



Envoyé en préfecture le 28/01/2026

Reçu en préfecture le 28/01/2026

Publié le 28/01/2026

ID : 059-255902827-20260127-DEL03_2026-DE

ROB 2026



Rapport d'Orientations Budgétaires

2026

Un débat sur les orientations budgétaires (DOB) doit avoir lieu à partir du rapport sur les orientations budgétaires (ROB) conformément à l'article L. 2312-1 du code général des collectivités territoriales. Cette obligation s'applique à toutes les communes et aux établissements publics de coopération intercommunale y compris les syndicats qui comprennent au moins une commune de 3 500 habitants et plus (L. 5211-36 du code général des collectivités territoriales). Le présent document a pour objectif de répondre à cette obligation.

Siège :
4 Avenue de la Gare
CS 10559
59 605 MAUBEUGE Cedex
Mail : direction@sambre-mobilites.fr
Tél : 03.27.59.60.00
www.sambre-mobilites.fr

SAMBRE
Mobilités
imaginons ensemble les mobilités de demain

Envoyé en préfecture le 28/01/2026

Reçu en préfecture le 28/01/2026

Publié le

ID : 059-255902827-20260127-DEL03_2026-DE



Préambule, Contexte & Obligations légales du Rapport sur les Orientations Budgétaires (« ROB »)

Le budget est un acte essentiel dans la vie de toute collectivité territoriale, car il traduit en termes financiers le **choix politique des élus**.

Le cycle budgétaire est rythmé par de nombreuses décisions **dont le rapport d'orientations budgétaires (ROB) constitue la première étape**. Ce dernier participe à l'information des élus et doit éclairer l'examen du projet de budget par le comité syndical. Mais ce doit être aussi l'occasion d'informer sur **l'évolution financière de la collectivité** en tenant compte des projets et des **évolutions conjoncturelles et structurelles qui influent sur les capacités de financement**.

Les dispositions de l'article L. 1612-26 et de l'alinéa 2 de l'article L. 2312-1 du code général des collectivités territoriales prévoient qu'à l'exception des communes de 3 500 habitants et plus, **un débat a lieu au sein de l'assemblée délibérante sur les orientations générales du budget**.

Ces dispositions sont applicables aux SPIC par renvoi de l'article L. 2221-5 du même code **et donc de notre syndicat mixte** fermé. Ainsi, les régies SPIC doivent organiser le débat précité dès lors qu'elles sont rattachées à une collectivité de 3 500 habitants et plus.

Le débat d'orientation budgétaire porte sur les orientations générales à retenir pour l'exercice considéré et, éventuellement, les exercices suivants. Il s'insère dans les mesures **d'information du public sur les affaires locales** et permet aux membres de l'assemblée d'exprimer leurs vues sur une politique budgétaire d'ensemble. **Il permet également à l'ordonnateur de faire connaître ses choix budgétaires prioritaires** et les modifications à apporter par rapport au budget antérieur.

Ce débat se situe à l'intérieur d'un délai de dix semaines (*et non plus deux mois*) précédant l'examen du budget conformément à l'article L. 1612-26 du code général des collectivités territoriales et dans les conditions fixées par le règlement intérieur prévu à l'article L. 2121-8 du même code.

Précision : le débat d'orientation budgétaire doit être organisé à l'intérieur de ce délai légal, sans que sa tenue n'intervienne pour autant à une échéance trop proche du vote du budget primitif – il s'agit donc d'une marge maximum et non minimum.

Par ailleurs, ce ROB fait l'objet d'un débat conformément à la délibération du 22 mars 2022 approuvant la dernière version du **règlement intérieur du syndicat** qui indique dans son article 19 :

Article 19 : Débat d'orientation budgétaire

Le budget du syndicat est proposé par le président et voté par le conseil syndical. Dans un délai de deux mois avant le vote du budget, un débat a lieu en conseil syndical sur les orientations générales du budget. Le débat sur les orientations budgétaires s'appuie sur un rapport d'orientations budgétaires établi conformément aux articles L. 2312-1 et D. 2312-3 du code général des collectivités territoriales. Le débat d'orientation budgétaire a lieu lors d'une séance ordinaire, après inscription à l'ordre du jour ou lors d'une séance réservée à cet effet. Une délibération prendra acte du débat. Les délégués peuvent intervenir tour à tour à leur demande. Leurs interventions ne doivent porter que sur l'orientation budgétaire. Le débat ne vaut pas obligation pour le Président du Syndicat de modifier son projet de budget.

L'article 107 de la Loi du 7 août 2015, portant la nouvelle organisation territoriale de la République dite Loi " NOTRe ", a modifié les articles L. 2312-1 et L. 5211-36 du code général des collectivités territoriales relatifs à ce débat sur les orientations budgétaires, en complétant les dispositions relatives à sa forme et son contenu.

Le décret n°2016-841 du 24 juin 2016 est venu, quant à lui, apporter des **précisions sur le contenu et les modalités de publication et de transmission du ROB**, conformément à l'article D. 2312-3 du code général des collectivités territoriales.

Ce rapport comprend également une présentation de la **structure et de l'évolution des dépenses et des effectifs**.

Le ROB donne lieu à un débat qui **fait l'objet d'une délibération** mais n'a pas de caractère décisionnel, sauf précisions apportés lors du vote.

Le ROB et la délibération qui s'y rapporte sont transmis à Mme la Sous-Préfète de l'arrondissement d'Avesnes sur Helpe.

Ce débat constitue donc un **moment essentiel** de la vie d'une entité locale et permet de **définir sa stratégie financière et sa politique d'investissement ainsi que les engagements pluriannuels envisagés**.

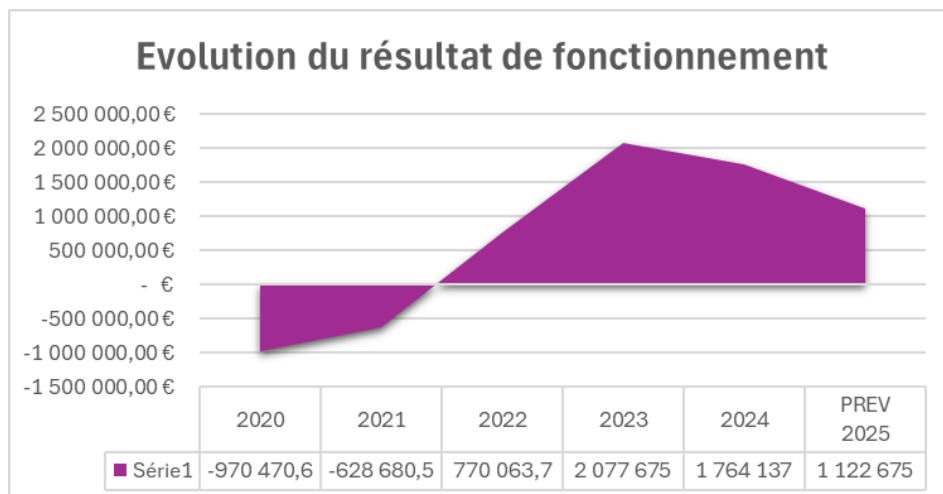
I - Situation financière du syndicat mixte fin 2025

Le Compte Administratif 2025 provisoire à ce stade :

L'exercice 2025 devrait faire apparaître un résultat excédentaire de fonctionnement de plus de + 1,1 M€ contre + 1,7 M€ l'an dernier. Pour la partie investissement, c'est un résultat déficitaire d'un peu plus de -3,5 M€ (+ 356 K€/2021, + 923 K€/2022, - 886 K€/2023 et + 1,4 M€/2024), soit un

résultat (prévisionnel à ce stade) déficitaire global de l'exercice de - 2,4 M€ (- 0,27 M€/2021, + 1,69 M€/2022, 1,19 M€/2023 et + 3,2 M€/2024).

Le résultat de clôture de l'exercice (résultat de l'exercice N + N-1), quant à lui, devrait présenter un excédent de fonctionnement de 7,11 M€ contre 5,99 M€ lors de l'exercice précédent (+ 1,63 M€/2021, + 2,40 M€/2022, + 4,48 M€/2023 et + 4,23 M€/2024) et un déficit d'investissement de - 1,93 M€ (+ 76 K€/2021, + 999 K€/2022, + 113 K€/2023 et + 1,6 M€/2024).



EXERCICE 2025 Provisoire

Section de fonctionnement

Dépenses	24 246 026,04 €
Recettes	25 368 701,21 €
Résultat	1 122 675,17 €
Excédent (+) ou Déficit (-) N-1	5 991 861,09 €
Excédent (+) ou Déficit (-) N	7 114 536,26 €

Section d'investissement

Dépenses	8 915 857,18 €
Recettes	5 379 764,06 €
Résultat	- 3 536 093,12 €
Excédent (+) ou Déficit (-) N-1	1 602 168,39 €
Excédent (+) ou Déficit (-) N	- 1 933 924,73 €

EXERCICE 2025 provisoire - Résultat global

Fonctionnement Exc. (+) ou Déf. (-) N	7 114 536,26 €
Investissement Exc. (+) ou Déf. (-) N	- 1 933 924,73 €
Résultat global	5 180 611,53 €

Au global, cela représente un résultat excédentaire de clôture d'un peu plus de 5,18 M€ (+ 37.731,56 €/2021, + 66.166,41 €/2022, 4,59 M€/2023 et 7,59 M€/2024).

Report 25/26 Dépenses	3 280 790,91 €
Report 25/26 Recettes	4 598 685,00 €
Report 25/26 Total (+) ou (-)	1 317 894,09 €
EXERCICE 2025 provisoire - Résultat global	
Fonctionnement Exc. (+) ou Déf. (-) N	7 114 536,26 €
Investissement Exc. (+) ou Déf. (-) N	- 1 933 924,73 €
Résultat global	5 180 611,53 €
Couverture du déficit d'Invest. par l'excédent de fonct.	- 616 030,64 €
EXERCICE 2026 Projet	
reprise excédent N 2025 Ap. Affect.	506 644,53 €
reprise excédent N-1 2024	5 991 861,09 €
Affectation solde	6 498 505,62 €
en section de fonctionnement	
Recette à inscr. au BP 26 - art. 002 exc. Fonct. Reporté	
Affectation couverture déficit	616 030,64 €
en section d'investissement	
Recette à inscr. au BP 26 - art. 1068 Excéd. Fct Capitalisé	
Déficit d'investissement reporté	- 1 933 924,73 €
en section d'investissement	
Dépense à inscr. au BP 26 - art. 001 Déficit d'Inv. Reporté	
Excédent d'investissement reporté	
en section d'investissement	
Recette à inscr. au BP 26 - art. 001 Excédent d'Inv. Reporté	

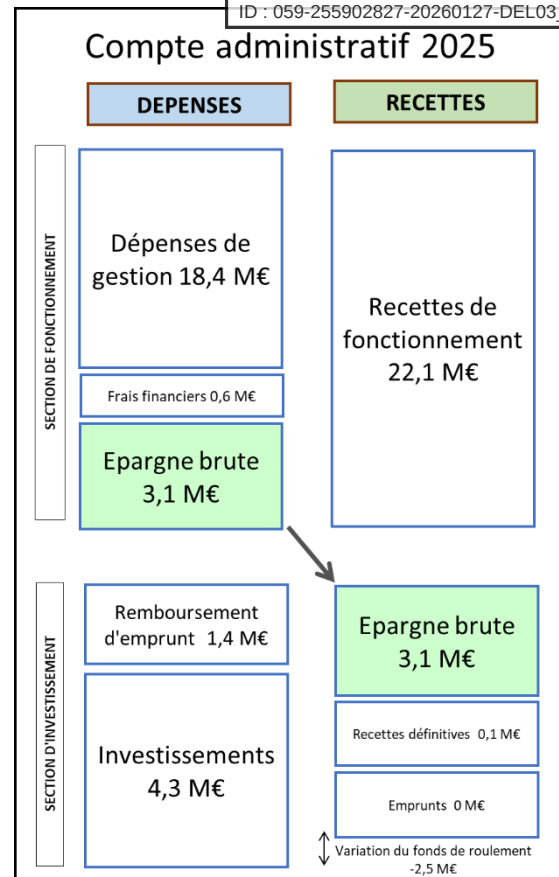
Après l'affectation des résultats qui tiendra compte de l'intégration des reports d'investissement 2025 sur 2026, présenté à l'aide du tableau ci-contre, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités disposera, pour la construction de son budget primitif 2026 de 6,49 M.€ en section de fonctionnement.

Le redressement de la situation financière du syndicat mixte poursuit donc sa progression, grâce aux décisions antérieures prises par le Conseil Syndical (optimisation fiscale – modification du régime de la TVA et augmentation du versement mobilité notamment) et le résultat de l'exercice 2025, projeté à ce stade est très satisfaisant.

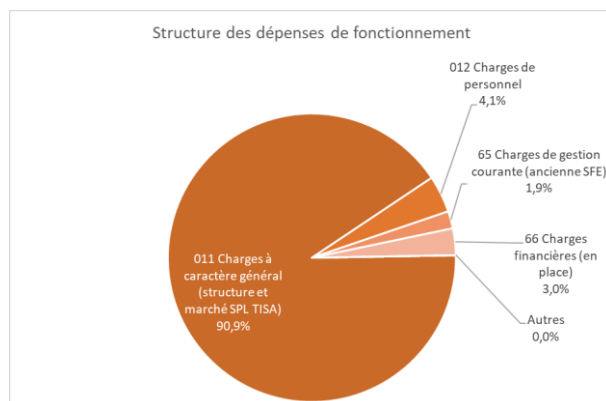
Néanmoins, cela est à mettre en perspective du contexte d'augmentation des dépenses et de stagnation des recettes mais également de la problématique d'intégration des dotations aux amortissements et des futurs gros investissements liés à la transition et à la décarbonation de nos transports publics.

