

# Département de la Moselle

## Arrondissement de Boulay

### Communauté de Communes de la Houve et du Pays Boulageois

---

#### Extrait du procès-verbal des délibérations du Conseil Communautaire

---

#### Séance du 22 juin 2023

Etaient présents :

*Monsieur Christophe KLEIN (Bannay), Mme Christine THIEL (Berviller en Lorraine), Monsieur Jean-Michel OGET (Bettange), Monsieur Gérard BAZIN (Bionville-sur-Nied), Monsieur Philippe SCHUTZ (procuration de Mme Ginette MAGRAS), Madame Sylviane MEGEL-FESTOR, Monsieur Alain PIFFER, Madame Christelle EBERSVILLER, Monsieur Vincent CRAUSER, Madame Murielle HECHT, Madame Anne KRIKAVA, Monsieur Turgay KAYA, Monsieur Thierry THIEL (Boulay), Monsieur René BERNARD (Château-Rouge), Monsieur Patrick PIERRE (Condé Northen), Monsieur Jean-Michel BRUN (Coume), Monsieur Richard GEORGEL (Dalem), Monsieur François BIR (pouvoir de M. Gérard SIMON) (Denting), Monsieur Edouard HOMBOURGER (Eblange), Monsieur Pascal RAPP (procuration de Mme Eléonore PRZYBYLA, Madame Claudine SWIENTY (procuration de M. Roger FLEURY), Madame Nicole KACHLER (Falck), M. Christian KOCH (Gomelange), Mme Roselyne DA SOLLER (pouvoir de M. Joseph KELLER) (Hargarten-aux-Mines), Monsieur Christian LAURENTZ (Helstroff), Monsieur Bernard SCHOECK (Hinckange), Monsieur Antonio MONGELLI (Mégange), Madame Rachel SESKO (Pouvoir de Mme Joëlle HOFFMANN), Monsieur Jean NAVEL (Merten), Monsieur Bernard COLBUS (Momerstroff), Madame Christiane MULLER (Narbéfontaine), Monsieur René DEOM (Niedervisse), M. Guy HESSE (Oberdorff), M. Eddi ZYLA (Obervisse), Monsieur Thierry UJMA (pouvoir de M. André ISLER), Monsieur Fabrice CHILLES (Piblange), Monsieur Adrien SCHERER (Rémering), Monsieur Patrick CASSAN (Roupeldange), Monsieur Emmanuel MICHEL (Téterchen), M. Gabriel CONTELLY (Tromborn), Monsieur Denis BUTTERBACH (pouvoir de M. Michel ARNOULD) (Valmunster), Monsieur Franck ROGOVITZ (Varize), Monsieur Jean-Jacques SCHRAMM (Villing), Monsieur Alain DAUENDORFFER (Voelfling lès Bouzonville), Monsieur Jean-Claude BRETNACHER (pouvoir de M. Didier TALAMONA) (Volmerange lès Boulay).*

*Sous la présidence de M. Jean-Michel BRUN, Président*

*Conseillers en fonction : 59*

*Conseillers présents : 45*

*Dont représentés : 13*

*Conseillers absents : 1*

#### **POINT N°1 : Désignation du secrétaire de séance**

Monsieur le Président propose que M. Laurent DANNER, Directeur Général des Services soit désigné secrétaire de séance.

Après en avoir délibéré,

Les conseillers communautaires,

#### **DECIDENT A L'UNANIMITE**

- 1) De désigner M. Laurent DANNER, Directeur Général des Services comme secrétaire de séance.
-

**POINT N°2 : adoption du compte rendu du conseil communautaire du 11 mai 2023**

Monsieur le Président indique que le compte rendu a été envoyé à tous les conseillers. Aucune remarque n'étant formulé sur la rédaction du document,

Après en avoir délibéré,

Les conseillers communautaires,

**DECIDENT A L'UNANIMITE**

- 1) D'approuver le compte rendu du conseil communautaire du 11 mai 2023 tel que présenté par le Président.

-----

**POINT N°3 : adoption du schéma cyclable de la communauté de la Houve et du Pays Boulageois**

Le Schéma Directeur Cyclable a été réalisé entre l'été 2021 et l'automne 2022 avec l'impulsion du programme AVELO 2 de l'ADEME dont la collectivité est lauréate. S'appuyant sur les conclusions de plusieurs ateliers menés entre techniciens (de la CCHPB, du bureau d'études ayant remporté l'appel d'offres – VIZEA) et élus, le Schéma Directeur Cyclable présente un diagnostic des aménagements cyclables en préambule de propositions d'actions réglementaires, d'aménagement, de formation et de communication.

Désormais il convient pour la collectivité d'approuver un Schéma Directeur Cyclable décliné au travers d'actions à mener sur plusieurs années pour la réalisation d'une stratégie préalablement identifiée. Afin de définir la stratégie de la collectivité il est présenté dans la suite de la note les renseignements utiles pour s'orienter.

