,00	6,24	6,56
Tram 4 HT (2/2012/5 - HT)	205,89	-	181,01	1,00
Tram 8 Sud (2/2023/6 - HT)	8,00	197,00	1,65	5,00
Tram 9 HT (2/2013/5 - HT)	505,24	-	489,37	0,50
Tram T7 HT (2/2006/4 - HT)	300,00	-	64,05	27,00
TSCP Massy Saclay HT (2/2012/3 - HT)	82,00	-	72,33	1,83
TZEN 4 HT (2/2016/1 - HT)	200,00	-	162,95	11,90
TZEN 5 HT (2/2016/2 - HT)	160,00	-	52,19	18,60
INVT PROJETS INTERMODALITES MOA IDFM (2/2026/1 - HT)	-	40,00	-	0,77
Total	3 245,95	674,50	1 942,89	161,84

1.5 Amélioration de la qualité de service : aucune AP nouvelle, 338 M€ d'ajustements d'AP et 280 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 BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Accessibilité PMR (5/2006/16 - TTC)	250,52	0,00	139,31	0,50
AMENAGEMENT DE VOIRIE CODE F (5/2025/1 - TTC)	15,00	5,00	0,34	6,00
Information Voyageurs (5/2006/17 - TTC)	632,75	0,00	475,03	56,16
Intermodalité (5/2006/15 - TTC)	906,64	50,00	526,38	54,07
Investissement Billettique-Vente (5/2012/1 - TTC)	677,03	283,00	497,77	91,60
Optimisation des infrastructures (5/2006/18 - TTC)	215,43	0,00	171,87	7,30
PRIM (5/2023/1 - TTC)	166,00	0,00	97,69	43,08
SDA (5/2006/23 - TTC)	1 158,55	0,00	869,66	16,50
SDA GARES COMPLEXES (5/2025/2 - TTC)	162,00	0,00	3,79	4,94
Sécurité (5/2006/20 - TTC)	156,92	0,00	97,31	0,30
Total	4 340,85	338,00	2 879,15	280,45

Le BP2026 revalorise certaines autorisations de programmes pour +338 M€ au total, notamment en prévision de nombreux avant 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...) et 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 (AP 5/2012/1 Investissement Billettique – Vente).

L'AP Aménagement de voirie code F (5/2025/1) est réajustée à hauteur de 5 M€ afin de couvrir les demandes de subvention d'aménagement de voirie en cours.

1.6 Convention pluri-projets SNCF : aucune AP nouvelle et 74 M€ de CP

Autorisation de programme – CPP SNCF (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
C3 Projets & Fonds travaux (7/2020/1 - TTC)	1 093,00	74,00	1 066,25	74,00

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. Cette convention prendra fin en juin 2026, il est donc prévu d'inscrire 74 M€ pour payer les appels de fonds en attendant la signature de la nouvelle convention.

1.7 Ateliers et installations fixes SNCF : 225,1 M€ de CP

Autorisation de programme – CPP SNCF (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
03-Installations Fixes-Subvention (CFi) (7/2020/3 - TTC)	1 442,00	-	816,12	220,00
Centre Commandement Unifié RER B et D (3/2025/2 - TTC)	40,00	-	6,43	5,10
Total	1 482,00	-	822,55	225,10

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 5,1 M€ en 2026 pour poursuivre la construction et l'équipement du Centre Commandement Unifié RER B & D avec les systèmes ferroviaires.

1.8 Rachat Matériel Roulant : 563,7 M€ de CP

Autorisations de programme – Rachat MR (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Rachat MR bus CT3 (4/2020/3 - TTC)	300,00	-	246,59	2,10
Rachat RATP – Réseau bus PPC (4/2025/4 - HT)	550,00	-	43,46	467,90
Rachat Transilien (3/2025/1 - HT)	590,00	-	3,67	93,65
Total	1 440,00	-	293,72	563,65

Ces rachats entrent dans la stratégie d'Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités.

Par ailleurs, divers actifs (matériels techniques, matériel roulant, pièces de maintenance du matériel roulant...) seront acquis par Île-de-France Mobilités dans le cadre des nouveaux contrats de bus à Paris et en petite couronne ainsi que pour certaines lignes ferroviaires, respectivement 467,9 M€ et 93,7 M€ sont prévus au BP 2026. Concernant les CT3, il s'agit des derniers rachats pour 2,1 M€.

1.9 Convention pluri-projets RATP : +300 M€

Autorisations de programme - Matériel roulant de surface (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Convention pluri projets RATP (7/2025/1 - HT)	1 553,17	-	-	300,00

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'élève à 300 M€ en 2026.

1.10 Refinancement matériel roulant RATP : +265 M€

Autorisations de programme - Matériel roulant de surface (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
REFINANCEMENT MR RATP (7/2025/2 - HT)	668,72	5,00	-	265,00

Île-de-France Mobilités procède au rachat des matériels roulants de la RATP à hauteur de 668,72 M€ sur 2025 et 2026, soit 265 M€ prévus en 2026. Il s'agit des matériels MF01 circulant sur les lignes 2,5 et 9 et des MP05 circulant sur les lignes 1 et 4.

1.11 Investissements numériques : 34,57 M€ de CP⁵

Autorisations de programme – Investissements numériques (en M€)	Total voté AP	Proposition AP au BP26	Crédits de paiement antérieurs	Proposition CP au BP26
Transformation et modernisation des SIOT- RATP (8/2024/1 - TTC)	273,28	0,00	0,00	0,00
Transformation et modernisation des SIOT- SNCF (8/2023/1 - TTC)	83,00	0,00	33,18	21,90
Total	356,28	0,00	33,18	21,90

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 21,9 M€ pour 2026, à destination des travaux de désimbrication des systèmes d'information de la SNCF tel que le projet « Réseaux – SNCF » portés par l'autorisation de programme « Transformation et modernisation des SIOT- RATP » (8/2023/1).