La **structure du compte administratif 2025 prévisionnel** (à ce stade) du Syndicat Mixte Sambre Mobilités peut être schématisée comme suit (*après retraitement, et hors opérations d'ordre*) :

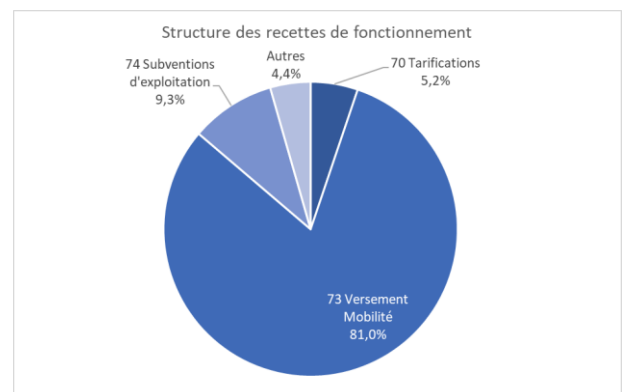
- les **recettes réelles de fonctionnement s'élèvent à 22,1 M€** contre 21,88 M€, en **légère progression de + 1,4 % par rapport à 2024**, portées notamment par l'accroissement du versement mobilité.
- les **dépenses de fonctionnement atteignent quant à elles 18,4 M€** contre 17,5 € l'an passé hors intérêts, **soit une augmentation de + 5,14 %**.
- Compte tenu de l'augmentation plus forte des dépenses que les recettes **l'épargne brute 2025 s'établit donc à 3,1 M€** contre 3,7 M€ en 2024.
- les **dépenses d'équipement s'élèvent quant à elles à 4,3 M€** contre 1,7 M€ en 2024 (hors dette) compte tenu des investissements réalisés.



Les 2 graphiques à secteur ci-dessous permettent de visualiser la structure et la répartition des dépenses et des recettes de fonctionnement.



Les dépenses liées et consacrées **aux transports représentent près de 91 %** de l'ensemble des dépenses.
C'est de loin la dépense la plus importante du budget du syndicat après les charges de personnel 4 % et les charges financières 3 %.



Le VM représente près de 81 % de l'ensemble des recettes.
C'est de loin la recette la plus importante du budget du syndicat après les subventions d'exploitation à hauteur de 9,3% et les recettes commerciales de près de 5,2%.

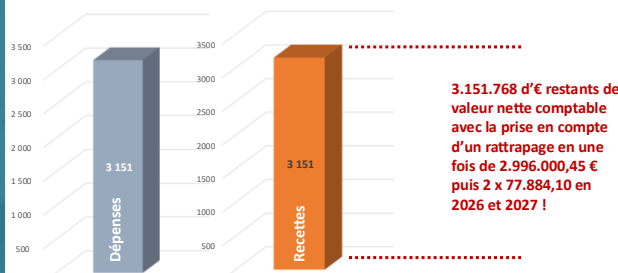
II – la régularisation des amortissements

Après le travail réalisé et la solution mise en œuvre en 2024 (Cf. résumé en page 7 du ROB de l'exercice précédent concernant les dotations aux amortissements de l'opération ViaVil), le syndicat s'est attaqué, conformément à ses engagements et de la même manière, à la problématique de non amortissement de plusieurs bus.



Solution & Technique

les 42 bus



Délibérations du Comité Syndical en date du 23 juin 2025

Pour résumer, nous avons **3,15 M€** restants de valeur nette comptable avec la prise en compte d'un rattrapage en une seule fois de **2,99 M€** puis 2 fois 77.884 € à régulariser sur les exercices 2026 et 2027.

Ce qui aurait mis

le syndicat dans une situation financière impossible à tenir, notamment pour faire face au 2.99 M.€ en une seule fois !

Nous avons donc appliqué la même méthode que celle utilisée pour l'opération ViaVil. Rappel de la méthode utilisée : Travail réalisé par les équipes du syndicat avec l'appui du cabinet Klopfer et de quelques réunions avec les Services de Gestion Comptable d'Avesnes sur Helpe et de nos CDL



Solution & Technique

les 42 bus

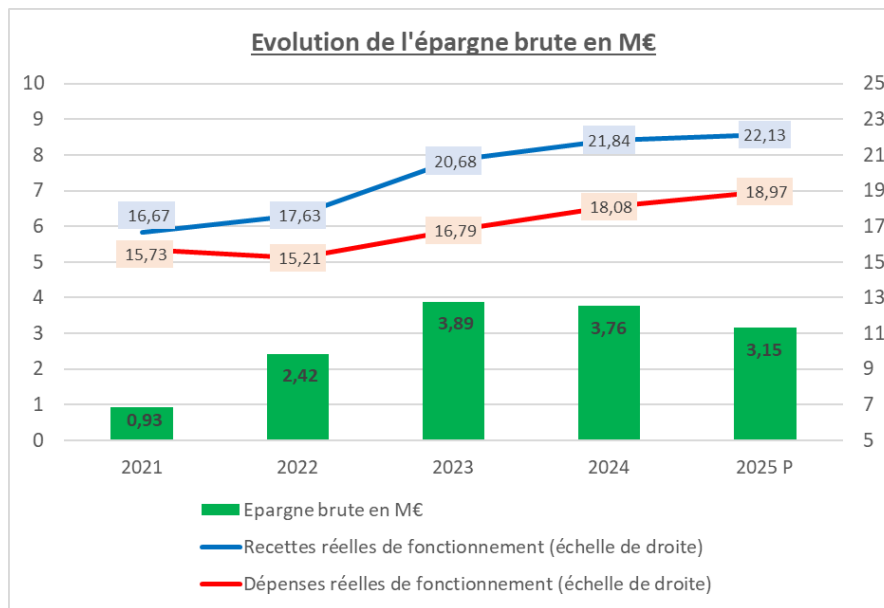
Dépenses de fonctionnement	2025	Dépenses d'investissement	2025
040 6811-Dotations aux amortissements	3 151 768,66	040 1068-Autres réserves	3 151 768,66
Total dépenses de fonctionnement	3 151 768,66	Total dépenses d'investissement	3 151 768,66
Recettes d'investissement	2025	Recettes de fonctionnement	2025
040 28121-Amortissement agencement et aménagement terrains	3 151 768,66	042 778-Autres produits exceptionnels	3 151 768,66
Total recettes d'investissement	3 151 768,66	Total recettes de fonctionnement	3 151 768,66
Total des écritures	0,00	Total des écritures	0,00

Délibérations du Comité Syndical en date du 23 juin 2025

(Conseillers aux Décideurs Locaux), le syndicat mixte a, après avoir saisi les services de l'Etat de manière formelle sur un projet de délibération préalable, trouvé une solution qui ne pèsera pas sur les finances du syndicat si ce n'est la diminution du compte de réserves 1068.

C'est donc pour le syndicat et l'ensemble des équipes une réelle satisfaction d'obtenir un tel aboutissement et de permettre la régularisation de ces anomalies récurrentes (ViaVil + les Bus) depuis déjà quelques exercices. Reste néanmoins à finaliser et à travailler le reste des amortissements de l'inventaire à fiabiliser. Cela sera l'un des objectifs de l'année 2026 dont la méthodologie a été arrêtée avec l'accord des services du Trésor Public.

III – les ratios de l'Épargne du syndicat



La lecture graphique de l'évolution de l'épargne brute ci-contre permet de constater la progression nette observée entre les différents exercices, notamment entre 2022 et 2023 où elle a été la plus significative.

Compte tenu de l'accroissement plus rapide des dépenses par rapport à celles

des recettes, l'exercice 2025 traduit un tassement de notre épargne brute mais qui demeure à un bon niveau.

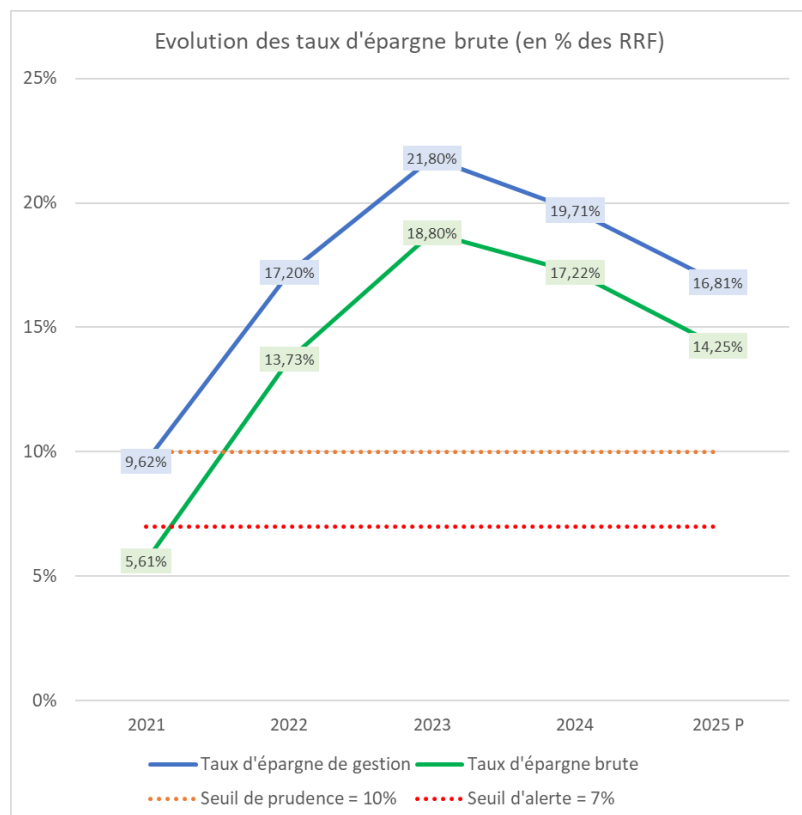
L'écart entre les recettes et les dépenses réelles de fonctionnement permet de dégager près de 3,15 M€ représentant au passage un peu plus de 14 % des recettes réelles de fonctionnement.

Les ratios de taux d'épargne de gestion et de taux d'épargne brute peuvent être qualifiés de satisfaisants à fin 2025, ce qui ne l'était pas en 2021, malgré le tassement observé en 2024 et 2025.

Cela notamment au regard :

- des seuils acceptables dans l'absolu : **7 % pour un budget principal, avec une zone d'alerte positionnée généralement autour de 10 %** (comme indiqué supra)

- et de la trajectoire suivie ces dernières années sous l'influence du relèvement du taux de versement mobilité (VM).



IV - les Emprunts & la Dette

Les Emprunts :

A ce jour, ce n'est plus **10 mais 8 emprunts**, contractés par le syndicat mixte, qui restent à honorer jusqu'à **extinction complète de la dette en 2047**. (3 au Crédit Agricole Nord de France, 1 auprès de Dexia Crédit Local de France, 1 au Crédit Foncier, 1 à la Caisse des Dépôts et Consignation, 1 à la Caisse d'Epargne Hauts de France et le dernier contracté auprès de la Banque Postale). En voici la structure :

ETAT DE LA DETTE AU 31 DECEMBRE 2025												
Objet	Organisme prêteur	Capital origine	Type taux	Date fin	Périodicité	Durée	Taux	Date 1ère échéance Capital	Date 1ère échéance Intérêts	Capital au 31 Décembre 2025	Annuité Intérêts	Annuité Capital
TRA 20 - 2008-	DEXIA CREDIT LOCAL	5000000	TF	01/04/2033	Mensuelle	7 ans et 3 mois	4,25	01/05/2008	17/01/2008	2 044 874,93	93 576,06	232 742,38
TRA22 - 2007	CAISSE DES DEPOTS ET	12000000	TF	01/04/2033	Trimestrielle	7 ans et 3 mois	4,4	01/07/2008	01/07/2008	5 023 965,89	232 608,38	555 464,46
TR26-2018	CAISSE D'EPARGNE HA	1720000	TF	25/04/2039	Annuelle	13 ans et 4 mois	1,85	25/04/2020	25/04/2020	1 268 443,78	24 923,08	78 749,97
TR27 - 2020	CREDIT AGRICOLE	2000000	TF	10/01/2041	Trimestrielle	15 ans	0,96	10/04/2021	10/04/2021	1 559 126,88	15 535,24	94 491,36
TRA21 - 2007	CREDIT FONCIER	5000000	TF	30/03/2033	Trimestrielle	7 ans et 3 mois	4,29	30/06/2008	30/06/2008	2 026 122,93	94 488,25	233 614,73
TRA-28-2022	CREDIT AGRICOLE	1500000	TF	14/02/2047	Annuelle	21 ans et 1 mois	1,24	14/02/2023	14/02/2023	1 343 430,39	17 313,68	52 834,35
TRA29-2022	CREDIT AGRICOLE	1500000	TF	15/06/2042	Annuelle	16 ans et 6 mois	1,72	15/06/2023	15/06/2023	1 306 280,73	23 597,68	65 677,38
TRA30-2024	LA BANQUE POSTALE	2000000	TF	01/01/2045	Trimestrielle	19 ans	3,46	01/04/2025	01/04/2025	1 925 000,00	54 711,25	75 000,00
TRA31-2025												
TRA32-2025												
TOTAL										16 497 245,53	556 753,62	1 388 574,63

Pour rappel, vous trouverez ci-dessous le tableau produit l'an dernier qui permet de calculer l'écart de capital au 31 décembre et qui révèle une baisse significative de près 1,4 M€ entre 2024 et 2025.