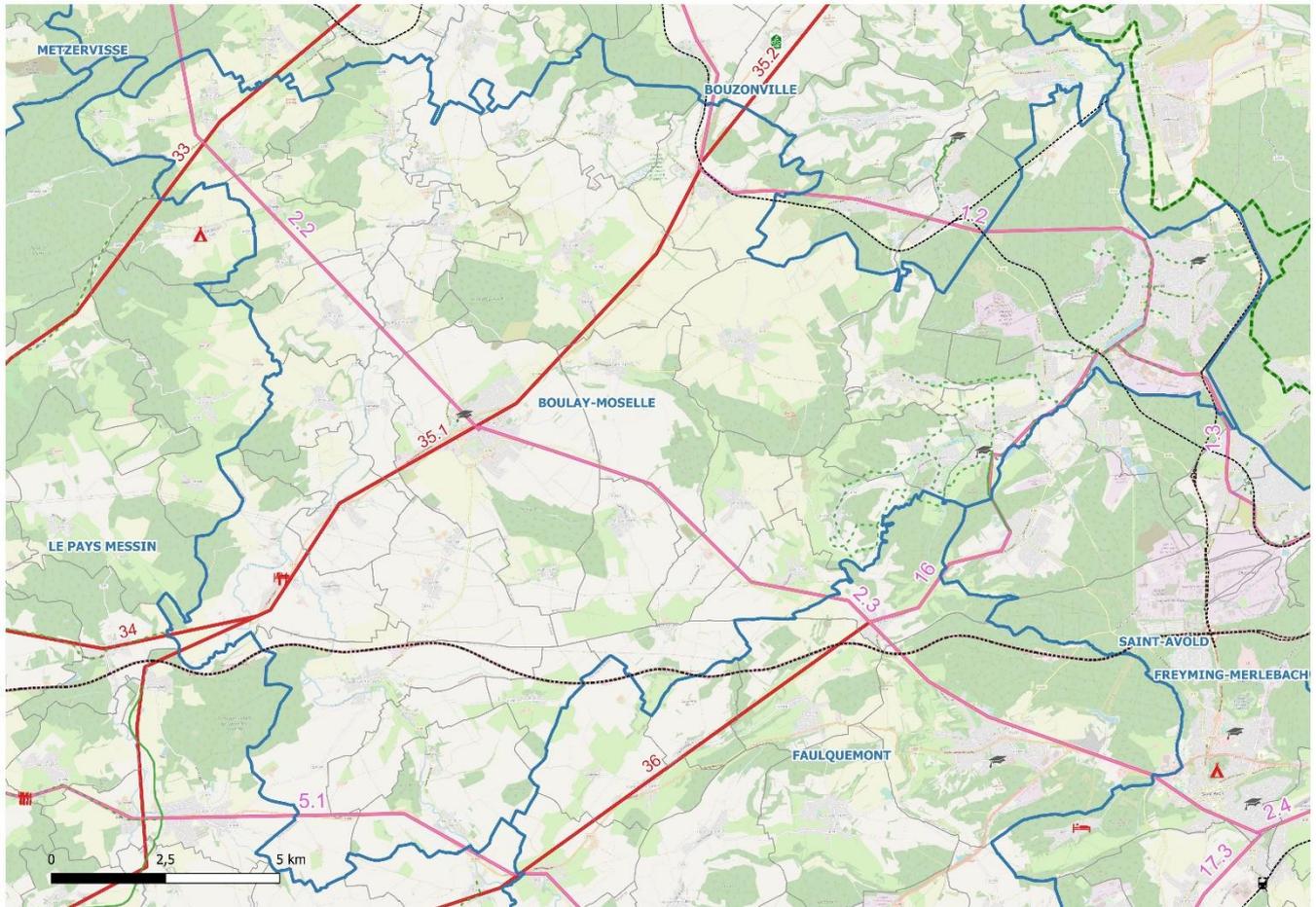
**Les Schémas existants**

*Schéma National*

Le Schéma National des Véloroutes existe, il est disponible ici : [https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/03/carte-SNV-2023\\_web\\_21032023.pdf](https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2023/03/carte-SNV-2023_web_21032023.pdf), les itinéraires reconnus au niveau national sont les pistes Vxx ainsi que les Eurovélo routes d'échelle européenne. A proximité de la CCHPB il y a les V50 reliant **Apach à Lyon**, la V56 reliant **Estérençuby (Pyrénées-Atlantiques) à Metz** et l'Eurovélo 5 reliant **Canterbury** au Royaume-Uni à **Brindisi** au sud de Bari en Italie en passant par Sarrelouis en Allemagne et entrant en France par Alsting.

*Schéma Départemental*

Le Schéma Départemental des Mobilités Alternatives ne semble pas disponible directement depuis internet. Son essence consiste à soutenir la réalisation d'un maillage territorial de 15km de côté environ permettant : 1. de lier les sites du département (collèges, sites labellisés par le département) ; 2. de lier les itinéraires nationaux et européens ; 3. d'assurer le développement d'itinéraires en site propres. Chez nous, ce Schéma oriente des itinéraires axés tels que : **Saint-Avoid à Monneren** en passant par la Canner et Boulay ; **Creutzwald à Bouzonville** en passant par Téterchen ; **Faulquemont à Metz** en passant par Bionville.



### Les actions en fonction des échelons

#### Etat

L'Etat soutient le développement de son Schéma National par le biais de financements soutenus par l'ADEME (sous réserve d'un règlement particulièrement précis) et par la Région Grand Est qui encourage le développement des Véloroutes et du Vélotourisme. Une marque Accueil Vélo existe pour les infrastructures touristiques équipées et formées pour l'accueil de cyclistes.

Par ailleurs, l'Etat propose également des aides aux particuliers pour l'acquisition de vélos tel que présenté ci-dessous jusqu'au 31/12/2023.