L'autorisation de programme « Transformation et modernisation des SIOT- RATP » (8/2024/1) n'a plus vocation à porter de crédits, en raison du transfert du financement de ces activités vers la convention pluri-projet RATP portée par l'autorisation de programme 7/2025/1.

Dans les autres dépenses d'investissement numérique (hors autorisations de programme), 12,67 M€ sont dédiés en 2026 à l'acquisition de nouveaux matériels techniques ou encore au financement de projets tels que les études techniques liées aux télécommunications et à la balise de détection de passage des trains pour « Réseaux – SNCF ».

Projets politique de transport et mobilités durables : 41 M€ (+ 9 M€ / BP2025)

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Co-voiturage			8,70	3,72	
Aide à l'achat-VAE	27,95	32,00	27,00	27,00	-15,63%
Veligo location	2,17	0,00	4,30	10,23	
Total	30,12	32,00	40,00	40,95	27,96%

Dans le cadre de la mise en place du dispositif de covoiturage, Île-de-France-Mobilités finance à hauteur de 3,72 M€ du matériel technique (abribus par exemple) et la mise en place d'un applicatif (logiciel de gestion) qui sont des actifs devenant propriété de l'établissement ou en

⁵ 21,90 M€ dans le cadre d'AP et 12,67 M€ hors AP

assurant le contrôle.

Par ailleurs, le dispositif Véligo se poursuit via la subvention d'équipement prévue au titre de la fourniture et de l'assemblage de la nouvelle flotte Véligo Location à hauteur de 10,23 M€ (AP 4/2017/2), subvention socle pour l'exercice 2026. Le marché Véligo Location prévoit (dans sa tranche ferme) le passage de 21 000 vélos fin 2025 à 25 000 vélos en 2026, 28 000 vélos en 2027, 30 000 vélos en 2028 (plafond de la tranche ferme à 30 000). A noter que cette augmentation de la flotte est essentiellement liée à l'injection des nouveaux modèles, le remplacement progressif des Véligo 1 mis à la route en 2019 arrivant progressivement en fin de vie (un circuit de réemploi et de valorisation est prévu).

Enfin, 27 M€ sont prévus pour financer l'aide à l'achat de vélos à assistance électrique au bénéfice des franciliens qui en feraient la demande à Île-de-France Mobilités. Un nouveau marché sera notifié en début d'exercice 2026 afin de promouvoir plus largement les dispositifs d'aides à l'achat.

Autres dépenses d'investissement : 30,86 M€ (+ 12,5 M€ / BP 2025)

Les crédits budgétés portent essentiellement sur les travaux d'aménagement du futur siège d'Île-de-France Mobilités et sur le déménagement des actuels bureaux, prévu au deuxième semestre 2026.

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Autres dépenses	0,64	18,36	10,62	30,86	68,08%

Remboursement du capital : 314 M€ (+ 34 M€ /BP 2025)

314 M€ de remboursements sont prévus, ce montant est ajusté sur les prêts effectivement mobilisés fin 2025, en cohérence avec la stratégie d'endettement de l'établissement fondée sur un recours majoritaire aux emprunts obligataires.

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Remboursement du capital	238,36	280,00	279,99	314,00	12,14%

Ecritures d'ordre : 615 M€

Dépenses d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Reprises de subventions	342,37	420,00	480,00	480,00	14,29%
Ecritures patrimoniales	22,42	30,00	30,00	135,00	350,00%

Ces écritures comprennent :

- Les reprises des subventions reçues : 480 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 : 135 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 : 4 969,34 M€

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

Les subventions aux projets : 154,6 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 ;
- 4 M€ de subventions État et Région concernant la réalisation de parkings vélos ;
- 0,6 M€ de subvention de l'ADEME pour la livraison prévisionnelle et l'exploitation de 22 bus hydrogènes.

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 dé penalisation du produit des amendes. Ce montant est fixe.

Autres recettes d'investissement : 5,3 M€

Une enveloppe prévisionnelle de 3,3 M€ est inscrite afin de régulariser des acomptes de subventions accordées avant le passage à la nomenclature comptable M57 par Île-de-France Mobilités au 1^{er} janvier 2018.

Un montant de 2 M€ est également pris en compte au titre du remboursement d'avances effectuées dans le cadre des marchés d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage Île-de-France Mobilités.

Le recours à l'emprunt : 3 096,7 M€ (+ 870 M€ / BP 2025)

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 2026 s'établit ainsi à 3 096,67 M€.

Ainsi, l'encours de dette d'Île-de-France Mobilités atteindrait 16,2 Md€ fin 2026, soit une progression de +21% par rapport à l'encours prévu en fin d'année 2025 (13,4 Md€ après DM2).

La stratégie de financement 2026 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 restera inférieure à 15 ans en fin d'année 2026.

Ecritures d'ordre : 1 574 M€

Recettes d'investissement (en M€)	Exécution 2024	BP 2025	Crédits ouverts (y/c vir.)	Proposition BP2026	Var BP26/BP25 (%)
Ecritures patrimoniales	28,61	30,00	30,00	135,00	350,00%
Dotation aux amortissements	675,00	700,00	800,00	800,00	14,29%
Virement sect. de fonction.	0,00	789,03	790,41	639,00	-19,01%
Total	703,61	1 519,03	1 620,41	1 574,00	3,62%

Le montant de la dotation aux amortissements s'élève à 800 M€ en miroir des dépenses de la section de fonctionnement. Par ailleurs, 135 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.