ETAT DE LA DETTE AU 31 DECEMBRE 2024												
Objet	Organisme prêteur	Capital origine	Type e taux	Date fin	Périodicité	Durée	Taux	Date 1ère échéance Capital	Date 1ère échéance Intérêts	Capital au 31 Décembre 2024	Annuité Intérêts	Annuité Capital
TRA 20 - 2008-	DEXIA CREDIT LOCAL	5000000	TF	01/04/2033	Mensuelle	9 ans et 1 mois	4,25	01/05/2008	17/01/2008	2 277 617,31	103 669,03	223 074,95
TRA22 - 2007	CAISSE DES DEPOTS ET	12000000	TF	01/04/2033	Trimestrielle	9 ans et 1 mois	4,4	01/07/2008	01/07/2008	5 579 430,35	256 018,75	532 054,09
TRA23 - 2008	DEXIA CREDIT LOCAL	2550000	TF	01/01/2024	Trimestrielle		4,5	01/04/2009	01/04/2009	0,00	0,00	59 915,02
TR25-2009	CREDIT AGRICOLE	3950000	TF	06/03/2024	Trimestrielle		4,64	06/06/2009	06/06/2009	0,00	1 052,05	90 693,58
TR26-2018	CAISSE D'EPARGNE HA	1720000	TF	25/04/2039	Annuelle	15 ans et 2 mois	1,85	25/04/2020	25/04/2020	1 347 193,75	26 353,50	77 319,55
TR27 - 2020	CREDIT AGRICOLE	2000000	TF	10/01/2041	Trimestrielle	16 ans et 10 mois	0,96	10/04/2021	10/04/2021	1 653 618,24	16 436,95	93 589,65
TRA21 - 2007	CREDIT FONCIER	5000000	TF	30/03/2033	Trimestrielle	9 ans et 1 mois	4,29	30/06/2008	30/06/2008	2 259 737,66	104 680,81	223 893,38
TRA-28-2022	CREDIT AGRICOLE	1500000	TF	14/02/2047	Annuelle	22 ans et 11 mois	1,24	14/02/2023	14/02/2023	1 396 264,74	17 960,80	52 187,23
TRA29-2022	CREDIT AGRICOLE	1500000	TF	15/06/2042	Annuelle	18 ans et 4 mois	1,72	15/06/2023	15/06/2023	1 371 958,11	24 708,23	64 566,83
TRA30-2024	LA BANQUE POSTALE	2000000	TF	01/01/2045	Trimestrielle	19 ans et 10 mois	3,46	01/04/2025	01/04/2025	2 000 000,00	0,00	0,00
TOTAL										17 885 820,16	550 880,12	1 417 294,28

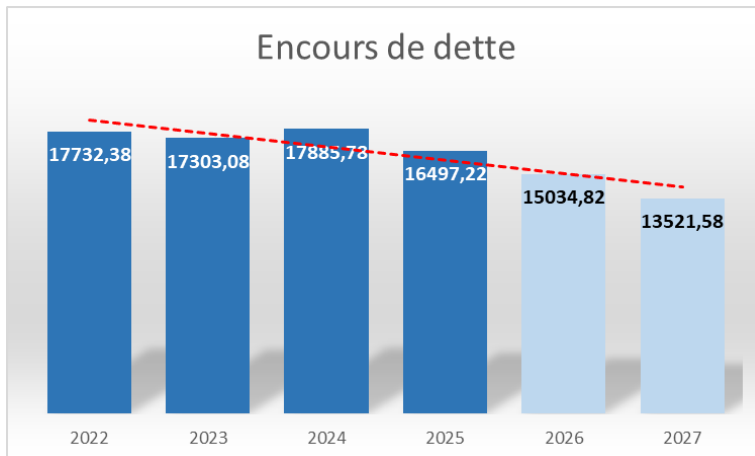
Les taux :

Ces derniers s'échelonnent de **4,40 % pour le plus élevé à 0,96 % pour le plus petit** des taux enregistrés. Les taux les plus importants, au nombre de 3, se trouvent donc dans la fourchette haute (4,40 à 4,25 %) et correspondent à la période de 2008. Quant aux taux les plus faibles, au nombre de 4, allant de 1,85 à 0,96 %, ils correspondent aux périodes 2020 à 2023. Le dernier emprunt souscrit par le syndicat l'a été auprès de la Banque Postale en 2024 pour un montant initial de 2 M€ au taux fixe de 3,46%. **La moyenne des taux s'établit à 2,77 %.**

A noter, l'arrivée à échéance de l'emprunt (qui ne représentait que 1,50 % de l'encours) à taux structuré classé B selon la charte de Gissler qui comporte 5 niveaux (TRA23-2008).

A ce jour, **les taux des emprunts contractés par le syndicat sont désormais tous à taux fixes.**

L'encours :



A ce jour, **l'encours de la dette**, correspondant au stock des emprunts contractés par le syndicat mixte à la clôture de l'exercice 2025, s'élève à **16.497.245,53 €**.

Ce dernier est en baisse depuis 2025 et suite au recours à l'emprunt de 2 M€ contracté fin 2024, comme le graphique ci-contre permet de le visualiser.

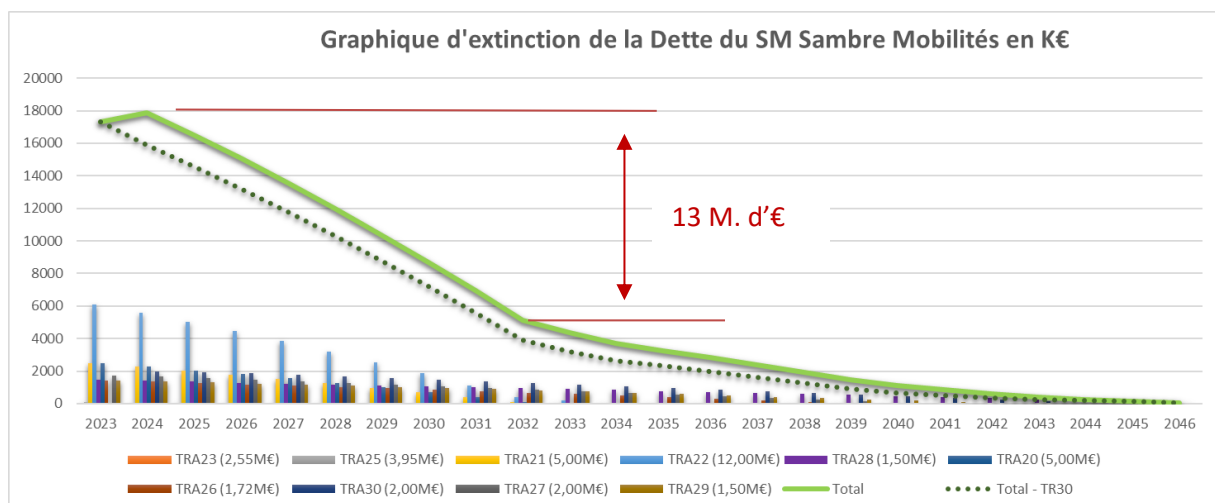
Rapporté aux montants empruntés à l'origine, soit 37.220.000 € nous venons de passer en dessous de la barre **des 45 % de remboursement du capital (44,32 % pour être précis)**.

La Dette :

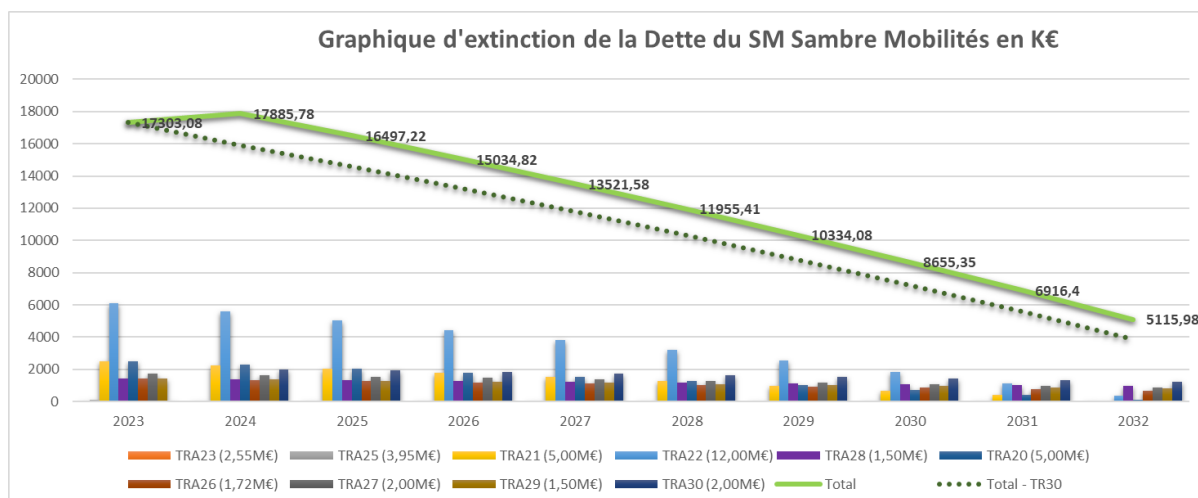
Le graphique représentatif de **l'extinction de la dette** permet de visualiser le **capital restant dû de 2023 jusqu'à l'extinction définitive programmée en 2047** sans recours à de nouveaux emprunts.

On observe que la chute de cette courbe d'extinction de dette est particulièrement forte ou marquée jusqu'en 2032. La courbe représentée en pointillé est celle sans l'emprunt de 2 M€ contracté en fin d'année 2024 afin de pouvoir matérialiser la différence.

Elle représente tout de même **13 M€ sur une période de 9 ans** entre 2024 et 2032.



En sélectionnant uniquement ces 10 années, on remarque que baisse est dû principalement à l'emprunt intitulé TRA22 représenté par l'histogramme bleu clair qui est particulièrement important et dont le montant d'origine était de 12 M.€.

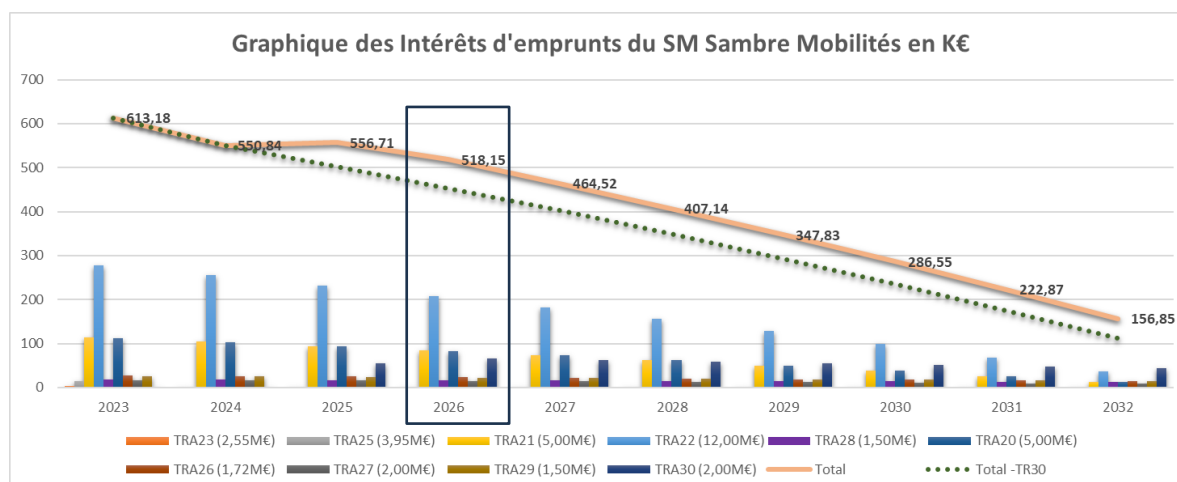


Ce dernier impacte donc de manière importante l'extinction de la dette et il sera à échéance en 2033, le 1^{er} avril pour être précis.

Les Intérêts :

Les intérêts de la dette des 8 emprunts en cours sont représentés à l'aide du graphique ci-dessous et exprimés en K€.

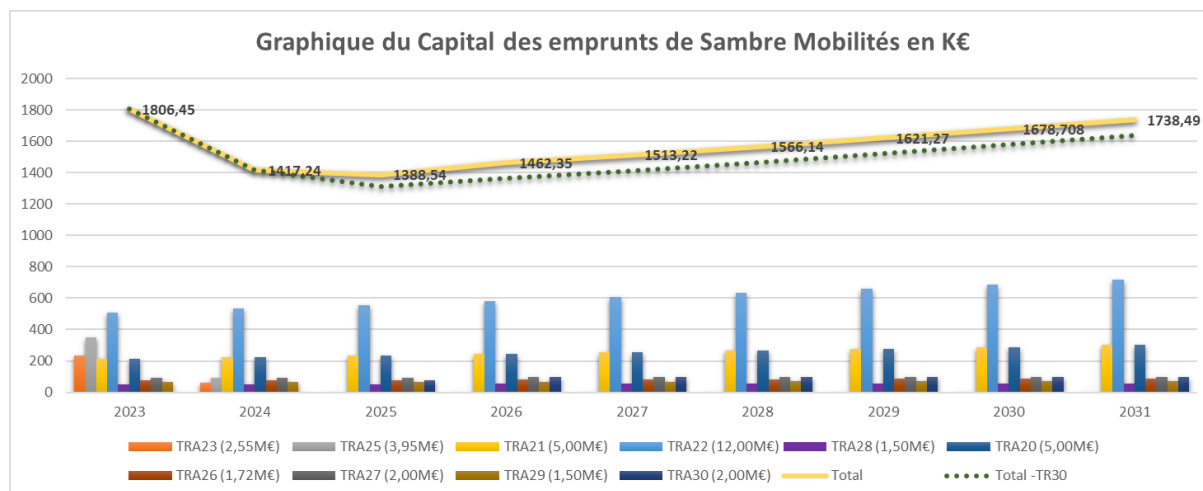
Le montant à inscrire au budget de l'exercice 2026 au sein de la section de fonctionnement (article 66111 – Intérêts des emprunts) sera donc de plus de **518 K€** contre 556 K€ hors ICNE (*Intérêts Courus Non Echus correspondent exclusivement aux intérêts accumulés mais dont l'échéance n'est pas encore atteinte à la date de clôture*). Ce dernier montant est inférieur de - 38 K€ comparé à l'exercice précédent.