### Montants du bonus vélo

	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 6 358 €, ou en situation de handicap	Particulier avec un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 14 089 €	Personne morale (entreprise, association, collectivité)
Vélo classique	Aide de 150 € maximum		
Vélo à assistance électrique	Aide de 400 € maximum	Aide de 300 € maximum	
Vélo électrique pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum
Vélo traditionnel pliant, cargo, allongé, adapté à une situation de handicap	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum
Remorque électrique	Aide de 2 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum	Aide de 1 000 € maximum

Par ailleurs l'Etat soutient le développement du forfait mobilités durables décrit ci-dessous.

#### *Forfait mobilités durables pour la fonction publique*

Un arrêté porte son montant maximal à 300 euros.

Afin d'encourager le recours à des modes de transport plus écologiques, le forfait « mobilités durables » est entré en vigueur le 11 mai 2020 pour les trois versants de la fonction publique (État, territoriale et hospitalière).

Le forfait mobilités durables (FMD) dont bénéficient les agents de la fonction publique territoriale, hospitalière et d'État est étendu :

- Cumul intégral du forfait avec le remboursement partiel d'un abonnement de transport en commun pour les agents résidant en zone urbaine bénéficiant de réseaux de transport en commun et les agents résidant en zone rurale ou périurbaine ;
- Extension du bénéfice du forfait aux engins de déplacement personnel motorisés et à l'ensemble des services de mobilité partagée ;
- Réduction du nombre de jours de déplacements domicile-travail ouvrant droit au forfait à 30 jours. Le montant du forfait versé est toutefois proportionnel au nombre de déplacements domicile-travail réalisés par l'agent au cours de l'année civile ;
- Le montant maximal alloué lorsque le nombre de déplacements est de 100 jours ou plus par an est porté à 300 € au lieu de 200 €. Cette mesure est appliquée de manière rétroactive au 1<sup>er</sup> janvier 2022.

Le montant du forfait mobilités durables dépend du nombre de jours d'utilisation du mode de transport durable (vélo, covoiturage, engin de déplacement personnel motorisé, service d'auto-partage) :

- 100 € pour 30 à 59 jours ;
- 200 € pour 60 à 99 jours ;
- 300 € pour au moins 100 jours.

Ce montant est versé en année N+1. Cette mesure est applicable aux déplacements réalisés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2022, permettant ainsi la prise en compte rétroactive des déplacements accomplis en 2022, pour le versement du forfait début 2023.

L'élargissement du forfait mobilités durables s'applique de manière rétroactive au 1<sup>er</sup> septembre 2022.

#### *Déplacements ouvrant droit désormais au versement du forfait*

Le forfait mobilités durables vise à prendre en charge tout ou partie des frais engagés par les agents au titre de leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail à l'aide d'un mode de transport alternatif et durable.

Les moyens de transports désormais éligibles sont :

- vélo ou vélo à pédalage assisté personnel ;
- covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- engin de déplacement personnel motorisé : trottinettes, mono-roues, gyropodes, hoverboard... ;
- cyclomoteur, motocyclette, vélo ou vélo à pédalage assisté, engin de déplacement motorisé ou non, loué ou mis à disposition en libre-service. Lorsque ces engins sont motorisés, le moteur ou l'assistance doivent être non thermiques ;
- véhicules à faibles émissions (véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes) en service d'auto-partage.

#### *Forfait mobilités durables dans le privé*

Pour les employés, il s'agit de la prise en charge facultative par leur employeur de tout ou partie des frais de transports personnels entre le domicile et le lieu de travail (frais de carburant, frais engagés pour l'alimentation de véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogène) jusqu'à 800 € par an (au lieu de 600 € par an).

Les moyens de transports concernés sont :

- les vélos et vélos à assistance électrique (personnel et en location) ;
- la voiture dans le cadre d'un covoiturage (en tant que conducteur ou passager) ;
- les engins de déplacement personnels, cyclomoteurs et motocyclettes en location ou en libre-service (scooters, trottinettes électriques en « free floating ») ;
- les engins de déplacement personnel motorisés des particuliers (trottinettes, monoroues, gyropodes, skateboard, hoverboard...);
- l'autopartage avec des véhicules électriques, hybrides rechargeables ou hydrogènes ;
- les transports en commun (autres que ceux concernés par la prise en charge obligatoire des frais d'abonnement).

Le forfait est exonéré d'impôt sur le revenu et de cotisations sociales dans la limite de :

- 700 € par personne et par an pour les années 2022 et 2023 (dont 400 € au maximum de frais de carburant) ;
- 800 € en cas de cumul du forfait mobilités durables et de la prise en charge par l'employeur de l'abonnement de transport en commun.

De plus, pour les années 2022 et 2023, les salariés utilisant leur véhicule personnel pour se rendre sur le lieu de travail verront la prise en charge de leurs frais de carburant ou d'alimentation de leur véhicule être cumulable avec la prise en charge obligatoire de 50 % du coût des abonnements aux transports publics.

Enfin, au titre des années 2022 et 2023, l'employeur peut rembourser jusqu'à 75 % du coût de l'abonnement aux transports publics (métro, train, tram, services publics de location de vélos) à ses salariés, soit + 25 % par rapport

au taux légal obligatoire, fixé à 50 %. Les exonérations fiscales et sociales applicables à la prise en charge obligatoire par l'employeur sont étendues jusqu'à 75 % du prix des titres au maximum.

---

#### *Région Grand Est*

Dépourvue de Schéma Directeur, la Région Grand Est propose néanmoins des aides spécifiques au développement d'aménagements liés au vélo. Ainsi quatre aides existent, dont deux particulièrement spécifiques :

- Accompagner la structuration et la mise en tourisme des véloroutes et voies vertes ;
- Soutien à la réalisation infrastructures cyclables et à la mise en œuvre de services vélo pour la mobilité du quotidien.

