



2025
**UNE ANNÉE DE
CONCRÉTISATION**



INTRODUCTION



2025 : une année de concrétisation au service des mobilités

Après une année 2023 consacrée à la transition puis une année 2024 marquée par la transformation, l'année 2025 aura confirmé la dynamique engagée par Sambre Mobilités au service du territoire et de ses habitants.

Ce rapport d'activités témoigne de notre volonté de développer une mobilité plus durable, inclusive et adaptée aux enjeux écologiques, sociaux et territoriaux. Il illustre également la montée en puissance de notre action ainsi que la reconnaissance croissante du rôle structurant de Sambre Mobilités auprès des partenaires et collectivités.

Les enseignements du bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements

Urbains de la Sambre (2019-2029) confirment les progrès réalisés en matière d'équipements, de services et d'aménagements favorisant une offre de mobilité diversifiée et qualitative, tout en soulignant les défis restant à relever.

L'année 2025 aura notamment été marquée par plusieurs réalisations majeures. La mise en service du second Pôle d'Échanges Multimodal de la gare d'Aulnoye-Aymeries constitue une avancée importante pour le territoire. Accueillant plus de 700 000 voyageurs par an, cet équipement renforce l'attractivité et le rayonnement du bassin de vie à l'échelle régionale et nationale.

Le réseau de transport en commun a poursuivi sa modernisation avec

le déploiement d'outils de suivi de fréquentation en temps réel et l'arrivée des premières citadines 100 % électriques, illustrant notre engagement en faveur de l'innovation et de la transition énergétique.

En matière de mobilités actives, le lancement du premier service de location de vélos à assistance électrique a rencontré un succès immédiat, confirmant l'attente des habitants pour des solutions de déplacement alternatives et durables.

Sambre Mobilités a également renforcé le dialogue avec les acteurs locaux à travers les premiers « Rendez-vous de la Mobilité », dédiés aux enjeux de mobilité des jeunes et au développement des infrastructures cyclables.

Enfin, l'année 2025 aura confirmé la place centrale de la mobilité dans les stratégies de développement territorial, notamment à travers les démarches de coopération menées à l'échelle de l'arrondissement et la signature du PACTE Sambre-Avesnois-Thiérache.

Porté par une ambition claire au service des habitants, Sambre Mobilités poursuit avec détermination la mise en œuvre d'une politique de mobilité innovante, solidaire et durable.



Benoît Courtin
Président du
Syndicat Mixte

SOMMAIRE

#1 ORGANISER

Présentation, gouvernance, ressources humaines
pages 04-21

#2 FAIRE

Activité institutionnelle, principales réalisations, faits marquants, Focus sur la procédure des achats publics
pages 22-35

#3 IMAGINER

L'étude de coopération et le développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement, le séminaire du 18 juin, la signature du PACTE SAT3
pages 36-49

#4 CONCEVOIR

Le PRMT de Bettignies, Un nouvel arrêt à Hargnies, Du TAD au Transport sur Réservation, Etude d'orientation énergétique de la flotte
pages 50-63

#5 MAINTENIR

Les infrastructures du syndicat, Zoom sur le Pôle d'Echanges Multimodal de Ferrière-la-Grande
pages 64-71

#6 RÉALISER

La livraison du Pôle d'Echanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries, le PPI, Le nouveau service Vélo&Go
pages 72-79

#7 PROJETER

Le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI), Mise en place des cellules compteuses des voyageurs
pages 80-85

#8 TRANSPORTER

Le réseau, les éléments commerciaux, les scolaires
pages 86-103

#9 FINANCER

Éléments budgétaires, Le versement mobilité, la gamme tarifaire, Focus sur la régularisation des amortissements de ViaVil
pages 104-111

#10 ÉVALUER

Le bilan à mi-parcours du PDU
pages 112-119

#11 COOPÉRER

Les adhésions, Renouvellement de la coopération transfrontalière Mons-Maubeuge, CROSS4MOBILITY
pages 120-127

Rapport d'Activités 2025
du Syndicat Mixte Sambre Mobilités

Publié en juin 2026

Rédaction : Syndicat Mixte Sambre Mobilités,
Crédits Photos : Syndicat Mixte Sambre Mobilités,
ML Communication Maubeuge, ADU, Freepik
Création graphique : ML Communication Maubeuge
Impression : Imprimerie Roué à Jeumont

OUR ORGANISER

#1



Présentation de **notre syndicat**

L'histoire de notre syndicat mixte dédié aux mobilités : du Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre d'hier au Syndicat Mixte Sambre Mobilités d'aujourd'hui !

Le Syndicat Intercommunal du Bassin de la Sambre (SIBS). Ce syndicat est doté de vocations multiples. La principale compétence est «l'aménagement du Bassin de la Sambre». Sont alors concernées dix-neuf communes.

Il reçoit alors les compétences de la distribution de l'eau potable, de l'assainissement et la distribution publique de gaz, de l'incinération des ordures ménagères, du chenil intercommunal, des déchetteries... et du transport urbain en 1976.

Le nom du syndicat évolue plusieurs fois, comme en 1995 où il devient le Syndicat intercommunal à la carte* du Val de Sambre (SIVS) puis le syndicat mixte à la carte du Val de Sambre en 2000 (SMVS), alors constitué de communes et de la communauté de communes du Val de Sambre. Cette communauté de communes devient l'agglomération Maubeuge Val de Sambre le 28/12/2000.

Cependant, avec les différents transferts de compétences qui sont intervenus jusqu'en 2011, le SMVS n'en garde qu'une : le transport urbain. A ce titre, le SMVS devient un syndicat mixte à vocation unique. Est donc créé en 2013, après arrêté, le Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre (SMTUS).

Depuis l'arrêté préfectoral du 30 avril 2013, et conformément à ses statuts, le syndicat est compétent pour organiser les transports urbains, assurer l'intégralité de la compétence d'autorité organisatrice de transports urbains en investissement comme en fonctionne-



Au fur et à mesure des années et des nécessités de mutualisation de services publics, le SIBS prend d'autres compétences :

1964

La distribution d'eau potable

1968

L'assainissement et la distribution publique de gaz

1976

Le transport urbain

1981

L'incinération des ordures ménagères

1982

Le curage des cours d'eaux non domaniaux

1990

Le chenil intercommunal

1991

Les déchetteries

1992

Le contrat d'agglomération et le contrat de rivière Sambre

2001

Le contournement de Maubeuge



1962

SIBS

1995

SIVS

2000

SMVS

2013

SMTUS

2024

SMSM

ment y compris pour toutes les opérations de transports en commun en site propre (TCSP) et de pôle d'échanges intermodaux et tout aménagement concourant au transport collectif ainsi que l'élaboration du plan de déplacements urbains et la mise en œuvre de ses dispositions. Il est également maître d'ouvrage public pour tous les travaux publics relevant de son champ de compétence et peut contracter toute convention ayant pour objet la réalisation de prestations de services avec des personnes non membres dans les conditions prévues par la législation et la jurisprudence en vigueur.

Aujourd'hui, en plus de la gestion courante liée à l'organisation des transports urbains, le syndicat mixte conçoit des projets d'infrastructures, à l'image de la construction du Pôle d'échanges multimodal à Maubeuge et à Aulnoye-Aymeries ou bien encore du nouveau siège de la Société Publique Locale des Transports Intercommunaux de la Sambre-Avesnois et de la STIBUS. Depuis 2019, la Loi d'Organisation des Mobilités a élargi les compétences du syndicat mixte. Ainsi, ce dernier devient AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) et demeure la

seule autorité compétente sur son périmètre pour organiser les services de mobilité définis à l'article L. 1231-1-1 du code des transports, à savoir :

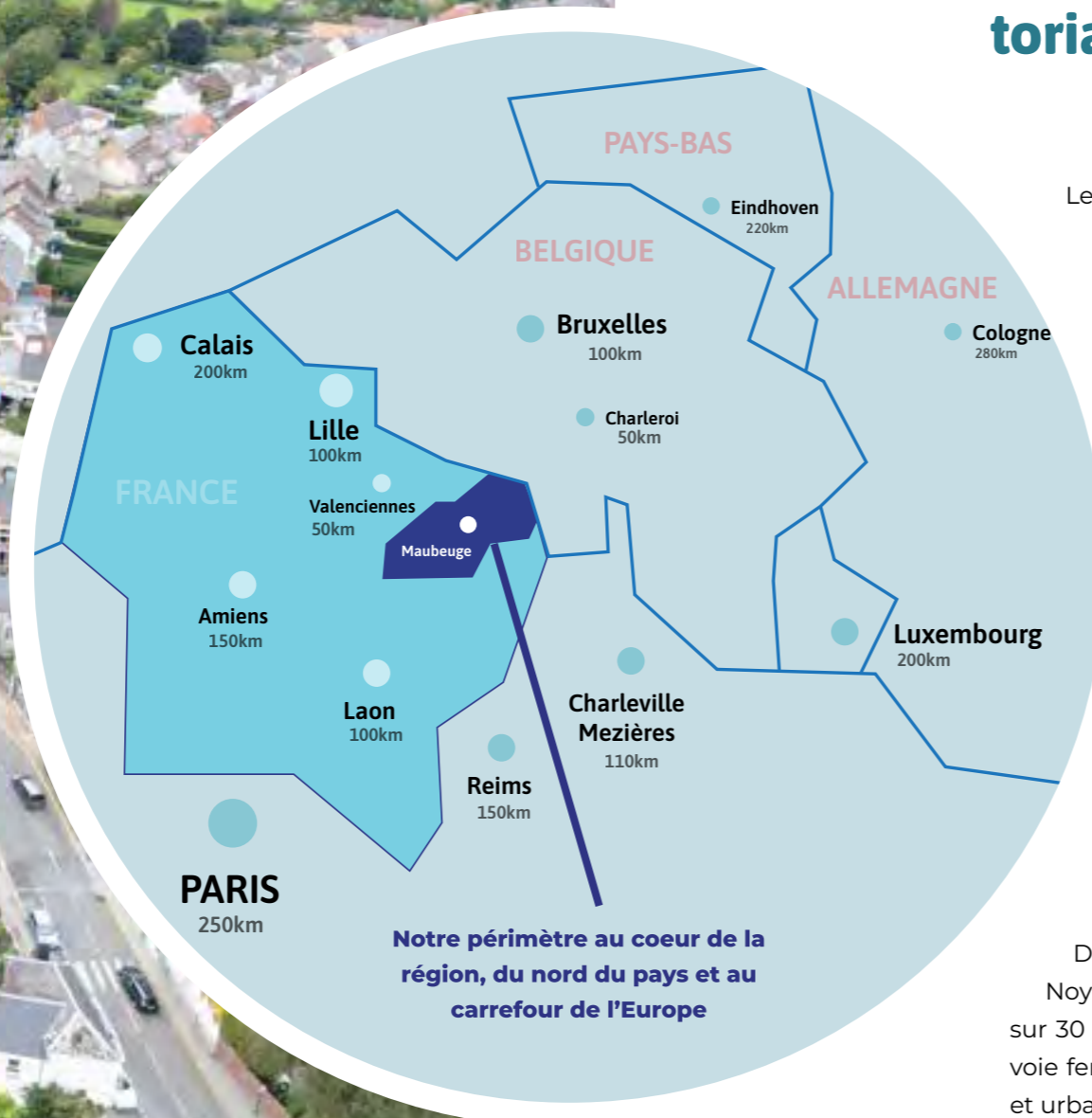
- Les services réguliers de transport public de personnes ;
- Les services à la demande de transport public de personnes ;
- Les services de transport scolaire ;
- Les services relatifs aux mobilités actives ;
- Les services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Les services de mobilité solidaire.

Enfin, dans les statuts du syndicat mixte, il est précisé que ce dernier « possède l'intégralité de la compétence d'autorité organisatrice de transports urbains en investissement comme en fonctionnement y compris pour toute opération de transports en commun sur site propre (TCSP) et de pôle d'échanges intermodaux et tout aménagement concourant au transport collectif ainsi que l'élaboration du plan de déplacements urbains et la mise en œuvre de ses dispositions ».

* Syndicat à la carte : Exercer des compétences distinctes sur le territoire des différentes communes membres.

45 COMMUNES POUR 129 000 HABITANTS

Entre territoires urbains et ruraux, le ressort territorial du syndicat est linéaire et multipolaire !



Le ressort territorial du syndicat mixte Sambre Mobilités compte 45 communes incluant les 43 communes de la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre et la Communauté de Communes du Pays de Mormal en représentation-substitution pour les communes de La Longueville et Hargnies.

Fort de ses 129 000 habitants, le périmètre du Syndicat Mixte s'est étoffé en 2017 de communes rurales qui forment une couronne peu dense autour des pôles urbains historiques. Le territoire n'est pas uni concentrique comme beaucoup d'agglomérations françaises, mais linéaire et multipolaire.

Depuis la Belgique au nord-est jusqu'à Noyelles-sur-Sambre au sud-ouest, il s'étire sur 30 kilomètres le long de la Sambre et de la voie ferrée qui ont façonné son passé industriel et urbain.

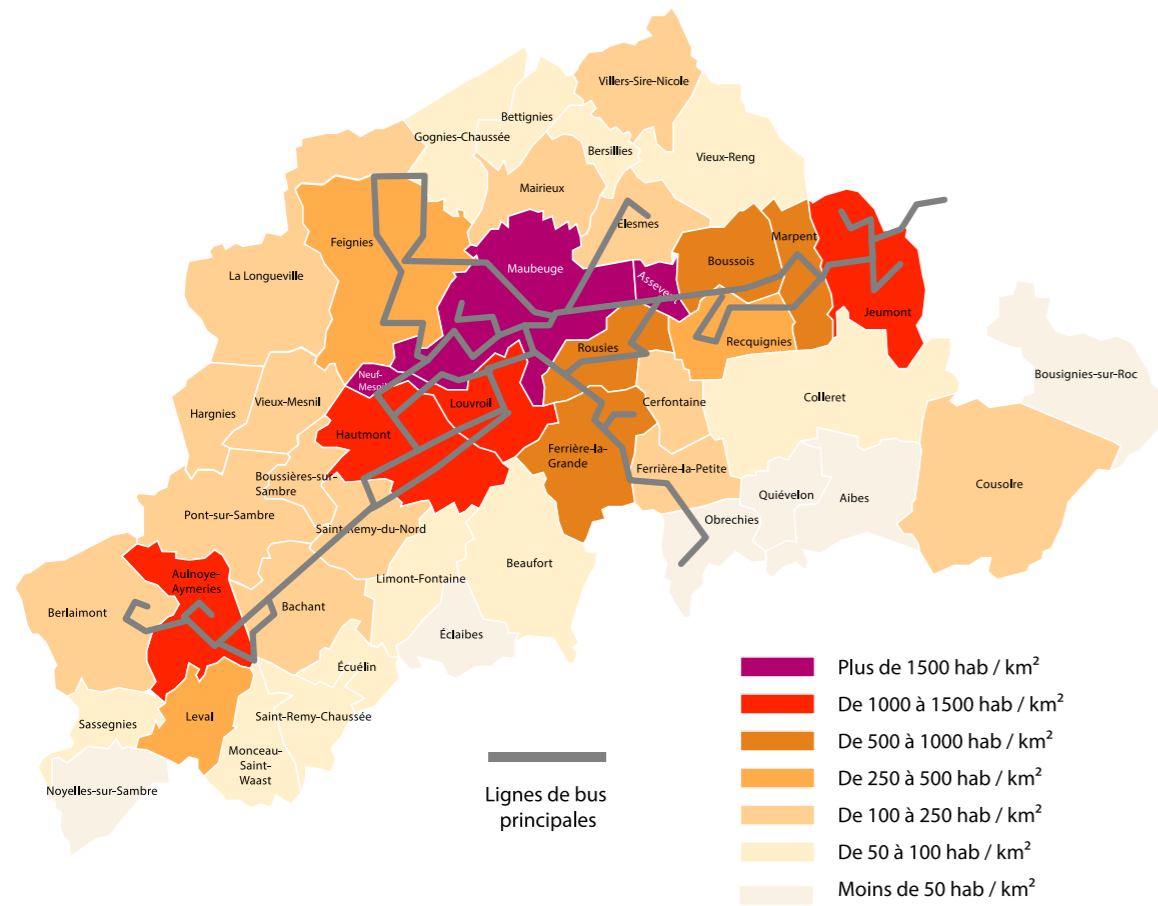
On distingue 3 pôles urbains :

- **Maubeuge-Hautmont-Louvroil**, continuum urbain qui concentre 40% de la population (51 000 hab.) et rayonne sur le territoire
- **Jeumont** (10 000 hab.) qui polarise l'est du ressort territorial
- **Aulnoye-Aymeries** (9 000 hab.) ville centre du secteur sud-ouest.

Feignies (6 900 h.), La Longueville (2 100 h.) et le nord-ouest sont sous l'influence historique de Maubeuge et plus récemment de Valenciennes. Les communes du Nord-Maubeuge regardent Mons tandis que Ferrière-la-Grande (5 300 h.) proche de Maubeuge anime le secteur sud. Cousolre (2 300 hab.) plus discrète et excentrée focalise sa proche couronne rurale.

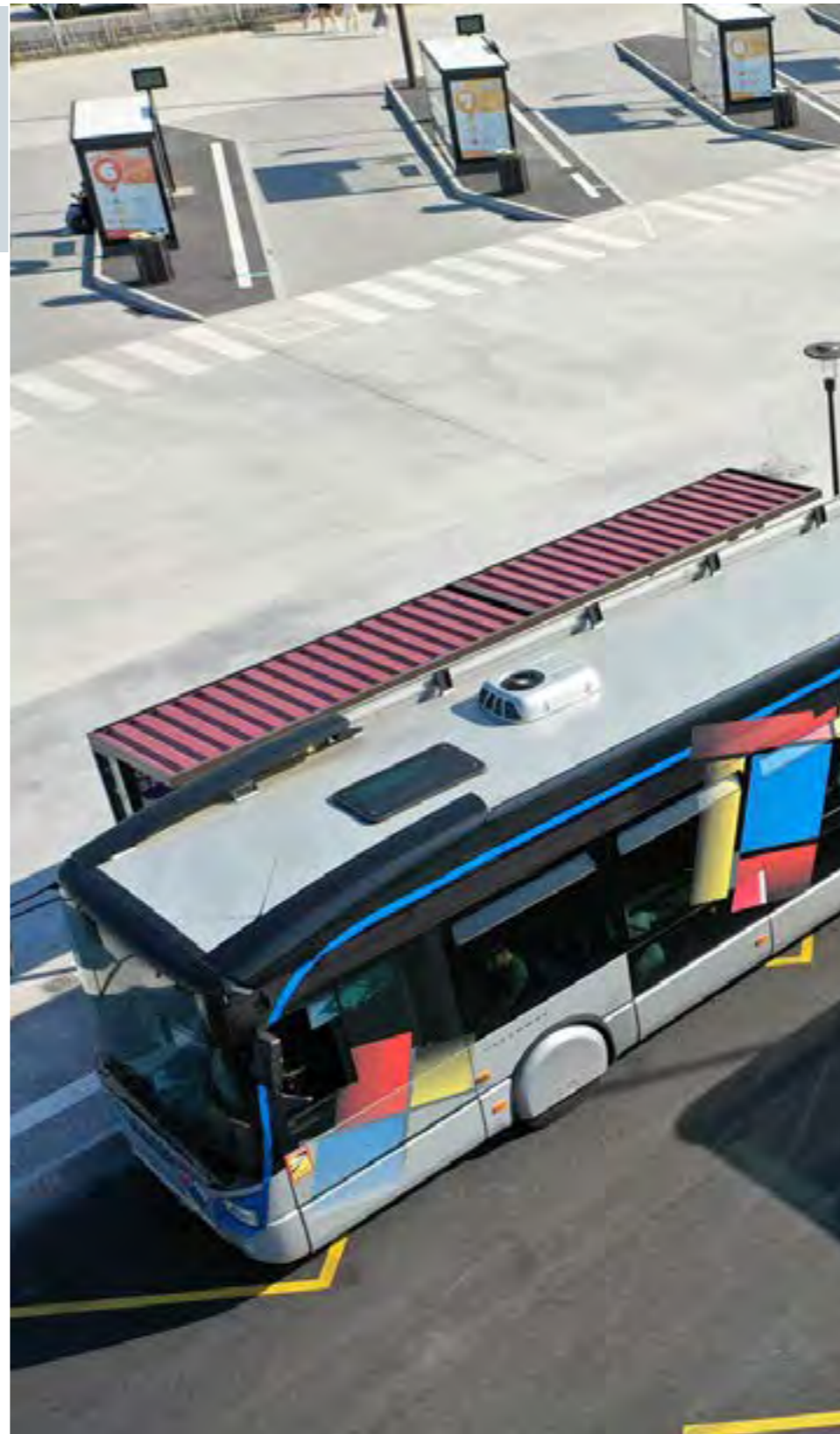
Le territoire se caractérise aussi par une forte concentration des emplois (40% à Maubeuge et 82% dans 5 communes : Maubeuge, Aulnoye-Aymeries, Jeumont, Hautmont et Feignies), la présence de grandes entreprises (MCA Automobile devenue Renault Electricity, Vallourec, Framatome, Areva, Jeumont Electric, Bigard, Ménissez, etc.) et par des politiques volontaristes dans les quartiers ANRU et NPNRU.

La configuration linéaire et multipolaire du ressort territorial et l'existence d'une frange rurale conditionnent l'organisation et l'évolution des transports et des mobilités. Il s'agit désormais d'accompagner la revitalisation des pôles urbains historiques et d'apporter aux communes peu denses, des alternatives au « tout voiture ».



AIBES ASSEVENT AULNOYE-AYMERIES BACHANT BEAUFORT BERLAIMONT BERSILLIES BETTIGNIES BOUSIGNIES/ROC BOUSSIERES-SUR-SAMBRE BOUSSOIS CERFONTAINE COLLERET COUSOLRE ECLAIBES ECUELIN ÉLESMES FEIGNIES FERRIERE-LA-GRANDE FERRIERE-LA-PETITE GOGNIES-CHAUSSEE HARGNIES* HAUTMONT JEUMONT LA LONGUEVILLE* LEVAL LIMONT-FONTAINE LOUVROIL MAIRIEUX MARPENT MAUBEUGE MONCEAU-SAINT-WAAST NEUF-MESNIL NOYELLES-SUR-SAMBRE PONT-SUR-SAMBRE QUIEVELON RECQUIGNIES ROUSIES SAINT-REMY-CHAUSSEE SAINT-REMY-DU-NORD SASSEGNIES VIEUX-MESNIL VIEUX-RENG VILLERS-SIRE-NICOLE

* Les communes de Hargnies et La Longueville se situent en dehors de la CAMVS



La Société Publique Locale des Transports Intercommunaux Sambre-Avesnois (SPLTISA), dont le nom commercial est la STIBUS, est l'opérateur désigné par le Syndicat Mixte pour mettre en œuvre son réseau de transport urbain de voyageurs.

Créées le 1er avril 2012 dans le cadre de la loi n°2010-559 du 28 mai 2010 pour le développement des sociétés publiques locales, ces sociétés exercent leurs activités exclusivement pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales et des groupements de collectivités territoriales qui en sont membres.

Elles revêtent la forme de société anonyme régie par le livre II du code de commerce et sont composées, par dérogation à l'article L. 225-1 du même code, d'au moins deux actionnaires. C'est le cas puisque le Syndicat Mixte détient 90% des parts de la SPL et la CAMVS 10%.

La société publique locale (forme de société anonyme qui permet une gestion publique d'un service public à caractère industriel et commercial) répond aux attentes du Syndicat Mixte de Transports Urbains de la Sambre (SMTUS), aujourd'hui Sambre Mobilités pour son réseau de transport urbain de voyageurs.

Sambre Mobilités, Autorité Organisatrice des Mobilités, et la SPLTISA, son opérateur interne, ont signé plusieurs contrats.



Les trois contrats d'obligation de service public ci-dessus étaient fondés sur le principe d'une gestion par délégation de service public (DSP).



Depuis 2012 et plus spécifiquement depuis 2017, le contexte géographique et technique dans lequel s'exercent les missions de l'Autorité Organisatrice et celles de l'opérateur interne ont fortement évolué notamment avec l'élargissement du ressort territorial, le regroupement des locaux d'exploitation à Louvroil, la reprise complète de la compétence transport scolaire, la création de navettes dites Citadines dans les centres-villes de Maubeuge, Aulnoye-Aymeries, Jeumont et Hautmont, la modification des services de transport à la demande etc.

Depuis la loi d'orientation des mobilités n°2019-1428 du 24 décembre 2019 donnant notamment des compétences nouvelles aux AOM en matière de mobilités actives, partagées et solidaires et compte tenu des impacts de la crise sanitaire et aujourd'hui de l'inflation, le contexte juridique et financier a également fortement évolué.



Présentation de la gouvernance

Le bureau syndical

Le bureau syndical se compose du Président, de 5 Vice-présidents et d'un conseiller communautaire de l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS), délégué à la mobilité :

Benoît COURTIN, Président

élu à la présidence du Syndicat le 30 novembre 2022 | Maire de Ferrière-la-Grande

Pascal CHABOT, 1er Vice-président

en charge de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains et du pilotage des actions de mise en œuvre | Maire de AIBES

Jean-Pierre LEBLANC, 2e Vice-président

en charge des finances et des budgets | Adjoint au Maire de Rousies

Jacques THURETTE, 3e Vice-président

en charge du suivi des infrastructures et équipements | Maire de LEVAL

Emmanuelle DELABRE, 4e Vice-présidente

en charge de l'offre de transport dans le ressort territorial de Sambre Mobilités | Maire d'ECUELIN

Stéphane LATOUCHE, 5e Vice-président

en charge de l'accessibilité et des relations avec la Communauté de communes du Pays de Mormal sur les questions de mobilité | Maire de LA LONGUEVILLE

Arnaud BEAUQUEL, Conseiller Communautaire de la CAMVS, délégué à la mobilité

en charge de la mobilité, du transport et de l'accessibilité | Adjoint au Maire de JEUMONT

Le bureau, conformément au règlement intérieur, prépare l'ordre du jour des délibérations proposées à l'examen du Comité Syndical.

Le comité syndical

Le Comité Syndical est composé de 28 délégués syndicaux titulaires désignés par la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre et la Communauté de Communes du Pays de Mormal, pour deux communes (La Longueville et Hargnies), agissant en représentation-substitution de ces deux dernières.