Le Capital :

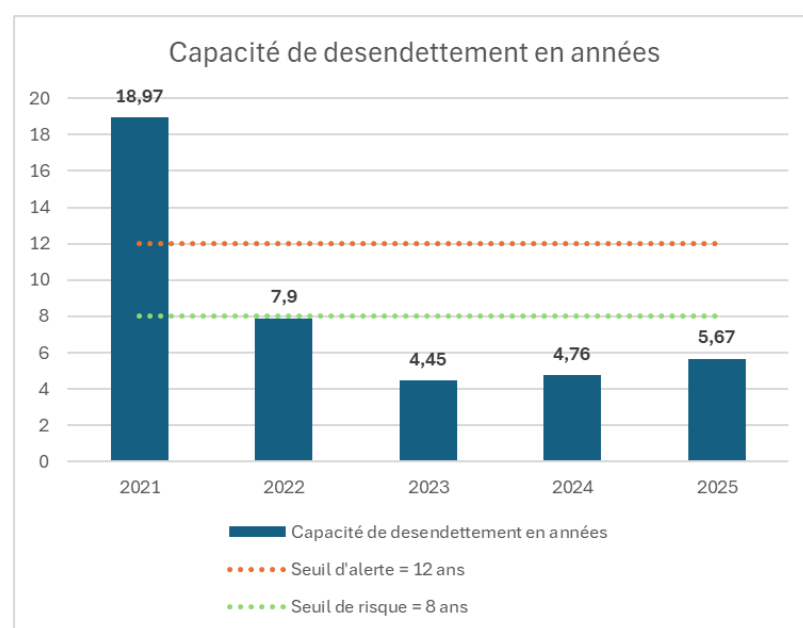
Le remboursement du capital de la dette des 8 emprunts en cours sont également représentés sous la même forme et à l'aide du graphique ci-dessous et exprimés en K€.

Le montant à inscrire au budget de l'exercice 2026 au sein de la section d'investissement (article 1641 – Capital des emprunts) sera donc de **plus de 1.462 K€ contre 1.388 K€ soit + 73 K€ comparé à l'exercice précédent**. Néanmoins et comparé à l'exercice 2023 c'est une baisse de **– 344 K€**. Ce qui constitue une **baisse significative compte tenu de l'arrivée à échéance de 2 emprunts** – Emp. TRA23 et TRA25 contractés à l'origine pour respectivement 2.550 K€ et 3.950 K€ - au cours de l'exercice 2024.



Enfin et pour être complet, il convient de préciser ici que la **capacité de désendettement du syndicat s'évalue grâce à un ratio spécifique** permettant de mesurer sa capacité de désendettement.

Ce ratio permet d'estimer en combien d'années, ou d'exercices budgétaires, la collectivité peut rembourser la totalité du capital de sa dette en supposant qu'elle y consacre l'intégralité de son épargne brute chaque année.



Le graphique ci-contre permet de comparer les 5 derniers ratios depuis 2021.

La **reconstitution de l'épargne observée entre 2022 puis 2023** permet de repasser sous les seuils d'alerte et de risque. L'exercice 2025 permet, quant à lui, de fixer ce rapport à 5,67 années.

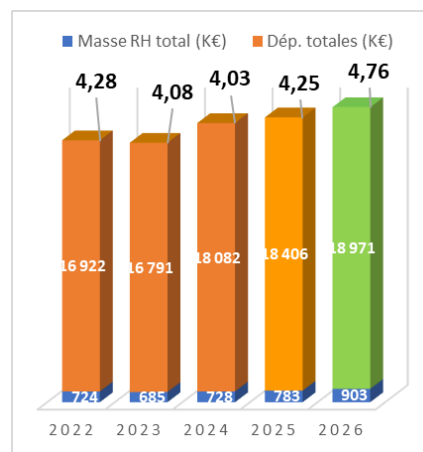
Pour rappel, la capacité de désendettement maximale est corrélée à la durée de vie des investissements financés.

V - les Ressources Humaines

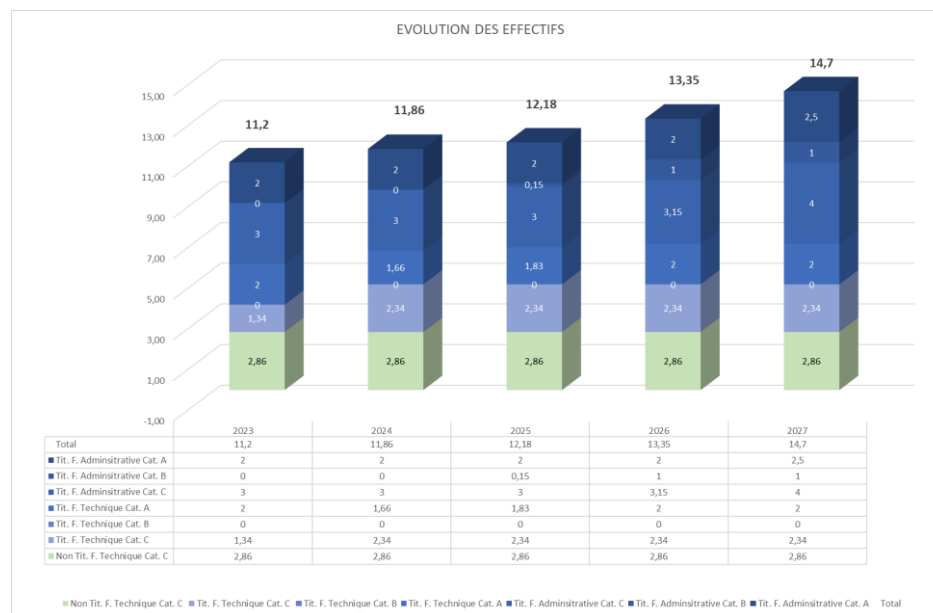
Le prévisionnel de dépense du chapitre 012, correspondant aux charges de personnel, devrait s'élever à près de 903.000 € contre 894.400 € soit + 8.600 € comparé au prévisionnel de l'an dernier inscrit au BP 2025. Même avec le recrutement à temps plein d'un rédacteur territorial et de 15% d'un agent administratif, la prise en compte du glissement vieillissement technicité qui compte pour 2 % environ de la masse salariale, l'augmentation de l'assurance statutaire ainsi que l'augmentation des cotisations CNRACL annoncée à hauteur de 3%, **cette prévision devrait être suffisante notamment au regard de la dépense réellement observée en 2025 à hauteur de 790.000 €.**

Néanmoins, et rapportée aux dépenses totales du budget de fonctionnement, la **masse RH réellement constatée ne représentait que 4,25 % en 2025 et la prévision 2026 ne s'élèverait qu'à 4,76 %.** (Cf. histogramme ci-contre)

L'histogramme ci-dessous quant à lui permet de visualiser l'évolution prévisionnelle des effectifs.



Par ailleurs, les échanges avec la **Chambre Régionale des Comptes, dans le cadre de son dernier contrôle, incite à renforcer les effectifs du syndicat** trouvant ces derniers trop restreints au regard de ses compétences.



C'est la raison pour laquelle, il est **prévu l'inscription complémentaire en 2026 d'1,17 ETP de manière prévisionnelle.**

A titre de comparaison et sur cette hypothèse, la **masse RH passerait à 903 K€ et représenterait moins de 5 % des dépenses de**

fonctionnement prévisionnelles.

VI - le Versement Mobilité

Le **Versement Mobilité (VM)** est une contribution locale versée par les **employeurs publics et privés de 11 salariés (et plus)**. Elle est collectée par l'**URSSAF** et la **MSA** sur le ressort territorial du syndicat mixte.

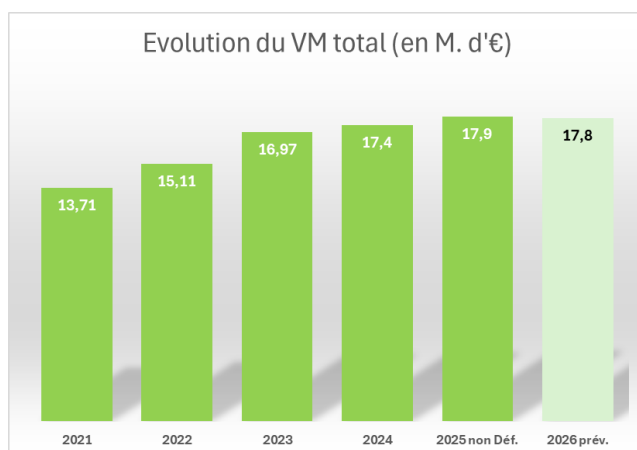
Ce versement mobilité est une ressource stratégique permettant de financer le développement mais aussi l'exploitation des réseaux de transport. Depuis le 1^{er} janvier 2022 et conformément à l'arrêté du 23 décembre 2021, les modalités de versement du VM ont évolué mettant fin aux mécanismes antérieurs d'acomptes et de régularisation. L'intégralité des sommes dues et déclarées de ce dernier sont maintenant versées directement aux autorités organisatrices de la mobilité au plus tard le 20 du mois suivant leur exigibilité.

A titre d'information et d'une manière générale, **la proportion entre versement mobilité du secteur privé et le secteur public est de l'ordre de 70/30 (70% pour le privé et 30% pour le public).**

Pour rappel et depuis le 1^{er} janvier 2023, le taux en vigueur a été fixé à **2 %**. Le graphique ci-dessous permet de visualiser le versement mobilité brut perçu par le syndicat depuis l'exercice 2021.

On remarque, pour l'exercice 2024, une progression du versement mobilité passant de 16,97 à 17,4 M€ représentant près de + 2,53 % comparé à l'exercice précédent.

Pour l'exercice 2025 et sans avoir obtenu le montant du dernier mois (décembre 2025 versé en janvier 2026), la prévision devrait être de 17,9 M€ représentant + 2,87 %.



Le maintien de cette bonne dynamique du VM est donc une bonne nouvelle, mais il est important **de rester très prudent car les dépenses de transport sont très impactées par l'inflation du fait de la masse salariale et des énergies qui constituent l'essentiel des dépenses de ce service public.** Par ailleurs, et pour rappel, nos dépenses progressent plus vite que nos recettes.

Pour 2026, nous pouvons raisonnablement et très prudemment envisager l'inscription d'un montant de 17,8 M€ compte tenu de l'exercice 2025 soit un niveau légèrement inférieur à celui perçu (- 0,56 %).

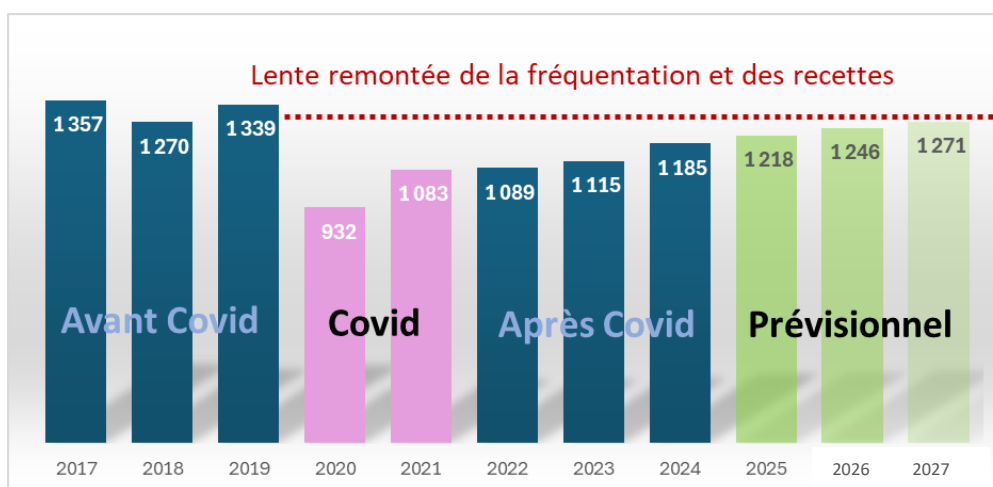
VII – l’optimisation fiscale et le régime de TVA

Depuis le 1^{er} mars 2023, le syndicat mixte est devenu “ exploitant fiscal du transport ” ce qui a pour conséquence **de récupérer le montant de TVA payé sur nos dépenses courantes taxées précédemment à 20 % et sur les participations à la SPL TISA à 10 %** hors contribution financière forfaitaire (CFF) qui est déjà exonérée de TVA depuis 2013.