Les deux autres dispositifs sont conditionnés :

- Eau et territoire : à la réalisation d'aménagements hydrauliques ;
- Centralité : à l'éligibilité de la commune qui doit être identifiée comme telle.

Par ailleurs, la Région a édité un Plan-Vélo 2022-2028 disponible ici : <https://www.grandest.fr/wp-content/uploads/2022/09/region-grand-est-plan-velo-regional-2022-2028-compressed.pdf>

#### **Département de la Moselle**

Le Département a son propre Schéma Directeur qu'il a déterminé & au vu de ses propres objectifs et qui ne prend pas nécessairement en compte l'aspect « déplacements du quotidien ». Par exemple, le trajet Boulay-Bouzonville ne figure pas dans le schéma mais celui qui va de Malbrouck au collège de Boulay y figure. Le Département dispose également de la compétence voirie qui pourrait lui permettre d'agir directement à proximité des routes départementales. Néanmoins, il ne souhaite pas intervenir en tant en maître d'ouvrage, il s'en remet aux EPCI et aux communes pour le faire.

Pour soutenir le développement de son Schéma il met en place un accompagnement financier qui s'inscrit dans le cadre des aides Ambition Moselle. Voici comme est conçu l'offre :

L'objectif est de cibler 1 250 kms de réseau cyclable mosellan en 10 ans avec un effort de financement de 100 M€ du Département vers les EPCI pour les accompagner dans le déploiement de leur propre réseau de mobilité douce au travers d'un dossier « Ambition Moselle » soumis à certaines conditions d'éligibilité [dont nous ne disposons pas encore, ndlr].

#### **Aides privées, associatives, autres.**

##### Alvéole Plus

Il s'agit d'un programme ayant pour objectif essentiel le développement de stationnement vélo. Les encadrés ci-dessous sont repris de documents du programme.

Conseil	Stationnement	Formation
Accompagner <b>2 900 bénéficiaires</b> à définir et concrétiser leur projet de stationnement pour les vélos.	Cofinancer la création de <b>100 000 places</b> de stationnement sécurisées et abritées pour les vélos.	Permettre à <b>7 000 usagers</b> d'acquérir les bons réflexes pour circuler à vélo.
Prise en charge à 100 %. Optionnel, pour accompagner et orienter au mieux les bénéficiaires éligibles dans l'élaboration d'un projet de stationnement qualitatif. <b>Un seul accompagnement par bénéficiaire.</b>	Prise en charge jusqu'à 50 % de l'investissement HT des équipements éligibles pour les zones à faibles émissions de mobilité (ZFE-m). <b>Jusqu'à 40 % hors ZFE-m.</b>	Prise en charge à 100 %. Optionnelles, elles sont proposées à certains publics : résidents de l'habitat social, collégiens, lycéens et livreurs à vélo. <b>À partir de janv. 2023</b>

Équipement de stationnement	Montant de prise en charge maximum par emplacement HT	Minimum d'emplacements à créer	
		Tous les bénéficiaires sauf les copropriétés privées	Copropriétés privées
Consigne sécurisée incluant les supports d'attache	1 200 €	6 emplacements*	4 emplacements*
Abri incluant les supports d'attache	650 €	8 emplacements*	4 emplacements*
Supports d'attache dans un local ou abri existant	80 €	8 emplacements*	4 emplacements*

**\*Un emplacement = 1 place pour un vélo.**

Un arceau permet d'attacher 2 vélos, ce qui correspond à 2 emplacements.

#### Génération vélo

Accompagnement au déploiement du Savoir Rouler à Vélo	Financement des interventions auprès des enfants	Formation des intervenants au sein de votre collectivité
Prise en charge à 100 % du coût de la réunion de cadrage préalable à la mise en place du Savoir Rouler à Vélo avec votre animateur régional Général Vélo	Cofinancement à 50 % de l'intervention d'un intervenant Savoir Rouler à Vélo référencé sur la plateforme Génération Vélo pour la formation des enfants	Prise en charge à 100 % du coût de la formation des agents de la collectivité (ETAPS, animateurs) pour animer des cycles de Savoir Rouler à Vélo

Génération Vélo soutient les collectivités qui s'engagent dans le déploiement du **Savoir Rouler à Vélo** sur leur territoire par une prise en charge à hauteur de 50 % des interventions réalisées par les partenaires de ce dispositif.

Ces financements sont accessibles pour la mise en place de l'ensemble des trois blocs du Savoir Rouler à Vélo permettant, à terme, de savoir rouler à vélo dans la circulation en autonomie :

- bloc 1 : savoir pédaler (maîtriser les fondamentaux du vélo),
- bloc 2 : savoir circuler (découvrir la mobilité en milieu sécurisé),
- bloc 3 : savoir rouler à vélo (se déplacer en conditions réelles de circulation)

Ces cycles peuvent bénéficier d'une prise en charge qu'elles soient dispensées par un seul ou plusieurs intervenants, à la condition qu'elles intègrent le bloc 3 et que des attestations Savoir Rouler à Vélo soient délivrées.

40 à 50€ / enfant pour 1 cycle de 10h selon les recommandations de la FF de Cyclisme.