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MAUBEUGE VAL-DE-SAMBRE

Membres installés lors de la séance du comité syndical en date du 24/09/2020 délibération n°18/2020

Délégués titulaires

- BEAUQUEL Arnaud
- BELAZIZ Grégory
- CHABOT Pascal
- COURTIN Benoît
- DELABRE Emmanuelle
- DELCROIX Dominique
- DEPARIS Thierry
- DUFOUR Stéphane
- DUPONT Claude
- DURIEUX Jean
- GEORGES Hugo
- HANNECART Michel
- KACIMI Fatiha
- LARROQUE Antony
- LEBLANC Jean-Pierre
- LEBRUN Annick
- LEFERME Daniel
- LEMAÎTRE Jean-François
- LEMOINE Martine
- MARET Jean-Claude
- MENISSEZ Claude
- POURBAIX Hervé
- ROSIER Ghislain
- THURETTE Jacques
- VAN CAUWENBERGE Aude
- WALLET Michel

Délégués suppléants

- BAUDOUX Bernard
- BOUILLIEZ Alain
- DECAGNY Arnaud
- DELVAUX Jérôme
- DETRAIT Michel
- DEVILLERS Sylvie
- FORIEL Christophe
- FRIART Caroline
- LEBLANC Nicolas
- LEDUC Patrick
- LEFEBVRE Michel
- LOCOCCIOLO Emmanuel
- MONNIER Jean-Pierre
- PAQUE Jeannine
- PETIT Vincent
- PIETTE Fabrice
- REFFAS Naguib
- ROUSSELLE Marie-Paule
- SERPILLON Lucien
- SIMON Jean-Louis
- SULECK Josiane
- WELONEK Aurélie
- WILLOT Didier

COMMUNE DE LA LONGUEVILLE

Délégué titulaire

LATOUCHE Stéphane

Délégué suppléant

DELAPORTE Simon

COMMUNE DE HARGNIES

Délégué titulaire

GERARD Alain



Les 6 commissions

Commission « gratuité des transports scolaires et tarification »

Cette commission se prononce sur les demandes de dérogation d'attribution de la gratuité scolaire et contribue à l'élaboration et l'évolution de la gamme tarifaire. Elle se compose comme suit :

Président : Benoît COURTIN

Vice-présidente : Emmanuelle DELABRE

Membres : M. Arnaud BEAUQUEL, M. Pascal CHABOT, M. Dominique DELCROIX, M. Alain GERARD, M. Michel HANNECART, M. Daniel LEFERME, Mme Martine LEMOINE et M. Hervé POURBAIX.

La commission « gratuité des transports scolaires et tarification » s'est réunie 1 fois :

- le 27 août 2025.
- 31 dossiers sur 41 ont reçu un avis favorable concernant l'attribution dérogatoire et exceptionnelle de prise en charge de leur transport.

Commission « transport et accessibilité »

Cette commission a pour rôle d'assurer le suivi politique et la mise en œuvre de l'Agenda d'Accessibilité Programmée. Elle se compose comme suit :

Président : Benoît COURTIN

Vice-présidente : Emmanuelle DELABRE

Membres : M. Claude DUPONT, M. Hugo GEORGES, M. Alain GERARD, M. Michel HANNECART, M. Stéphane LATOUCHE, M. Daniel LEFERME, M. Hervé POURBAIX, M. Jacques THURETTE.

La commission ne s'est pas réunie au cours de l'année 2025.

Commission d'Appel d'Offres

La commission d'appel d'offres est une commission composée de membres à voix délibérative, issus de l'assemblée délibérante.

Les compétences de la CAO :

- Elle intervient dans le cadre des procédures formalisées soumises aux seuils européens ;
- Elle examine le rapport d'analyse des offres ainsi que leur classement ;
- Elle attribue le marché en désignant le titulaire, sur la base de l'offre économiquement la plus avantageuse ;
- Elle émet un avis sur tout projet d'avenant entraînant une augmentation supérieure à 5 %, lorsque le marché a été soumis à la CAO.

Elle se compose comme suit :

Président : Benoît COURTIN

Membres titulaires : M. Arnaud BEAUQUEL, M. Dominique DELCROIX, M. Jean-Pierre LEBLANC, M. Jacques THURETTE et M. Ghislain ROSIER.

Membres suppléants : Mme Emmanuelle DELABRE, M. Hugo GEORGES, Mme Annick LEBRUN, M. Daniel LEFERME et M. Jean-Claude MARET

La commission d'Appel d'Offres s'est réunie 2 fois au cours de l'année 2025 :

- **le 29 février 2025**, elle avait pour ordre du jour l'attribution du marché 2024-014 « marché de comptage voyageurs », la rémunération définitive du marché de maîtrise d'œuvre 2021-005 « Pôle d'échanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries » et la présentation du guide de la commande publique.
- **Le 10 juin 2025**, elle avait pour ordre du jour l'attribution du marché 2025-003 « exploitation de la ligne régulière internationale n°41 de transports publics de voyageurs Maubeuge-Mons ».

Comité des partenaires

Prévu par la loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités, approuvée le 24 décembre 2019 et entrée en vigueur le 27 décembre 2019, le comité des partenaires a été approuvé et constitué par délibération du Comité syndical en date du 21 octobre 2021.

Ce comité a pour rôle de favoriser le dialogue entre les acteurs de la mobilité afin de mieux définir la politique de mobilité de l'autorité organisatrice. Son rôle est purement consultatif et doit se réunir une fois par an et obligatoirement :

- Avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité ;
- Avant toute évolution substantielle de la politique tarifaire ;
- Sur la qualité des services ;
- Sur l'information des usagers mise en place ;
- Avant toute instauration ou évolution du taux de versement mobilité destiné au financement des services de mobilité ;
- Avant l'adoption du document de planification qu'élabore l'autorité organisatrice de la mobilité.

Il est composé de 4 collèges qui se composent comme suit :

COLLÈGE D'ÉLUS

Président du Syndicat Mixte :

Benoît COURTIN

Les 5 Vice-présidents du Syndicat Mixte :

M. Pascal CHABOT, M. Jean-Pierre LEBLANC, Mme Emmanuelle DELABRE, M. Jacques THURETTE, M. Stéphane LATOUCHE

Délegué du Syndicat Mixte, conseiller communautaire de la CAMVS à la mobilité, aux transports et à l'accessibilité :

M. Arnaud BEAUQUEL.



COLLÈGE DE REPRÉSENTANTS DES EMPLOYEURS

Un représentant de la Chambre de Commerce et d'Industrie : Mme Florence DELVALLEE membre titulaire de la CCI Grand Hainaut

Un représentant de la Chambre des Métiers et de l'Artisanat.

Un représentant du MEDEF local : Mme Karine LECAT, Présidente

Un représentant de l'Union des Employeurs de l'Economie Sociale et Solidaire : M. Marc GOUJARD Mandataire UDES SAMBRE AVESNOIS.

COLLÈGE DE REPRÉSENTANTS DES ASSOCIATIONS D'USAGERS OU D'HABITANTS

Un représentant de l'association locale Droit au Vélo (ADAV) : M. Michel ANCEAU Directeur régional LILLE assisté par un correspondant local M. Didier MAUFROID.

Un représentant d'une association du monde du handicap : M. Rodriguo LUPO Président AEC (titulaire) et Mme Martine KOSLEVCAR Présidente de l' APEI de Maubeuge.

Un représentant de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) : M. Gilles LAURENT Président de l'Union des voyageurs de Nord et de la FNAUT HDF.

Un représentant de l'association d'insertion SYNERGIE d'Aulnoye-Aymeries : M. Nabyl MANNA Responsable Mobilité assisté par M. BEROUDIAUX, directeur de l'association.

Un représentant de l'association « Consommation Logement et Cadre de Vie » : Mme Marie-France LOMBARD Présidente de l'association locale de Maubeuge.

COLLÈGE DE 5 REPRÉSENTANTS D'HABITANTS DU RESSORT TERRITORIAL

Mme BAK Bruna, M. BARBIER Olivier, M. CARLIER Jean-Claude, M. JEANARD Alan, M. POL Maxime.

Le comité des partenaires s'est réuni le 27 novembre 2025 avec à l'ordre du jour :

1. Bilan et perspectives du syndicat ;
2. Bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains de la Sambre (2019-2029) ;
3. Présentation du rapport d'activités 2024 ;
4. Présentation des activités menées en 2025 :
 - ◊ Service de transport en commun (contrat avec la SPLTISA 2025-2027) et installation des cellules compteuses,
 - ◊ Electrification des navettes de centre-ville,
 - ◊ Livraison du Pôle d'Echanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries,
 - ◊ Service de location de vélos longue durée,
 - ◊ Actions de sensibilisation
 - ◊ Evolution du Versement Mobilité,
 - ◊ Restitution de l'atelier universitaire portant sur la desserte en transports en commun des zones d'activités économiques de la MEL et de la CAMVS,
 - ◊ Point d'avancement relatif à la stratégie de développement du syndicat mixte et coopération avec les autres EPCI de l'arrondissement.
5. Les projets
 - ◊ Restructuration du service de Transport à la Demande,
 - ◊ Service de covoiturage,
 - ◊ Billettique,
 - ◊ Pôle de rabattement multimodal transfrontalier à Bettignies.

CHAPITRE 1 - ORGANISER | LA GOUVERNANCE

Comité de pilotage du Plan de Déplacements Urbains

Ce comité a pour rôle de suivre et d'animer le PDU auprès des partenaires institutionnels et sur l'ensemble du territoire. Il est présidé par M. Benoît COURTIN, Président du Syndicat et se compose de :

MEMBRES À VOIX DÉLIBÉRATIVES

Le syndicat mixte Sambre Mobilités :

M. le Président du syndicat ou son représentant, les membres du bureau syndical.

La Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS)

M. le Président ou son représentant

Le SCoT

M. le Président ou son représentant

Le Conseil Régional Hauts-de-France

M. le Président ou son représentant

Le Conseil Départemental du Nord

M. le Président ou son représentant

Le Conseil de Développement de la CAMVS

M. le Président ou son représentant

MEMBRES À VOIX CONSULTATIVES

L'assistance-conseil (ADU)

Les agents du syndicat en charge de ce dossier

Le représentant de la Société Publique Locale SPLTISA

Les agents de la CAMVS notamment des services en charge de l'aménagement de l'espace

Le ou les bureau(x) d'étude(s) et maîtres d'œuvre.

Le comité de pilotage s'est réuni le 12 novembre 2025. Il a été consacré au bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019-2029 de la Sambre et a permis de dresser un état d'avancement globalement positif des actions engagées par Sambre Mobilités et ses partenaires. Pour en savoir plus sur le PDU, rendez-vous page 114.

Commission Consultative des Services Publics Locaux

Cette commission a été approuvée et constituée par délibération du comité syndical en date du 4 septembre 2024. Elle se compose comme suit :

7 ELUS DU SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITÉS

Président du syndicat mixte : M. Benoît COURTIN, Président de la CCSPL

Les 5 vice-présidents du syndicat mixte : M. Pascal CHABOT, M. Jean-Pierre LEBLANC, Mme Emmanuelle DELABRE, M. Jacques THURETTE et M. Stéphane LATOUCHE.

Délégué titulaire conseiller communautaire de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val-de-Sambre, aux transports et à l'accessibilité : M. Arnaud BEAUQUEL

5 MEMBRES D'ASSOCIATIONS LOCALES :

1 représentant de l'association Droit au Vélo : Titulaire M. le Directeur Régional de Lille (actuellement M. Michel ANCEAU) et en

qualité de suppléant M. le correspondant local de l'ADAV de Maubeuge (actuellement M. Didier MAUFROID),

1 représentant d'une association du monde du handicap : Titulaire M. le Président de l'Association Egalité des Chances (actuellement M. Rodrigo LUPO) et suppléante Madame la Présidente de l'APEI, Madame Martine KOSLEVCAR

1 représentant de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transport (FNAUT) : Titulaire M. le Président de la FNAUT Hauts-de-France, Président de l'Union des Voyageurs du Nord (actuellement M. Gilles LAURENT),

1 représentant d'une association d'insertion : M. le Directeur de l'Association Synergie d'Aulnoye-Aymeries (actuellement M. BEROUDIAUX),

1 représentant de l'association CLCV Consommation Logement et Cadre de Vie de Maubeuge (Actuellement Mme Marie-France LOMBARD).

Cette commission ne s'est pas réunie au cours de l'année 2025.

Nos ressources humaines

Au 31 décembre 2025, le syndicat mixte Sambre Mobilités dispose d'une équipe dynamique de 12 collaborateurs, répartis en trois pôles, sous la direction de Samuel PECQUERIE.

En 2025, nous avons eu le plaisir d'accueillir Madame Christine VENDEVILLE, ingénieure territoriale principale, qui a rejoint notre équipe le 1er mars 2025. Elle succède à Madame Claudine BECHET, partie à la retraite le 1er août 2024. Avant de rejoindre le syndicat par voie de mutation, Madame VENDEVILLE exerçait en tant que Directrice Générale Adjointe à la Communauté de Communes Cœur de l'Avesnois. Elle a été choisie pour prendre en charge les fonctions de responsable des mobilités durables, actives et solidaires, apportant ainsi une richesse d'expérience, de connaissances et de motivation. Son intégration est essentielle pour relever les défis croissants en matière de mobilité auxquels nous faisons face.

Cette arrivée a été suivie du départ de Madame Fabienne DESJARDIN, adjointe technique territoriale au parking silo d'Aulnoye-Aymeries, qui a pris sa retraite le 1er juillet 2025. Présente dans nos effectifs depuis le 1er octobre 2016,

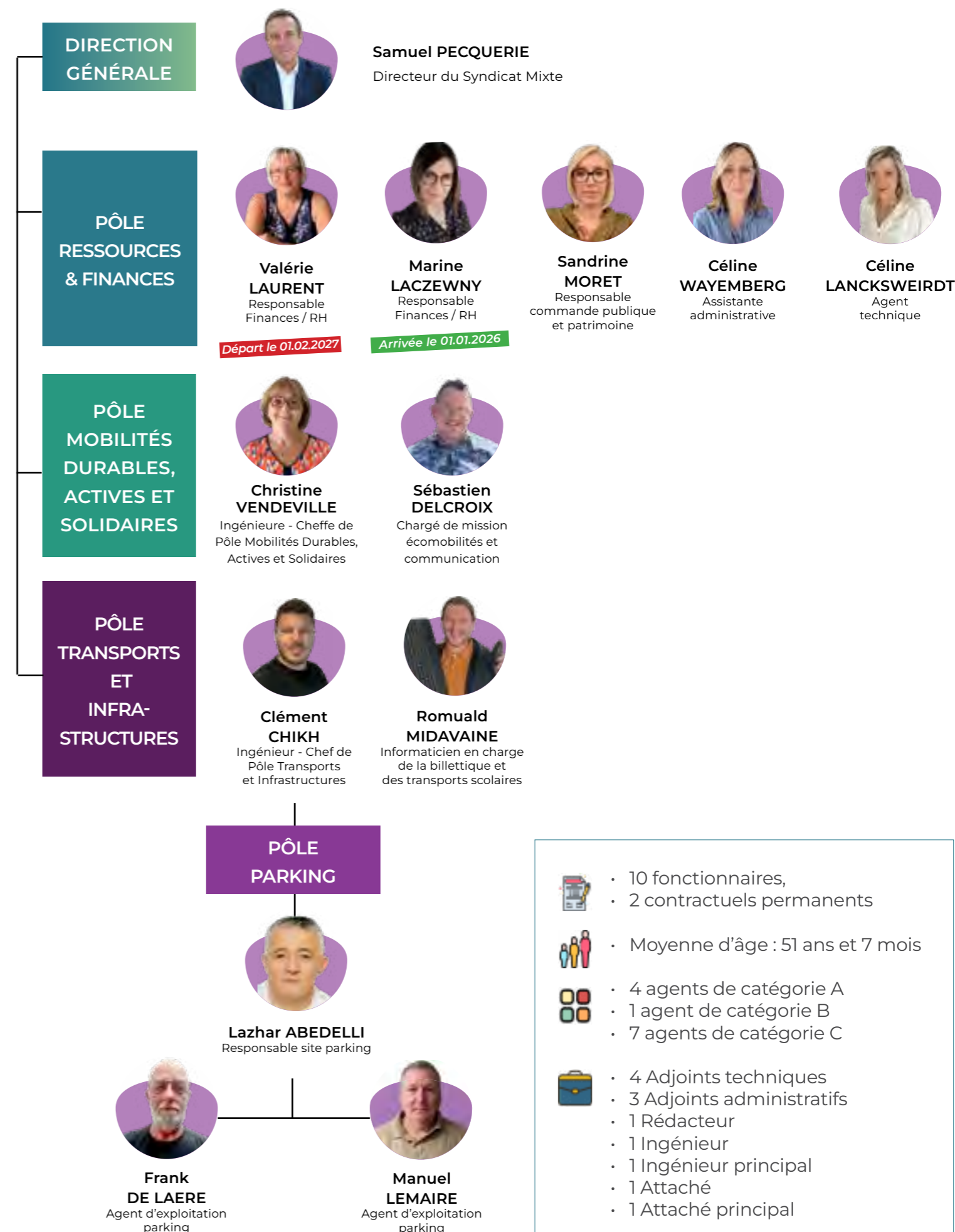


M^{me} DESJARDIN a toujours fait preuve d'un engagement exemplaire et d'une rigueur professionnelle. Nous lui souhaitons le meilleur dans ses futurs projets.



Départ en retraite de Mme DESJARDIN

Enfin, un poste d'adjoint administratif territorial permanent à temps non complet a été créé par délibération du 8 octobre 2025 afin de renforcer les finances et les ressources humaines du syndicat. À ce titre, M^{me} Marine LACZEWNY intégrera notre équipe à compter du 1^{er} janvier 2026, en tant que fonctionnaire intercommunal à raison de 5h15/semaine. Actuellement, elle occupe un poste à temps complet au sein de la commune de Jeumont, où elle travaille déjà dans le domaine des finances. Nous lui souhaitons la bienvenue et sommes impatients de bénéficier de son expertise.



- 10 fonctionnaires,
• 2 contractuels permanents
- Moyenne d'âge : 51 ans et 7 mois
- 4 agents de catégorie A
• 1 agent de catégorie B
• 7 agents de catégorie C
- 4 Adjoints techniques
• 3 Adjoints administratifs
• 1 Rédacteur
• 1 Ingénieur
• 1 Ingénieur principal
• 1 Attaché
• 1 Attaché principal



Le travail réalisé en 2025

Au cours de l'année 2025, plusieurs décisions importantes ont été adoptées par le comité syndical, notamment :

- La création de deux emplois non permanents pour répondre à un besoin lié à un accroissement temporaire d'activité,
- La création d'un emploi permanent à temps complet de rédacteur territorial,
- La création d'un emploi permanent à temps non complet d'adjoint administratif territorial,
- La modification du tableau des emplois et des effectifs permanents.
- La présentation du Rapport Social Unique 2024 au comité syndical.



FAIRRE

#2

Les délibérations

En 2025, le bureau syndical s'est réuni 5 fois pour procéder à la préparation des ordres du jour des différents comités syndicaux ainsi que l'examen des projets de délibérations préalablement au vote des différents comités syndicaux

En 2025, le comité syndical s'est réuni 6 fois et a procédé à l'examen de 54 projets de délibération.

Bureau syndical	Comité syndical
26 février	5 mars
17 septembre	1er avril
19 mars	16 avril
3 décembre	23 juin
10 juin	8 octobre
	10 décembre

Les principales délibérations de 2025

Date du comité	Objet de la délibération
5/03/2025	Rapport de présentation des mesures correctives entreprises et apportées par le Syndicat Mixte suite au rapport de la Chambre Régionale des Comptes Hauts-de-France - tome 1 exercice 2018 et suivants
5/03/2025	Financement du transport scolaire des lycéens et du maintien de la gratuité pour l'année 2025 -Participation de la Communauté d'Agglomération Maubeuge-Val de Sambre
5/03/2025	Présentation du Rapport d'Orientations budgétaires 2025 et débat
5/03/2025	Adaptation tarifaire du titre solidaire
01/04/2025	Convention 2025 avec l'Agence de Développement et d'Urbanisme pour la réalisation de l'étude de coopération et de développement des Mobilités à l'échelle de l'arrondissement
01/04/2025	Mise en place d'une première ligne de covoiturage : demande de subvention auprès de l'Etat

23/06/2025	Avenant n°1 au contrat d'obligation de service public 2025-2027 avec la SPLTISA pour la gestion du service de location longue durée de vélos à assistance électrique
23/06/2025	Présentation du Programme Pluriannuel d'Investissements 2025 -2028
23/06/2025	Reconstitution des amortissements des bus réformés ou détruits dans le cadre d'un schéma de régularisation par correction d'erreurs sur exercices antérieurs
23/06/2025	Demande de subvention FEDER - Acquisition de cellules intelligentes de comptage de voyageurs
08/10/2025	Convention entre le syndicat mixte Sambre Mobilités et la Région Hauts-de-France relative au financement de la gratuité du transport scolaire des lycéens urbains sur le périmètre du syndicat de septembre 2023 à juillet 2024
10/12/2025	Signature de la convention de partenariat entre le syndicat mixte Mobilités et le syndicat mixte du Parc Naturel Régional de l'Avesnois pour l'accompagnement en matière de sobriété et de transition énergétique
10/12/2025	Création et constitution de la commission d'indemnisation amiable des commerçants pour les préjudices économiques et commerciaux du fait du PEM d'Aulnoye-Aymeries et approbation du règlement
10/12/2025	Approbation du Plan d'Action Commun en matière de Mobilités (PAMS) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache 2025-2029
10/12/2025	Approbation du Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache pour la période 2025-2029
10/12/2025	Evolution des services de transport à la demande (TAD) vers un service unique de transport sur réservation (TSR) sur l'ensemble du ressort territorial



L'intégralité des délibérations est disponible sur notre site internet : www.sambre-mobilités.fr
Pour y accéder, scannez le QR code



Les marchés

Au total ce sont 14 marchés qui ont été passés en 2025 par le syndicat mixte.
Le tableau ci-après permet de détailler les principales caractéristiques de chacun d'entre eux.

Référence	Objet du marché	Durée du marché	Nature du marché	Procédure appliquée	Décisions et dates clés	Montant en € HT	Titulaire
2025_001_L01	Travaux d'aménagement des bureaux du syndicat mixte Sambre Mobilités/Lot 01 : Electricité	3 mois d'exécution dont 1 mois de préparation	Travaux	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique + Décret 2022-1683 du 22/12/2022 (tx inf. à 100 000 € HT)"	Décision 01/2025 en date du 14/01/2025 AE : 21/01/2025 Notification : 24/01/2025	12 099,00 € HT	SASU JOUANNOT ELEC
2025_001_L02	Travaux d'aménagement des bureaux du syndicat mixte Sambre Mobilités/ Lot 02 : Menuiseries intérieures - Plâtrerie	3 mois d'exécution dont 1 mois de préparation	Travaux	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique + Décret 2022-1683 du 22/12/2022 (tx inf. à 100 000 € HT)"	Décision 01/2025 en date du 14/01/2025 AE : 21/01/2025 Notification : 27/01/2025	35 582,41 € HT	SAS SAMBRE MENUISERIE
2025_001_L03	Travaux d'aménagement des bureaux du syndicat mixte Sambre Mobilités/Lot 03 : Peinture - sol	2 mois d'exécution dont 1 mois de préparation	Travaux	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique + Décret 2022-1683 du 22/12/2022 (tx inf. à 100 000 € HT)"	Décision 01/2025 en date du 14/01/2025 AE : 21/01/2025 Notification : 27/01/2025	8 700,00 € HT	SAMBRE AVESNOIS ENTRETIEN
2025_002	Location longue durée de véhicules pour les besoins du syndicat mixte Sambre Mobilités	48 mois 70 000 km	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 04/2025 du 13/03/2025 AE : 14/03/2025 Notification : 15/03/2025	"Loyer mensuel de 415,72 € HT/ véhicule Soit un montant total de 39 908,16 € HT"	Groupement d'opérateurs : MOBILIZE LEASE/ Maubeuge Service Auto
2025_003	Exploitation de la ligne régulière internationale n° 41 de transport public de voyageurs Maubeuge (France)/ Mons (Belgique)	1 an à compter du 01/08/2025, reconductible 3 fois soit 48 mois maximum	Services	Appel d'Offres Ouvert	"CAO du 10/06/2025 Décision 11/2025 en date du 10/06/2025" AE : 13/06/2025 Notification : 13/06/2025	"161 932,00 € HT/an sur la base de 37 300 km"	TRANSPORTS COUTEAUX
2025_004	Location maintenance de fontaines à eau	12 mois à compter du 01/08/2025, reconductible 2 fois, soit 36 mois maximum	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 10/2025 en date du 27/05/2025 AE : 29/05/2025 Notification : 03/06/2025	1 847,04 € HT/an	ELIS HAINAUT
2025_005	Location et entretien de tapis antissalissures	12 mois à compter du 01/08/2025, reconductible 2 fois, soit 36 mois maximum	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 09/2025 en date du 27/05/2025 AE : 29/05/2025 Notification : 29/05/2025	426,96 € HT/an	ELIS HAINAUT

Référence	Objet du marché	Durée du marché	Nature du marché	Procédure appliquée	Décisions et dates clés	Montant en € HT	Titulaire
2025_006	Hébergement, maintenance et support Idelibre dans le cadre de la dématérialisation des séances délibérantes du Syndicat Mixte Sambre Mobilités	12 mois à compter de la date de mise en service, reconductible 3 fois soit 48 mois maximum	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 22/2025 en date du 03/09/2025 AE : 10/09/2025 Notification : 20/10/2025	"Mise en œuvre : 300,00 € HT + 680,00 € HT/an"	LIBRICIEL
2025_007	Contrat de service d'hébergement et de maintenance des logiciels de gestion de ressources humaines et gestion comptable	12 mois à compter du 01/08/2025, reconductible 3 fois soit 48 mois maximum	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 08/2025 en date du 27/05/2025 AE : 29/05/2025 Notification : 04/06/2025	5 153,02 € HT/an	SAS AFI
2025_008	Travaux de modification de la signalisation lumineuse et tricolore existante feux rouge arrêt absolu - Bd de l'Europe à Maubeuge	30 jours à compter de la notification	Travaux	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 13/2025 en date du 12/06/2025 AE : 13/06/2025 Notification : 17/06/2025	35 090,00 € HT	TROMONT
2025_009	Mission de maîtrise d'œuvre pour la construction d'un Pôle d'Echange Multimodal transfrontalier à Bettignies	24 mois	Moe	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 17/2025 en date du 21/06/2025 AE : 22/07/2025 Notification : 22/07/2025	25 200,00 € HT	PADE INGENIERIE
2025_010	Vérification des ouvrages d'art du syndicat mixte Sambre Mobilités	5 mois à compter de la notification	Services	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique"	Décision 14/2025 en date du 24/06/2025 AE : 24/06/2025 Notification : 01/07/2025	17 647,00 € HT	SAS EDIS
2025_011	Travaux d'installation de bornes de recharge électrique au dépôt de Stibus de Louvroil	3 mois	Travaux	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande Publique + Décret 2022-1683 du 22/12/2022 (tx inf. à 100 000 € HT)"	Décision 25/2025 en date du 12/09/2025 AE : 30/09/2025 Notification : 30/09/2025	47 365,00 € HT	TROMONT
2025_012	Etudes de transition énergétique du réseau Sambre Mobilités	3 mois	PI	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande"	Décision 25/2025 en date du 21/10/2025 AE : 22/10/2025 Notification : 27/10/2025	15 000,00 € HT	KEOLIS
2025_013	Déploiement du système d'informations voyageurs Au Pôle d'échanges multimodal à Aulnoye-Aymeries	1 mois	TIC	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-3-2° du Code de la Commande (Exclusivité technique)"	Décision 26/2025 en date du 22/10/2025 AE : 07/11/2025 Notification : 17/11/2025	21 089,39 € HT	"INEO SYSTRANS (Groupe EQUANS)"
2025_014	Contrat d'assurance statutaire (Contrat d'assurance des collectivités locales et établissements publics à l'égard des agents permanents affiliés à la CNRACL)	01/01/2026 au 31/12/2026	FCS	"Procédure sans publicité ni mise en concurrence R2122-8 du Code de la Commande"	Décision 28/2025 en date du 25/11/2025 AE : 09/12/2025 Notification : 09/12/2025	30 000,00 € net de taxe	CNP ASSURANCES

Les délégations du Président



Conformément à la délibération du comité syndical du 22 mars 2022 et à l'article L.5211-10 du code général des collectivités territoriales, M. Le Président a reçu délégation de l'assemblée pour faciliter le fonctionnement du syndicat mixte. Il est à ce titre chargé, pour la durée de son mandat de prendre toute décision dans plusieurs domaines.