A noter également que depuis ce changement de régime, nous **encaissons le reversement des recettes commerciales de la SPL TISA** dans le cadre de l’optimisation fiscale de TVA.

Comme nous l’avions déjà indiqué **le montant des recettes commerciales entame une lente remontée sans pour le moment atteindre les niveaux enregistrés avant la période Covid.**

Cela est d’ailleurs le cas de nombreux réseaux de transport, y compris le ferroviaire, dont la fréquentation peine à revenir à son niveau de 2019.



Ces recettes correspondent au produit de la vente des titres de transport ou de mobilité auprès des usagers sur la base des tarifs arrêtés par l’Autorité Organisatrice.

Pour l’année 2026 et au regard du contrat pluriannuel passé avec notre opérateur, il est prévu l’encaissement de 1.246.935 €, correspondant à l’engagement pris sur les recettes commerciales auquel il convient d’ajouter celles relatives au service Vélo & Go pour les locations de vélos à assistance électrique pour 19.885 €.

VIII – le contrat pluriannuel 2025-2027 d'obligation de service public pour l'exploitation de transports publics de voyageurs et de services de mobilité

L'essentiel des dépenses de gestion est constitué des flux vers la SPL. C'est en effet, et de loin, la plus importante des dépenses du syndicat mixte aujourd'hui.

Le tableau ci-dessous détaille les éléments de rémunération entre 2024 et 2027 avec notamment le besoin 2026 compte tenu de la signature du contrat pluriannuel 2025-2027 passée avec le SPL TISA.

BP Dépenses - 611	2024	2025	2026	2027
Rémunération Exploitant SPL HT	15 180 000 €	15 614 400 €	15 558 000 €	15 588 000 €
Interressement recettes -		33 245 €	- €	37 000 €
Indexation N	670 000 €	228 024 €	530 518 €	833 097 €
Indexation N-1		343 540 €		
Navette	105 000 €			
LLD VAE (60% 2026 puis 100%)		28 000 €	33 600 €	33 600 €
Autres avenants (TSR 60% 2026 puis 100%)			300 000 €	500 000 €
Ss Total	15 955 000 €	16 247 209 €	16 422 118 €	16 991 697 €

La rémunération de l'opérateur prévoyait en 2024 un montant de 15.180.000 € HT en valeur 2023, auquel nous avons ajouté l'indexation du contrat de 2023.

Pour la seule période du 1^{er} mars au 31 décembre 2023, son montant s'est élevé à 610 K€ soit + 5 % (l'indice salaire +6% pesant pour 70%, l'indice gasoil -0.04% pesant pour 10%, l'indice pièce +6,6% pesant pour 4% et l'indice TCH Transports Communication et Hôtellerie +4,5% pesant pour 12%) auquel il faut ajouter quasi 60 K€ pour couvrir l'intégralité de l'année.



Nous avons également ajouté l'avenant signé en septembre 2024 pour un montant de 105.000 € correspondant à la modification de l'extension de la boucle de la première citadine de Maubeuge dans le prolongement du Quartier de Sous-Le-Bois, ainsi que la mise en service de la seconde citadine pour desservir les quartiers du Pont Allant et de l'Epinette mais également l'entrée principale de l'Hôpital de Maubeuge grâce à un partenariat avec la Direction du Centre Hospitalier.

A noter que pour 2025, cet avenant a pesé sur une année entière contrairement à 2024 qui s'établissait sur 4/12^{ième}. Le montant total 2024 ainsi décomposé s'élevait donc à 15,95 M€.

A noter que pour 2025, cet avenant a pesé sur une année entière contrairement à 2024 qui s'établissait sur 4/12^{ième}. Le montant total 2024 ainsi décomposé s'élevait donc à 15,95 M€.

Pour 2025, ce montant s'est élevé à 16,24 M€, avec l'indexation de l'année N-1 de 2024 de près de 228 K€ ainsi que le prévisionnel de l'indexation de l'année N pour 343 K€ conformément au ROB et au BP 2025, l'intéressement recette pour 33 K€ et enfin 28 K€ correspondant à 60% de l'année pour la mise en exploitation du nouveau service de location de vélos à assistance électrique dénommé Vélo & Go qui remporte d'ailleurs un franc succès.

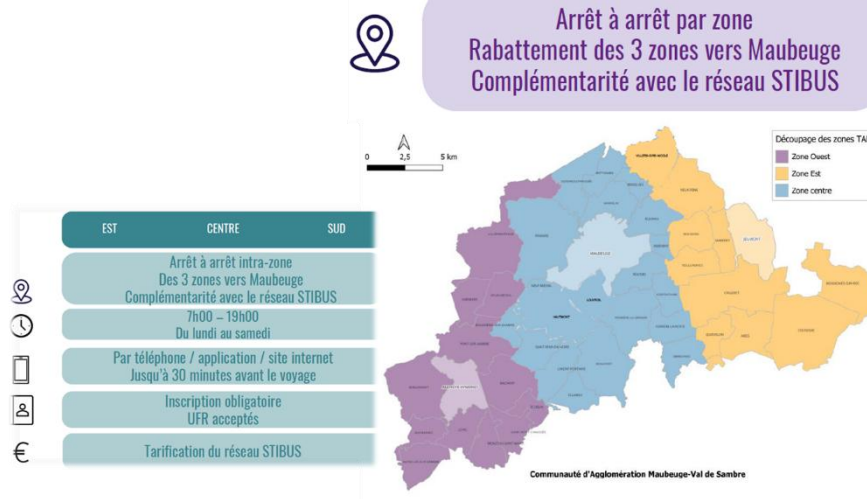
Pour 2026, et conformément au détail du tableau présenté en page précédente, le montant prévisionnel à inscrire serait de 16,42 M€, reprenant la rémunération de l'opérateur, l'indexation, l'avenant signé correspondant au service Vélo & Go pour l'année complète cette fois (100% de 33.600 €) et enfin la prévision d'un autre avenant à passer au cours de l'année 2026 relatif au nouveau service de Transport Sur Réservation (TSR) à mettre en place à partir de mai prochain (60% de 500.000 €).



Restructuration du service de Transport à la Demande

PROPOSITIONS SEMINAIRE du 01/07/2025 :

- ✓ Uniformiser et simplifier le fonctionnement du TAD.
- ✓ Offrir un service **plus accessible, plus fluide, et plus performant.**
- ✓ Améliorer l'expérience usager grâce à la modernisation et à la **digitalisation de la réservation.**
- ✓ Garantir un système cohérent, lisible et **adaptable aux besoins de mobilité du territoire.**
- ✓ Un plan de **communication complet** devra être développé pour informer les usagers, former les équipes et accompagner la transition.



Enfin pour 2027, et de manière prévisionnelle, le tableau reprend ces mêmes éléments sans tenir compte d'éventuels nouveaux avenants liés à l'évolution de l'offre.

IV - la section de Fonctionnement

Le budget de fonctionnement permet à notre syndicat d’assurer le quotidien. La section de fonctionnement regroupe l'ensemble des dépenses et des recettes nécessaires au fonctionnement courant.

Les Dépenses :

Le tableau comparatif des dépenses ci-dessous permet de mesurer les écarts entre les comptes administratifs des 3 derniers exercices, un rappel de l’inscription au BP 2025 et les orientations 2026 qui se dégagent à ce stade.

Pour rappel, le **chapitre 011** ne peut plus être comparé avec la totalité des années précédentes compte tenu du changement de régime juridique et fiscal expliqué au chapitre **V – l’optimisation fiscale et le régime de TVA**. Ce qui explique la translation d’importants montants du chapitre 65 au chapitre 011 entre les exercices 2022 et 2023 et correspondant pour l’essentiel à la rémunération de la SPL TISA.

Néanmoins, ce dernier peut l’être dès l’exercice 2024 et **intègre les évolutions du contrat pluriannuel 2025-2027** abordé précédemment au chapitre **VIII – le contrat pluriannuel 2025-2027 d’obligation de service public pour l’exploitation de transports publics de voyageurs et de services de mobilité** ainsi qu’il **anticipe la prévision de hausse** de quelques dépenses récurrentes mais également **les crédits nécessaires à la poursuite de l’étude de coopération et de développement des mobilités** à l’échelle des 3 EPCI de l’arrondissement.

Dépenses de fonctionnement en K€		2023	2024	2025 P	BP 2025	OR 2026
011	Charges à caractère général	12 916,33	16 581,78	17 151,57	17 206,94	17 490,91
012	Charges de personnel	684,81	728,17	782,70	894,40	903,00
014	Atténuation de produits	75,63	2,33	106,00	190,00	190,00
65	Charges de gestion courante	2 425,66	178,24	365,35	369,50	510,51
Dépenses gestion courante		16 102,43	17 490,52	18 405,62	18 660,84	19 094,42
66	Charges financières (en place)	619,35	543,38	565,10	571,00	531,40
	Charges financières à venir +ICNE					
67	Charges exceptionnelles	68,95	-	0,45	0,80	0,90
68	Dotation aux provisions	-	48,74	0,08	10,00	10
Dépenses réelles de fonctionnement (A)		16 790,74	18 082,64	18 971,26	19 242,64	19 636,72
042	Op. ordre de transf. Entre sect.	1 872,29	68 773,08	5 274,77	2 120,00	2 224,80
023	Virement à la section d'investiss.	-			1 020,72	2 195,66
Total dépenses de fonctionnement		18 663,03	86 855,72	24 246,03	22 383,36	24 057,18

Attention également à la comparaison difficile du montant total des dépenses 2024 et celle prévisionnelles de 2025 compte tenu de la régularisation des amortissements de l’opération ViaVil et celle des bus commentée et déjà abordée lors du ROB précédent au chapitre **II – la régularisation des amortissements**.

Pour le **chapitre 012** relatif aux charges de personnel, **on remarque une très légère augmentation** prévisionnelle à ce stade de 8 K€/BP 2025 conformément au détail présenté au chapitre IV - les **Ressources Humaines** (prévision de postes supplémentaires : un poste de rédacteur à TC et un agent administratif à TNC de 15%, le GVT et l’augmentation des cotisations CNRACL.

Le **chapitre 014** - atténuation de produits correspond au remboursement du versement mobilité à des entreprises bénéficiant d'exonérations pour une prévision de dépenses égal à celle de 2025 soit 190 K€.

Le **chapitre 65** devrait progresser de manière importante en 2026 + 141 K€ compte tenu de l'évolution des modalités de prise en charge des élèves transportés par le réseau SNCF, mais également et principalement par le rattrapage des versements que nous devrions réaliser à la Région Hauts-de-France pour les lignes pénétrantes non réclamés depuis l'exercice 2023 et pour lesquels nous cumulons les différentes prévisions.

Les **charges financières** pour l'exercice 2026, en ajoutant les ICNE et l'éventuelle incidence d'un nouvel emprunt contracté, seront **en baisse de 40 K€ soit - 7,5%** comparées à la prévision de 2025 conformément aux éléments du chapitre **III - les Emprunts & la Dette**.

En ce qui concerne les opérations d'ordre 042 seront compris :

- **les amortissements 2026 pour 2,22 M. d'€** en légère hausse (2,12 M€ au BP 2025),
- **et le virement à la section d'investissement qui devrait se fixer à hauteur de 2,19 M€** afin de pouvoir financer nos investissements programmés en 2026.

Les Recettes :

Le tableau ci-dessous permet de souligner plusieurs modifications et nouveautés pour les recettes de fonctionnement de l'exercice 2026.

Compte tenu des précisions apportées au chapitre **VII – l'optimisation fiscale et le régime de TVA**, nous enregistrons au **chapitre 70** les **recettes commerciales reversées par la SPL TISA** pour l'année entière, conformément au détail présenté en page 16 ainsi que le **remboursement des charges du parking silo d'Aulnoye-Aymeries**, supportées pour moitié entre la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre et Sambre Mobilités.

Pour rappel et suite au dernier avenant conclu avec l'agglomération relatif à l'évolution des modalités de gestion du parking silo d'Aulnoye-Aymeries qui nous confie désormais l'intégralité des dépenses, nous bénéficierons donc d'une recette plus importante puisque la répartition demeure à parité égale soit 50/50.

Recettes de fonctionnement en K€		2023	2024	2025 P	BP 2025	OR 2026
013	Atténuation de charges	5,69	4,86	1,14	1,00	1,00
70	Tarifications	1 002,33	1 295,18	1 148,88	1 290,00	1 369,80
73	Versement Mobilité	16 978,75	17 408,70	17 951,60	17 300,00	17 800,00
74	Subventions d'exploitation	1 966,87	2 088,57	2 067,11	1 797,46	1 770,00
75	Autres produits dont redevance	724,17	983,99	883,85	881,77	600,00
Recettes gestion courante		20 677,81	21 781,30	22 052,59	21 270,23	21 540,80
77	Produits exceptionnels	1,15	62,68	72,43	0,50	0,50
Recettes réelles de fonctionnement (B)		20 678,96	21 843,98	22 125,02	21 270,73	21 541,30
042	Op. ordre de transf. Entre sect.	61,74	66 775,88	3 243,68	91,91	108,11
001	Excédent antérieurs reportés				5 991,86	6 498,51
Total recettes de fonctionnement		20 740,71	88 619,86	25 368,70	27 354,50	28 147,92

Le **chapitre 73** nous permettra d'enregistrer le **versement mobilité à hauteur de 17,8 M. €** conformément à l'analyse présentée au sein du chapitre **VI - le Versement Mobilité.**

Le **chapitre 74** reprend quant à lui les prévisions à un niveau légèrement inférieur à l'année précédente et concerne notamment les subventions des différentes collectivités qui demeurent d'ailleurs la **deuxième ressource du syndicat mixte.**

On y trouve des **compensations de dispositifs de gratuité et des compensations de transferts de charges**, notamment la part de la DGF relatif à la compétence transports et un financement pour le transfert des lignes pénétrantes ainsi qu'une participation forfaitaire pour financer la gratuité du transport des lycéens.