#### **Les enjeux du schéma cyclable.**

**La communauté de communes est autorité organisatrice de mobilités et agit à ce titre. Elle est donc l'interlocutrice privilégiée des acteurs de la mobilité et de la Région en premier lieu. L'adoption d'un schéma cyclable est un enjeu fort pour tous les acteurs de la mobilité.**

**Il faut d'emblée clarifier un certain nombre de points liés à la compétence et donc à la capacité d'agir. L'EPCI en tant qu'AOM organise les mobilités et donc élabore les schémas de mobilités. Elle peut développer à ce titre un certain d'actions de soutien à la pratique du vélo (actions pédagogiques, communication, aide à l'achat...). Elle peut également soutenir par voie de subvention la réalisation de voies cyclables.**

**L'aménagement de voies cyclables en tant que maître d'ouvrage par contre est strictement liée à la compétence voirie que la CCHPB ne détient pas. Normalement, à l'intérieur des communes et sur les voies communales, ce sont les communes, sur les voies départementales, ce sont les départements. La compétence des EPCI peut être définie de façon restrictive (intérêt communautaire) comme c'est le cas pour nombreuses intercommunalités rurales qui limitent cette compétence voirie par exemple à la voirie des zones industrielles ou à la réalisation de voies cyclables intercommunales hors agglomération mais il faut une habilitation explicite des statuts ce qui sous-tend une volonté d'agir et donc des moyens financiers importants.**

Il conviendra donc de déterminer le positionnement de la collectivité en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités au regard du Schéma Directeur Cyclable adopté. Il s'agira alors d'arrêter une liste d'actions à réaliser dans un délai fixé avec un budget déterminé et d'interroger le cas échéant sur le devenir à termes de la compétence « voirie ».

Quelques soient les options choisies, l'adoption d'un schéma cyclable est un préalable à tout financement quel que soit le maître d'ouvrage.

Vu le projet de schéma transmis à tous les conseillers communautaires par voie électronique,

Les conseillers communautaires,

#### **DECIDENT A L'UNANIMITE (1 abstention Mme Rachel SESKO)**

- 2) D'approuver le schéma cyclable de la Houve et du Pays Boulageois proposé,  
D'autoriser le Président à signer toutes les pièces administratives et financières afférentes,

-----

#### **POINT N°4 : Adoption du nouveau référentiel comptable M57 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024**

Monsieur Franck ROGOVITZ, Vice-Président rappelle que la nomenclature budgétaire et comptable M57 est l'instruction la plus récente du secteur public local. Instauré au 1er janvier 2015 dans le cadre de la création des métropoles, le référentiel M57 présente la particularité de pouvoir être appliqué par toutes les catégories de collectivités territoriales (régions, départements, établissements publics de coopération intercommunale et communes). Il reprend les éléments communs aux cadres communal, départemental et régional existant et,

lorsque des divergences apparaissent, retient plus spécialement les dispositions applicables aux régions.

Le référentiel M57 étend à toutes les collectivités les règles budgétaires assouplies dont bénéficient déjà les régions offrant une plus grande marge de manœuvre aux gestionnaires.

Ainsi :

- en matière de gestion pluriannuelle des crédits : définition des autorisations de programme et des autorisations d'engagement, adoption d'un règlement budgétaire et financier pour la durée du mandat, vote d'autorisations de programme et d'autorisations d'engagement lors de l'adoption du budget, présentation du bilan de la gestion pluriannuelle lors du vote du compte administratif ;
- en matière de fongibilité des crédits : faculté pour l'organe délibérant de déléguer à l'exécutif la possibilité de procéder à des mouvements de crédits entre chapitres (dans la limite de 7,5 % des dépenses réelles de chacune des sections, et à l'exclusion des crédits relatifs aux dépenses de personnel) ;
- en matière de gestion des crédits pour dépenses imprévues : vote par l'organe délibérant d'autorisations de programme et d'autorisations d'engagement de dépenses imprévues dans la limite de 2 % des dépenses réelles de chacune des sections.

Le périmètre de cette nouvelle norme comptable sera celui des budgets gérés selon la M14 soit pour la Communauté de communes de la Houve et du Pays Boulageois les budgets suivants :

- 25900 – Budget général
- 25901 – OM Boulageois
- 25903 – OM Houve
- 25904 – Zone industrielle

Une généralisation de la M57 à toutes les catégories de collectivités locales est programmée au 1<sup>er</sup> janvier 2024.

Pour information, cette modification de nomenclature comptable entraîne automatiquement un changement de maquette budgétaire. De ce fait, pour le budget primitif 2024, la colonne BP n-1 ne sera pas renseignée car appartenant à une autre nomenclature comptable.

L'avis positif du comptable public est requis avant l'adoption par l'Assemblée délibérante et a été obtenu le 14 juin 2023.

Après en avoir délibéré,  
Les conseillers communautaires,

#### **DECIDENT A L'UNANIMITE**

1. D'adopter le nouveau référentiel comptable M57 à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour les budgets suivants :

- 25900 – Budget général
- 25901 – OM Boulageois
- 25903 – OM Houve
- 25904 – Zone industrielle

- 3) D'autoriser le Président à signer toutes les pièces administratives et financières afférentes.

-----

**POINT N°5 : Infrastructures de Recharge de véhicules électriques (IRVE) – mise en service et tarifs du service.**

Monsieur Franck ROGOVITZ, Vice-Président rappelle que dans le cadre de sa compétence de développement de l'électromobilité sur son territoire, la CCHPB a fait réaliser une étude d'implantation de bornes électriques par le bureau d'études Blue2BeGreen.