Au titre des délégations diverses

De décider de la conclusion et de la révision des louages de choses, de l'aliénation de gré à gré de biens mobiliers, de fixer les rémunérations et régler les frais et honoraires des avocats, notaires, avoués, huissiers de justice et experts, de fixer le montant des offres du Syndicat à notifier aux expropriés, d'intenter au nom du Syndicat les actions en justice ou défendre le Syndicat dans les actions intentées contre lui et enfin de régler les conséquences dommageables des accidents dans lesquels sont impliqués des véhicules du Syndicat, sans plafonnement financier.

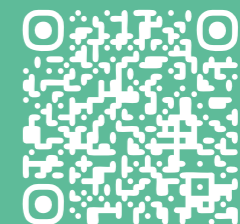
Au titre des emprunts et opérations financières utiles à la gestion des emprunts

Dans le cadre des emprunts, le Président pourra, pendant toute la durée de son mandat, procéder, dans les limites fixées par le comité syndical, à la réalisation des emprunts destinés au financement des investissements prévus par le budget et passer à cet effet les actes nécessaires, négocier et ouvrir une ligne de trésorerie, réaliser les opérations financières utiles à la gestion des emprunts et passer à cet effet les actes nécessaires.



L'intégralité des informations sur les décisions prises en vertu des pouvoirs délégués est disponible sur notre site internet, rubrique « procès verbaux ».

Pour y accéder, scannez le QR code ci-dessous :



Au titre de la commande publique et des marchés publics

Le Président pourra prendre toute décision concernant la préparation, la passation, l'exécution et le règlement des marchés et des accords-cadres de fournitures, de services, de travaux et de maîtrise d'œuvre quel que soit leur montant ainsi que toute décision concernant leurs avenants sous réserves d'un avis favorable de la CAO si elle est compétente. La liste des marchés contractés par le syndicat mixte est disponible sur son site internet.

Au titre des autorisations d'occupation des sols

M. le Président pourra signer et déposer auprès des services instructeurs compétents, l'ensemble des pièces relatives aux dossiers de demande d'autorisations d'occupation des sols et certificats d'urbanisme délivrés au titre du Livre IV du Code de l'Urbanisme.

Au titre des actes de conventions foncières

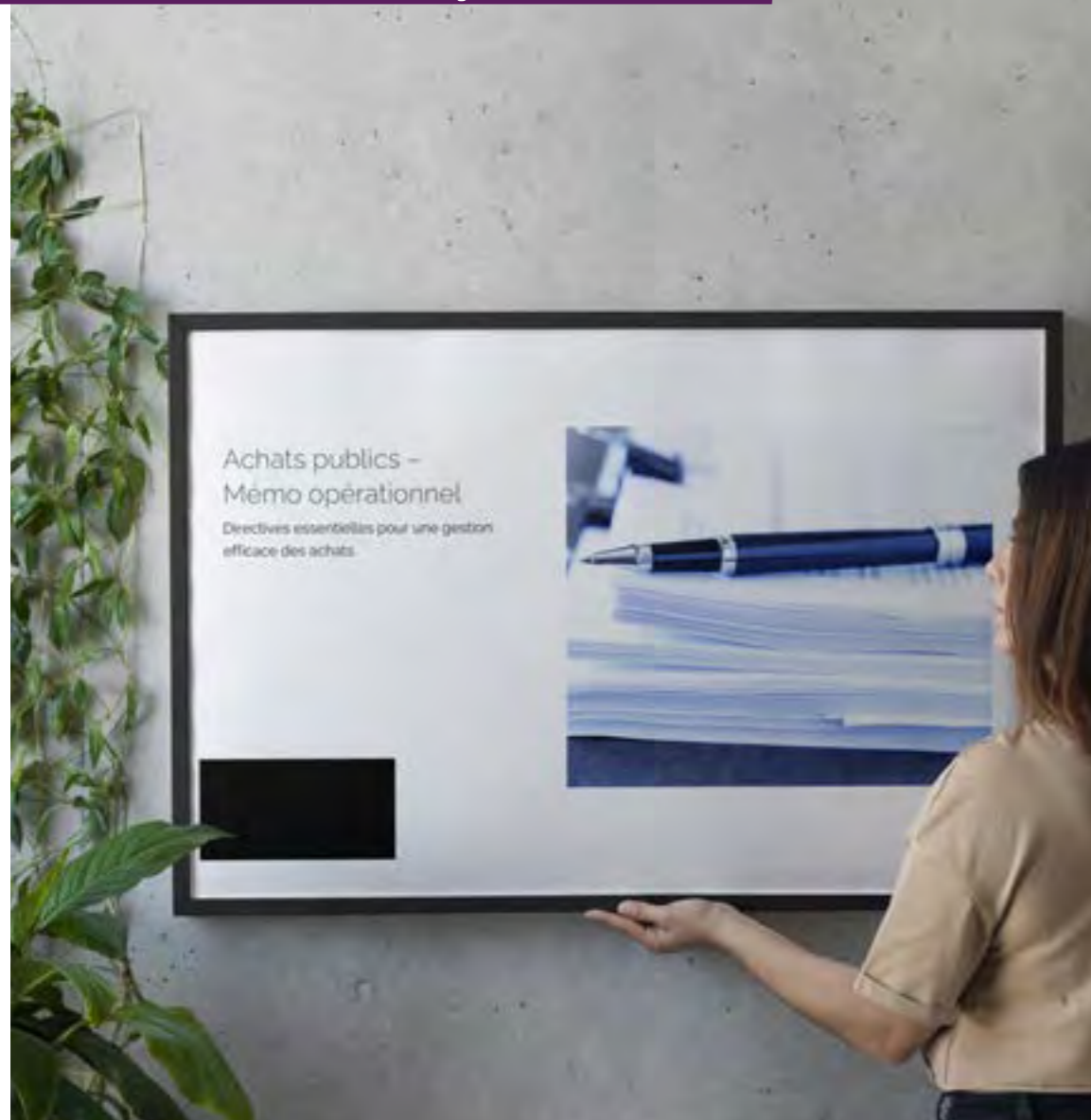
M. le Président pourra signer l'ensemble des pièces permettant au syndicat de mener ses opérations sur le domaine d'autrui en application du code général de la propriété des personnes publiques (CG3P) notamment les conventions de superposition, d'affectations, de gestion, d'occupation temporaire des domaines publics et privés et les locations d'emprises foncières. Il pourra déléguer ses compétences à ses Vice-présidents. Lors de chaque réunion du comité syndical, M. le Président rend compte des décisions exercées par délégation.

Règlement intérieur du Syndicat



Un règlement intérieur propre au syndicat mixte a pour objet de préciser les modalités relatives au fonctionnement du comité syndical dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Dans ce cadre, ce règlement a fait l'objet d'une délibération en date du 22 mars 2022, accessible sur www.sambre-mobilités.fr

Focus sur les procédures d'achat du syndicat



Les achats publics sont strictement encadrés pour garantir une utilisation transparente, équitable et efficace de l'argent public, avec un niveau d'exigence qui augmente avec le montant.

Le Comité Syndical a délibéré en date du 05/03/2025 sur l'adoption de son guide interne des procédures d'achat, révisé en date du 27/01/2026.

1. Définition de la commande publique

La commande publique regroupe tous les contrats (marchés publics) passés dès le 1er euro par le syndicat pour répondre à ses besoins en :

- Travaux
- Fournitures
- Services (Prestations intellectuelles, Maîtrise d'œuvre, études, ...)

Ces contrats sont conclus à titre onéreux (un prix est payé), et doivent être limités dans le temps afin de réaliser une remise en concurrence régulièrement.

2. Les 3 principes fondamentaux

Tous les achats doivent respecter :

- Liberté d'accès : permettre à toutes les entreprises de candidater
- Égalité de traitement : aucune entreprise favorisée (évite le favoritisme)
- Transparence : règles et critères définis et tracés clairement

3. Les seuils et procédures d'achat

La procédure dépend du montant estimé du besoin (HT) :

Inférieur à 25 000 € HT

→ Achat simple (devis / gré à gré), sans publicité obligatoire

De 25 000 € jusqu'au seuil de dispense de procédure

→ Procédure simplifiée sans formalités lourdes

A compter du seuil de publicité et de mise en concurrence jusqu'aux seuils européens

→ Procédure adaptée (MAPA), avec publicité adaptée

A compter des seuils européens

→ Procédure formalisée (appel d'offres), avec publicité obligatoire (BOAMP/JOUE)

4. Rôle des agents selon les montants

- Petits achats : gérés par les services opérationnels
- Montants intermédiaires : coordination avec le service marchés publics
- Montants élevés : procédure encadrée avec validation institutionnelle

Les agents doivent :

- Estimer le besoin
- Obtenir et négocier les devis
- Suivre l'exécution
- Vérifier la conformité avant paiement

5. Choix du prestataire

Le choix se fait toujours sur l'offre économiquement la plus avantageuse, selon des critères définis comme :

- Prix
- Qualité technique
- Respect des délais
- Développement durable

6. Les 5 règles d'or de l'acheteur public

- Anticiper et bien définir le besoin
- Éviter les achats récurrents fractionnés (interdit le "saucissonnage")
- Négocier les prix (sauf procédures strictes)
- Assurer le suivi et les délais
- Valider le service fait avant paiement



**LES FAITS
MARQUANTS
DE NOTRE
ANNÉE 2025**

- ÉVOLUTION
- CHANGEMENT
- VALIDATION
- MOBILITÉS
- NOUVEAUTÉ
- TRANSITION
- SIGNATURE
- GESTION
- STABILITÉ
- VISION
- SERVICE
- SOLIDARITE
- TRANSPORT

JANVIER



- **Déploiement des cellules intelligentes de comptages de voyageurs** et attribution du marché public au prestataire Webreathe sur l'ensemble de la flotte de bus.

MARS



- Validation de notre rapport d'actions correctives par la Chambre Régionale des Comptes et approbation par notre comité syndical.
- Sollicitation du syndicat auprès de l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre pour la compensation nécessaire au maintien de la gratuité du transports des lycéens supprimés par la Région Hauts-de-France.
- **Participation aux comités de pilotage des COM et des PAMS (2025-2029) pour définir des actions communes de mobilité sur le territoire, notamment en faveur de la mobilité solidaire.**

FÉVRIER



- Réaménagement des locaux du syndicat.
- **Contrôles renforcés dans les bus** avec la Brigade de Sécurisation des Transports en Communs.
- Reporting mensuel mise en place avec la SPL TISA.
- Présentation de notre ROB : Rapport d'Orientations Budgétaires.

AVRIL



- **Signature des conventions avec les EPCI de l'arrondissement** pour mener une étude sur les coopérations et le développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement.

MAI



- Accélération des travaux de la phase 3 du Pôle d'Echanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries
- Réalisation de notre second rapport d'activités pour l'année 2024.

JUILLET



- Séminaire interne avec les membres du syndicat mixte (travail sur le nouveau service de transports en commun sur réservation et point spécifique de l'évolution des finances du syndicat et l'avancement des chantiers engagés).
- Remise des 3 vélos à assistance électrique à la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val-de-Sambre dans le cadre du plan de mobilité employeur.
- 1er rendez-vous des mobilités avec les établissements scolaires.

JUIN



- Remise de la première étoile de la démarche KIHM (Keolis Industrialise et Harmonise sa Maintenance) aux agents de maintenance des ateliers STIBUS.
- Lancement du nouveau service de location de vélo longue durée à assistance électrique dénommé Vélo & Go dotée de 100 unités.
- Séminaire du 18 juin organisé à Maroilles dans le cadre de l'étude de coopération et de développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement.

AOÛT



- Commission "gratuité des transports scolaires et tarification" qui a permis l'attribution dérogatoire et exceptionnelle de prise en charge des transports scolaires pour 42 élèves.
- Production du bilan 2023-2025 de notre syndicat.

SEPTEMBRE



- Signature du PACTE SAT 3.
- Semaine de l'écomobilité avec une conférence sur la mobilité avec Europe Hainaut, la signature de la charte de partenariat de la ligne ferroviaire transfrontalière Charleroi- Maubeuge – Aulnoye-Aymeries.
- Organisation du Village des mobilités et présentation de la nouvelle citadine 100% électrique.

OCTOBRE



- Présentation du bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains.
- Rapprochement et la proximité souhaitée avec l'association WiMoov qui propose un service d'accompagnement mobilité individuel ou collectif et qui dispose depuis quelques mois d'un bureau au sein de nos locaux.

DÉCEMBRE



- Inauguration de la phase 3 du Pôle d'Echanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries.

NOVEMBRE



- Colloque de l'accessibilité universelle proposé par l'association égalité des chances pour les 20 ans de la loi de 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Anniversaire des 100 ans des Cars du Hainaut.
- Organisation du Comité du pilotage des Partenaires.
- Organisation du 2^{ème} rendez-vous des mobilités consacré aux infrastructures cyclables.



IMAGINER

#3

Signature de la convention pour la réalisation de l'étude de coopération et de développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement



Aujourd'hui, à l'heure où les défis de la mobilité se multiplient, entre ambitions de réduction de l'empreinte écologique du secteur des transports ou bien encore enjeux énergétiques et environnementaux, la question du développement des mobilités et l'adaptation de son périmètre se posent très concrètement.

Nous sommes tous d'accord pour dire que la mobilité joue un rôle crucial dans le développement d'un territoire et qu'elle peut être qualifiée de transversale. Elle permet, en effet, d'agir sur de nombreuses thématiques (économique, sociale, environnementale ou territoriale...). La mobilité est donc un véritable levier stratégique pour le développement d'un territoire !

De multiples contextes qui plaident tous pour mener une réflexion stratégique.

Cela est d'autant plus incontestable à la lecture des multiples contextes qui plaident tous pour mener une réflexion stratégique sur les éléments de coopération et de développement des mobilités sur un nouveau périmètre, celui de l'arrondissement d'Avesnes sur Hèle.

- **la Loi d'Orientation sur les Mobilités de 2019 confie de nouvelles compétences aux AOM** (Autorité Organisatrice des Mobilités) et de nouvelles solutions de mobilités. Elle préconise également l'élargissement des périmètres de compétences pour les syndicats mixtes de transports afin d'améliorer la coordination et l'efficacité des politiques de mobilité à l'échelle locale,
- **la loi NOTRe de 2015 qui encourage la mutualisation** de moyens et de ressources entre collectivités,
- **la Loi Climat et Résilience de 2021 avec la réduction** de nos émissions de gaz à effet de serre, la réduction des pollutions et un travail plus important sur les déplacements, la décarbonation des transports, le développement du vélo, l'écoconduite etc...
- **l'engagement de la procédure de révision du SCoT** qui impose un positionnement sur la pertinence de l'échelle la plus adaptée au traitement de la compétence mobilité,
- **le Plan Climat Air Energie Territorial**, voté

tout récemment, qui comporte également des objectifs pour la mobilité durable à l'échelle de l'arrondissement,

- **ou bien encore la réalisation de projets de mobilité traversant les périmètres de nos EPCI** à l'instar de l'étude de futures lignes de covoiturage à l'échelle de l'arrondissement par exemple,
- et enfin **la signature programmée du futur PACTE SAT 3** qui comportera des ambitions communes en faveur des mobilités.

Dessignons ensemble les ambitions et les mobilités de demain !

C'est dans ce contexte d'évolutions, y compris législatives et réglementaires, que les Communautés de Communes du Pays de Mormal, du Cœur de l'Avesnois et du Sud Avesnois ont unanimement accepté la démarche de co-construction proposée par le syndicat mixte Sambre Mobilités pour imaginer ensemble ce que pourrait devenir la gestion de la compétence mobilité menée à l'échelle d'un arrondissement.



La situation actuelle de l'arrondissement : Un territoire de 230.000 habitants riche de 150 communes regroupées autour de 4 EPCI !

C'est la raison pour laquelle, le 11 avril 2025 a été signé officiellement la convention pour la réalisation de l'étude de coopération et de développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement entre les 3 Présidents d'EPCI : Jean-Pierre MAZINGUE pour la CC du Pays de Mormal, Nicolas DOSEN pour la CC Cœur de l'Avesnois et Mickaël HIRAUX pour la CC du Sud Avesnois représenté par Benoît WASCAT, Vice-Président ainsi que Benoît COURTIN, Président du syndicat mixte Sambre Mobilités.

Cette manifestation, qui a eu lieu à l'hôtel de ville de Maubeuge, en présence de M. Bernard BAUDOUX, Président de la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre et de M. Arnaud DECAGNY, Président du SCoT Sambre Avesnois, a permis aux collectivités en présence de réaffirmer leurs ambitions respectives pour la réalisation d'une étude stratégique et spécifique.

A ce titre, plusieurs objectifs sont d'ores et déjà identifiés et notamment celui de mesurer les avantages stratégiques et opérationnels qui pourraient renforcer la cohérence et l'efficacité des politiques publiques locales.

Gérer la compétence mobilité à l'échelle d'un arrondissement avec l'ensemble des EPCI doit donc permettre de répondre de manière plus efficace et cohérente aux défis actuels de la mobilité.

Cette gestion élargie doit également favoriser une optimisation des ressources, une meilleure réponse aux besoins des usagers et une

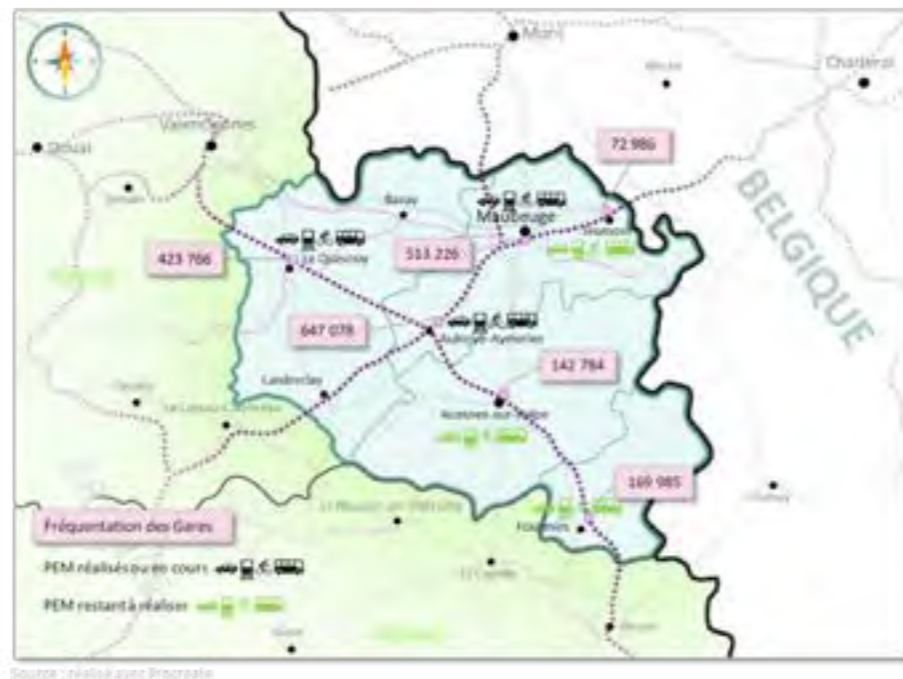
prise en compte globale des enjeux territoriaux et environnementaux.

C'est dans ce cadre que les différentes collectivités de l'arrondissement ont décidé d'y travailler ensemble pour mesurer les impacts, les opportunités, les contraintes et les avantages que cela pourrait représenter.

Quelques chiffres et quelques constats imposent une réflexion commune et partagée à l'échelle de l'arrondissement !

- **85 % des déplacements** se font en voiture,
- **7.200 ménages de l'arrondissement** ne disposent pas de voiture dont 1.800 résident au sein de communes rurales,
- **+ 55 % d'augmentation de personnes de 75 ans** et plus d'ici 2040,
- **75 % des actifs** travaillent à l'intérieur de l'arrondissement.

Sans être exhaustif, ces quelques constats imposent ici plus qu'ailleurs une réflexion commune et une réponse adaptée aux enjeux. Comment réduire la précarité mobilité et imaginer des solutions adaptées et répondant aux attentes des habitants (covoiturage,



transport à la demande, etc...)? Faut-il poursuivre le développement des aménagements structurants à l'échelle de l'arrondissement à l'instar des Pôles d'Echanges Multimodaux qui favorisent et organisent le report modal entre les différents modes de déplacement (la marche, le vélo, la voiture, le taxi, le bus et le train) ? Faut-il favoriser des modes de déplacements durables en développant un réseau cyclable et piétonnier sécurisé et attractif ? Comment poursuivre et intensifier la coopération avec nos amis Belges ? Comment rendre les systèmes interopérables pour faciliter le transport en commun ?

Sont autant d'interrogations légitimes qui doivent faire l'objet d'un vaste débat entre les différentes collectivités, y compris avec la Région Hauts-de-France en sa qualité de chef de file, et dans le cadre d'un travail collaboratif. C'est le sens de la démarche engagée par le syndicat mixte Sambre Mobilités et l'ensemble du territoire.

Ainsi, il sera possible de vérifier si la mobilité à cette échelle pourrait devenir un véritable levier pour accompagner le développement durable des territoires et améliorer la qualité de vie des habitants.



Dates clés

- **17 avril 2025** : lancement des premières réunions du Comité de Pilotage et du Comité Technique,
- **le 18 avril 2025** : Envoi d'un questionnaire spécifique Mobilité à destination de l'ensemble des Maires et des élus communautaires des 3 EPCI concernés. Objectifs : mieux comprendre votre perception et vos attentes concernant la mobilité et les déplacements sur votre territoire, analyser les initiatives existantes, identifier les besoins, envisager des améliorations et imaginer des solutions cohérentes à l'échelle de l'arrondissement,
- **le 18 juin 2025** : Séminaire pour coconstruire sous forme d'ateliers avec l'ensemble des élus le contour des services et offres de mobilités souhaités par le territoire

Viendra ensuite, et au cours du second semestre, le temps de la modélisation, y compris juridique et financière, pour permettre aux élus un positionnement après une première restitution programmée avant la fin 2025.

Répondre aux impératifs climatiques implique de repenser notre modèle de mobilité dans son ensemble. C'est aussi une opportunité formidable de réduire le coût des déplacements, de créer du lien et d'améliorer la qualité de vie des habitants de notre territoire.

Tel est l'objectif de cette réflexion commune à l'échelle de l'arrondissement pour permettre l'amélioration des mobilités du quotidien !



Le séminaire du 18 juin 2025 à Maroilles

Un séminaire particulièrement structurant et fondateur pour alimenter la réflexion collective et de futures solutions en perspectives !

Le séminaire organisé le 18 juin 2025 par le syndicat mixte Sambre Mobilités à Maroilles constitue une étape structurante dans la démarche de réflexion engagée à l'échelle de l'arrondissement en matière de mobilité.

Réunissant les élus et partenaires du territoire, cette journée de travail avait pour objectif principal de coconstruire une vision partagée des mobilités de demain, en s'appuyant sur les enjeux identifiés lors du lancement de l'étude de coopération interterritoriale avec les 3 Communauté de Communes : Pays de Mormal, Cœur de l'Avesnois et Sud Avesnois.



L'intervention du Président du syndicat mixte Sambre Mobilités, Benoît COURTIN, en introduction de ce séminaire a permis de poser le cadre politique du séminaire, en affirmant la volonté des élus de construire une stratégie de mobilité partagée à l'échelle de l'arrondissement.



Le Directeur du syndicat mixte a quant à lui présenté le contexte, les travaux engagés et les perspectives de l'étude. Il a notamment souligné la complexité actuelle de la gouvernance, la nécessité de mieux coordonner les politiques existantes et l'objectif d'aboutir à un modèle organisationnel et opérationnel cohérent, adapté aux enjeux du territoire.

La première partie de la matinée a permis aux différents intervenants de présenter l'environnement juridique et organisationnel des mobilités avec notamment l'approche supra-territoriale permettant de poser le cadre global des politiques de mobilité :

- **La Région Hauts-de-France** a présenté le fonctionnement du bassin de mobilité Hainaut-Cambrésis-Thiérache, les outils stratégiques (COM, PAMS) et les enjeux spécifiques de la Sambre-Avesnois. **Message clé : la nécessité de cohérence entre échelles territoriales.**



- **Le PNRA et l'ADU** ont mis en avant : les enjeux environnementaux (PCAET) et l'intégration de la mobilité dans la transition écologique. **Message clé : la mobilité est un levier majeur de décarbonation.**
- **L'ADU (SRADDET & SCOT)** a rappelé : le rôle structurant des documents de planification et l'articulation entre urbanisme et mobilité. **Message clé : penser la mobilité dans une logique d'aménagement global.**
- **L'État (DDT)** a apporté : un regard institutionnel sur l'échelle de l'arrondissement. **Message clé : pertinence d'une approche élargie et coordonnée.**
- **ADU** - Mise en perspective du PDMs à l'échelle de l'Avesnois réalisé dans le cadre du SCoT Sambre Avesnois et à l'échelles des 3 EPCI : un outil souple et stratégique pour les territoires peu denses.
- **CC du Sud Avesnois** - Focus sur le Transport à la Demande (TAD) : une réponse opérationnelle aux enjeux d'accessibilité.
- **Sambre Mobilités** – présentation du Plan de Déplacements Urbains, du Schéma directeur cyclable et piétonnier, du réseau de transport existant et de quelques projets concrets illustrés en vidéo : Message clé : structuration progressive d'une offre multimodale.

La seconde partie de cette matinée a permis de présenter les actions concrètes menées localement :

- **CC du Pays de Mormal** - Présentation de la politique mobilité et du Plan de Mobilité simplifié (PDMs) : un outil structurant pour organiser les mobilités rurales

Objectifs du séminaire atteints !