En effet, chaque année depuis 2012, date du désistement du Département sur le sujet, la Région finançait à parité avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité, la gratuité du transport des lycéens au sein des périmètres de compétence des AOM telle que le Syndicat Mixte.

La participation versée par la Région chaque année au syndicat était forfaitaire et s'élevait pour une année pleine à **280.148,82 €**. Ce montant a été calculé sur la base des effectifs des lycéens du Syndicat ayant droit à la gratuité de l'année scolaire de référence 2007/2008.

Néanmoins, et par courrier en date du 7 octobre 2024, **M. le Vice-président du Conseil Régional Hauts-de-France en charge des mobilités, des infrastructures de transports et des ports a signifié au syndicat mixte la suppression de la participation régionale au financement des transports des lycéens.**



la **poursuite** de
la **gratuité** pour
les **Lycéens**



Malgré un nouvel échange de courrier, demandant la révision de la décision, argumenté par M. le Président du syndicat mixte, la **Région Hauts-de-France a confirmé la suppression de sa participation faute de moyens budgétaires suffisants.** Ainsi, le **financement de la gratuité des lycéens n'était plus assuré pour l'exercice 2025**

Compte tenu des échanges avec M. le Président de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre qui souhaitait maintenir cette gratuité afin de garantir l'égalité d'accès à l'éducation, notamment pour les familles les plus modestes, **il a été proposé la prise en charge de cette perte de recettes du syndicat pour un montant forfaitaire et annuel de 280.148,82 € par l'Agglomération.**

Ainsi, il a été décidé d'ajouter à la participation initiale de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre ce montant, portant la participation à partir de l'année 2025 et pour les années suivantes à 560.297,64 €.

Il n'est à ce stade pas envisagé d'arbitrage de vote en 2026, comme en 2025, d'une contribution comme cela avait été réalisé en 2024 compte tenu de l'augmentation de la participation de l'agglomération.



AGGLOMÉRATION MAUBEUGE-VAL DE SAMBRE

En effet et pour rappel, la CAMVS s'était engagée à hauteur de **100 K€ en 2024, 200 K€ en 2025 puis 300 K€ en 2026**, conformément au DOB 2024 de la communauté d'agglomération.

La prévision du **chapitre 75 est proposée à la baisse compte tenu** du non-encaissement de la recette exceptionnelle de l'an dernier au titre des gains de productivité d'un montant de 289 K€ versée par la SPL TISA. Restera néanmoins à inscrire au budget prévisionnel de 2026, la somme de 600 K€ (500 K€ correspondant à la redevance payée par la SPL dans le cadre du contrat, 5 K€ pour les VAE et 95 K€ pour les compensations de VM).

Les produits exceptionnels correspondant au **chapitre 77** seront inscrits pour un montant de 0,5 K€.

Sur cette base et dans cette hypothèse, le montant total des recettes de fonctionnement s'élèverait à 28,14 M. d'€ et serait en suréquilibre de 6,28 M. d'€.

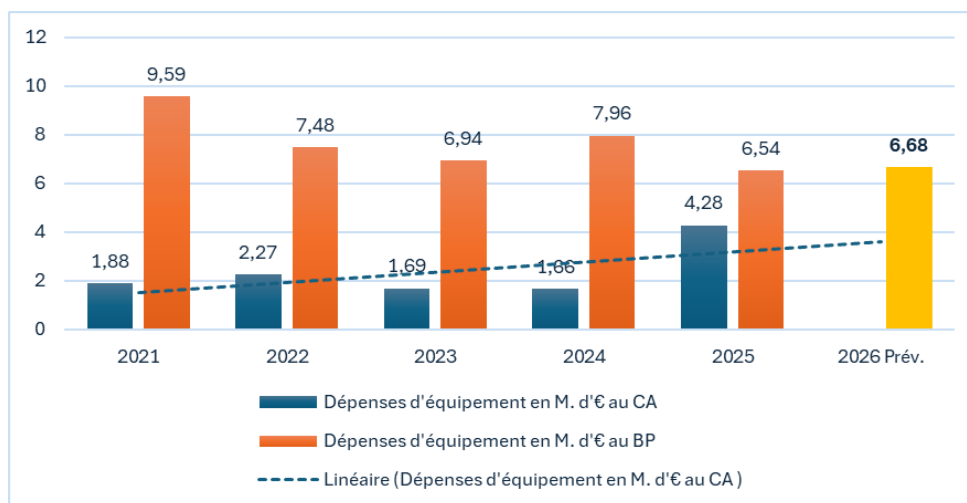
X - la section d'Investissement

Les Dépenses :

Pour rappel, les dépenses d'équipement ont été arrêtées à la somme de 4,28 M€ en 2025 contre 1,66 M€ en 2024.

La moyenne annuelle des investissements

entre 2021 et 2024 était de 1,88 M€ sur ces 4 exercices. Compte tenu de l'effort d'investissement réalisé en 2025 cette moyenne passe à 2,36 M€ et augmente donc sur les 5 derniers exercices, comme représenté à l'aide de l'histogramme ci-dessus.



Les dépenses d'investissement étaient constituées sur les exercices 2021 à 2023 en **majorité des dépenses liées au PEM de Maubeuge** (pour 2,4 M€) et **des acquisitions de bus** (0,75 M€/an). Pour 2024, les principales dépenses réalisées concernaient le PEM de Maubeuge (paiement des dernières factures), le PEM d'Aulnoye-Aymeries (notamment les études préalables et de maîtrise d'œuvre) et la poursuite de nos acquisitions de bus pour un montant de plus 1,2 M. d'€.

L'année 2025, quant elle, est **exceptionnelle, compte tenu du montant d'investissement réalisé à hauteur de plus de 4 M€ (+2,62 M€/2024) principalement répartis entre les dépenses relatives au PEM d'Aulnoye-Aymeries, les acquisitions de bus et de citadines 100% électrique, celles des vélos à assistance électrique ainsi que les cellules de comptage voyageurs.**

Pour 2026, le premier travail de **collecte et de recensement des besoins d'investissement, adossé au Programme Pluriannuel d'Investissement** devrait avoisiner les **6,7 M€**, hors remboursement du capital de la dette et opérations d'ordre.

L'ensemble des dépenses prévisionnelles à ce stade **feront l'objet d'un ajustement plus précis avant la réalisation du projet de budget primitif** qui sera soumis au vote des élus en février prochain, après présentation préalable en bureau.

Le tableau détaillé ci-dessous permet de **lister les principaux investissements projetés pour 2026 qui comprennent les reports de dépenses 2025 sur 2026 à hauteur de 3,28 M€,** qui sont d'ailleurs intégrés aux nouvelles dépenses dans la colonne des orientations 2026.

Dépenses d'investissement en K€		2023	2024	2005 P	BP 2025	OR 2026
20	Immobilisations incorporelles	-	18,00	0,00	15,00	-
21	immobilisations corporelles	42,49	115,40	106,40	171,41	6,16
	Récurrent					
	<i>Opération d'investissement</i>	1 645,62	1 534,15	4 177,20	6 357,32	6 680,13
1003	Pôle gare AA	63,34	112,86	2 553,43	2 948,79	530,23
1004	Transfert dépôt	-	0,00	0,00	-	-
1005	Stations et accessibilité	103,67	93,41	181,58	248,30	222,80
1007	PEM Maubeuge	253,20	80,89	65,98	125,61	34,00
1008	Rehabilitation dépôt	50,67		48,27	73,96	70,19
1010	Pôle gare Jeumont			0,00	25,00	-
1011	Acquisition de bus	1 108,84	1 241,01	890,46	1 758,12	3 749,01
1012	Video protection surveillance	65,90	5,98	0,00	-	80,00
1013	Billetterie	-		10,66	527,54	1 016,88
1014	PEM rural Bettignies			5,98	25,00	420,53
1016	Acquisition de vélos		0,00	213,07	220,00	70,00
1017	TCSP			7,05	10,00	-
1018	AD'AP Prog. Accessibilité			0,00	45,00	90,00
1019	Syst. de comptage des voyageurs			200,73	350,00	50,00
1020	Parking P+R Aulnoye-Aymeries					116,50
1021	Stockage VAE					40,00
1022	Infrastructure transition énerg.					40,00
1023	Maison des mobilités					150,00
<i>Dépenses d'équipement</i>		3 333,73	1 667,55	4 283,60	6 543,73	6 686,29
16	Emprunts et dettes assimilées (en place)	1 806,50	1 417,29	1 388,57	1 390,00	1 462,35
16	Emprunt et dettes à venir					
Total dépenses réelles d'investissement		5 140,23	3 084,84	5 672,18	7 933,73	8 148,64
040	Op. ordre de transf. Entre sect.	61,74	66 775,88	3 243,68	91,91	108,11
001	Déficit d'Inv. reporté AFF/R					1 933,92
Total dépenses d'investissement		5 201,97	69 860,72	8 915,86	8 025,64	10 190,68

Pour les opérations d'investissement les plus importantes :

- **le règlement des dernières factures de la phase 3 du PEM d'Aulnoye-Aymeries** inauguré en décembre dernier pour 530 K€,
- **les stations et l'accessibilité** (quais, PEM ruraux, travaux liés à la mobilité en complémentarité avec les programmations de l'agglomération, abris voyageurs et la **réfection sur le TCSP**) pour environ 222 K€,
- la poursuite des **travaux d'amélioration du dépôt** de Louvroil pour 70 K€,
- la totalité des crédits nécessaires à la réalisation du **PEM de Bettignies** pour 420 K€,
- l'inscription d'un crédit de **90 K€** correspondant au **programme pluriannuel de mise en accessibilité et d'amélioration de l'accès aux infrastructures de transport** en commun,
- **l'acquisition complémentaire de vélos à assistance électrique** (vélos à assistance électrique de plus grande taille, vélos cargos, pliables électriques, etc...) pour 70 K€,

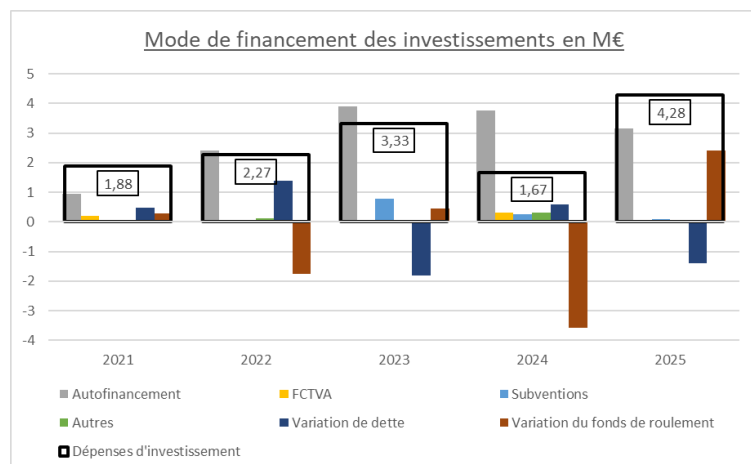
- la poursuite de l'installation, pour les nouvelles acquisitions de bus, du **système de comptage voyageurs** pour 50 K€,
- l'acquisition de nouveaux bus et matériel de transport de manière importante pour au total **3,75 M€** décomposé comme suit : 3 bus standards de 12 mètres, 2 bus articulés de 19 mètres et 2 citadines 100 % électriques ainsi que le matériel SAEIV et vidéoprotection pour la flotte de bus,
- l'engagement de crédits d'études préalables et d'AMO pour anticiper 2 importants investissements : celle de la **réflexion d'une infrastructure nécessaire de transition énergétique et la décarbonation des transports publics** et de la construction d'une **maison des mobilités** pour 190 K€ au total, afin de pouvoir déposer nos dossiers de demandes de subventions, notamment auprès du Feder, au cours de 2026 impérativement face au risque de tarissement annoncé de ces dernières,
- les travaux de **mise aux normes et d'amélioration du parking d'Aulnoye-Aymeries** pour 116 K€,
- et enfin les crédits à hauteur de 1 M€ nécessaires au lancement du **projet de billettique** qui devrait s'étaler sur plusieurs exercices.



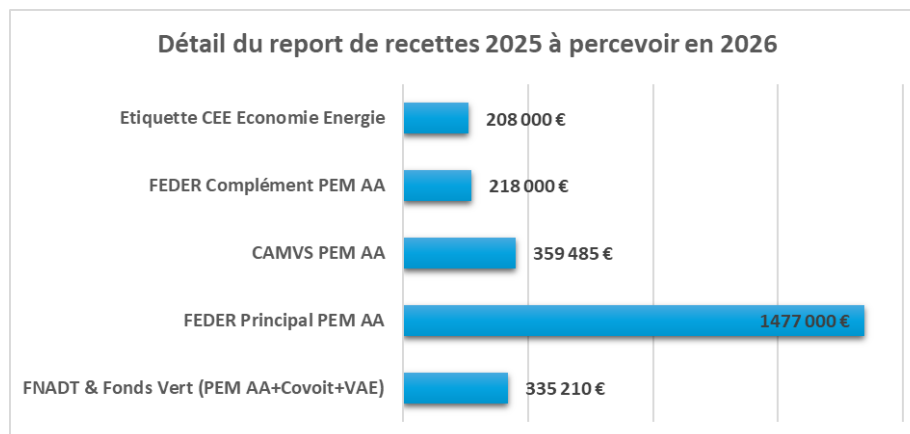
Enfin, il conviendra également de prévoir les crédits nécessaires au **remboursement en capital de la dette** qui **s'élève cette année à 1,46 M€** (contre 1,39 M€/2025, 1,41 M€/2024 et 1,80 M€/2023) (Cf. courbe du remboursement du capital de la dette – page 13) ainsi que le montant des **opérations d'ordre de transfert entre section** pour **0,10 M€** et enfin le **montant du déficit d'investissement** pour **1,93 M€**.