Il en résulte la nécessité d'implanter :

- Pour un usage par des itinérants et des locaux faisant des courses, trois bornes 240 kW avec deux points de charge par borne (charge rapide) dans la zone commerciale rue Newinger à Boulay
- Pour les résidents des logements collectifs et des travailleurs dans les centres-villes :
  - Une borne 22 kW avec deux points de charge (charge accélérée) place du marché à Boulay
  - Une borne 22 kW avec deux points de charge (charge accélérée) rue de la Gare à Falck

Ce que le conseil communautaire a validé par une délibération en date du 26 novembre 2020. De difficultés liées au COVID, à la difficulté d'approvisionnement des câbles, du transformateur et des bornes ont considérablement retardé le projet.

La collectivité a décidé de confier au groupement d'entreprises OMEXOM, CITEOS et SOGEA :

- La création des infrastructures
- La gestion et l'exploitation du réseau de bornes (maintenance, télégestion, supervision, réparation, interopérabilité, facturation et tarification).

Ce service sera prochainement accessible au public (date prévue le 1<sup>er</sup> juillet 2023). La collectivité n'ayant pas vocation à fournir gratuitement l'électricité destinée à charger les véhicules des usagers du territoire ou des visiteurs, il est donc souhaité la mise en place d'une tarification du service dont l'objectif est d'atteindre le « petit équilibre » (équilibre du coût d'exploitation des bornes).

La tarification permet également la lutte contre le stationnement ventouse et donc d'assurer une rotation de l'usage des infrastructures sur la voirie.

**1. Modalités de tarifications**

Depuis le décret du 12 janvier 2017, une infrastructure de recharge d'accès public doit être accessible :

- à des utilisateurs qui ne veulent pas être abonnés, de quiconque, ni de l'opérateur qui exploite la borne utilisée, ni d'aucun autre (accès à l'acte) ;
- à des utilisateurs abonnés, à des opérateurs de service tiers (accès en itinérance), appelés Opérateurs de Mobilité.

Dans ce contexte réglementaire, un tarif doit être fixé pour les deux catégories de clients ci-dessous :

- les utilisateurs anonymes souhaitant payer à l'acte,
- les Opérateurs de Mobilité tiers (Prix B2B).

Dans un contexte d'itinérance, un exploitant d'Infrastructure de recharge ne peut pas imposer sa structure de prix (ni son prix) à l'utilisateur final de l'Opérateur de Mobilité. Un Opérateur de Mobilité, conserve en effet toute liberté de fixer le prix qu'il souhaite à ses propres usagers (prix B2C), en tenant compte de ses propres coûts (il y intègre d'autres services qu'il fait évidemment payer).

Cependant, quel que soit le prix pratiqué par l'Opérateur de Mobilité pour ses propres clients, il est évidemment tenu de rémunérer l'exploitant d'infrastructure de recharge au prix que celui-ci a fixé.

A titre d'exemple, parmi les réseaux de recharge ouverts à l'itinérance, on a aujourd'hui les modèles de prix suivants :

- Prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute)
- Prix fixe à la session de charge (€ / session)
- Prix fixe à la session + prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute)

Séance du 22 juin 2023

- Prix variable calculé en fonction de la puissance réelle soutirée par le véhicule au cours de sa recharge (€ / kW), par paliers de temps
- Prix variable en fonction du temps de connexion au service (€ / heure ou minute) par palier de puissance réelle soutirée
- Prix variable en fonction de l'énergie délivrée (€ / kWh)

On peut aussi observer en sus :

- Des tarifs de jour différents des tarifs de nuit
- Des tarifs exprimés selon l'une des structures ci-dessus, mais dont, en plus, les valeurs augmentent au cours du temps
- Des tarifs assortis de valeurs maximum facturables
- Des tarifs faisant apparaître un prix de connexion quand la charge est terminée

Pour se prémunir d'effets indésirables pour les usagers il faudra appliquer également les modalités de tarification suivantes :

- En cas de sessions de recharge interrompues pour des raisons techniques diverses, un minimum de déclenchement de valorisation est souvent appliqué pour les filtrer. L'AFIREV recommande la valorisation d'une recharge uniquement lorsque la durée de session dépasse 2 minutes et que l'énergie consommée dépasse 0,5 kWh. Il convient en outre de ne pas appliquer une 2<sup>e</sup> fois l'éventuel prix de session "p1" lorsqu'un utilisateur réitère une autorisation de recharge immédiatement après la fin de la précédente.
- Pour le risque de « véhicules ventouse » il faut veiller à ne pas introduire de plafonds dans les structures tarifaires. Lorsqu'un plafond est appliqué, l'AFIREV (Association Française pour l'Itinérance de la recharge électrique des véhicules) recommande de mettre en place des processus d'alerte des autorités en charge du stationnement, permettant la verbalisation des véhicules ayant atteint le plafond en étant toujours branchés.

L'AFIREV recommande la structure de tarif suivante :

Tarif B2B = p1 (fixe) + p2 x Temps de connexion (min) + p3 x Energie délivrée (kWh)

En revanche, si un stationnement abusif de véhicules thermiques ou électriques non raccordés apparaît, ils devront être verbalisés par la Police Municipale.

## 2. Propositions

A la vue des recommandations et pratiques en place sur d'autres territoires, il est proposé de mettre en place une tarification du type :

Tarif B2B = p1 (fixe) + p2 x Energie délivrée (kWh) + p3 x Temps de connexion (min) + P4x Temps de connexion sans charge (min)

- p1 reprend les coûts de maintenance et de supervision dans le cadre du contrat avec CITEOS
- p2 correspond la quantité d'énergie délivrée
- p3 a pour objectif de contribuer à l'itinérance en limitant les véhicules tampon et en favorisant une rotation des utilisateurs une fois la charge du véhicule dépasse 45 min sur une borne rapide ou 3h une borne accélérée.
- p4 a pour objectif de contribuer à l'itinérance en limitant les véhicules tampon et en favorisant un rotation des utilisateurs un fois la charge complète atteinte.