Les échanges ont permis de : partager un diagnostic commun des pratiques de mobilité et des besoins du territoire ; d'identifier les attentes des élus en matière d'organisation et d'offre de mobilité ; d'amorcer une réflexion collective sur les évolutions possibles de la gouvernance à

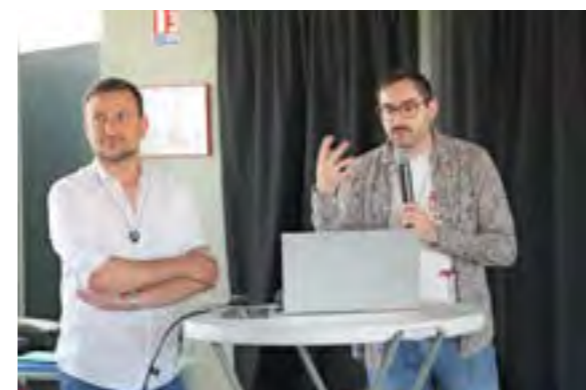


l'échelle de l'arrondissement et enfin de définir les premières orientations concernant les services et solutions de mobilité à développer.

Les ateliers thématiques de l'après midi : entre propositions concrètes et priorités d'actions.

L'après midi du séminaire s'est structuré autour d'ateliers collaboratifs favorisant l'expression des participants. Cette approche participative a permis : de croiser les regards entre collectivités ; de faire émerger des propositions concrètes mais également d'identifier des priorités d'action partagées.

Les thématiques abordées ont notamment porté sur le développement des mobilités alternatives à la voiture individuelle ; l'amélioration de l'accessibilité des services de transport ; le renforcement de la cohérence entre les différentes offres existantes et l'adaptation des solutions aux spécificités rurales et périurbaines du territoire.



Les principaux enseignements de ce séminaire

Les travaux ont mis en évidence plusieurs constats majeurs :

- La nécessité de mieux coordonner les politiques de mobilité entre les EPCI ;
- L'importance de proposer des solutions plus inclusives et accessibles ;
- Le rôle central de la mobilité comme levier d'attractivité et de qualité de vie ;
- L'intérêt d'une approche élargie permettant de dépasser les limites administratives actuelles.
- Les perspectives

Les contributions issues du séminaire alimentent directement la suite de l'étude engagée.

Elles permettront d'affiner les scénarios d'organisation de la compétence mobilité ; de construire une offre de services adaptée aux besoins des habitants et de préparer les futures décisions des élus en matière de gouvernance et d'investissements.

Ce séminaire marque ainsi une étape clé dans la dynamique de coopération territoriale, traduisant la volonté partagée de structurer une politique de mobilité plus cohérente, durable et efficace à l'échelle de l'arrondissement.



Pour aller plus loin, consultez la vidéo retour du séminaire





Dans le cadre du Pacte Sambre-Avesnois-Thiérache (SAT) 3, le Syndicat mixte Sambre Mobilités a progressivement construit une démarche structurée et très volontaire visant à positionner la mobilité comme un enjeu stratégique majeur du développement territorial.



**Sambre Mobilités
et le Pacte SAT 3 :
une stratégie pour
faire de la mobilité
un levier central
du développement
territorial**

À travers plusieurs étapes clés portées par le Président du syndicat – demande d'intégration d'un volet dédié, sollicitation pour devenir signataire, puis contribution opérationnelle – le syndicat défend une vision ambitieuse : faire de la mobilité un levier central de transition écologique, de cohésion sociale et d'attractivité économique.

Une première étape : faire reconnaître la mobilité comme priorité stratégique

Dès décembre 2023, le syndicat engage une première démarche auprès de Madame la Sous-Préfète d'Avesnes sur Helpe afin d'intégrer un volet spécifiquement consacré aux mobilités dans le Pacte SAT 3. Cette demande s'appuie sur un argumentaire solide : la mobilité, par nature transversale, conditionne l'accès à l'emploi, aux services, à la formation et participe directement à la qualité de vie des habitants. Dans un contexte marqué par les objectifs nationaux de neutralité carbone et la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), le syndicat souligne la nécessité de repenser les déplacements du quotidien. Il met en avant son rôle d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), son expérience opérationnelle et son engagement dans des documents structurants tels que le Plan de Déplacements Urbains ou le schéma directeur cyclable et piétonnier.

L'idée directrice est claire : sans stratégie mobilité intégrée, les ambitions du Pacte en matière de transition écologique et de développement territorial risquent de rester incomplètes.



Une deuxième étape : affirmer sa légitimité institutionnelle

Le 24 octobre 2024, Sambre Mobilités franchit une nouvelle étape en sollicitant officiellement son intégration comme signataire du Pacte SAT 3. Cette démarche vise à obtenir une reconnaissance institutionnelle cohérente avec son rôle opérationnel.

Le syndicat met en avant plusieurs arguments : sa compétence sur un territoire de plus de 130 000 habitants, son expertise technique et sa capacité à porter des projets structurants. Il insiste également sur un enjeu d'équité, les autres autorités organisatrices étant déjà parties prenantes du Pacte.

Au-delà de la reconnaissance, cette demande traduit une volonté de peser dans la gouvernance et de contribuer directement à la définition et à la mise en œuvre des politiques publiques de mobilité à l'échelle de l'arrondissement.

Une contribution structurée et opérationnelle

La contribution du syndicat au Pacte SAT 3 constitue le cœur de sa démarche. Elle propose un programme d'actions concret, chiffré et immédiatement mobilisable, visant à transformer en profondeur les mobilités du quotidien.

Cette stratégie repose sur plusieurs axes complémentaires.

Le premier concerne le développement d'infrastructures structurantes, notamment les pôles d'échanges multimodaux (PEM), destinés à améliorer l'intermodalité et à renforcer l'accès aux gares dans un contexte de développement de l'offre ferroviaire régionale.

Le second axe vise à lutter contre l'autosolisme à travers le déploiement de lignes de covoiturage structurées, adaptées aux flux domicile-travail et dépassant les frontières intercommunales.

Parallèlement, le syndicat engage une démarche ambitieuse de décarbonation des transports, avec le renouvellement progressif de la flotte de bus vers des motorisations hybrides et électriques, accompagnée du déploiement d'infrastructures de recharge.

Un volet social important est également développé, avec la généralisation du transport à la demande (TAD) pour les zones rurales et la mise en place d'une gratuité partielle des transports pour les jeunes et les demandeurs d'emploi. Ces mesures visent à réduire la précarité mobilité, particulièrement marquée sur le territoire.

La création d'une Maison des Mobilités Durables constitue un autre projet structurant. Pensée

comme un guichet unique, elle regroupera information, accompagnement et services, avec pour objectif de favoriser le changement de comportements et de promouvoir les mobilités alternatives.

Enfin, le syndicat propose une évolution de la gouvernance à travers l'élargissement de son périmètre à l'ensemble de l'arrondissement, afin de garantir une meilleure cohérence des politiques de mobilité et une tarification unifiée.

Une stratégie en cohérence avec les objectifs du Pacte SAT 3

L'ensemble de ces propositions s'inscrit pleinement dans les orientations du Pacte, notamment en matière de développement des mobilités du quotidien, de coordination des acteurs et d'amélioration de l'accessibilité territoriale.

Le syndicat ne se positionne pas en parallèle du Pacte, mais comme un acteur capable d'en assurer la déclinaison opérationnelle. Sa contribution traduit une volonté de passer d'une logique de principes à une logique de mise en œuvre concrète.

Un enjeu central : le financement et la structuration territoriale

Le programme proposé, estimé à plus de 30 millions d'euros, souligne l'importance du Pacte SAT 3 comme levier de financement. Le syndicat insiste sur la nécessité d'un accompagnement de l'État et des partenaires pour concrétiser ces projets.

Au-delà des investissements, c'est une transformation structurelle qui est envisagée : passer d'une organisation fragmentée des mobilités à une approche intégrée, à l'échelle de l'arrondissement, capable de répondre aux réalités des déplacements quotidiens.



Benoît COURTIN, le Président de Sambre Mobilités signe officiellement le PACTE SAT 3 le 2 septembre 2025

Présent à Fourmies avec l'ensemble des signataires, Benoît COURTIN, a signé avec l'Etat, la Région Hauts-de-France, le Département du Nord et les nombreux autres signataires, le Pacte SAT 3 - Sambre-Avesnois-Thiérache, représentant plus de 300 millions d'euros d'investissements pour 2026-2029, avec un engagement fort de l'État et des collectivités.

À travers ses différentes démarches, Sambre Mobilités développe une stratégie cohérente et progressive pour faire de la mobilité un pilier du Pacte SAT 3. Son argumentaire repose sur une conviction forte : la réussite des transitions écologique, économique et sociale du territoire dépend directement de la capacité à proposer une offre de mobilité accessible, durable et coordonnée.

En se positionnant à la fois comme expert, porteur de projets et futur acteur de gouvernance, le syndicat entend jouer un rôle déterminant dans la mise en œuvre concrète du Pacte et dans l'avenir du territoire Sambre-Avesnois.

CONCUEVOIR

#4



Ce projet prévoit d'aménager un pôle de rabattement multimodal transfrontalier (PRMT) – autrement dit « un pôle d'échanges multimodal rural » sur la commune frontalière de Bettignies, empruntée par la ligne internationale Maubeuge-Mons (ligne 41). Cette ligne, qui existe depuis 1992, doit gagner en attractivité en rivalisant avec la voiture grâce à une amélioration du service et des équipements qui l'accompagnent. En effet, l'usage de la voiture demeure fortement présent sur le territoire, avec une couverture qui continue de croître à hauteur de 84% des trajets, alors que les transports en commun et les modes doux ont plutôt tendance à stagner. Cet aménagement vise à encourager le report modal de la voiture vers les transports collectifs (bus – transport à la demande), inciter à l'usage des modes actifs (vélo, marche) ou partagés (co-voiturage, autopartage).

A partir d'un site d'une emprise d'environ 1000 m², située à l'intersection de la Route Nationale 2 et de la Route Départementale 159 (Rue Narcisse Locoge), ce futur pôle comportera une offre multimodale diversifiée, permettant le rabattement jusqu'à Maubeuge où se trouve une offre plus complète de services. Il disposera de :

- Quatre places dédiées au covoiturage,
- Complétées de deux places destinées au dépose-minute,
- Une place dédiée au Transport sur Réservation (TAD restructuré),
- Trois places de stationnement dont une dédiée aux PMR,
- Des arrêts de bus accessibles, placés en vis-à-vis avec mutualisation de l'abri,
- Des consignes pour vélos, VAE et trottinettes, sécurisées et équipées de bornes de recharge, autonomes en énergie (panneaux photovoltaïques),
- Un espace vert, traitant les limites avec les riverains,
- Un itinéraire piétonnier traversant, complétant le cheminement accessible offert par le trottoir,
- Un dispositif d'éclairage (et de vidéosurveillance) et de signalétique (dont un totem).

Un travail collectif et participatif mené autour du projet avec l'ensemble des partenaires a structuré les actions conduites en 2025.

Celles-ci ont notamment permis de réaliser les études préalables, d'engager les négociations avec le Conseil départemental du Nord concernant les conditions de mise à disposition de l'assiette foncière, ainsi qu'avec l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, la commune et les services de l'État (DIR, en raison de la proximité de la RN2) sur leurs compétences respectives. Elles ont également abouti à la procédure de recrutement du maître d'œuvre, le cabinet PADE.

Les travaux, qui devraient démarrer en 2026, consisteront :

- à liasonner le site avec la centralité villageoise (où se trouvent plusieurs bornes de recharge électrique) par un traitement sécuritaire de la traversée piétonne et de son débouché sur le site ;
- à créer une plate-forme compatible avec les contraintes d'accessibilité, de perméabilité des sols, de topographie, d'accès du site, ... ;
- à aménager à proximité immédiate des arrêts de bus, des équipements de rabattement multimodaux notamment une dizaine de places de parking relais (P+ R) pour voitures, voitures et motos, et des cheminements d'accès aux modes actifs ;
- à implanter les équipements nécessaires (abribus, abri à vélos sécurisés, signalétique) ;
- à offrir un espace paysager qualitatif, situé à un carrefour important de la commune.

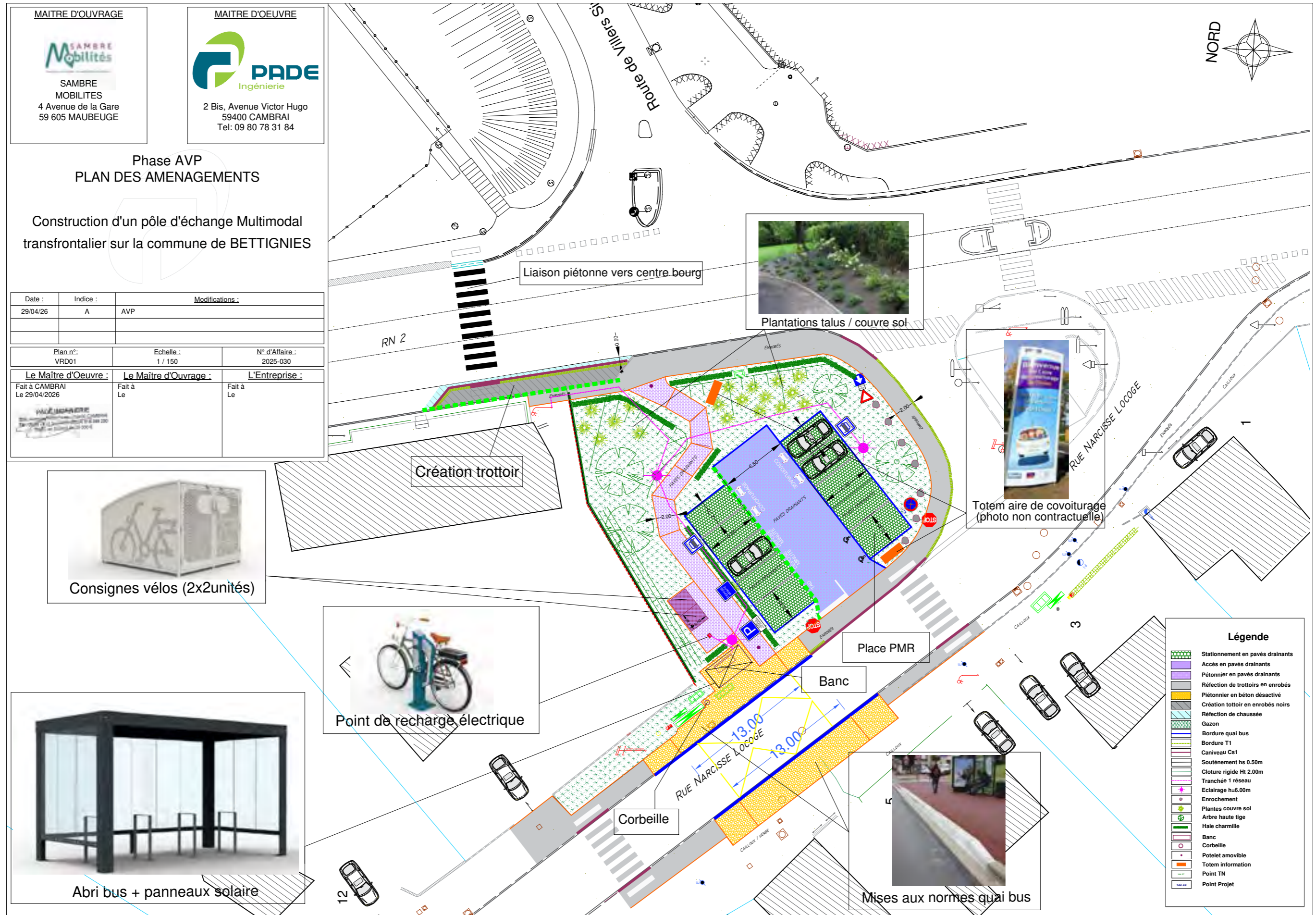
Une signalétique spécifique, implantée le long de la RN2, et des actions de communication permettront de faire connaître et de promouvoir le projet en amont de sa réalisation en 2026. Il s'agira également, dès sa mise en service, d'intégrer un dispositif de suivi et d'évaluation.

Ce projet, dont le coût est estimé à ce stade à 258 000 € HT, bénéficie d'un financement le FEDER à hauteur de 60%, car il répond aux enjeux européens d'une Europe plus intelligente, plus verte, plus connectée, plus sociale et plus proche des citoyens et s'intègre dans le programme Cross4Mobility réunissant l'arrondissement d'Avesnes/Helepe et le Hainaut belge de Mons aux Ardennes.

1

Création d'un pôle de rabattement multimodal transfrontalier à Bettignies

Conformément aux ambitions de son Plan de Déplacements Urbains (2019-20229), et dans le cadre du programme INTERREG 6 pour les années 2024 à 2027 - programme européen qui vise à promouvoir la coopération entre les régions européennes et le développement de solutions communes dans les domaines du développement urbain, rural et côtier, du développement économique et de la gestion de l'environnement – le syndicat a saisi l'opportunité de créer une offre de mobilité multimodale en situation transfrontalière au travers d'un projet d'aménagement situé sur la commune de Bettignies.



Dans un contexte marqué par l'évolution rapide des réglementations environnementales, des technologies de transport et des attentes en matière de transition écologique, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités a engagé une étude approfondie d'orientation énergétique de la flotte du réseau STIBUS. Cette démarche stratégique constitue une étape majeure dans la réflexion menée par le syndicat afin de préparer l'avenir du réseau de transport public et d'anticiper les transformations profondes que connaît actuellement le secteur des mobilités.



évolutions réglementaires entraînent une transformation rapide de l'offre industrielle avec une montée en puissance des véhicules électriques et des solutions à très faibles émissions. Elles interrogent également les autorités organisatrices de mobilité sur les choix énergétiques à privilégier pour les prochaines décennies.

Dans ce cadre, l'étude conduite par Sambre Mobilités et réalisée par le centre d'excellence pour la transition énergétique et les transports du groupe Keolis, a permis d'analyser de manière détaillée plusieurs solutions énergétiques envisageables pour le renouvellement progressif de la flotte du réseau STIBUS. Différentes technologies ont été étudiées et comparées : motorisations électriques, solutions hybrides, carburants alternatifs ou encore dispositifs de transition permettant de réduire rapidement les émissions du parc actuel. L'analyse a porté aussi bien sur les performances environnementales que sur les contraintes d'exploitation, les besoins d'infrastructures, les conditions de maintenance et les impacts financiers associés à chaque technologie.

L'étude a également permis de mettre en évidence que la transition énergétique ne se limite pas au seul renouvellement des véhicules.

Elle implique une transformation beaucoup plus globale des outils d'exploitation du réseau. L'accueil progressif de véhicules électriques nécessite notamment des adaptations importantes des dépôts et des équipements techniques : alimentation électrique renforcée, installation de bornes de recharge, dispositifs de sécurité incendie, aménagements spécifiques

L'objectif de cette étude est de permettre au territoire de disposer d'une vision claire et structurée des perspectives d'évolution de son parc de véhicules, tout en intégrant les enjeux environnementaux, techniques, économiques et réglementaires liés à la décarbonation progressive des transports collectifs. À travers ce travail, Sambre Mobilités a souhaité construire une trajectoire réaliste et adaptée aux spécificités du territoire, conciliant amélioration de la qualité de service, soutenabilité financière liée au à son Plan pluriannuel d'investissement et réduction de l'impact environnemental du réseau Stibus.

Cette réflexion intervient dans un contexte de mutation profonde du secteur du transport public. Les réglementations françaises et européennes imposent progressivement aux collectivités et aux constructeurs une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques. Ces

2

Etude d'orientation énergétique de la flotte : anticiper dès aujourd'hui les mobilités de demain



des zones de remisage, gestion des puissances électriques ou encore mise en conformité réglementaire des installations.

Ces enjeux techniques ont fait l'objet d'analyses spécifiques dans le cadre de l'étude afin d'évaluer les conséquences concrètes d'une électrification progressive du réseau. Les besoins futurs en énergie, l'évolution de la puissance appelée sur le dépôt, l'organisation des espaces techniques ou encore les contraintes liées aux nouvelles réglementations environnementales et de sécurité ont ainsi été étudiés afin d'anticiper les investissements nécessaires à moyen et long terme.

Parallèlement, un travail approfondi d'analyse du parc actuel du réseau STIBUS a été mené. Cette phase a permis d'étudier l'âge des véhicules, leur rythme de renouvellement, leurs caractéristiques techniques ainsi que les contraintes spécifiques liées à l'exploitation quotidienne du réseau. L'étude a notamment porté sur les distances parcourues par les véhicules, l'autonomie nécessaire selon les lignes exploitées et les possibilités d'adaptation progressive des services à de nouvelles technologies de motorisation.

Cette analyse du fonctionnement réel du réseau a permis de mieux identifier les conditions nécessaires à une transition énergétique progressive et maîtrisée. Les réflexions engagées ont notamment mis en lumière l'importance d'adapter progressivement l'organisation de l'exploitation, les méthodes de recharge et la

gestion du parc afin de garantir la continuité du service public tout en accompagnant l'évolution des technologies disponibles sur le marché.

Afin d'éclairer les futurs choix stratégiques du territoire, plusieurs scénarios de renouvellement et de transition énergétique ont été élaborés. Ces scénarios permettent aujourd'hui de mesurer les impacts respectifs de différentes trajectoires possibles.

Au-delà des aspects purement techniques et financiers, cette étude a également permis d'ouvrir une réflexion plus large sur les ambitions du territoire en matière de mobilité durable. Elle interroge notamment la manière dont le réseau pourra, dans les années à venir, répondre aux enjeux de transition écologique tout en maintenant un haut niveau de service pour les usagers et en préservant les capacités d'investissement de la collectivité.

Les conclusions et premiers résultats de cette étude ont fait l'objet d'une présentation spécifique auprès des élus et partenaires du territoire. Ce temps d'échange a permis de partager les grands enseignements de l'analyse, de présenter les différentes hypothèses étudiées et d'engager un dialogue collectif autour des perspectives d'évolution du réseau Stibus. Cette démarche de présentation et de concertation illustre la volonté de Sambre Mobilités de construire cette transition énergétique de manière progressive, concertée et adaptée aux réalités locales.



À travers cette étude d'orientation énergétique, Sambre Mobilités affirme sa volonté d'anticiper dès aujourd'hui les transformations du transport public et de préparer durablement l'avenir des mobilités sur le territoire. Ce travail constitue désormais une base stratégique essentielle pour accompagner les futurs choix d'investissement, moderniser progressivement la flotte du réseau Stibus et construire une mobilité plus sobre, plus performante et plus respectueuse de l'environnement.



Dans le cadre de l'amélioration continue de l'accessibilité aux transports publics sur le territoire, un nouvel arrêt de bus a été créé au niveau du carrefour des Amusettes, sur la commune d'Hargnies. Ce projet illustre pleinement la capacité du Syndicat Mixte Sambre Mobilités à fédérer les acteurs locaux autour d'un objectif commun : renforcer les solutions de mobilité du quotidien tout en garantissant la sécurité des usagers.



3

Création d'un nouvel arrêt de bus à Hargnies : un projet partenarial au service des habitants

Pensé pour répondre aux besoins des habitants et notamment des familles du secteur, cet aménagement vise à faciliter l'accès au réseau de transport régional dans une zone jusqu'alors peu desservie. Le projet a été conduit en étroite collaboration avec les services de la commune, du Département du Nord et de la Région Hauts-de-France, permettant de concilier enjeux de mobilité, contraintes techniques et sécurité routière.

Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités a assuré un rôle central dans la coordination du projet et dans la définition des aménagements nécessaires à l'exploitation du futur arrêt. Les échanges menés avec les services techniques partenaires ont permis de définir un aménagement adapté aux caractéristiques de la RD107, comprenant notamment la création de deux quais d'arrêt, la mise en place d'une signalisation réglementaire, l'installation d'un

meublier d'attente ainsi qu'un traitement spécifique des abords pour assurer la sécurité et le confort des usagers.

Ce travail partenarial a également permis d'intégrer les exigences liées à la sécurité routière, à la visibilité des arrêts et à l'accessibilité, tout en anticipant les futurs aménagements du secteur. Les différents partenaires ont ainsi œuvré conjointement afin de garantir une insertion cohérente et durable de cet équipement dans son environnement.

« Au-delà de l'infrastructure elle-même, cette réalisation témoigne de la volonté du Syndicat Mixte Sambre Mobilités de développer une offre de mobilité de proximité, adaptée aux réalités des communes rurales et aux besoins des habitants. Elle illustre également l'importance de la coopération entre collectivités et institutions publiques pour faire émerger des projets concrets au bénéfice du territoire. »

Dans le cadre de sa stratégie d'amélioration de l'offre de mobilité sur le territoire, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités mène un projet ambitieux de transformation du service de Transport à la Demande (TAD) vers un nouveau service de Transport sur Réserve (TSR). Cette évolution vise à proposer une offre plus lisible, plus souple et mieux adaptée aux besoins de déplacement des habitants, notamment dans les secteurs les moins desservis par les lignes régulières.



Ce projet constitue une étape importante dans la modernisation des services de mobilité du territoire. Il s'appuie sur un important travail préparatoire conduit depuis plusieurs mois par les équipes de Sambre Mobilités en partenariat avec les élus, les collectivités locales, les opérateurs de transport et les différents acteurs institutionnels concernés.

Afin de construire un service répondant au plus près des attentes du territoire, Sambre Mobilités a organisé plusieurs temps de concertation et de co-construction, grâce à l'accompagnement technique et commercial des équipes de la direction régionale de Keolis via le contrat d'assistance technique. Un séminaire consacré à l'évolution du réseau et aux perspectives du futur service a notamment permis de réunir élus et partenaires autour des enjeux de mobilité, des attentes des habitants et des orientations à donner au futur dispositif. Des ateliers de travail ont ensuite été menés afin d'identifier collectivement les caractéristiques du futur service et les conditions nécessaires à sa réussite.

Cette démarche partenariale a permis de faire émerger un modèle harmonisé à l'échelle du territoire, reposant sur un fonctionnement « arrêt à arrêt » et une meilleure articulation avec les lignes structurantes du réseau STIBUS.

L'objectif est de faciliter les déplacements du quotidien tout en garantissant une complémentarité entre le transport sur réservation et le réseau régulier existant.

Le futur service intégrera également de nouveaux outils numériques afin de simplifier l'accès au transport : réservation par téléphone, application mobile ou internet, suivi des trajets en temps réel et possibilité de réserver jusqu'à 30 minutes avant le déplacement. Ces évolutions doivent permettre d'améliorer l'expérience des usagers tout en rendant le service plus réactif et plus accessible.

Les travaux préparatoires se poursuivent actuellement autour de plusieurs chantiers : définition des points d'arrêt, préparation des outils de gestion et de réservation, organisation du futur service d'exploitation ainsi que mise en place d'un plan de communication et d'accompagnement des habitants et des communes.

La mise en œuvre du nouveau Transport sur Réserve est prévue en 2026. À travers ce projet structurant, Sambre Mobilités réaffirme sa volonté de développer une mobilité de proximité plus moderne, plus inclusive et davantage adaptée aux besoins quotidiens des habitants du territoire

4

Du Transport à la Demande vers un Transport sur Réserve : un projet structurant porté par Sambre Mobilités

MAINTENIR

#5



Nos infrastructures au service de la mobilité



Des locaux

Un siège où se situe l'ensemble des bureaux du syndicat mixte au 4 avenue de la gare à Maubeuge. Ce dernier est d'ailleurs en pleine mutation (voir ci-dessous)

Une agence commerciale STIBUS, située place de la Gare à Maubeuge, ainsi que 20 dépositaires, fournissent des informations sur l'offre de

transport et assurent la vente des titres et abonnements.