Les Recettes :

Pour rappel, notre syndicat mixte a financé ses dépenses d'équipements sur les 5 derniers exercices (13,43 M€ au total) en premier lieu par son autofinancement comme le graphique ci-contre permet de le visualiser.



Nous avons de fait **augmenté nos excédents antérieurs et légèrement réduit notre endettement**. Pour les principales recettes de l'exercice 2026, on retrouve tout d'abord les **reports de 2025 sur l'exercice 2026 pour un montant total de 4,59 M. d'€** composés de **2,59**



M€ de subventions restantes à percevoir, dont le détail est présenté à l'aide du **tableau ci-contre**, et **2 M€ d'emprunt**.

Le tableau ci-dessous présente les principales recettes à prévoir lors de l'exercice 2026 (la colonne orientation 2026 intègre les reports 2025 sur l'exercice 2026 ainsi que les nouvelles recettes).

Recettes d'investissement en K€		2023	2024	2025 P	BP 2025	OR 2026
13	Subventions d'investissement	786,13	256,96	80,99	1 973,48	3 154,19
16	Emprunts et dettes assimilées	-	2 000,00	0,00	2 000,00	2 000,00
23	Immobilisations en cours	-	0,00	27,39		
Recettes d'équipement		786,13	2 256,96	108,38	3 973,48	5 154,19
10	Dotations, fds divers et réserves	11,37	319,82	0,34	-	616,03
Total recettes réelles d'investissement B		797,50	2 576,78	108,73	3 973,48	5 770,22
40	Op. d'ordre de transf. entre sect.	1 872,29	68 773,08	5 271,31	2 120,00	2 224,80
021	Virement de la section de fonct.				1 020,72	2 195,66
001	Excédent antérieur reporté AFF/R				911,44	
Total recettes d'investissement		2 669,79	71 349,86	5 380,04	8 025,64	10 190,68

Pour les inscriptions nouvelles, il sera proposé d'inscrire les principales recettes suivantes :

- **416.500 € de nouvelles subventions européennes : 166.500 € de subvention Feder** pour le financement des **cellules de comptage intelligentes de voyageurs** ainsi que **250.000 € de fonds Interreg IV** pour le PEM transfrontalier de Bettignies,
- **139.000 € provenant du dispositif CEE Certificats d'Economie d'Energie** dont nous pouvons bénéficier **pour le financement des 2 nouvelles citadines 100% électriques**,
- **Pas de recours à un nouvel emprunt** supérieur au montant de 2 M. d'€ reporté,
- **616.030 € nécessaires à la couverture du déficit d'investissement** après l'inscription des reports,
- **un virement provenant de la section de fonctionnement pour 2.19 M€**,
- Et enfin **2,22 M. d'€ d'amortissements**.



XI - Trajectoires & Evolution des dépenses syndicales :

L'objectif d'évolution des dépenses syndicales :

La loi de programmation des finances publiques impose aux collectivités de décliner à l'échelle de chacun de leur budget (budget principal et chaque budget annexe)

Article 17					
I. – Les collectivités territoriales contribuent à l'effort de réduction du déficit public et de maîtrise de la dépense publique, selon des modalités à l'élaboration desquelles elles sont associées.					
II. – A l'occasion du débat sur les orientations budgétaires, chaque collectivité territoriale ou groupement de collectivités territoriales présente son objectif concernant l'évolution de ses dépenses réelles de fonctionnement, exprimées en valeur, en comptabilité générale de sa section de fonctionnement.					
Ces éléments sont présentés, d'une part, pour les budgets principaux et, d'autre part, pour chacun des budgets annexes.					
III. – Au niveau national, l'objectif d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement prévu au II, exprimé en pourcentage, en valeur et à périmètre constant, s'établit comme suit :					
Collectivités territoriales et groupements à fiscalité propre					
	2023	2024	2025	2026	2027
Dépenses de fonctionnement	4,8	2,0	1,5	1,3	1,3

l'objectif d'évolution des dépenses réelles de fonctionnement locales, lui-même fixé à inflation – 0,5%.

Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités se fixe effectivement un **objectif de maîtrise de ses dépenses de fonctionnement** (cf. perspectives et stratégie ci-après) qu'il détaille pour 2026 et les années suivantes.

L'évolution projetée des grandes masses du budget 2026 et suivantes :

Les Dépenses :

Le tableau ci-dessous reprend les **hypothèses de prospective en dépenses de fonctionnement**, dans la lignée de la préparation budgétaire de 2026.

Dépenses de fonctionnement en K€		OR 2026	2027	2028	2029
011	Charges à caractère général	17 490,91	17 805,75	18 108,44	18 416,29
012	Charges de personnel	903,00	919,25	934,88	950,77
014	Atténuation de produits	190,00	193,96	198,00	202,13
65	Charges de gestion courante	510,51	519,19	528,01	536,99
Dépenses gestion courante		19 094,42	19 438,15	19 769,34	20 106,18
66	Charges financières (en place)	531,40	464,52	407,19	347,83
	Charges financières à venir +ICNE		0,11	0,11	0,11
67	Charges exceptionnelles	0,90	0,90	0,90	0,90
68	Dotation aux provisions	10			
Dépenses réelles de fonctionnement (A)		19 636,72	19 903,68	20 177,54	20 455,02

Les postes de dépenses du syndicat reprennent d'abord le **contrat avec la SPL sans prise en compte de nouveaux avenants. Pour 2026, le comité syndical a délibéré sur une rémunération de 15,55 M€ conformément au contrat pluriannuel, montant auquel s'ajoutent l'indexation qui pèsera pour 530 K€ et les 2 avenants VAE et TSR (Cf. page 17 et 18).**

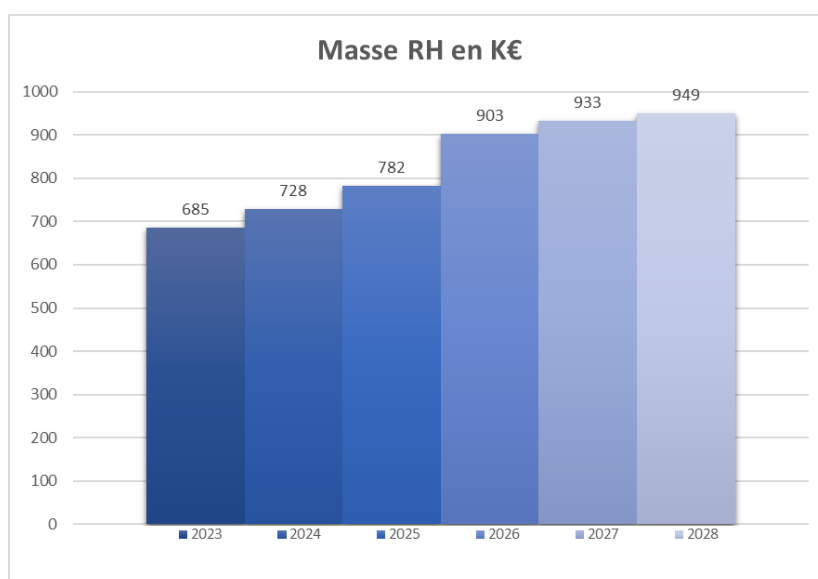
Cette indexation repose sur un indice composite faisant intervenir différents prix (masse salariale, gasoil, pièces techniques etc.). Sa complexité dépend en fait de la structure de coûts exposée par le prestataire.

A ce stade, les **évolutions ultérieures sont calées sur l'inflation prévisionnelle**.

En ce qui concerne les charges de structure, les principales sont celles de personnel. Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités entend le constat – répété – de la chambre régionale des comptes sur le **besoin d'étoffer les équipes**.

	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Masse salariale en k€	685	728	782	903	933	949
Effectifs	11,2	11,86	12,18	13,35	14,7	15

Aussi, les prévisions intègrent des **recrutements supplémentaires avec une marche**



notamment en 2026 qui conduisent à anticiper une masse salariale en progression par rapport aux années précédentes.

Ensuite, la trajectoire que le syndicat peut supposer : GVT, incidences du SMIC, augmentation des charges, avant d'autres effets volumes.

En matière de dépenses de fonctionnement, signalons des aléas qui ne sont pas toujours pris en compte comme les charges induites et au contraire les économies induites que pourraient générer les choix en matière de modes de transports : surcoût dans l'entretien des infrastructures ou donc économies de carburants.

Les Recettes :

Elles tiennent **pour l'essentiel du Versement Mobilité** dont le rendement a augmenté – indépendamment de la hausse de taux – après la crise COVID.

Recettes de fonctionnement en K€		OR 2026	2027	2028	2029
013	Atténuation de charges	1,00	1,02	1,04	1,05
70	Tarifications	1 369,80	1 393,09	1 416,77	1 440,85
73	Versement Mobilité	17 800,00	18 170,95	18 549,63	18 936,21
74	Subventions d'exploitation	1 770,00	1 770,00	1 770,00	1 770,00
75	Autres produits dont redevance	600,00	600,00	600,00	600,00
Recettes gestion courante		21 540,80	21 935,06	22 337,44	22 748,12
77	Produits exceptionnels	0,50	0,50	0,50	0,50
Recettes réelles de fonctionnement (B)		21 541,30	21 935,56	22 337,94	22 748,62

L'assiette du VM dépend de la masse salariale avec un effet volume (le nombre d'emplois) affecté par la conjoncture économique et un effet prix dépendant pour partie de l'inflation.

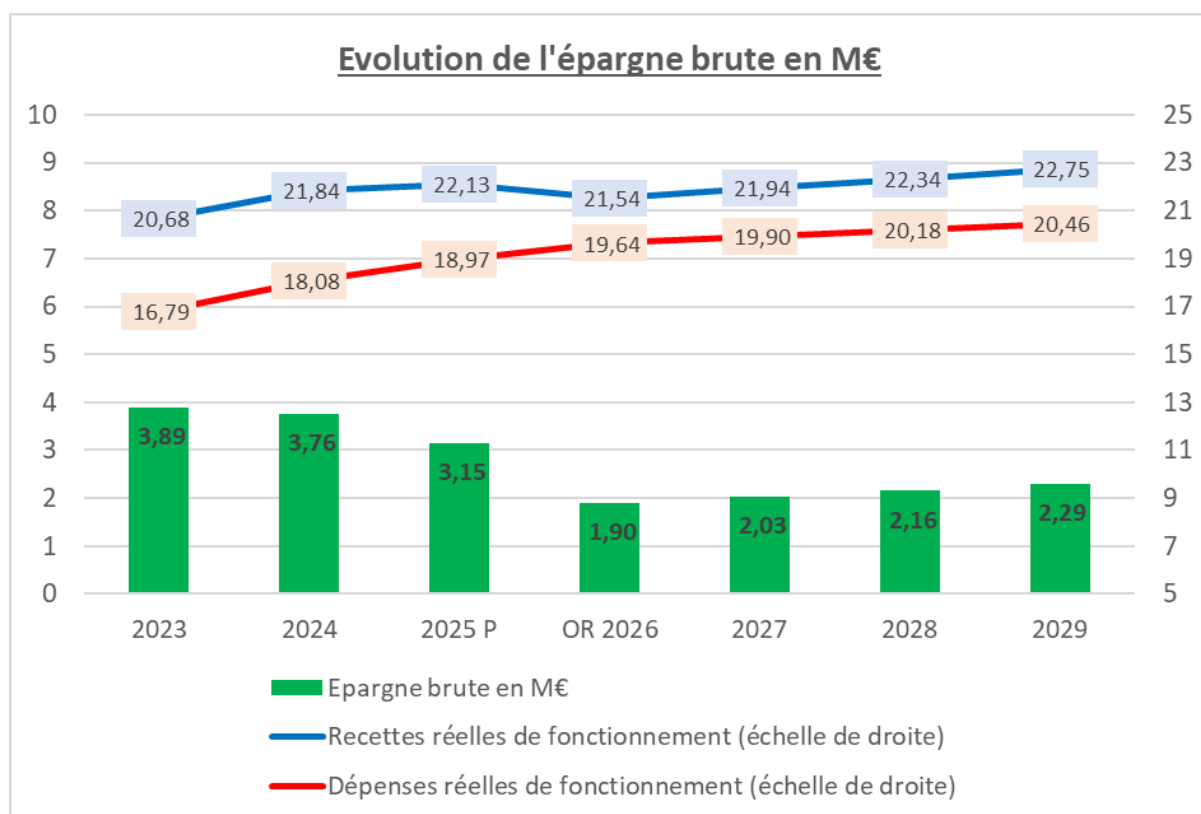
Le raisonnement peut être différent pour ce qui concerne l'emploi public (27% de l'assiette de VM sur le territoire) et l'emploi privé. A ce stade, ce sont des hypothèses macroéconomiques qui sont appliquées, sans tenir compte des éventuelles ouvertures ou extensions de sites sur le territoire. Suite aux changements de mode d'exploitation, **le modèle intègre aussi les recettes tarifaires et plus seulement les compensations.**