Une valeur de P3 et P4 égale à 0 sur les bornes accélérées pendant la période nocturne (22h à 7h) est envisageable afin d'éviter une facturation excessive pour les utilisateurs.

Il est proposé ne pas appliquer un plafond de transaction pour les utilisateurs.

Les contrats d'électricité étant différents entre les stations 22 KW de Boulay et Falck, il conviendrait de fixer un prix commun.

Information sur les temps de chargement :

Modèle véhicule	Capacité batterie *(kWh)	Convertisseur véhicule embarqué* (kW)	Borne lente 3,7kW (Bluecub avant modernisation) (charge de 20% à 80%)	Borne lente 7kW en AC (charge de 20% à 80%)	Borne 22kW en AC (charge de 20% à 80%)	Borne 24kW en DC (charge de 20% à 80%)	Borne rapide 50kW en DC (charge de 20% à 80%)
Tesla Model 3	75	11	12h09	6H25	4h05	1h52	0h54
Peugeot e-208	50	7,4	8h06	4h17	4h03	1h15	0h36
Renault Zoé	52	22	8h25	4h27	1h25	1h18	0h37
Nissan Leaf	62	6.6	10h03	5h18	5h38	1h33	0h44

Barème par type de bornes

Pour la charge accélérée

P1 : 0,10€ coût d'accès au service

P2 : 0,41€/kWh

P3 : 0,02€/min après 3h de charge (de 7h à 22h)

P4 : 0,06€/min, appliqué dès la fin de la charge (de 7h à 22h)

Pour la charge rapide

P1 : 0,30€ coût d'accès au service

P2 : 0,52€/kWh

P3 : 0,05€/min après 45min de charge

P4 : 0,06€/min appliqué dès la fin de la charge

### 3. Tableau prévisionnel d'exploitation

IRVE	Boulay - Charge rapide	Boulay -Borne 22kw	Falck -Borne 22kw	
Supervision - Mise en place	1 569,00	1 569,00	1 569,00	
Abonnement annuel - supervision/intéropérabilité (marché)	7 800,00 €	500,00 €	500,00 €	
Maintenance préventive (marché)	1 707,00 €	285,00 €	285,00 €	
Maintenance curative niveau 1 (marché)	6,00 €	4,00 €	4,00 €	
Maintenance curative (marché)/intervention hors pièces	780,00 €	260,00 €	260,00 €	
Maintenance diverse ( signalisation horizontale,...)	500,00 €	500,00 €	500,00 €	
Sous-total "Exploitation" TTC	14 834,40 €	3 741,60 €	3 741,60 €	
Hypothèse de calcul				
Nombre de recharge par jour/station	15,0	4,0	4,0	
Nombre de recharge par an sur une borne	5 475	1 460	1 460	
Recharge Moyenne kWh	19,00	17,00	17,00	
kWh Consommés par an	104 025,00	24 820,00	24 820,00	
Sous-total "Coût Annuel électricité TTC (Tous Pdc)"	53 393,63 €	12 253,60 €	8 038,65 €	
Coût du kWh TTC	0,513 €	0,49 €	0,32 €	
Frais de gestion des recettes par CITEOS (10%)	5 573,55 €	1 032,22 €	1 032,22 €	
<b>Dépenses TTC</b>	<b>73 801,58 €</b>	<b>15 995,20 €</b>	<b>11 780,25 €</b>	
<b>Recettes TTC</b>	<b>55 735,50 €</b>	<b>10 322,20 €</b>	<b>10 322,20 €</b>	Total
<b>Résultats annuel</b>	<b>- 18 066,08</b>	<b>- 5 673,00</b>	<b>- 1 458,05</b>	<b>- 25 197,13</b>
<b>Tarif B2B proposé</b>				
p1 (fixe)	0,30	0,10	0,10	
p3 Energie délivrée (kWh)x	0,52	0,41	0,41	
<b>Simulations</b>				
Coût de la recharge moyenne	10,18 €	7,07 €	7,07 €	
Coût médian d'une recharge moyen sur les IRVE proches	9,69 €		4,68 €	

Il est également proposé que le conseil communautaire habilite le bureau à adapter le coût du service en fonction notamment des résultats du service afin de permettre une plus grande agilité et réactivité en cas d'évolution des tarifs d'électricité, de maintenance et du nombre quotidien de charges et ce en raison du retour d'expérience d'assez courte durée pour ce type d'installations.

Après en avoir délibéré,  
 Les conseillers communautaires,

**DECIDENT A L'UNANIMITE (4 abstentions M. Gabriel CONTELLY, M. Emmanuel MICHEL, M. Patrick CASSAN, M. Bernard SCHOECK)**

- D'adopter le tarif suivant pour les bornes permettant une charge accélérée (22kW), la tarification est composée :
  - D'une part fixe pour l'accès au service de 0,1 € par recharge
  - D'une part variable basée l'énergie délivrée à 0,41€/kW entamé jusqu' à 3 heures de recharge
  - D'une part variable à 0,02€ par minute supplémentaire au-delà de 3 heures de recharge et jusqu'à la charge complète atteinte, cette part ne s'applique uniquement de 7 à 22h.
  - D'une part variable à 0,06 € par minute supplémentaire dès la fin de charge. Cette part s'applique uniquement de 7 à 22h.
- Pour les bornes permettant une charge rapide (> 50 kW), la tarification est composée :
  - D'une part fixe pour l'accès au service de 0,3 € par recharge
  - D'une part variable basée l'énergie délivrée à 0,52€/kW entamé jusqu' à 45 minutes de recharge
  - D'une part variable à 0,05€ par minute supplémentaire au-delà de 45 minutes de recharge et jusqu'à la charge complète atteinte.
  - D'une part variable à 0,06 € par minute supplémentaire dès la fin de charge.