Un centre technique à Louvroil, qui abrite les locaux de STIBUS et le parc de remisage des bus, ayant été transférés en 2017 dans des locaux et équipements neufs, construits autour des ateliers STIBUS préexistants.

Un siège mais pas que...

Le siège de Sambre Mobilités, qui regroupe l'ensemble des bureaux du syndicat, a fait l'objet, en 2025, de travaux de réaménagement. En effet, le plateau adjacent, précédemment loué par la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS) dans le cadre du Pôle Numérique, était disponible.

Sambre Mobilités a saisi cette opportunité pour étendre ses locaux et amorcer une préfiguration de ce que pourrait devenir une Maison des Mobilités.



Cet espace permettra d'accueillir des structures partenaires œuvrant dans le domaine de la mobilité.

Ce projet, finalisé à la fin du 1er trimestre 2025, permet également au syndicat de se doter d'une salle de réunion moderne, capable d'accueillir l'ensemble des instances du syndicat : Comité des partenaires, Conseil syndical, réunions thématiques autour de la mobilité, etc. Située à proximité immédiate de la gare et du parking de l'Horloge Fleurie, cette salle offre un cadre idéal pour organiser des rencontres avec les partenaires engagés dans les projets de mobilité du territoire.

Des aménagements

Deux parkings relais (P+R)

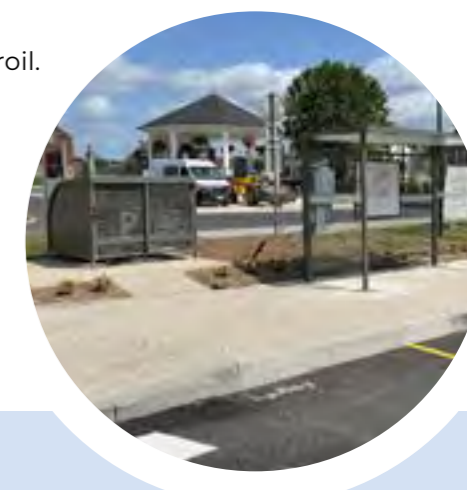
- Le parking relais en silo d'Aulnoye-Aymeries construit par le SMTUS (680 places)
- le parking en silo de la gare de Maubeuge réalisé par la CAMVS, qui sert également de P+R (300 places)

Deux voies de bus en site propre

- Le TCSP Maubeuge-Louvroil (dit VIAVIL) long de 9,4 km entre l'hôpital de Maubeuge et le centre commercial Hautmont-Louvroil.
- Le TCSP de l'Épinette, à Maubeuge

Deux pôles d'échanges multimodaux ruraux

- sont également disponibles :
- La station de **Villers-Sire-Nicole**
 - La station de **Colleret**



Le TCSP VIAVIL

Cet axe est-ouest structure le réseau Stibus et permet de desservir un grand nombre de pôles générateurs de flux dont les lycées, l'université, le centre aquatique Émeraude... et désormais le nouveau centre hospitalier.



Le Transport en Commun en Site Propre désigne une voie à double sens de circulation de 7 mètres de large réservée aux transports en commun routiers. Ce TCSP, traverse d'est en ouest Maubeuge et Louvroil jusqu'à Hautmont, il fait 8,4 kilomètres de long dont 6,8 kilomètres en site propre intégral c'est-à-dire totalement soustraits à la circulation générale. Il franchit 4 ponts dont 3 spécialement construits pour cette infrastructure, dessert 15 stations doubles en vis-à-vis parfaitement accessibles aux personnes en situation de handicap.

La voie de bus est ouverte à tout transport collectif de voyageurs : bus, cars, cars SNCF, cars de tourisme, etc. Il est autorisé aux services d'incendie et secours et aux vélos qui roulent sur la chaussée. Les taxis sont interdits sauf avenue de la Gare et boulevard de l'Europe à l'approche de la gare.

Aux heures de pointe, il y passe 1 véhicule toutes les 3 minutes.

Les travaux ont débuté en 2006 et se sont terminés en décembre 2008.

Il en a coûté 66,6 M€ HT au SMTUS qui a reçu plus de 39 M€ de cofinancements par l'Europe, l'Etat, la Région, le Département, la CAMVS, la Ville de Maubeuge et les membres adhérents du SMVS de l'époque.

Des aménagements

Deux Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) majeurs sont en place autour des principales gares ferroviaires de notre ressort territorial :

- Le PEM de Maubeuge, inauguré le 20 septembre 2023
- Le PEM d'Aulnoye-Aymeries, inauguré le 3 décembre 2025.

Des équipements Vélo

- Un parking vélo sécurisé de 22 places est disponible place de la Gare de Maubeuge.
- Une consigne à vélo de 4 places est située place de la mairie à Colleret.
- Une consigne à vélo de 2 places se trouve place de la mairie à Villers-Sire Nicole.
- Un parking vélo sécurisé de 44 places à Aulnoye-Aymeries.



La flotte de bus en 2025



Le parc de bus se compose de 3 catégories de véhicules : les bus standards, les bus articulés et les mini-bus.

Les bus standards sont majoritaires avec 42 unités, les bus articulés sont au nombre de 9 unités et les minibus au nombre de 7.

En examinant la répartition des âges, on constate que la moyenne d'âge du parc est de moins de 10 ans.

Des ouvrages d'art



En complément, Sambre Mobilités assure la gestion en propriété et l'entretien de quatre ouvrages d'art majeurs situés sur son périmètre, tous essentiels à la continuité et à la performance du réseau.

Ces infrastructures sont empruntées quotidiennement par un grand nombre de véhicules, notamment les lignes régulières A et B, ainsi que les dessertes scolaires du TSCP VIAVIL. Le Pont des Provinces Françaises, d'une longueur de 51,30 mètres, est un pont en tablier béton sur poutres-caisson métalliques, permettant le franchissement de la Sambre. Il est complété par le Pont n°2 des Provinces Françaises, long de 20,55 mètres, également en béton, servant de déversoir d'orage et d'accès au pont principal.

Le Pont du Gazomètre, autre ouvrage stratégique, franchit lui aussi la Sambre sur une longueur de 134 mètres et une largeur de 10,45 mètres, avec une structure similaire en tablier béton sur poutres-caisson métalliques, assurant une liaison fluide pour les lignes urbaines et scolaires.

Enfin, le Pont du Pré d'Herminy, le plus connu du réseau, permet de franchir la Route Nationale 2 sur une longueur cumulée de 40 mètres, avec une structure en béton sur trois appuis.

Ces ouvrages font l'objet d'un suivi technique afin de garantir leur fonctionnalité, leur sécurité et leur durabilité, au service de la mobilité locale.



Participation de la Ville de Maubeuge à la rénovation de la passerelle des Provinces Françaises (Photo 2024 : avant travaux / Photo 2025 : après travaux)

Un Pôle d'Échanges Multimodal au cœur de Ferrière-la-Grande : un projet partenarial pour développer les mobilités !

Dans le cadre du vaste projet de rénovation et de requalification de la Place Gambetta à Ferrière-la-Grande, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités a participé au financement et à la réalisation d'un nouveau Pôle d'Échanges Multimodal (PEM). Ce projet structurant illustre pleinement la volonté commune des collectivités de replacer les mobilités du quotidien au cœur des aménagements urbains et de construire un espace public moderne, accessible et favorable aux déplacements durables.



La rénovation complète de la Place Gambetta constitue un projet majeur de transformation du centre-ville de Ferrière-la-Grande. Dans ce cadre, la création d'un Pôle d'Échanges Multimodal permet d'intégrer pleinement les enjeux de mobilité au sein du futur aménagement urbain. L'objectif est de proposer un équipement favorisant les correspondances entre différents modes de déplacement, tout en améliorant les conditions d'accès au réseau de transport collectif STIBUS et en encourageant le report

modal. Traversée par une des lignes les plus fréquentées du réseau STIBUS, la commune de Ferrière-la-Grande disposait d'arrêts de bus ne répondant plus pleinement aux exigences d'accessibilité et aux besoins actuels des usagers. Le projet de PEM a ainsi été conçu afin d'améliorer l'accessibilité des quais, de renforcer le confort des voyageurs et de créer un véritable espace de mobilité au cœur de la commune.

Cet équipement comprend notamment des quais accessibles aux personnes à mobilité réduite, des espaces d'attente confortables, du mobilier urbain adapté, des équipements d'information voyageurs ainsi que des aménagements dédiés aux nouvelles pratiques de mobilité comme le covoiturage et la dépose-minute.



Pensé comme un espace fonctionnel et intégré à son environnement urbain, ce PEM doit permettre de faciliter les déplacements quotidiens des habitants tout en valorisant le centre-ville rénové.

Ce projet constitue également un exemple concret de partenariat entre une commune et Sambre Mobilités au service des mobilités du territoire. Afin de garantir une cohérence globale dans les travaux d'aménagement de la Place Gambetta, un transfert de maîtrise d'ouvrage a été mis en place entre Sambre Mobilités et la Ville de Ferrière-la-Grande. Ce dispositif permet à la commune de piloter directement l'ensemble des travaux dans une logique d'aménagement global, tout en intégrant les équipements et infrastructures relevant des compétences mobilité du syndicat.

À travers cette organisation partenariale, Sambre Mobilités accompagne les collectivités locales dans leurs projets d'aménagement urbain afin d'y intégrer pleinement les enjeux liés aux transports collectifs, à l'accessibilité et aux mobilités durables. Ce mode de coopération permet de simplifier la conduite des opérations, d'assurer une meilleure coordination des interventions et de construire des projets cohérents à l'échelle du territoire.

Par son implication dans ce projet, Sambre Mobilités réaffirme sa volonté d'accompagner les communes du territoire dans le développement d'équipements modernes favorisant l'intermodalité, l'accessibilité et la transition vers des mobilités plus durables.



REALISER

#6



Le Pôle d'Échanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries : un projet structurant au cœur des mobilités du territoire

En 2025, le Syndicat Mixte Sambre Mobilités a poursuivi la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) d'Aulnoye-Aymeries, un projet d'envergure destiné à transformer durablement l'organisation des mobilités sur le territoire. Situé au niveau de la gare d'Aulnoye-Aymeries, principal nœud ferroviaire de la Sambre-Avesnois, ce nouvel équipement constitue une étape majeure dans la modernisation des infrastructures de transport et dans le développement de l'intermodalité à l'échelle du territoire.

Pensé comme un véritable espace de connexion entre les différents modes de déplacement, le PEM vise à faciliter les déplacements du quotidien en regroupant sur un même site l'ensemble des solutions de mobilité : train, bus urbains et régionaux, navettes citadines, transport sur réservation, taxis, mobilités douces, stationnements vélos, dépose-minute et cheminements piétons sécurisés. L'objectif est de permettre aux usagers de passer facilement d'un mode de transport à un autre dans un environnement lisible, confortable et accessible à tous.

Ce projet répond à un besoin identifié depuis plusieurs années autour du fonctionnement du site de la gare. Avant les travaux, les abords présentaient de nombreuses difficultés : absence de coordination entre les différents modes de transport, conflits de circulation, manque de lisibilité des parcours, insuffisance des espaces dédiés aux piétons et infrastructures inadaptées aux personnes à mobilité réduite. Cette organisation limitait fortement les possibilités de report modal et ne permettait pas de répondre efficacement aux besoins de mobilité du territoire.



L'analyse menée en amont du projet a mis en évidence plusieurs problématiques importantes : quais de bus non accessibles, absence de stationnements vélos sécurisés, manque d'information voyageurs, difficulté d'accès aux transports collectifs et cohabitation complexe entre les différents flux de circulation. Le PEM a donc été conçu pour apporter une réponse globale à ces enjeux en restructurant entièrement les espaces publics autour de la gare.

Le nouvel aménagement replace désormais le piéton au cœur du projet. Les cheminements ont été totalement repensés afin de garantir des déplacements plus fluides, plus intuitifs et plus sécurisés. Les espaces ont été hiérarchisés pour séparer clairement les flux entre piétons, bus, taxis, vélos et véhicules particuliers. Cette nouvelle organisation permet d'améliorer significativement la lisibilité du site et la qualité des correspondances entre les différents modes de transport.

Le PEM comprend aujourd'hui une gare routière entièrement réorganisée, des quais accessibles aux personnes à mobilité réduite, des espaces d'attente protégés, des équipements d'information voyageurs, des zones de dépose-minute, des places réservées aux taxis ainsi qu'un important espace dédié aux mobilités actives. Le projet intègre notamment un parking vélos sécurisé, des arceaux de stationnement et des équipements favorisant les déplacements doux et les usages multimodaux.

Le site a également été conçu pour renforcer l'attractivité des transports collectifs et favoriser le report modal. Grâce à la proximité immédiate entre les quais de bus, les services ferroviaires et les différents équipements de mobilité, les correspondances sont facilitées et les temps de parcours optimisés. Le PEM devient ainsi un véritable hub de mobilité au service des habitants, des voyageurs du quotidien et des usagers occasionnels.

Au-delà des enjeux de transport, le projet s'inscrit pleinement dans une démarche de transition énergétique et de développement durable. Une grande halle voyageurs équipée d'une verrière photovoltaïque a été installée sur le parvis de la gare. Cette infrastructure permet de produire une partie de l'énergie consommée par les équipements du site tout en offrant un espace couvert et confortable pour les voyageurs. Cette installation symbolise la volonté de Sambre Mobilités d'intégrer les enjeux environnementaux au cœur des projets d'aménagement du territoire.

Le projet intègre également plusieurs dispositifs innovants destinés à réduire l'impact environnemental du site. Un système de récupération des eaux de pluie a notamment été mis en place afin d'assurer l'alimentation des espaces verts et des usages non potables du PEM. Les aménagements paysagers, les nouveaux espaces végétalisés et les plantations contribuent également à améliorer le confort climatique et le cadre de vie autour de la gare.

Le Pôle d'Échanges Multimodal participe ainsi à une transformation plus large du quartier de la gare et du centre-ville d'Aulnoye-Aymeries. Plus qu'un simple équipement de transport, le PEM a été pensé comme un véritable espace urbain favorisant les échanges, les déplacements et les nouvelles pratiques de mobilité. Son architecture ouverte et ses aménagements qualitatifs contribuent à renforcer l'attractivité du secteur tout en améliorant l'expérience des usagers.



La réalisation de ce projet a nécessité un important travail partenarial entre de nombreux acteurs publics et institutionnels. Sambre Mobilités a piloté l'opération en étroite collaboration avec la SNCF, SNCF Gares & Connexions, la Ville d'Aulnoye-Aymeries, la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, les services de l'État, la Région Hauts-de-France, le Parc naturel régional de l'Avesnois ainsi que plusieurs partenaires techniques et financiers. Cette coopération a permis d'assurer une cohérence globale des aménagements et de coordonner les différents travaux liés à la mobilité, aux réseaux, aux espaces publics et à l'accessibilité.

Le chantier du PEM a également constitué une opération structurante à l'échelle territoriale. Il s'inscrit dans les orientations stratégiques portées par Sambre Mobilités en faveur du développement des mobilités durables, de l'intermodalité et de la transition énergétique. Le projet répond notamment aux objectifs européens et nationaux visant à favoriser l'usage des transports collectifs et des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle.

Cette opération a bénéficié d'un important soutien financier de l'Union Européenne dans le cadre du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER), ainsi que de financements de l'État et des collectivités partenaires. Ces soutiens ont permis de concrétiser un projet ambitieux au service

des habitants et du développement durable du territoire.

L'inauguration officielle a constitué un temps fort réunissant élus, partenaires institutionnels, techniciens et acteurs du territoire autour d'une ambition commune : construire un équipement moderne, accessible et durable capable d'accompagner les évolutions des mobilités de demain. Cette démarche collective illustre pleinement la volonté de Sambre Mobilités de développer des projets structurants au service de la qualité de vie des habitants et de l'attractivité du territoire.

À travers la réalisation du Pôle d'Échanges Multimodal d'Aulnoye-Aymeries, Sambre Mobilités affirme son engagement pour une mobilité plus fluide, plus inclusive et plus durable. Ce nouvel équipement constitue aujourd'hui un levier majeur pour renforcer l'usage des transports collectifs, encourager les mobilités alternatives et accompagner la transition écologique des déplacements sur l'ensemble du territoire.

L'INAUGURATION DU PEM EN VIDÉO

LE LIVRET DE PRÉSENTATION

Le service vélo&Go

Dans le cadre de sa compétence mobilité, le Syndicat mixte Sambre Mobilités a confié la gestion du service de location de vélos longue durée Vélo&Go à son opérateur, la SPLTISA, exploitée sous le nom commercial Stibus. Ce service de mobilité a ouvert le 1er Juin 2025.



Une montée en charge progressive du service

Entre juin et décembre 2025, le service a enregistré 105 locations de vélos, traduisant un bon démarrage du dispositif. La majorité des contrats concerne des durées longues, avec une prédominance des locations de 3 mois (78 contrats), suivies par les formules de 12 mois (19 contrats) et 6 mois (8 contrats).

Les accessoires associés restent plus marginaux, avec 2 locations de batteries et 1 location de siège bébé, confirmant que l'usage principal demeure centré sur le vélo en lui-même.

Une dynamique de renouvellement encourageante

Le service enregistre également une dynamique de fidélisation, avec 39 renouvellements de contrats sur la période.

Ceux-ci concernent principalement :

- les formules de 3 mois (16 renouvellements),
- les locations longue durée de 12 mois (14 renouvellements),
- et dans une moindre mesure les contrats de 6 mois (4 renouvellements).

Cette tendance traduit l'intérêt des usagers pour une utilisation prolongée du service.

Profils des usagers

L'analyse des bénéficiaires met en évidence :

- une répartition relativement équilibrée entre les genres (51 % de femmes et 49 % d'hommes),
- une forte représentation des actifs, avec 74 % des usagers âgés de 26 à 59 ans,
- les jeunes (18-25 ans) représentant une part plus faible (2 %), tandis que les seniors (60 ans et plus) constituent 25 % des utilisateurs.

Modalités tarifaires					
		3 mois	6 mois	9 mois	12 mois
Vélos	Non abonnés	60 €	110 €	150 €	180 €
	Abonnés	50 €	100 €	140 €	170 €
	Caution	1 000 €			
Options	Porte-bébé (forfait)	2 €			
	Batterie supplémentaire (forfait)	5 €			

Par ailleurs, le service bénéficie majoritairement à des usagers non abonnés au réseau de transport, qui représentent l'essentiel des locations.

Répartition territoriale

Le service couvre l'ensemble du territoire, avec une utilisation particulièrement marquée sur certaines communes, notamment Maubeuge, qui concentre à elle seule une part significative des locations. D'autres communes comme Jeumont, Feignies ou Rousies présentent également des niveaux d'usage notables, illustrant un ancrage territorial réel du dispositif.

Gestion du parc et suivi des locations

Le suivi des cycles de location montre une bonne rotation du matériel, avec des retours échelonnés sur plusieurs mois. À noter qu'aucune location n'a été enregistrée en octobre, mais l'activité a repris dès novembre.

- Au 31 décembre 2025, le parc se compose de :
- 52 vélos en location,
 - 46 vélos disponibles,
 - 2 vélos temporairement indisponibles.

Conclusion

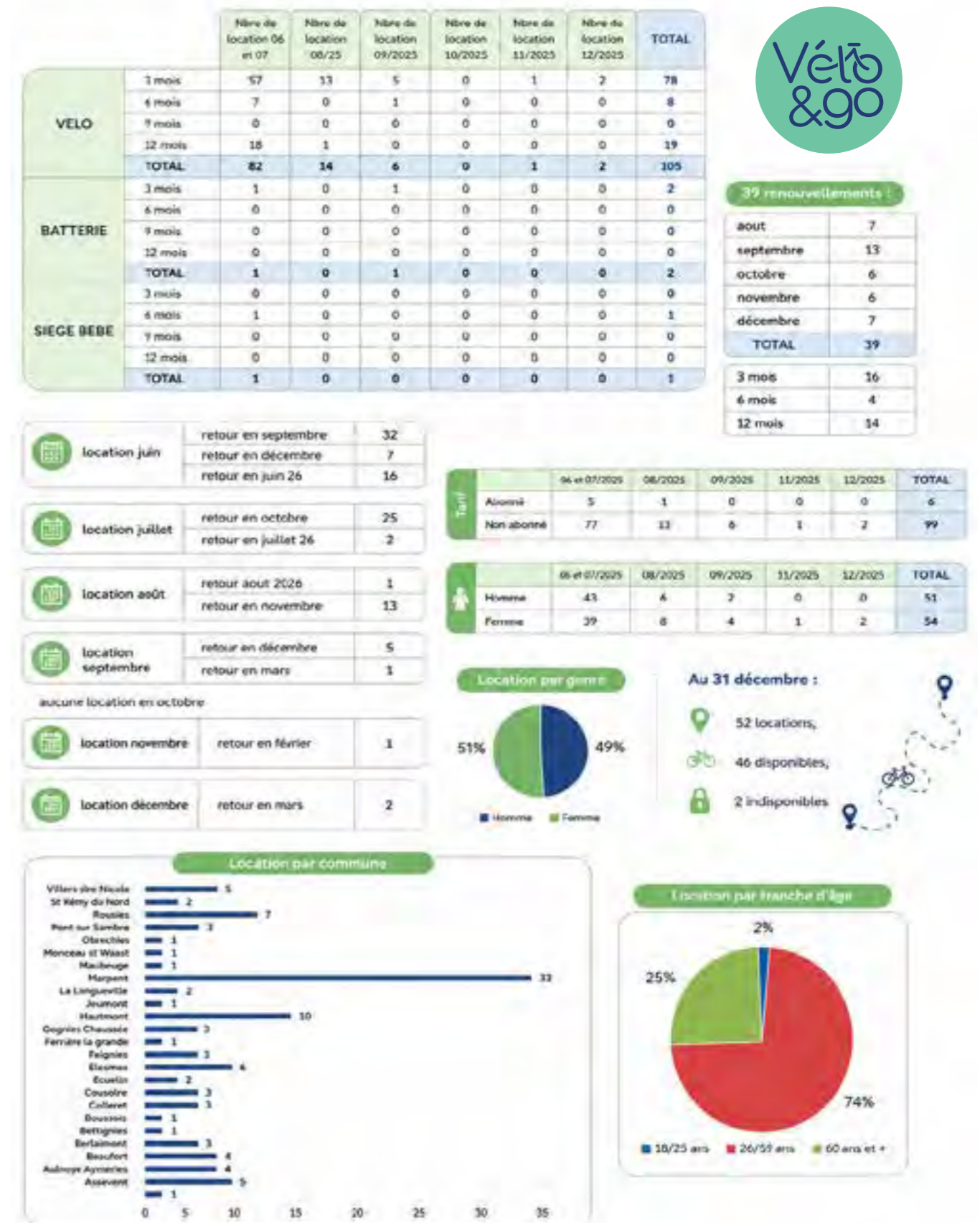
Ce premier bilan met en évidence un démarrage solide du service Vélo&Go, avec

une appropriation progressive par les habitants du territoire. La diversité des durées de location, le taux de renouvellement significatif et la bonne répartition géographique témoignent de la pertinence du dispositif.

La poursuite du développement du service, en lien avec les politiques de mobilité durable portées par le Syndicat mixte Sambre Mobilités et mises en œuvre par Stibus, devra permettre de consolider ces premiers résultats et d'élargir encore son public.



Récapitulatif de juin à décembre 2025





PROJETER

#7



Nos projets à court, moyen et long terme !

Nos projets à court et moyen terme

- Mise en place d'un système de billettique interopérable avec le réseau Pass Pass : finalisation des études en 2025, passation du marché public en 2026.
- Renouvellement de la flotte de bus : acquisition de véhicules standards et articulés Mild Hybrid.
- Transition énergétique de la flotte : préparation de la première commande de bus électriques pour 2026.
- Installation de cellules intelligentes de comptage voyageurs sur le réseau Stibus.
- Amélioration de l'offre de transport et de la politique tarifaire : études en cours.
- Création d'un pôle de rabattement multimodal transfrontalier à Bettignies : finalisation des études en 2025 et lancement des travaux en 2026.
- Bilan à mi-parcours du Plan de Déplacements Urbains (PDU).
- Phase 1 des études de perspectives de développement du Syndicat Mixte.
- Mise en place d'un dispositif de covoiturage organisé pour un déploiement en 2026.
- Développement de pôles d'échanges et de points de mobilité en zones rurales et périurbaines.
- Étude d'orientation pour la transition énergétique du parc de véhicules.

- Développement de l'information voyageurs en temps réel et amélioration des outils numériques.
- Finalisation des études d'accessibilité du réseau et poursuite de la mise en conformité des arrêts prioritaires.
- Poursuite du programme de modernisation des équipements voyageurs (abris, bornes d'information, signalétique).
- Renforcement de l'intermodalité avec les réseaux TER, transfrontaliers et les autres autorités organisatrices de mobilité.
- Étude des nouvelles solutions de transport à la demande et optimisation des services existants.

Nos projets à moyen et long terme

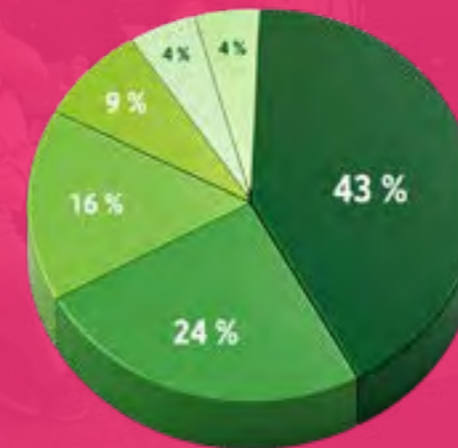
- Création de stations de mobilité rurales regroupant différents services de déplacement.
- Mise en œuvre du schéma directeur cyclable et piétonnier à l'échelle du territoire.
- Création d'une Maison des Mobilités Durables.
- Étude de programmation du futur pôle d'échanges multimodal de Jeumont.
- Étude d'opportunité pour le développement des mobilités à l'échelle de l'arrondissement de l'Avesnois.
- Déploiement progressif d'une flotte de véhicules à faibles ou zéro émission.
- Développement d'infrastructures de recharge adaptées aux futurs besoins du réseau.
- Réalisation de nouveaux pôles d'échanges multimodaux en lien avec les gares ferroviaires du territoire.
- Renforcement des liaisons transfrontalières avec la Belgique.
- Développement d'une offre de mobilité intégrée associant transport collectif, covoiturage, vélo et mobilités partagées.
- Mise en œuvre des orientations issues du futur Plan de Mobilité et des études prospectives engagées par le Syndicat Mixte.
- Accompagnement des projets d'aménagement du territoire afin de garantir leur desserte en transports collectifs et modes actifs.

Plan Pluriannuel d'Investissement 2025-2028

Le Syndicat Mixte Sambre Mobilités vient de dévoiler son Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) 2025-2028, lors de son comité syndical du 19 juin 2025. Il y a présenté une feuille de route ambitieuse et structurée, dotée d'un budget de 17,7 millions d'euros, pour moderniser et transformer la mobilité sur son territoire !