Sur ce point, à ce stade, le modèle de projections retient l'inflation mais l'un des aléas pourrait être **la fréquentation, celle-ci dépendant à la fois de la démographie du territoire qui en baisse, de l'évolution ou non du réseau et enfin des choix de transports individuels.**

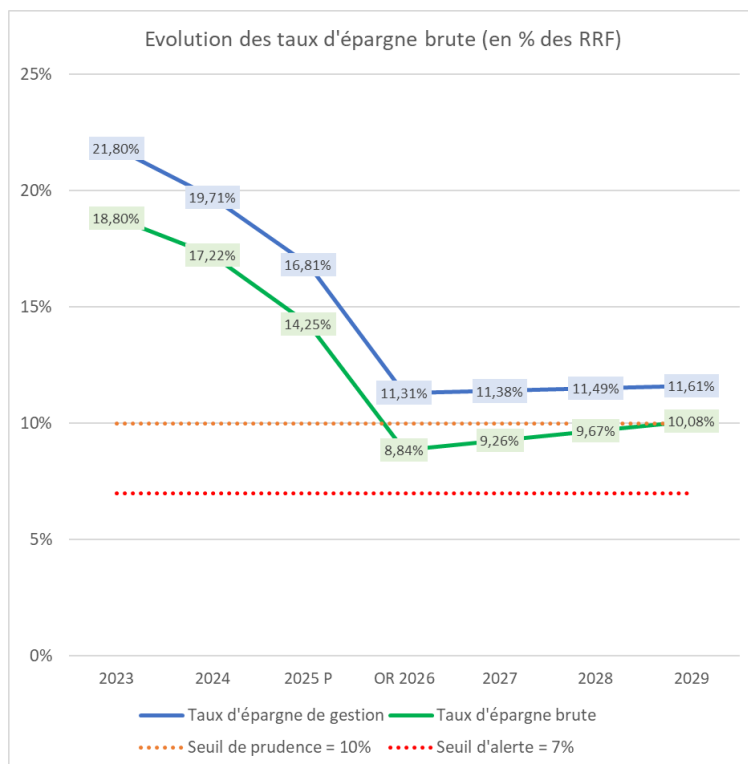
De son côté, la redevance est réputée stable comme le versement de la compensation de VM qui pourrait devenir une « variable d'ajustement » dans le cadre de l'évolution des concours de l'Etat.

Néanmoins, cette dernière mériterait d'être revue à la hausse au regard des investissements réalisés par le syndicat et utiles à l'exploitation du réseau par la SPL TISA.

Un objectif : le maintien de l'autofinancement :



Dans cette configuration, **l'objectif du syndicat est de conserver au maximum son autofinancement pour financer ses projets d'investissements (ci-après) et maintenir ses équilibres au regard des contraintes budgétaires de couverture des dotations aux amortissements et du remboursement en capital de la dette (cf. profil d'amortissement ci-contre).**



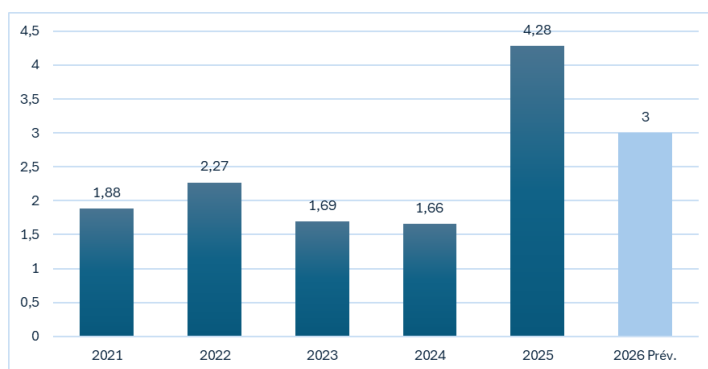
La préparation budgétaire et les éléments à moyen terme permettent à ce jour d'élaborer quelques scénarios relativement pessimistes qui montrent néanmoins :

- une évolution de l'épargne brute défavorable sous les effets de l'inflation et du renforcement de la structure syndicale à court terme
- des tendances qui permettent de stabiliser les indicateurs de santé financière à horizon 2026-2029.

Il conviendra donc d'être très attentif à ces évolutions et de rester très prudent afin d'éviter

ce scénario élaboré de manière alarmiste mais qui permet de visualiser la limite en dessous de laquelle il n'est pas conseillé d'aller.

Focus sur les grands projets d'investissement et les grandes tendances qui se dessinent dans le cadre de la préparation budgétaire :



En moyenne sur la période passée, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités investit un peu moins de 2 M€ sauf pour l'exercice 2025.

Si l'on intègre ce dernier, cette moyenne serait d'environ 2,4 M€.

Il a aujourd'hui une ambition en matière d'investissement qui conduirait les inscriptions pour 2026

à hauteur de 6,68 M d'€ et la consommation réelle de ces crédits à hauteur de 3 M€.

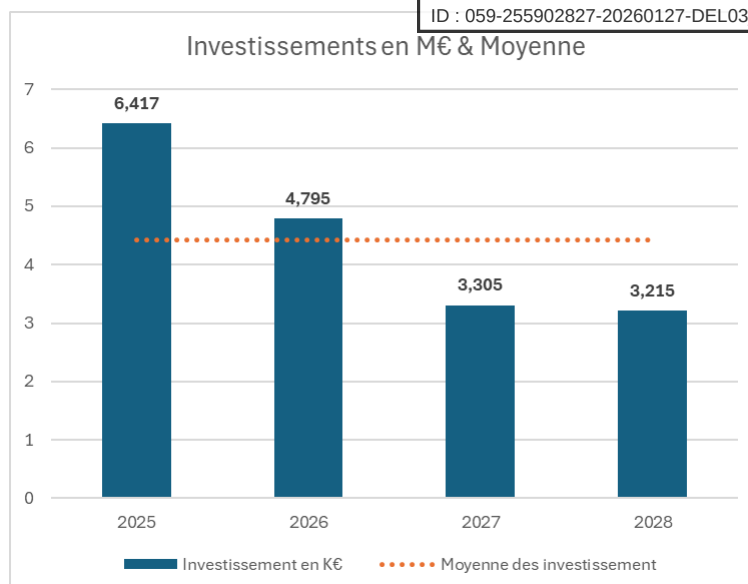
Par ailleurs, il est ici utile de rappeler la construction solide ainsi que la validation du Programme Pluriannuel d'Investissement 2025-2028 voté par délibération du comité syndical en date du 23 juin 2025.

Cette dernière démarche s'inscrivait également dans le cadre d'une recommandation dite de performance par la CRC dans son rapport de 2024.

Ainsi, ce plan prévoit un budget global de dépenses d'investissement à hauteur de **17.732.000 €** sur les 4 années de 2025-2028 réparti prévisionnellement comme suit :

- Année 1 – 2025 : 6.417.000 €
- Année 2 – 2026 : 4.795.000 €
- Année 3 – 2027 : 3.305.000 €
- Année 4 – 2028 : 3.215.000 €

soit **4.433.000 €** en moyenne sur la durée du plan pluriannuel.



Côté recette, un travail important a été réalisé pour caler le niveau des financements imaginés. Ces derniers portent notamment sur **différentes subventions identifiées en fonction de la nature des projets** et proviennent de l'Europe (Feder, Leader et Interreg), de l'Etat (Fonds Verts, FNADT, ADEME, etc...), de la Région, du Département, de l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, du SM Hauts-de-France Mobilités et d'éventuels autres financeurs à l'instar des primes CEE que nous percevrons dans le cadre de l'acquisition de nos citadines 100% électrique.

Le tableau synthétique ci-dessous fait apparaître les différents besoins de financements sur les 4 années du Plan Pluriannuel d'Investissement.

En K. €	2025	2026	2027	2028	Totaux	Moy. Annuelle
Investissements	6 417	4 795	3 305	3 215	17 732	4 433
Subventions	1 775	1 455	1 512	715	5 457	1 364
Besoin de financement	4 642	3 340	1 793	2 500	12 275	3 069

Le tableau détaillé est présenté en annexe du PPI et permet d'identifier les différentes opérations et les financements identifiés.

Il fait, en effet, apparaître **un besoin de financement** (solde des dépenses prévisionnelles et des recettes – subventions prévisionnelles) **de l'ordre de 3 M. d'€ en moyenne chaque année de 2025 à 2028.**

En fait, nous avons d'un côté **17,7 M. d'€ de dépenses** et de l'autre **5,5 M. d'€ de recettes** soit **un solde de 12,2 M. d'€ sur 4 ans.**

Le **taux de subventionnement** global quant à lui atteint **31 %** sur l'ensemble des opérations projetées soit un **taux qui paraît raisonnablement atteignable et relativement prudent.** Les équipes seront mobilisées pour l'atteinte de cet objectif, voire pour le dépasser en optimisant les recherches de tous les financements complémentaires possibles et en saisissant toutes les opportunités possibles.

Compte tenu du travail accompli, le PPI nous a permis d'**établir une projection pour couvrir le solde des différentes opérations** (dépenses – recettes/subventions).

Ce solde a vocation à être couvert :

- **D'abord par l'autofinancement / l'épargne brute dégagé(e) chaque année** : la contrainte budgétaire de couverture des dotations aux amortissements invite à conserver un **niveau minimum de 2 M. d'€/an**.
La prospective financière quant à elle dessine une trajectoire un peu plus forte de **2,5 M. d'€/an**.
- **Et ensuite par la dette, sous deux formes** : les excédents antérieurs (c'est-à-dire le fonds de roulement) et la dette nouvelle.
En l'espèce, il apparaît **cohérent et justifié de faire porter une partie de l'effort sous forme d'endettement compte tenu de la durée de vie des investissements** consentis. (*Exemple de la nouvelle délibération prise pour les amortissements : 15 ans pour les bus et 60 ans pour les PEM*)
La prospective financière bâtie **permet de conserver un fonds de roulement de 2,1 M. d'€ (à compter de 2025) et injecte un peu de dette nouvelle**.

Le besoin de financement (ce que nous avons appelé le solde restant à financer) **serait ainsi couvert à 60 % par l'autofinancement nouveau et à 40 % par la dette** (fonds de roulement essentiellement ou dette nouvelle) étant entendu que le syndicat mixte Sambre Mobilités est attentif dans cette couverture du besoin à **conserver un taux d'épargne brute et une capacité de désendettement satisfaisants, de l'ordre de 12 % pour l'épargne brute et inférieure à 10 ans pour la capacité de désendettement**.

C'est **l'objectif stratégique** fixé lors des derniers débats d'orientations budgétaires **et la trajectoire financière qu'il importe de poursuivre** pour **permettre au syndicat mixte Sambre Mobilités de réaliser des investissements importants tout en conservant une relative bonne santé financière**.

XII – Perspectives & Stratégie du budget 2026 :

A la lumière de ces différentes indications, informations et tendances contenues dans le présent document, il est donc proposé :

- **d’acter l’ensemble des éléments présentés** dans le présent document, qui serviront de base à la construction et à l’élaboration du budget de l’exercice 2026,
- **d’acter la poursuite et le maintien de la participation de la Communauté d’Agglomération Maubeuge Val de Sambre pour maintenir la gratuité des transports scolaires des lycéens,**
- **de maîtriser les dépenses** de fonctionnement et ainsi garantir **une capacité d’autofinancement satisfaisante,**
- **conditionner l’engagement** des programmes d’investissements structurants à **l’obtention de subventions,**
- de préserver, autant que faire se peut, **l’excédent de fonctionnement** cumulé, au regard des lourds investissements liés aux infrastructures et à la nécessaire décarbonation des transports publics,
- **de limiter au maximum et au strict nécessaire le recours à l’emprunt** pour le financement des projets d’investissements et **de privilégier la consommation des excédents antérieurs** (*pour optimiser le coût de la dette finalement*),
- de souligner le travail de **fiabilisation des amortissements** qui a été réalisé et finalisé au cours des 2 exercices précédents (2024 et 2025),
- et enfin de consolider et d’ajuster le **PPI Programme Pluriannuel des Investissements** existant avec des attentes sur les investissements à venir, leurs financements prévisionnels et leurs cadencements.

Ces éléments guideront l’élaboration prochaine du budget primitif de l’exercice 2026 ainsi que des exercices suivants.

Fait à Maubeuge, le 6 janvier 2026.

Le présent rapport sur les orientations budgétaires (ROB) est disponible sur le site internet du syndicat mixte www.sambre-mobilites.fr rubrique administratif - finances puis ROB. Il est également complété, pour répondre à l'ensemble des exigences en la matière, par 2 documents existants ayant déjà fait l'objet de présentations auprès du Comité Syndical et de délibérations spécifiques. Il s'agit :

- du dernier **RSU Rapport Social Unique** de 2024 conformément à la délibération du Conseil Syndical en date du 8 octobre 2025.
- et du **PPI Programme Pluriannuel d'Investissement 2025-2028** conformément à la délibération du Conseil Syndical en date du 23 juin 2025.

Siège :
4 Avenue de la Gare
CS 10559
59 605 MAUBEUGE Cedex
Mail : direction@sambre-mobilites.fr
Tél : 03.27.59.60.00
www.sambre-mobilites.fr

SAMBRE
Mobilités
imaginons ensemble les mobilités de demain