- Ne facturer que les sessions réussies, au sens de l'Association française pour l'itinérance de la recharge électrique des véhicules (AFIREV), à savoir les sessions de recharge ayant duré plus de 2 minutes ou ayant fourni une énergie supérieure à 0,5 kWh
  - De ne pas appliquer de plafond des transactions,
  - De donner délégation au bureau pour la modification éventuelle des tarifs tels que décidés dans la présente délibération,
  - D'autoriser le Président à percevoir les recettes afférentes au service auprès de COGELUM-CITEOS,
- 4) D'autoriser le Président à signer toutes les pièces administratives et financières afférentes.

-----

### **POINT N°6 : Modification des tarifs de cantine au 1<sup>er</sup> septembre 2023**

Madame Christine THIEL, Vice-Présidente, rappelle que les derniers tarifs de cantine ont été fixés le 18 avril 2016 et depuis n'ont jamais été revalorisés. La cantine à 1€ a été mise en place avec succès depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2022 dans la plupart des communes. Le restaurant communautaire s'est également mis en conformité avec la loi EGALIM en adoptant une démarche partenariale originale avec les chambres d'agriculture de la Moselle et de Meurthe et Moselle en attribuant un nouveau marché privilégiant les produits durables, les filières courtes, les labels et le bio qui porte à plus de 50% les denrées que la cantine utilisent. Parallèlement, la Communauté de communes a orienté les menus vers toujours plus de fait maison afin de diversifier et améliorer les repas servis. Avec plus de 1000 repas quotidiens, la communauté de communes répond pleinement aux objectifs du territoire et rend un vrai service public à la quasi-totalité des communes et aux familles du territoire.

Depuis 2021, les denrées ont-elles-mêmes augmenté en raison d'une inflation inédite sur les produits alimentaires qui impactent évidemment toute la filière mais de façon différente en fonction des produits entre 5% et 35% !

Les fluides et notamment l'électricité dont la cantine est grande consommatrice (tous les matériels de cuisine sont électriques) a augmenté depuis 2021 de +32,95% sur les heures de pointe, +48,39€ sur les heures pleines et seulement +0,42% sur les heures creuses. Enfin, le SMIC brut a augmenté de 19,12% depuis 2016 passant de 1466,62€ à 1747,20 € brut. Le point d'indice de la fonction publique a augmenté en 2022 de 3,6%. 10 personnes travaillent à la cantine quotidiennement uniquement sur les livraisons et les confections de repas.

Ainsi le Bureau propose les augmentations suivantes à valoir à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023 :

Repas adultes livrés ou sur place : de 5€ à 6€

Repas livrés sur les sites : de 4,10 € à 4,30€ (les communes sont libres de répercuter ou non le coût facturé par la Communauté de communes, elles doivent toutefois maintenir la première tranche à 1€).

Repas pour les lycéens : de 4,30 € à 4,50 €

Repas pour les crèches : - 18 mois : de 3,50€ à 3,70 €  
+ de 18 mois : de 3,50 € à 3,70 €

Goûter pour les crèches : - de 18 mois de 0,60 € à 0,80 €  
+ de 18 mois de 0,40 € à 0,60 €

#### **Repas des primaires et des maternelles de BOULAY sur place :**

##### **Primaires**

(quotient inférieur à 1000 €) : 1€

(quotient entre 1001 et 1300 €) : de 2,50 € à 2,70 €

(quotient supérieur ou égal à 1301 €) : 4,10 € à 4,30 €

##### **Maternelles**

(quotient inférieur à 1000 €) : 1€

(quotient entre 1001 et 1300 €) : de 2,30 € à 2,50 €

(quotient supérieur ou égal à 1301 €) : 3,50 € à 3,70 €

Après en avoir délibéré,

2023CC4-2206

Les conseillers communautaires,

**DECIDENT A L'UNANIMITE**

- 1) De fixer les tarifs de cantine à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2023 tels que proposés ci-dessus,
- 2) D'autoriser le Président à signer toutes les pièces administratives et financières afférentes.

-----

**POINT N°7 : Concession d'aménagement – friches industrielles Zimmermann – Crosby – rue du Général de Rascas – BOULAY**

Monsieur Philippe SCHUTZ, Vice-Président, rappelle que le rapport du Président pour le choix du candidat retenu a été envoyé le 6 juin dernier aux conseillers communautaires conformément à l'article L. 1411-7 alinéa 2 du code de la commande publique. Un seul candidat a soumissionné, la société SODEVAM.

Après en avoir délibéré,

Vu le rapport du Président à l'assemblée délibérante transmis le 6 juin 2023,

Les conseillers communautaires,

**DECIDENT A L'UNANIMITE**

- 1) D'attribuer la concession d'aménagement pour le site ZIMMERMANN situé rue du général de Rascas à Boulay à la société SODEVAM
- 2) D'autoriser le Président à signer le contrat de concession,
- 3) D'autoriser le Président à signer toutes les pièces administratives et financières afférentes.

-----

Les membres du Conseil Communautaire,