Avec pour mission de coordonner l'offre de transport sur un territoire de 45 communes et 129 000 habitants, Sambre Mobilités réaffirme son engagement en faveur d'un service public de transport plus accessible, plus écologique et plus connecté. Le PPI, élaboré dans le respect de la loi NOTRe, constitue un outil stratégique de pilotage pour relever les défis climatiques, sociaux et économiques à venir, mais également pour assurer un service de transport public moderne, plus accessible et plus durable. Tel était le sens du projet de délibération relatif au PPI du syndicat mixte présenté et approuvé à l'unanimité par les élus du syndicat mixte.

Six axes d'investissement



Le PPI s'articule autour de six grands axes complémentaires :

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET RENOUVELLEMENT DE LA FLOTTE : 43 %

des investissements seront dédiés à l'achat de bus électriques, à la modernisation du parc de véhicules et aux infrastructures nécessaires à la décarbonation du réseau.

DÉVELOPPEMENT DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX : 24 %

seront investis dans les infrastructures à Aulnoye-Aymeries, Jeumont, Bettignies et en zones périurbaines/rurales pour favoriser l'intermodalité.

DIGITALISATION ET MODERNISATION DU PARCOURS VOYAGEUR : 16 %

du budget pour déployer une billettique interopérable, un système de comptage intelligent et créer une Maison des Mobilités Durables, véritable guichet unique au service des usagers.

ACCESSIBILITÉ ET MODERNISATION DU TCSP : 4 %

seront consacrés à la mise en accessibilité des quais, à la rénovation des abris voyageurs et à la mise à niveau de l'éclairage public.

PROMOTION DES MOBILITÉS ACTIVES : 4 %

pour accompagner le déploiement du Plan de Déplacements Urbains, le Schéma Directeur Cyclable et la mise en place de services de location de vélos.

DÉPENSES RÉCURRENTES : 9 % pour assurer la continuité et la réactivité dans la conduite des projets.

Un financement maîtrisé et responsable

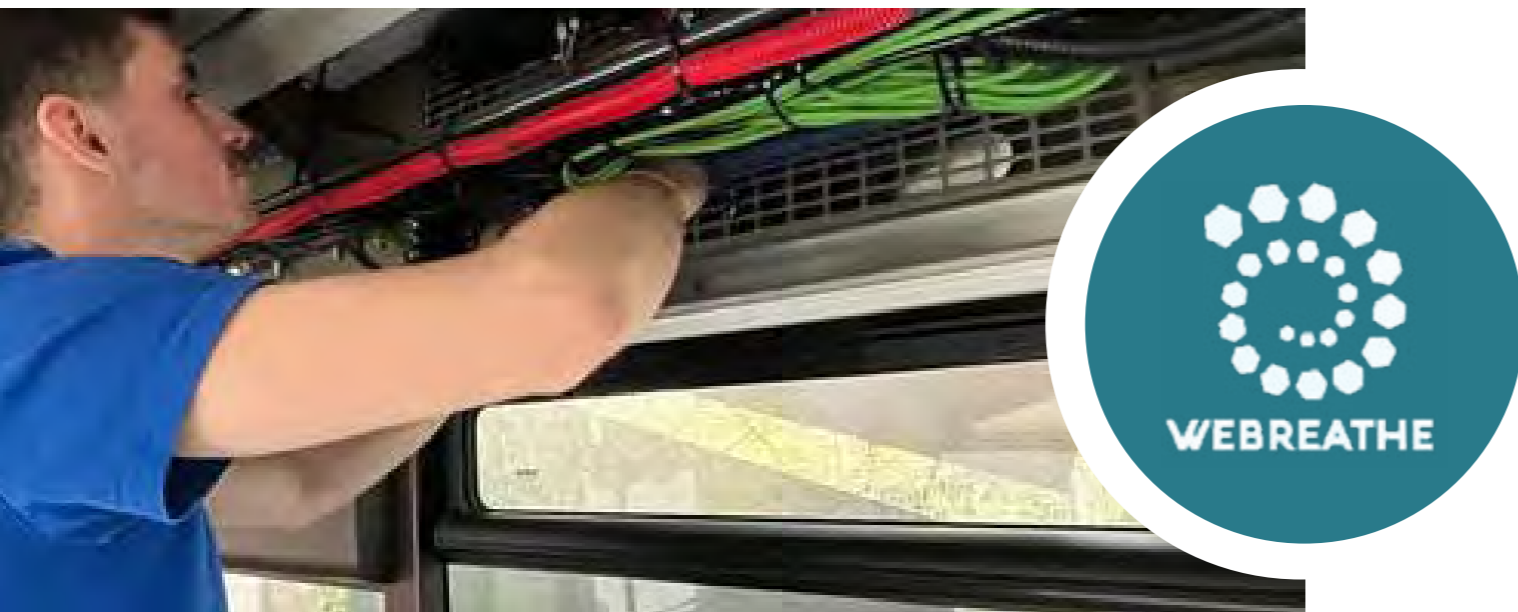
Sur les 17,7 millions d'euros prévus, 31 % seront couverts par des subventions issues de l'Europe, de l'État, de la Région, du Département ou d'acteurs comme l'ADEME. Le solde sera assuré par l'autofinancement (60 %) et un recours maîtrisé à l'endettement (40 %), garantissant la soutenabilité financière du programme.

Une gouvernance transparente et un pilotage rigoureux

Porté par le Président du syndicat, le Vice-Président en charge des finances et l'ensemble du bureau, le PPI sera régulièrement actualisé et suivi, avec un reporting intégré aux rapports d'orientations budgétaires. Il répond également aux recommandations de la Chambre Régionale des Comptes dans une logique de performance et de transparence.

À travers ce plan d'investissement, Sambre Mobilités affirme son ambition : faire du Val de Sambre un territoire exemplaire en matière de mobilité durable, inclusive et intelligente.

Mise en place des cellules compteuses intelligentes de voyageurs



En 2025, Sambre Mobilités a engagé une étape majeure dans la modernisation du réseau Stibus avec le déploiement de cellules intelligentes de comptage voyageurs de technologie WeBreathe sur l'ensemble de sa flotte de bus.

L'installation des équipements s'est progressivement finalisée au cours de l'année 2025, avant une phase de tests, de paramétrage et de validation opérationnelle menée durant le dernier trimestre 2025 afin de garantir la qualité et la fiabilité des données collectées.

Ce projet représente un investissement stratégique pour le territoire et pour l'avenir du réseau Stibus. À travers cette modernisation, Sambre Mobilités se dote d'un outil technologique innovant permettant une meilleure connaissance des usages du réseau, une amélioration du pilotage de l'exploitation et une optimisation continue du service rendu aux voyageurs.

Les cellules intelligentes de comptage embarquées permettent de collecter automatiquement et en temps réel un ensemble de données essentielles au

fonctionnement et à l'amélioration du réseau, notamment :

- le nombre précis de montées et descentes à chaque arrêt ;
- les taux de fréquentation par ligne et par véhicule ;
- les niveaux de remplissage des bus en temps réel ;
- les périodes de forte et faible affluence ;
- les habitudes de déplacement selon les horaires, les secteurs et les jours de la semaine
- l'évolution de la fréquentation du réseau dans le temps.

L'analyse de ces données constitue un levier fondamental pour accompagner les décisions d'exploitation et les évolutions futures du réseau. Jusqu'à présent, les analyses de fréquentation reposaient principalement sur des campagnes ponctuelles de comptage

ou des estimations partielles. Désormais, Sambre Mobilités disposera d'une vision précise, continue et objectivée des usages réels du réseau Stibus.

À moyen et long terme, ce dispositif aura un impact direct sur l'amélioration du suivi du réseau et sur l'optimisation globale de l'offre de transport. Les données collectées permettront notamment :

- d'adapter plus finement les fréquences de passage en fonction des besoins réels des usagers ;
- d'optimiser les horaires et les itinéraires ;
- de mieux répartir les moyens humains et matériels ;
- d'anticiper les besoins futurs de mobilité sur le territoire ;
- d'améliorer la ponctualité et la régularité des lignes ;
- de limiter les situations de surcharge dans certains véhicules ;
- d'améliorer le confort et la qualité de service pour les voyageurs.

Ce nouvel outil permettra également de renforcer les capacités d'analyse et de planification du réseau. Grâce à une connaissance plus fine des flux de voyageurs, Sambre Mobilités pourra mesurer avec précision l'efficacité des ajustements réalisés, suivre l'évolution des comportements de mobilité et évaluer l'impact des politiques de transport mises en œuvre sur le territoire.

Le projet s'inscrit également dans une démarche de modernisation numérique du réseau Stibus. Le déploiement de ces cellules intelligentes permettra l'évolution des API et des services d'information voyageurs afin d'intégrer des données temps réel relatives au taux de remplissage des véhicules. À terme, les usagers pourront consulter directement depuis les outils numériques et applications du réseau le niveau d'occupation des bus avant leur arrivée.

Cette fonctionnalité représente une avancée importante pour l'amélioration du parcours voyageurs. Elle permettra aux usagers :

- de mieux anticiper leurs déplacements ;
- de choisir des trajets plus confortables ;
- de répartir plus efficacement les flux de voyageurs ;
- de bénéficier d'une information plus transparente et plus moderne ;
- d'améliorer leur expérience globale du réseau.

Au-delà de l'amélioration immédiate du service, ce projet constitue également un outil d'aide à la décision particulièrement stratégique pour les années à venir. Les données issues du comptage intelligent permettront d'accompagner les réflexions liées au développement de l'offre de mobilité, à l'adaptation des dessertes, à la transition écologique des transports publics et à l'optimisation des coûts d'exploitation.

Cette opération structurante a pu être réalisée grâce au soutien financier du programme FEDER dans le cadre du programme Hauts-de-France FEDER-FSE+ 2021-2027. Cette participation financière européenne a permis à Sambre Mobilités d'accélérer le déploiement de solutions innovantes au service des habitants et du développement des mobilités durables sur le territoire.

À travers cet investissement, Sambre Mobilités affirme sa volonté de construire un réseau de transport plus intelligent, plus performant et davantage centré sur les besoins réels des usagers. Le déploiement des cellules intelligentes WeBreathe constitue ainsi une étape essentielle dans la transformation du réseau Stibus et dans l'amélioration continue de la qualité de service.



TRANSPORTER

#8



Notre réseau de transports et nos offres



45 communes
pour un territoire
de 414, 76 km²



127 462 habitants
bénéficient des services
de STIBUS 364 jours / 365



+ de 98 millions de km
depuis la création
de STIBUS en 1979



+ de 209 millions de voyages
depuis la création
de STIBUS en 1979



En 2025 : 2 886 685 km
soit 22,6 km par habitant.



En 2025 :
4 277 022 voyages
réalisés



57 véhicules en circulation dont 7 navettes, 41 standards, 9 articulés

Les lignes du réseau

UNE LIGNE BHNS LIGNE A : JEUMONT/ HAUTMONT

Ligne régulière de Bus à Haut Niveau de Service (BHNS).

Mise en service en décembre 2008, cette ligne dessert la partie la plus dense du ressort territorial c'est-à-dire Maubeuge, Louvroil, Hautmont. Pour ce faire, elle emprunte la voie en site propre de bus (TCSP) réalisée en 2008 dans le cadre du projet VIAVIL (voir encart). Au-delà du TCSP, la ligne BHNS poursuit son trajet vers la périphérie d'Hautmont d'une part, et vers Jeumont puis jusqu'à la gare et le lycée français d'Erquelines en Belgique d'autre part.

La fréquence de passages de cette ligne structurante est forte : 12 minutes en moyenne aux heures de pointe et 15 minutes aux heures creuses ainsi que les samedis et petites vacances scolaires sur le TCSP ; toutes les 20 minutes sur les antennes vers Jeumont et dans Hautmont. Cette ligne transporte à elle seule plus de 50% des voyageurs STIBUS.

10 LIGNES RÉGULIÈRES DE MAILLAGE DURANT LA SEMAINE

Sur ces 10 lignes, 39% de la clientèle STIBUS sont déplacées:

- Ligne B « Hautmont-Maubeuge »
- Ligne C « Maubeuge-Louvroil »,
- L10 « Maubeuge-Ferrière-Obrechies »
- L55 « Maubeuge-Jeumont »
- Ligne D « Maubeuge-Hautmont »
- L21 « Maubeuge-Louvroil-Berlaimont par Aulnoye-Aymeries »

- Ligne 57 « Feignies-Louvroil »
- Ligne 41 « Mons-Maubeuge »

Leur fréquence est de 20 à 30 minutes entre chaque passage et de 60 minutes et plus pour les antennes. Leurs horaires sont modifiés pendant les vacances.

4 LIGNES LES DIMANCHES ET JOURS FÉRIÉS

Les 4 lignes STIBUS des dimanches et jours fériés reprennent les itinéraires des principales lignes de la semaine avec une fréquence à l'heure.

- Ligne 61 « Berlaimont-Maubeuge-Jeumont »
- Ligne 62 « Hautmont-Maubeuge-Ferrière »
- Ligne 63 « Hautmont-Maubeuge-Feignies »
- Ligne 64 « Hautmont-Maubeuge-Boussois »

90 SERVICES SPÉCIAUX À DOMINANTE SCOLAIRE

Il s'agit le plus souvent de doublage de lignes régulières aux heures de pointe de la période scolaire. Bien qu'ouverts à l'ensemble de la clientèle, ces services sont massivement utilisés par les collégiens et les lycéens. En effet, les horaires sont adaptés à cette vocation et les trajets rejoignent souvent directement les établissements d'enseignement.

UN TRANSPORT À LA DEMANDE (TAD) AVEC 4 ZONES

- TAD SUD : Aulnoye-Aymeries, Bachant, Berlaimont, Ecuélin, Hargnies, La Longueville, Leval, Monceau-saint-Waast, Noyelles-sur-

- Sambre, Pont-sur-Sambre, Saint-Rémy-Chaussée, Sassegnies et Vieux-Mesnil.
- TAD NORD : Gognies-Chaussée, Bettignies, Elsmes, Bersillies, Mairieux, Vieux-Reng et Villers-sire-Nicole.
- TAD EST : Aibes, Bousignies-sur-Roc, Cerfontaine, Colleret, Cousolre, Quiévelon, Obrechies, Ferrière-la-petite, Recquignies et Rousies.
- TAD CENTRE : Neuf-Mesnil, Boussières-sur-Sambre, Limont-Fontaine, Beaufort, Eclaibes et Saint-Rémy-du-Nord.

UNE LIGNE INTERNATIONALE N°41 MAUBEUGE-MONS (BELGIQUE)

Cette ligne relie la gare SNCF de Maubeuge et la cité scolaire Pierre Forest, à la gare SNCB de Mons. Elle propose 7 allers et retours quotidiens qui compensent l'absence de services ferroviaires entre ces deux villes.

Pour en savoir plus, rendez-vous au chapitre «coopérer».



5 CITADINES DE CENTRE VILLES, QUI DESSERVENT LES CENTRES-VILLES DE MAUBEUGE, JEUMONT, AULNOYE-AYMERIES ET HAUTMONT

Ces citadines desservent les centres-villes de Maubeuge, Jeumont, Aulnoye-Aymeries et Hautmont. Elles offrent confort, mobilité et respectent l'environnement et la qualité de vie au quotidien. Elles sont gratuites si vous empruntez les lignes régulières (correspondance dans l'heure) ou si vous possédez un abonnement Stibus mensuel ou annuel et circulent toute l'année du lundi au samedi.

- La Citadine d'Aulnoye-Aymeries : Du lundi au samedi, de 7h00 à 19h30. Toute l'année (sauf dimanche et jours fériés) Départ toutes les 30 minutes de la Gare SNCF.
- Les Citadines de Maubeuge : Du lundi au samedi, de 7h00 à 20h00. Toute l'année (sauf dimanche et jours fériés) Départ toutes les 30 minutes du Pôle gare au quai n°1.
- La Citadine de Jeumont : Du lundi au samedi, de 7h00 à 18h00. Toute l'année (sauf dimanche et jours fériés) Départ toutes les heures de la Gare SNCF.
- La Citadine d'Hautmont : Du lundi au vendredi, de 8h00 à 18h00. Toute l'année (sauf samedi, dimanche et jours fériés) Départ toutes les 30 minutes de la place du général De Gaulle.



Le réseau de transport en commun, c'est également :

Les lignes de cars issues du réseau régional Hauts-de-France Mobilités (ex. Arc en Ciel) mais intégrées au réseau STIBUS

L'exploitation du réseau régional Hauts-de-France Mobilités (ex. Arc en Ciel) qui dessert l'Avesnois et la Sambre rurale a été confiée en 2009 par le Département à un groupement de transporteurs locaux dénommé « Transports Couteaux Arc-en-Ciel 4 ». Depuis janvier 2017, toutes les lignes régulières de cars (à l'exception des lignes express) et une grande partie des doublages scolaires Hauts-de-France Mobilités qui desservent les 16 communes entrantes du ressort territorial ainsi que certaines communes rurales de l'ancien périmètre de Transport Urbain (comme Colleret et Cerfontaine), sont virtuellement intégrées au réseau STIBUS car directement ou indirectement placées sous la responsabilité de Sambre Mobilités qui les finance. Cependant, les cars gardent pour le moment les couleurs du réseau départemental tout comme les itinéraires et les horaires sont encore définis par le Département.

Il s'agit :

- Des 2 lignes régulières de cars 408 et 427 et de leurs doublages scolaires,
- Des 9 lignes Hauts-de-France Mobilités conventionnées comme lignes pénétrantes.

Ce qu'il reste du transport interurbain dans le ressort territorial

Du fait de l'élargissement conséquent du ressort territorial, la plupart des lignes de cars départementales sont désormais intégrées (408 et 427) ou conventionnées par le Sambre Mobilités comme lignes pénétrantes (voir ci-dessus).

Itinéraires des lignes



Ligne A



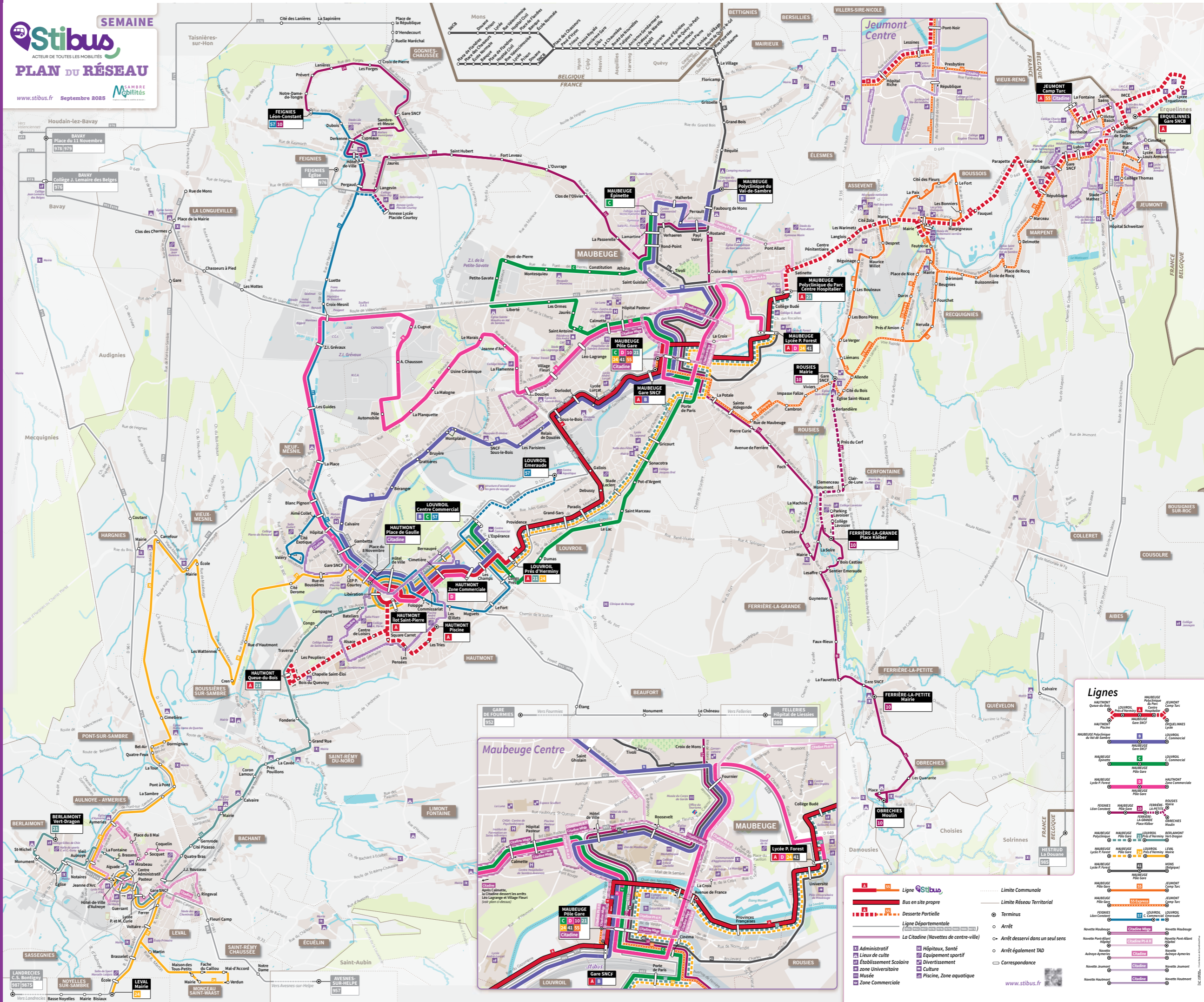
Ligne B



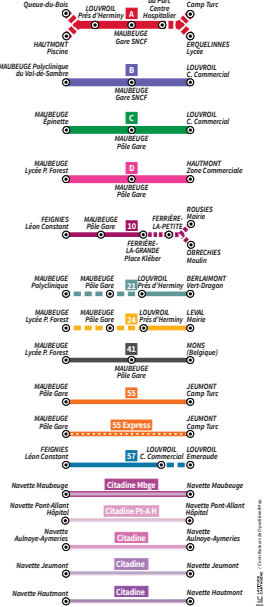
Ligne C



PLAN DU RÉSEAU



Lignes



Les + de STIBUS

Un réseau connecté

- Pour vous tenir informé à tout moment de l'état du réseau : **Inimo l'info illico** (service gratuit)
- Pour acheter votre titre de transport sans vous déplacer : l'application **Tixipass** est à votre disposition. Elle est disponible sur l'Apple Store ainsi que sur le Google Play Store et vous permet de vous munir d'un titre de transport dématérialisé sur le réseau STIBUS. Tixipass est une application très simple d'utilisation, elle vous permettra de gagner du temps en évitant de vous déplacer pour acheter votre titre de transport.
- Vous pouvez également suivre en temps réel les horaires de votre bus avec **l'application Stibus**.
- Depuis le 1^{er} septembre 2023 : le **ticket SMS**



Un partenariat avec la SNCF

Il est également possible de prendre les tickets sur le réseau STIBUS en même temps que les billets de train et rassembler tous les titres via l'application SNCF connect.

Votre itinéraire en toute tranquillité avec Google Maps

Le réseau Stibus travaille avec Google pour fournir des données fiables sur le réseau de transport, permettant de préparer vos voyages, planifier votre itinéraire, rechercher vos horaires sur une période à venir. Toutes les informations sont disponibles sur www.stibus.fr



Les Recettes usagers

Les recettes usagers correspondent aux revenus générés par les paiements effectués par les voyageurs. Elles regroupent principalement la vente des titres commerciaux, des abonnements, des titres sociaux ainsi que des autres produits tarifaires.

Après plusieurs années marquées par la crise sanitaire et ses conséquences sur les habitudes de déplacement, les recettes usagers ont progressivement retrouvé une dynamique positive entre 2021 et 2024. Elles atteignent ainsi 1,174 M€ en 2024, soit leur meilleur niveau depuis 2019. L'année 2025 marque toutefois un léger recul, avec une baisse d'environ 9 % par rapport à 2024. Cette diminution s'explique principalement par le recul des ventes de titres commerciaux, tandis que les titres sociaux demeurent relativement stables.

Malgré cette baisse ponctuelle, les recettes restent supérieures aux niveaux observés durant

la période post-COVID (2020-2022), témoignant d'une fidélisation durable d'une partie de la clientèle retrouvée.



Les kilomètres commerciaux

Les kilomètres commerciaux représentent les kilomètres parcourus par les véhicules lorsqu'ils assurent effectivement un service ouvert au public. Ils excluent les déplacements à vide vers les dépôts ou les prises de service.

Depuis 2020, l'offre du réseau a progressivement augmenté. Les kilomètres commerciaux passent ainsi de 2,49 millions de kilomètres en 2020 à 2,88 millions en 2025, soit une hausse de près de 16 %.

L'année 2025 constitue ainsi le niveau d'offre le plus élevé observé sur la période étudiée, traduisant la volonté du Syndicat de renforcer l'attractivité du réseau et d'améliorer la desserte des territoires.



Les voyages

Un voyage correspond à un déplacement effectué par un usager sur le réseau de transport. Après la forte baisse enregistrée en 2020 (3,961 millions de voyages), la fréquentation a progressivement retrouvé des couleurs :

- 4,282 millions de voyages en 2021 ;
- 4,391 millions en 2022 ;
- 4,466 millions en 2023 ;
- 4,617 millions en 2024.

En 2025, le nombre de voyages recule à 4,27 millions, soit une baisse d'environ 7,4 % par rapport à 2024.

Cette diminution intervient alors même que l'offre continue de progresser, ce qui explique mécaniquement la dégradation du ratio V/K observée cette année.



Analyse comparative du ratio V/K (Voyages / Kilomètres commerciaux)

Le ratio V/K mesure l'efficacité du réseau en rapportant le nombre de voyages réalisés aux kilomètres commerciaux produits.

2017-2019 : une situation très performante

Le ratio oscille entre 1,78 et 1,83, traduisant un bon niveau de fréquentation au regard de l'offre proposée.

2020 : l'impact de la crise sanitaire

La pandémie provoque une chute brutale du ratio qui atteint 1,58. Les déplacements diminuent fortement tandis que le réseau continue d'assurer une grande partie de son offre.

2021-2024 : une reprise progressive

Le ratio retrouve progressivement des couleurs :

- 1,55 en 2021 ;
- 1,61 en 2022 ;
- 1,64 en 2023 ;
- 1,65 en 2024.

Cette amélioration traduit le retour progressif des voyageurs et les effets positifs des actions engagées pour renforcer l'attractivité du réseau.

2025 : une dégradation conjoncturelle

En 2025, le ratio chute à 1,48, son niveau le plus

faible de la période observée.

Cette évolution s'explique par un double phénomène

- une hausse de l'offre (+2,9 % de kilomètres commerciaux) ;
- une baisse de la fréquentation (-7,4 % de voyages).

Le réseau produit donc davantage de kilomètres pour un nombre de voyageurs inférieur à celui de l'année précédente.

Tendance générale

L'analyse de la période 2017-2025 montre que le réseau a globalement retrouvé une partie de sa fréquentation après la crise sanitaire, mais sans revenir aux niveaux de performance observés avant 2020.

L'année 2024 constituait le meilleur exercice depuis la pandémie, avec une fréquentation en hausse et un ratio V/K stabilisé. En revanche, 2025 marque un retournement de tendance qui devra être observé avec attention afin d'en identifier les causes exactes (évolution des habitudes de mobilité, contexte économique, concurrence automobile, inflation, télétravail, etc.).

Conclusion

L'évolution du ratio V/K entre 2017 et 2025 met en évidence les effets durables de la crise sanitaire sur les comportements de mobilité.

Après plusieurs années de reprise progressive, l'année 2025 se caractérise par une baisse simultanée de la fréquentation et des recettes usagers, alors même que l'offre du réseau continue de se développer. Cette situation entraîne une diminution sensible de l'efficacité apparente du réseau, avec un ratio V/K ramené à 1,48.

Toutefois, cette évolution doit être analysée avec prudence. L'augmentation des kilomètres commerciaux traduit une politique volontariste

visant à améliorer la desserte et l'attractivité du territoire. Les bénéfices de ces investissements peuvent nécessiter plusieurs années avant de se traduire pleinement dans les chiffres de fréquentation.

Il convient également de souligner que les évolutions récentes des pratiques de mobilité influencent fortement les comportements de déplacement. Le développement important des modes de déplacement individuels, tels que le vélo, le vélo à assistance électrique, la trottinette électrique ou encore les solutions de mobilité partagée, contribue à diversifier les usages et à réduire, dans certains cas, le recours aux transports collectifs pour les trajets de courte distance. Cette évolution sociétale constitue un enjeu majeur que Sambre Mobilités intègre pleinement dans sa réflexion stratégique, en développant une approche globale de la mobilité associant transports collectifs, mobilités actives et intermodalité.

Par ailleurs, l'année 2025 a été marquée par la poursuite du développement de l'offre de transport, avec une hausse des kilomètres commerciaux atteignant leur niveau le plus élevé depuis 2017. Cette progression témoigne de la volonté du Syndicat de maintenir un service public de proximité performant et adapté aux besoins des habitants du territoire.

L'enjeu des prochaines années sera donc de transformer cette offre renforcée en nouveaux usages, tout en accompagnant les évolutions des pratiques de mobilité. La complémentarité entre les transports collectifs, le vélo, les mobilités douces et les nouvelles solutions de déplacement devra permettre de renforcer l'attractivité globale du réseau et de poursuivre la reconquête de la fréquentation engagée depuis la sortie de la crise sanitaire. Cette approche multimodale constitue aujourd'hui l'un des leviers majeurs pour répondre aux défis de la transition écologique et aux attentes croissantes des usagers en matière de mobilité.

Les transports scolaires au coeur de notre activité et nos attentions !



Le syndicat mixte, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), est compétent pour organiser les transports scolaires dans son ressort territorial. Il planifie, organise et finance, en lien avec ses partenaires institutionnels, le transport des élèves éligibles.

Le ressort territorial couvre la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS), ainsi que les communes de Hargnies et La Longueville. Cette organisation permet de desservir les principaux pôles scolaires du territoire et de répondre aux besoins quotidiens des familles.

La prise en charge correspond à un aller et un retour par jour d'école, sous réserve du respect des conditions d'éligibilité et de la validation de la demande.



Rappel du principe de prise en charge

- être domicilié dans le ressort territorial ;
- fréquenter un établissement scolaire situé dans le ressort territorial ;
- résider à plus de 3 kilomètres de l'établissement scolaire ;
- se rendre dans son établissement de rattachement.

Activité 2025/2026 : 4 130 demandes traitées

Pour l'année scolaire 2025/2026, les données disponibles font apparaître 4 130 demandes de transport scolaire.

La répartition confirme la prédominance du transport par bus, avec 3 988 demandes, contre 142 demandes liées au train.

Prédominance du transport par bus

	2024/2025	2025/2026
BUS	4 384	3 988
TRAIN	116	142

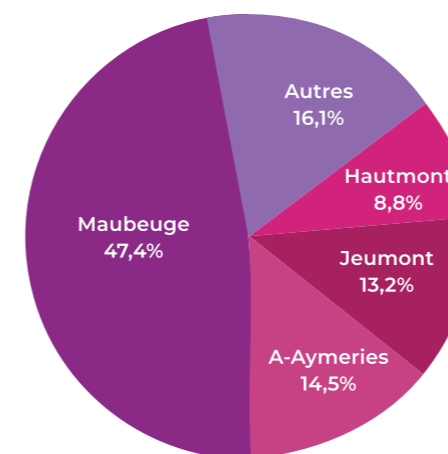
La répartition reste très similaire, avec toujours une forte prédominance du bus, même si le nombre de validations train progresse légèrement (+26).

Diversité des niveaux d'enseignement

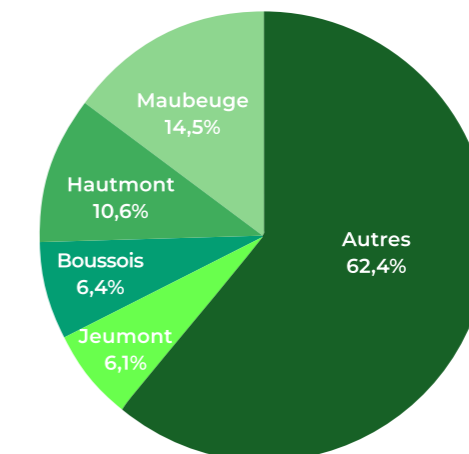
Niveau scolaire	2024/2025	2025/2026	Evolution
Primaire	23	28	+5
Collège	1596	1452	-144
Lycée	2881	2650	-231

Répartition géographique des demandes accordées


Une grande partie des élèves bénéficiaires se concentre sur quelques villes principales. Ainsi, 51,3 % des demandes accordées concernent la ville de Maubeuge, suivie de 13 % pour Aulnoye-Aymeries, 12,14 % pour Jeumont et 8,78 % pour Hautmont. Le reste des demandes se répartit entre les autres communes accueillant un établissement scolaire sur le territoire.



Répartition des demandes par destination



Répartition des demandes par ville de départ



Ce panorama géographique illustre l'importance de ces pôles urbains dans les déplacements scolaires et confirme leur rôle structurant dans l'organisation des services de transport.

La gratuité du transport scolaire en quelques chiffres

La valeur totale des abonnements émis par Sambre Mobilités est estimée à 826 000 € pour l'année 2025/2026 (sur la base d'un tarif unitaire de 200 €). Cependant, cette somme reste loin du coût réel de la gratuité, évalué à plus de 1 600 000 € par an. Ce différentiel met en lumière l'ampleur de l'effort financier nécessaire pour maintenir un service de transport scolaire gratuit et accessible à tous. Ce montant est réparti entre la Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre (CAMVS), la Région Hauts-de-France et Sambre Mobilités, soulignant l'importance de notre collaboration avec les autorités locales pour maintenir ce service essentiel.



4 130
abonnements
délivrés



**Coût de la gratuité
du transport scolaire :**
+ de 1,6M d'€

Ville	Demandes d'abonnements	Valeur en €	Ville	Demandes d'abonnements	Valeur en €
Maubeuge	597	119 400 €	Cousolre	45	9 000 €
Hautmont	439	87 800 €	Neuf-Mesnil	43	8 600 €
Boussois	265	53 000 €	Aulnoye-Aymeries	41	8 200 €
Jeumont	253	50 600 €	Saint-Remy-Chaussée	41	8 200 €
Marpent	197	39 400 €	Boussières-sur-Sambre	38	7 600 €
Louvroil	192	38 400 €	Mairieux	38	7 600 €
Recquignies	186	37 200 €	Vieux-Mesnil	37	7 400 €
Ferrière-la-Grande	179	35 800 €	Limont-Fontaine	35	7 000 €
Assevent	156	31 200 €	Aibes	25	5 000 €
Feignies	137	27 400 €	Gognies-Chaussée	21	4 200 €
Pont-sur-Sambre	130	26 000 €	Éclaiques	19	3 800 €
rousies	126	25 200 €	Sassegnies	19	3 800 €
Bachant	105	21 000 €	Écuélin	14	2 800 €
Leval	103	20 600 €	Bersillies	13	2 600 €
Colleret	96	19 200 €	Monceau-Saint-Waast	12	2 400 €
Ferrière-la-Petite	85	17 000 €	La Longueville	11	2 200 €
Villers-Sire-Nicolas	68	13 600 €	Hargnies	10	2 000 €
Saint-Remy du-Nord	67	13 400 €	Obrechies	9	1 800 €
Cerfontaine	55	11 000 €	Bettignies	8	1 600 €
Berlaimont	50	10 000 €	Bousignies-sur-Roc	8	1 600 €
Vieux-Reng	50	10 000 €	Noyelles-sur-Sambre	8	1 600 €
Beaufort	48	9 600 €	Quiévelon	5	1 000 €
Élesmes	46	9 200 €			

La liste des établissements scolaires de notre ressort territorial

- Collège A.Jennepin *Cousolre*
- Collège Auguste Perrier *Hautmont*
- Collège Charles de Gaulle *Jeumont*
- Collège Ernest Coutelle *Maubeuge*
- Collège Eugène Thomas *Jeumont*
- Collège Félix Del Marle *Aulnoye-Aymeries*
- Collège Gilles de Chin *Berlaimont*
- Collège Guillaume Budé *Maubeuge*
- Collège Jacques Brel *Louvroil*
- Collège Jean Zay *Feignies*
- Collège Jeanne d'Arc *Aulnoye-Aymeries*
- Collège Jules Verne *Maubeuge*
- Collège Lavoisier *Ferrière-la-Grande*
- Collège Notre Dame de Grâce *Maubeuge*
- Collège Pierre de Ronsard *Hautmont*
- Collège Saint Exupéry *Hautmont*
- Collège Sainte Bernadette *Jeumont*
- Collège Vauban *Maubeuge*
- Lycée André Lurçat *Maubeuge*
- Lycée André Lurçat Pro *Maubeuge*
- Lycée Jeanne d'Arc *Aulnoye-Aymeries*
- Lycée Jeanne d'Arc Pro *Aulnoye-Aymeries*
- Lycée Louis Armand *Jeumont*
- Lycée Notre Dame de Grâce *Maubeuge*
- Lycée Notre Dame du Tilleul *Maubeuge*
- Lycée Notre Dame du Tilleul Pro *Maubeuge*
- Lycée Pierre et Marie Curie *Aulnoye-Aymeries*
- Lycée Pierre Forest *Maubeuge*
- Lycée Pierre Forest Pro *Maubeuge*
- Lycée Placide Courtoy Feignies *Feignies*
- Lycée Placide Courtoy Hautmont *Hautmont*
- Lycée Privé Sainte Bernadette *Jeumont*
- Lycée Privé Sainte Bernadette Pro *Jeumont*
- Lycée Théophile Legrand *Louvroil*
- Lycée Théophile Legrand Pro *Louvroil*
- Ecole St Michel *Berlaimont*
- Ecole Beaumarchais *Villers-Sire-Nicolas*
- Ecole Maternelle *Berlaimont*
- Ecole Maternelle *Mairieux*
- Ecole Primaire Claude Bouquiaux *Elesmes*
- Ecole Primaire *Cousolre*
- Ecole Primaire La *Longueville*
- Ecole Primaire de Mormal *Berlaimont*

Notre processus de demande



Inscription simplifiée :

Les parents peuvent inscrire leur demande sur notre site internet, simplifiant ainsi le processus.



Vérification rigoureuse :

Nous vérifions rigoureusement les conditions d'éligibilité, notamment l'établissement de référence et la distance entre le domicile de l'élève et l'établissement scolaire, pour garantir l'équité et l'efficacité de notre service.



Vérification de la scolarisation :

Nous contactons l'établissement scolaire pour s'assurer de la scolarisation de l'élève, assurant ainsi la cohérence des données et la précision du processus.



Obtention de la carte :

Une fois toutes les vérifications effectuées, les parents peuvent obtenir la carte de transport à notre agence, permettant à l'élève de bénéficier des trajets pris en charge, comprenant un aller et un retour par jour d'école.

Ce processus garantit que seuls les élèves éligibles bénéficient de notre service, contribuant ainsi à assurer un accès équitable à l'éducation pour tous les enfants.

FINANCER

#9



Le budget 2025 du syndicat mixte

en quelques chiffres



Dépenses réelles de fonctionnement

18,70 M€

CAF brute
3,50 M€

CAF nette
2,11 M€

Recettes réelles de fonctionnement

22,20 M€

Taux Epargne brute
15,77 %

En cours de dette
16,50 M€

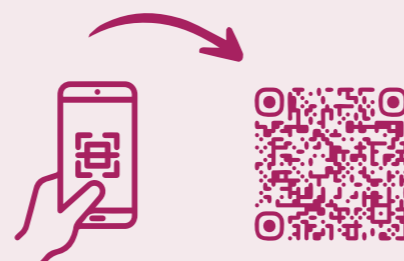
Résultat cumulé

7,47 M€

Remboursement capital de la dette
1,39 M€

Capacité de désendettement
4,71 ans

Conformément à l'article L.5211-39 du code général des collectivités territoriales qui s'applique à notre syndicat mixte, le rapport d'activités doit être accompagné du compte financier unique. Pour le consulter, rendez-vous sur notre site internet, rubrique « Finances » ou scannez le QR Code ci-contre.



Une section de fonctionnement excédentaire de près de 7.47M d'€ cumulés

Le tableau des dépenses de la section de fonctionnement présente les principaux éléments constitutifs des dépenses de fonctionnement exprimés en K€ et qui permettent au syndicat d'assurer le quotidien.

La section de fonctionnement regroupe l'ensemble des dépenses et des recettes nécessaires au fonctionnement courant de la structure.

L'exercice 2025 fait apparaître un résultat excédentaire de 1,47M d'€ et un résultat de clôture de 7,47M d'€. Ce résultat est à mettre en perspective des investissements significatifs pour le renouvellement de la flotte de bus, la transition écologique et la décarbonation des transports entraînant des coûts plus élevés.

A titre de rappel, les dépenses de fonctionnement continuent d'augmenter de manière constante, alors que les recettes dépendent essentiellement du VM dont le taux est fixe.

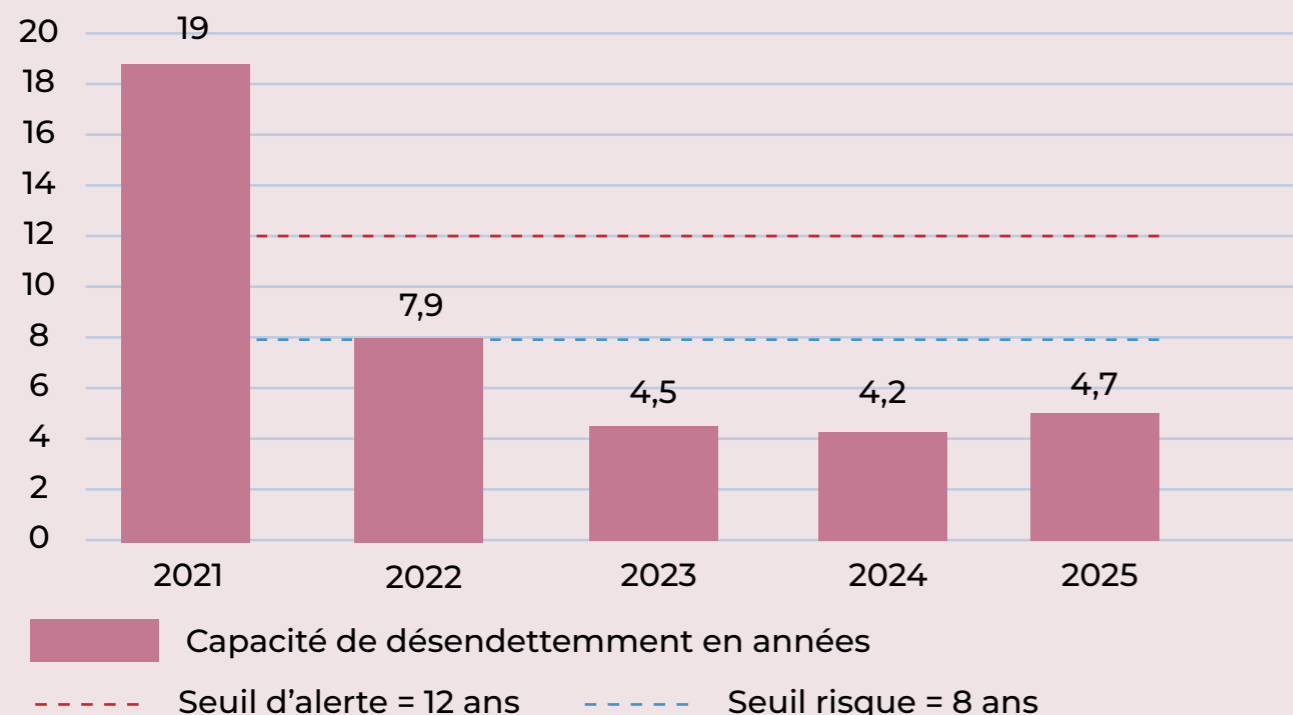
Dépenses de fonctionnement en K€		CA 2025
011	Charges à caractère général	17 052,11
012	Charges de personnel	774,47
014	Atténuations de produits	105,45
65	Autres ch. de gestion courante	205,55
Dépenses gestion courante		18 137,58
66	Charges financières	565,10
67	Charges exceptionnelles	0,08
68	Dotation aux amortissements et provisions	0,08
Dépenses réelles de fonctionnement (A)		18 702,84
042	Opérations d'ordre de transferts entre sections	5 271,31
Total dépenses de fonctionnement		23 974,15

Recettes de fonctionnement en K€		CA 2025
013	Atténuations de charges	1,14
70	Vente de Pdts prestations services	1 319,43
73	Produits issus de la fiscalité	18 022,67
74	Subventions d'exploitation	1 905,24
75	Autres pdts. de gestion courante	884,38
Recettes gestion courante		22 132,86
77	Produits exceptionnels	72,43
Recettes réelles de fonctionnement (B)		22 205,29
042	Opérations d'ordre de transferts entre sections	3 243,68
Total recettes de fonctionnement		25 448,97

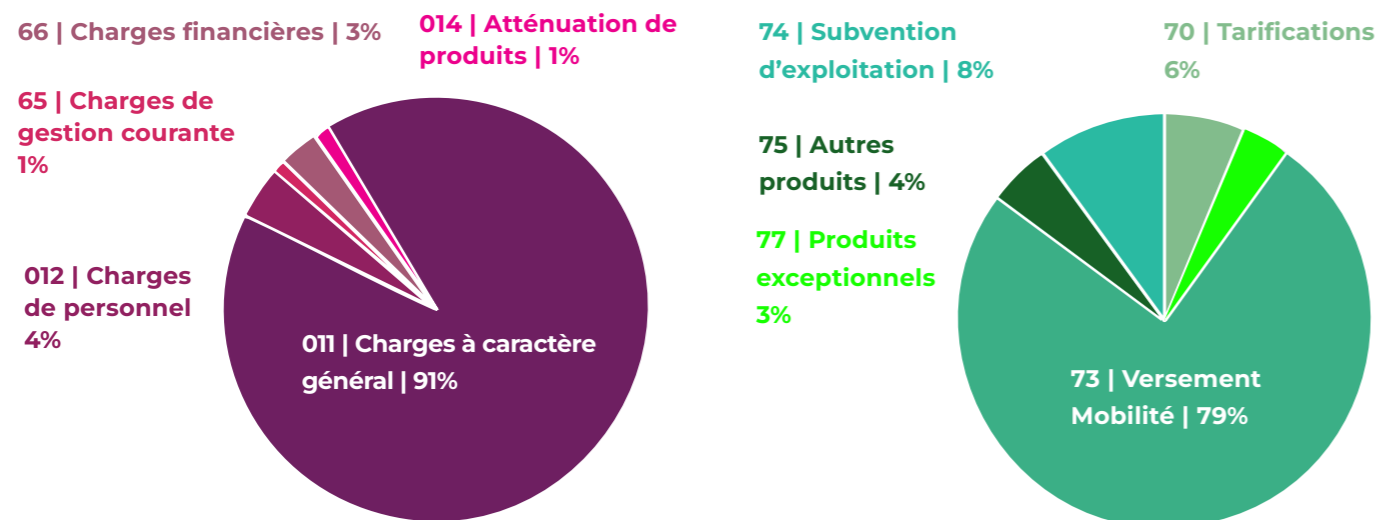
Résultats des exercices		CA 2025
Résultats de l'exercice (Excedent + / Déficit -)		1 474,82
Résultats antérieurs		5 991,86
Résultats cumulés de l'exercice		7 466,68

Epargne - Ratios & Dette		2025
CAF Brute (1) = (B)-(A)		3 502,45
Taux d'épargne brute = CAF brute / (B)		15,77
Remboursement capital de la dette (2)		1 388,57
CAF Nette (3) = (1)-(2)		2 113,88
Encours de la dette (Cap. Rest. du) au 31 décembre (4)		16 497,24
Ratio de capacité de désendettement = (4) / (1)		4,71

Ratio de désendettement



Dépenses et recettes de fonctionnement



Les dépenses de fonctionnement sont consacrées à 92% au transport (91% charges à caractère général + 1% charges de gestion courantes). Les dépenses de personnel représentent 4% et les charges financières 3% de ces dépenses. Les atténuations de produits correspondent au remboursement du VM à certaines structures dont du personnel est logé ou transporté.

Le VM est la principale ressource du syndicat. Il représente 79 % de l'ensemble des recettes. Les subventions arrivent en seconde position grâce notamment à la décision de l'Agglomération Maubeuge Val de Sambre de compenser entièrement la suppression de la participation de la région Hauts-de-France au financement de la gratuité des lycéens.

Une section d'investissement qui fait apparaître des dépenses d'équipement de plus de 4M d'€

Les dépenses d'investissement comprennent celles qui contribuent à l'accroissement de la valeur du patrimoine du syndicat.

4.14M d'€ ont été consacrés aux dépenses d'investissement en 2025, ces dépenses se sont portées principalement sur :

- le PEM Aulnoye-Aymeries,
- l'acquisition de bus,
- l'acquisition de vélos à assistance électrique,
- l'acquisition d'un système de comptage des voyageurs.

Aucun emprunt n'a été souscrit en 2025.

Dépenses d'investissement en K€		CA 2024
20	Immobilisations incorporelles	0,00
21	Immobilisations corporelles	106,40
op.1003	Pôle gare AULNOYE-AYMERIES	2 411,60
op.1005	Stations et accessibilité	181,58
op.1007	Pôle gare MAUBEUGE	65,98
op.1008	Dépôt LOUVROIL	48,27
op.1010	Pôle gare JEUMONT	0,00
op.1011	Acquisition autobus	890,46
op.1012	Vidéo protection surveillance	0,00
op.1013	Billetique	10,66
op.1014	Pôle gare BETTIGNIES	5,98
op.1016	Acquisition de vélos	213,07
op.1017	TCSP	7,05
op.1018	Programme pluriannuel accessib.	0,00
op.1019	Système comptage voyageurs	200,73
Dépenses d'équipement		4 141,78
16	Emprunts et dettes assimilées	1 388,57
Total dépenses réelles d'investissement		5 530,35
040	Opérations d'ordre de transfert entre sections	3 243,68
Total dépenses d'investissement		8 774,03
Recettes d'investissement en K€		CA 2025
13	Subventions d'investissement	81,00
16	Emprunts et dettes assimilées	0,00
23	Immobilisations en cours	27,39
Recettes d'équipement		108,39
10	Dotations, fonds divers et réserves	0,03
Total recettes réelles d'investissement		108,42
40	Opérations d'ordre de transfert entre sections	5 271,31
Total recettes d'investissement		5 379,73



Total dépenses d'investissement
8,77 M€

Total recettes réelles d'investissement
5,38 M€

Résultat de l'exercice
-3,39 M€

LE VERSEMENT MOBILITÉ



Le VM Versement Mobilité 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 1er janvier 2022 et conformément à l'arrêté du 23 décembre 2021, les modalités de versement du VM ont évolués 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 éligibilité.

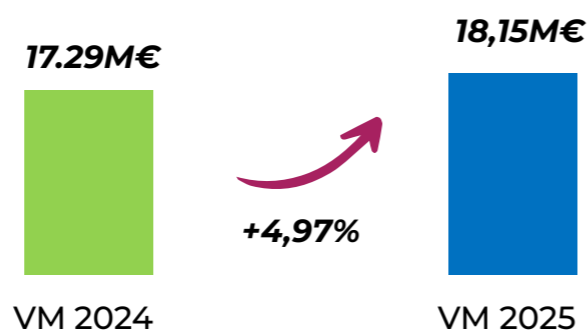
Taux : la fixation du taux relève de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) et ne peut pas dépasser un plafond selon la taille de population regroupée et la nature des investissements réalisés (infrastructure de transport collectif).

Le syndicat mixte Sambre mobilités, exerçant sur un territoire qui compte plus de 100.000 habitants et ayant une communauté d'agglomération pour membre, appliquait le taux plafond de 1,80 % jusqu'en 2022. La ville de Maubeuge étant devenue récemment une commune dite « touristique » : cela a permis

au syndicat mixte de bénéficier d'un nouveau plafond de 2 % sur lequel il s'est aligné en 2023. C'est donc par délibération en date du 18 octobre 2022 que le Comité Syndical a décidé de relèvement du versement mobilité de 1,80 % à 2 % à compter du 1er janvier 2023.

Les 2 histogrammes présentés permettent de visualiser l'évolution de ce versement mobilité. 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). Le montant exact perçu s'établit donc pour l'exercice 2025 à 18,15 M. d'€.

L'ensemble des documents budgétaires (comptes financiers uniques, budgets prévisionnels et rapports d'orientation budgétaire) sont consultables dans la rubrique « Administratif > Finances » du site internet du syndicat : www.sambre-mobilités.fr.



L'AMORTISSEMENT DES BUS RÉFORMÉS OU DÉTRUITS



En 2024, grâce à un travail conduit par les équipes du syndicat, avec l'appui du cabinet KLOPFER et en concertation avec les Services de Gestion Comptable d'Avesnes sur Helpe et les CDL, le problème épineux de l'amortissement de l'opération dite ViaVil a été solutionné.

Cependant le travail de régularisation des amortissements n'était pas résolu en totalité. En effet, un ensemble de bus réformés ou détruits restait à régulariser. Après une saisine

officielle en date du 27 août 2024 adressée à Mme la Sous-Préfète de l'arrondissement d'Avesnes sur Helpe, portant sur le projet de délibération dans le cadre de la prise de position formelle sur la sortie de l'inventaire des bus réformés ou détruits, et compte tenu de sa réponse officielle en date du 7 octobre 2024 nous informant que le projet de délibération n'appelait pas d'observation au titre du contrôle de légalité, le syndicat a pu procéder en 2025 à la sortie de l'inventaire des bus réformés ou détruits représentant un montant de 3,15 M d'€ sans impact sur le budget du syndicat.

Ainsi le problème de fiabilisation de l'ensemble de l'inventaire soulevé à la fois par la Chambre Régionale des Comptes et par les services de gestion comptable d'Avesnes sur Helpe est en passe d'être résolu.

LA GAMME TARIFAIRE

La gamme tarifaire est structurée classiquement autour de titres occasionnels et d'abonnements : tickets unité, tickets 2 voyages, carnet de 10 voyages, ticket Groupe 10 personnes et abonnements mensuels et annuels

Les abonnements sont déclinés en 3 tranches d'âge : les moins de 26 ans, les 26 -59 ans et les plus de 60 ans.

Il existe également des réductions solidaires pour certaines cibles comme les familles nombreuses qui bénéficient de carnet 10 voyages à coût réduit, les abonnement mensuel réduit pour les demandeurs d'emploi et RSA, les abonnement annuel pour les personnes bénéficiant de la MDPH 80% ainsi qu'une gratuité pour les moins de 4 ans.

La tarification pratiquée actuellement et présentée ci-contre n'a que très peu évoluée (à titre d'exemple le prix du ticket unitaire de 1,30 € était le même en 2013).



EVALUER

#10



Le plan de déplacements urbains

Des résultats encourageants à consolider par une appropriation quotidienne des habitants.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) est un outil de planification de la mobilité sur le territoire du Syndicat Mixte Sambre Mobilités (SMSM) qui définit les principes d'organisation des transports et du stationnement des personnes et des marchandises, tous modes confondus, pour la période 2019-2029. Il intègre les enjeux de la protection de l'environnement et s'attache à coordonner développement urbain et mobilité.

4 DÉFIS À RELEVER :

- Connecter le territoire à des réseaux régionaux, nationaux et européens, pour le déplacement des personnes et des marchandises.
- Permettre à tout habitant de se déplacer facilement, quel que soit son lieu d'habitation, ses moyens et son handicap.
- Mettre en valeur l'attractivité touristique du territoire.
- Créer un juste équilibre entre la « voiture solo » et les autres modes de déplacement (marche, vélo, transports en commun, covoiturage, ...).



Fort des premières années de mise en œuvre et conformément à l'article L 1214-8 du Code des transports qui impose que « le plan de déplacements urbains fait l'objet d'une évaluation tous les cinq ans et, le cas échéant, est révisé », ce PDU doit faire l'objet d'un bilan à mi-parcours. Cet exercice comporte d'une part, le rappel des défis à relever, confronté au bilan quantitatif et qualitatif des actions ; d'autre part, son analyse à partir d'indicateurs prédéfinis, permettant de mesurer ses effets – et notamment sur les parts modales - et, le cas échéant, d'ajuster le projet initial ou d'améliorer leurs conditions de sa réalisation. L'évaluation repose ainsi sur l'analyse des cinq objectifs structurants du PDU 2019-2029 et de ses quinze actions (déclinées selon 68 mesures) qui leur sont associées. Elle s'appuie sur les taux d'avancement des mesures prescriptives et d'intention, ainsi que sur les indicateurs de suivi présentés dans le cadre des instances de gouvernance du PDU. Elle fait appel à un jeu d'acteurs (Communauté d'Agglomération Maubeuge Val de Sambre, SNCF, Département du Nord, SPLTISA, Région Hauts de France, communes...) dotés de compétences respectives.

Par ailleurs, il convient de souligner que le cadre dans lequel il évolue depuis son approbation demeure en constante transformation :

Tout d'abord, le cadre réglementaire de la loi LOM dont l'ambition est d'apporter des solutions durables de mobilité à tous et dans tous les territoires et introduit le nouveau cadre d'intervention des AOM ;

L'évolution du Syndicat Mixte des Transports Urbains de la Sambre au Syndicat Mixte Sambre Mobilités (en 2024) et les changements qui l'ont accompagnée ;

Enfin, l'étude de coopération et de développement des mobilités (en cours), initiée en 2024 à l'échelle de l'arrondissement, qui pourrait élargir le ressort territorial du syndicat, support du futur plan de mobilité qui pourrait faire suite au présent PDU.

Ce bilan, conformément à la procédure, a été présentée en comité technique partenarial le 27 octobre 2025 dans l'objectif de l'enrichir techniquement, puis au comité de pilotage le 12 novembre 2025.

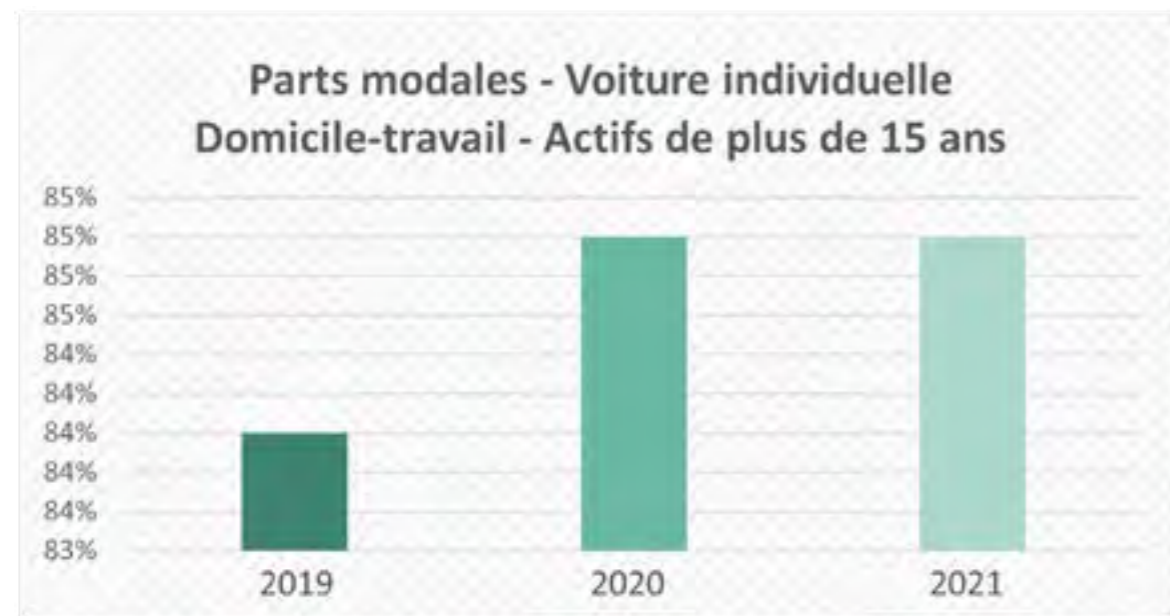
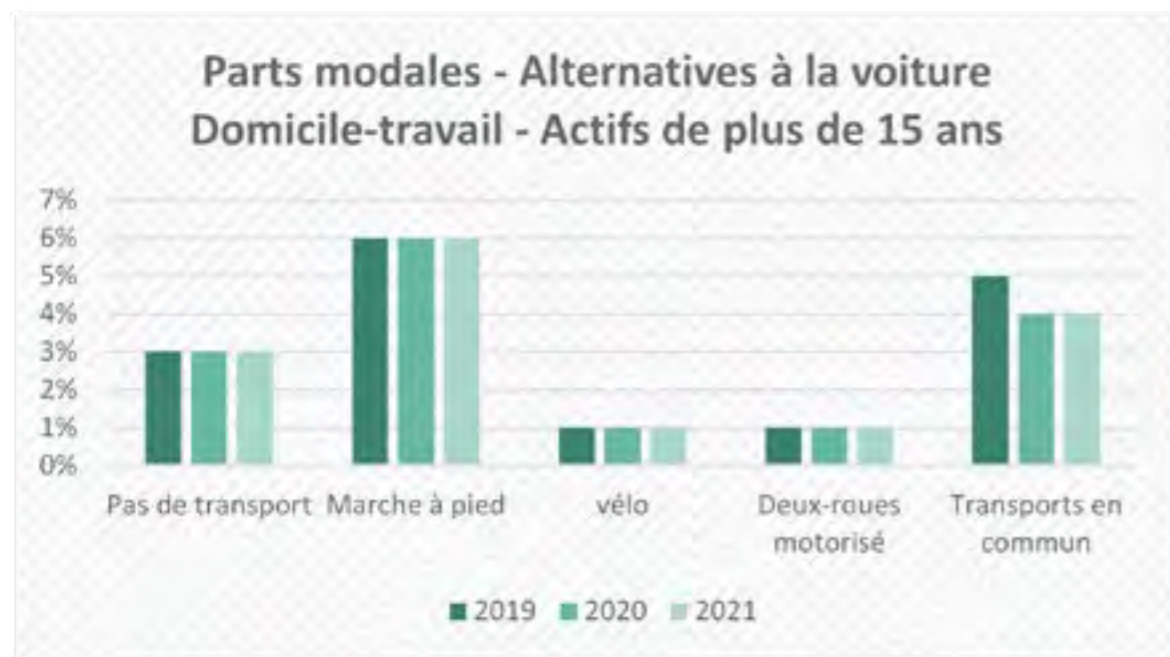
Enfin, dans le cadre de ses obligations auprès de son Comité des Partenaires, les éléments de bilan ont été partagés et ont recueilli l'avis de ses membres le 27 novembre 2025.

Enfin, ce bilan a fait l'objet d'une approbation à l'unanimité, par voie délibérative, lors de la séance ordinaire du comité syndical le 10 décembre 2025.

CE QUE RÉVÈLE LE BILAN

À mi-parcours, la mise en œuvre du Plan de Déplacements Urbains (PDU) 2019-2029 de la Sambre présente une progression globale conforme aux ambitions initiales, traduisant une dynamique d'action engagée sur l'ensemble des axes stratégiques tout en révélant des marges de consolidation et d'amélioration pour la seconde phase du plan.

L'état d'avancement des cinq grands objectifs qui le structurent témoigne d'une mobilisation différenciée selon les thématiques : les actions conduites ont permis d'amorcer des évolutions concrètes en matière d'organisation des mobilités, d'attractivité du territoire, de transition écologique et d'inclusion sociale. L'objectif relatif à la mobilité pour tous apparaît comme le plus avancé (65 % de réalisation), suivi par celui consacré aux mobilités actives (61 %) et à l'offre de transports collectifs et à l'intermodalité (59 %).



Les objectifs liés aux nouvelles opportunités de mobilité (51 %) et à l'usage intelligent de la route (47 %) présentent une progression plus mesurée, en raison notamment de la complexité des projets à engager, de leur caractère partenarial ou de la nécessité d'études préalables et de financements spécifiques. Ces actions révèlent néanmoins une mobilisation réelle et grandissante des acteurs locaux sur ces sujets. Les démarches engagées en matière de

planification, d'études et de coordination (documents et schémas directeurs, partenariats institutionnels tels que la signature du PACTE SAT 3) constituent par ailleurs des bases solides pour structurer les politiques de mobilité à moyen et long terme. D'autres restent à consolider ou à construire, notamment en matière de hiérarchisation du réseau viaire, de partage de l'espace public (avec la question prégnante de la place du stationnement), de développement



des alternatives à l'autosolisme ou encore de formalisation d'outils communs (observatoires, chartes, plans d'actions intégrés). La montée en puissance des services innovants (covoiturage, autopartage, mobilités solidaires, logistique et intermodalité) nécessite encore des expérimentations, des moyens à mobiliser et une appropriation par les usagers, conduisant à des changements de comportement pérennes.

Sur l'ensemble des 68 mesures prescriptives et d'intention inscrites au PDU, la majorité a été engagée. Ainsi, 58 mesures sont aujourd'hui en cours de mise en œuvre, 11 mesures sont pleinement réalisées à l'horizon 2025 et 10 mesures restent au stade d'amorce ou de lancement. Ces résultats traduisent une appropriation progressive du PDU par les acteurs du territoire, ainsi qu'une mise en mouvement globale des politiques de mobilité.

L'analyse des indicateurs d'impact montre une disponibilité encore partielle des données (seuls 67 % des indicateurs sont aujourd'hui renseignés), soulignant la nécessité de renforcer les outils de suivi et d'observation afin d'évaluer plus finement les effets des actions engagées, notamment sur l'évolution des parts modales.

Plusieurs signaux positifs confirment la pertinence des orientations portées par le PDU. Le renforcement de l'attractivité ferroviaire, la progression de la fréquentation du réseau STIBUS (4,62 millions de voyages en 2024, mais encore inférieurs aux 5 millions de 2019), le développement de nouvelles pratiques telles que le covoiturage ou l'électromobilité, ainsi que l'essor du tourisme fluvial témoignent d'une diversification progressive des formes de mobilité. Ces évolutions s'accompagnent d'avancées notables en matière d'accessibilité sociale et d'inclusion, tandis que les premières améliorations observées sur la qualité de l'air viennent conforter la trajectoire engagée vers un système de mobilité plus durable. Toutefois, cette dynamique doit se renforcer et appelle un changement d'échelle pour produire des effets structurels sur les comportements de déplacement. La prédominance persistante de la voiture dans les déplacements domicile-travail (85% des trajets), la pratique encore marginale (1%) du vélo malgré le développement des infrastructures, ainsi que l'accessibilité partielle de l'espace public et des arrêts de transport collectif soulignent l'écart existant entre l'offre mise en place et son appropriation quotidienne par les habitants. L'enjeu pour la seconde partie de vie du PDU réside désormais dans la capacité à transformer des améliorations sectorielles en véritables réflexes de mobilité.

Perspectives de la deuxième période : de la transformation à la consolidation

Pour la seconde moitié du PDU (2025-2029), plusieurs perspectives se dégagent. Il s'agit tout d'abord de consolider la gouvernance et la coordination entre les différents maîtres d'ouvrage afin d'assurer une cohérence d'ensemble et un suivi plus fin des actions. La priorisation opérationnelle des projets structurants — aménagements cyclables, requalification des voiries, développement des pôles d'échanges, renforcement de l'offre de transports collectifs et des solutions partagées — devra être affirmée pour produire des effets visibles sur les pratiques de mobilité.

Le renforcement des outils d'observation et d'évaluation permettra également d'ajuster les politiques publiques aux évolutions des usages. Dans cette perspective, le renforcement du pilotage par la donnée constitue un levier important. L'arrivée prochaine d'outils d'observation plus performants, notamment à travers les cellules de comptage et la nouvelle billettique, permettra d'affiner la connaissance des usages, d'objectiver les décisions et d'adapter plus finement l'offre aux besoins réels.

Parallèlement, les perspectives ouvertes par le développement de l'intermodalité, l'intégration tarifaire et l'articulation renforcée entre urbanisme et mobilité (PLUi et SCOT notamment) constituent des leviers structurants pour les années à venir. La densification autour des pôles de transport, l'amélioration des connexions entre modes et la coordination des politiques à une échelle territoriale élargie participent à la construction d'un système de mobilité plus cohérent et plus lisible pour les usagers.



Une attention particulière sera portée sur le transport de marchandises et l'optimisation globale du réseau routier, nécessitant un effort renforcé pour atteindre les ambitions initiales du PDU. Enfin, le rapprochement avec les acteurs économiques, en lien avec le Comité des Partenaires, permettra d'apporter des réponses relatives à l'accès des Zones d'Activités Economiques, aux livraisons en centre-ville plus vertes ou encore au fret ferré ou fluvial.

Ainsi, cette évaluation à mi-parcours confirme que le territoire dispose de bonnes bases et d'orientations pertinentes, mais que la réussite du PDU dépend aussi de sa capacité à accélérer la mise en œuvre opérationnelle, à renforcer la coordination des acteurs et à inscrire durablement les changements dans les pratiques quotidiennes. Plus qu'une phase de transformation, la période à venir devra être celle de la consolidation, afin de bâtir un système de mobilité plus accessible, mieux coordonné et capable de s'adapter aux évolutions futures.

Bilan général de mise en oeuvre du PDU à mi-parcours

Pourcentage global de progression du PDU en octobre 2025



COURT TERME : 65% MOYEN TERME : 45% LONG TERME : 30%

Indicateurs d'impacts



OBJECTIF 1 - Offre TC et intercommunalité



OBJECTIF 2 - Nouvelles opportunités de mobilités



OBJECTIF 3 - Mobilités actives



OBJECTIF 4 - Usage intellignet de la route



OBJECTIF 5 - Mobilité pour tous



Retrouvez le rapport complet sur sambre-mobilites.fr





COOPERER

#11

Nos adhésions



Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART)

Le GART accompagne les autorités organisatrices de la mobilité dans l'exercice de leurs compétences en matière de mobilités. Les représentants au sein des instances et de l'Assemblée Générale du GART, à la date du 31 décembre 2024 sont M. Jean DURIEUX (titulaire) et

M. Benoît COURTIN (suppléant).



Le Syndicat mixte des mobilités des Hauts-de-France

Le syndicat mixte des mobilités des Hauts-de-France exerce plusieurs compétences : il est maître d'ouvrage de la carte régionale Pass Pass utilisée sur le TER et plusieurs réseaux urbains. Le syndicat est propriétaire de la marque Pass Pass et garant de l'interopérabilité du support qui

permet de voyager sur plusieurs réseaux. Le syndicat est aussi maître d'ouvrage de la Centrale Pass Pass qui restitue via le site passpass.fr l'ensemble des données horaires et tarifaires de l'ensemble des réseaux de transports des Hauts-de-France. Le syndicat anime aussi une stratégie en matière de covoiturage, via la plateforme de mise en relation passpasscovoiturage.fr

Les Délégués au sein du comité syndical du syndicat mixte des mobilités des Hauts-de-France, sont M. Arnaud BEAUQUEL (titulaire) et M. Ghislain ROSIER (suppléant).



L'Agence de Développement et d'Urbanisme Sambre Avesnois Hainaut Thiérache (ADU)

L'agence de développement et d'urbanisme est un outil d'ingénierie territoriale mutualisée participant à la construction collective du territoire. Elle imagine et accompagne avec les collectivités et ses partenaires la

Sambre Avesnois de demain. Le représentant titulaire au sein du conseil d'Administration et de l'Assemblée Générale de l'ADU est Monsieur Arnaud BEAUQUEL.



L'Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de Transport public (AGIR)

AGIR Transport est une association Loi 1901, créée par des élus locaux, qui apporte aux collectivités et aux opérateurs indépendants une expertise complète en matière de transport public et de mobilité. Les collectivités

et les entreprises adhérentes peuvent prendre des décisions de manière éclairée afin de mieux gérer les mobilités sur leur territoire. L'Association répond à l'ensemble des besoins des collectivités et des opérateurs indépendants au service d'une mobilité plus durable.

Les représentants au sein des instances et de l'Assemblée Générale d'Agir sont M. Benoît COURTIN (titulaire) et M. Jean DURIEUX (suppléant).



Le réseau Vélo et Marche

Depuis le 1er janvier 2025, le Réseau des villes cyclables et marchables a fusionné avec l'association Vélo & Territoires pour devenir le Réseau vélo et marche. Cette fusion a été officialisée lors du Salon des maires en novembre 2024. Le nouvel organisme rassemble désormais

des communes, des EPCI, des départements et régions, des syndicats de mobilité, autour du développement du vélo, de la marche et plus largement des mobilités actives. Le réseau représente aujourd'hui plus de 450 collectivités engagées dans les politiques cyclables et marchables. Son rôle aujourd'hui : accompagner les collectivités dans leurs politiques vélo et piétonnes, produire des études et observatoires, animer des groupes de travail, défendre les financements nationaux des mobilités actives, porter des plaidoyers sur les plans vélo et marche, organiser des événements et formations. C'est ainsi qu'en octobre 2025 se sont tenues les premières rencontres du Réseau Vélo et Marche à Annemasse, auxquelles l'équipe du syndicat a participé.



CEREMA (Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'environnement, la Mobilité et l'Aménagement)

Le CEREMA est un établissement public à la fois national et local doté d'un savoir-faire transversal, de compétences pluridisciplinaires et d'un fort potentiel d'innovation et de recherche. Le CEREMA intervient

auprès de l'Etat, des collectivités et des entreprises pour les aider à réussir le défi de l'adaptation au changement climatique. Ses six domaines de compétences ainsi que l'ensemble des connaissances qu'il produit et capitalise sont au service de l'objectif d'accompagner les territoires dans leurs transitions. Il intervient pour le compte des collectivités sur des missions en ingénierie de deuxième niveau (assistance à maîtrise d'ouvrage, expertise, méthodologie...) en complément des ressources locales (agences techniques départementales, agences d'urbanisme, CAUE, établissements publics fonciers, etc.) et en articulation avec les ingénieries privées. Le syndicat mixte a décidé d'adhérer au centre d'étude et d'expertise depuis la délibération du 4 septembre 2024. Le représentant désigné au sein de notre structure est Benoît COURTIN, Président de Sambre Mobilités



NOUVEAUTÉ 2025

L'association ECOTER ainsi que les principales missions de cette association nationale œuvrent depuis plus de 30 ans pour accompagner les territoires dans leur mutation organisationnelle et dans leur appropriation liée à la transition numérique ou bien encore écologique,

Cette adhésion représente plusieurs avantages pour le syndicat, au-delà du fait de bénéficier de formation spécifique pour les élus et les techniciens, y compris ceux liés à la mobilité :

- une veille et des informations sur les innovations en matière de mobilité (dernières technologies (billettique intelligente, applications de mobilité, gestion de flotte optimisée, systèmes de comptage de fréquentation),
- une expertise et un accompagnement sur le numérique et la sobriété numérique (expertise en matière de numérique et de cybersécurité et solutions digitales responsables et performantes),
- un partage d'expériences et une mise en réseau (partage d'expériences avec d'autres AOM ou territoires confrontés à des défis similaires, d'échanges sur la mise en place de services de covoiturage, l'intégration de vélos en libre-service, la gestion des transports à la demande en zone rurale, ou encore l'optimisation des itinéraires grâce aux données),
- une influence sur les politiques publiques (faire remonter les besoins et les spécificités des territoires en matière de mobilité et de numérique).

Le syndicat mixte a décidé d'adhérer depuis la délibération du 8 octobre 2025.



La ligne internationale n°41 Maubeuge-Mons : une coopération transfrontalière en constante évolution

La ligne internationale n°41 reliant Mons (Belgique) à Maubeuge (France) a été exploitée de 1992 à 2014 sous la responsabilité conjointe du Département du Nord et de la société belge TEC Hainaut. Supprimée en juillet 2014 pour des raisons administratives et juridiques, elle a été réactivée en septembre 2016 grâce à une mobilisation conjointe du SMTUS et de TEC Hainaut, avec le soutien des autorités de la Région Wallonne.

Depuis sa remise en service, la ligne assure 7 allers-retours quotidiens entre la gare SNCF

de Maubeuge, la cité scolaire Pierre Forest, et la gare SNCF de Mons, offrant une alternative fiable et directe à l'absence de liaison ferroviaire régulière entre ces deux villes. Elle facilite les déplacements professionnels, scolaires et personnels, tout en renforçant les liens culturels, économiques et sociaux entre les territoires français et belge.

En 2024, dans la perspective de la fin de la convention actuelle en 2025, Sambre Mobilités a engagé des rencontres stratégiques avec les équipes de TEC Hainaut et l'autorité organisatrice

belge afin de préparer le renouvellement du partenariat et des conventions internationales. Ces échanges visent à pérenniser la ligne, à adapter les modalités de coopération, et à garantir la continuité du service au-delà de 2025.

Dans le même temps, Sambre Mobilités a relancé un marché public pour l'exploitation de la ligne côté français. C'est l'entreprise Transports COUTEAUX qui a été lauréate de ce marché, assurant ainsi la continuité opérationnelle du service avec un engagement de qualité.

Il convient de rappeler que cette ligne repose sur une convention de répartition des charges entre les deux partenaires, selon laquelle Sambre Mobilités prend en charge 50 % des coûts d'exploitation. Le coût annuel cumulé de la ligne, côté belge et français, s'élève à 350 000 euros, ce qui représente 7 % du budget d'exploitation de Sambre Mobilités.

Enfin, la ligne n°41 constitue un atout touristique majeur, permettant aux voyageurs de découvrir les richesses patrimoniales de Mons et Maubeuge, tout en favorisant une mobilité durable et une dynamique transfrontalière exemplaire. Elle incarne une coopération réussie entre les autorités locales et les opérateurs de transport, et continue de jouer un rôle structurant dans le développement du bassin franco-belge.





En 2025 : Renouvellement du partenariat transfrontalier entre Mons et Maubeuge

En 2025, Sambre Mobilités et la Région wallonne poursuivent leur coopération en faveur de la mobilité transfrontalière avec le renouvellement du protocole d'accord relatif à l'exploitation du service régulier de transport de voyageurs entre Mons et Maubeuge.

Cette liaison internationale constitue un axe de déplacement essentiel pour les habitants des territoires français et belges. Elle permet de répondre aux besoins quotidiens de mobilité liés au travail, aux études, à l'accès aux services et aux déplacements de proximité de part et d'autre de la frontière.

Le renouvellement de ce partenariat s'inscrit dans la continuité d'une coopération historique engagée depuis plusieurs décennies entre les acteurs français et wallons afin de garantir

la continuité du service public de transport transfrontalier. À travers ce nouveau protocole, les partenaires réaffirment leur volonté commune de maintenir une offre de transport cohérente, accessible et adaptée aux besoins des usagers.

Ce renouvellement permet également d'assurer la conformité de l'exploitation de la ligne avec les réglementations françaises, belges et européennes applicables aux services réguliers internationaux de transport de voyageurs.

À travers cette démarche, Sambre Mobilités et la Région wallonne confirment leur engagement en faveur d'une mobilité durable, du renforcement des échanges transfrontaliers et de l'amélioration de l'accessibilité entre les territoires de la Sambre et de la Wallonie.

Une mobilité transfrontalière renforcée avec le projet européen CROSS4Mobility

Le renouvellement du partenariat entre Sambre Mobilités et la Région wallonne autour de la ligne transfrontalière Mons–Maubeuge s'inscrit pleinement dans une démarche européenne de coopération territoriale portée par le programme INTERREG VI et le projet CROSS4Mobility.

À travers ce partenariat européen, Sambre Mobilités participe au développement de solutions de mobilité innovantes et durables à l'échelle transfrontalière. L'objectif est de renforcer les connexions entre les territoires, d'améliorer l'accessibilité des zones rurales et de favoriser le report modal vers les transports collectifs et les mobilités douces.

Dans ce cadre, le projet de création d'un Pôle de Rabattement Multimodal Transfrontalier (PRMT) sur la commune de Bettignies constitue une opération structurante. Situé sur l'itinéraire de la ligne internationale Maubeuge–Mons (ligne 41), ce futur équipement permettra de proposer une offre de mobilité multimodale adaptée aux besoins des usagers : covoiturage, transport à la demande, stationnement relais, mobilités cyclables et cheminements piétons sécurisés.

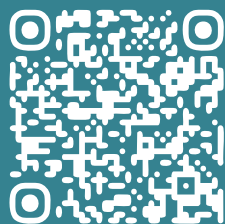
Ce projet illustre la volonté de Sambre Mobilités et de ses partenaires européens de construire une mobilité plus connectée, plus durable et plus accessible, répondant aux enjeux de transition écologique et de cohésion territoriale à l'échelle franco-belge.

M SAMBRE Mobilités

Imaginons ensemble les mobilités de demain !




Retrouvez sur la
chaîne YouTube
l'ensemble
des vidéos du
Syndicat Mixte :



SYNDICAT MIXTE SAMBRE MOBILITÉS

 4 avenue de la Gare - CS 10159 59 605 - Maubeuge Cedex

 03 27 59 60 00

 www.sambre-mobilites.fr

