

**PROCES VERBAL DE LA SEANCE  
DU CONSEIL MUNICIPAL DE ROTTELSHEIM  
du 30 août 2022 à 20h00  
Salle de réunion du Conseil Municipal**

Date de la convocation : 22 août 2022

Membres présents : M. Clément METZ, Maire  
MM. Jean-François BOURGEOIS et Matthieu GANGLOFF, adjoints au maire  
MM. Sergio CERONE, Julien GOLM  
Mme Caroline SOHM

Absents excusés : M. Pierre-Nicolas JOVER (donne pouvoir à C. METZ),  
M. Claude OSTER  
M. Victor MINKER (arrive en cours de séance)

**ORDRE DU JOUR**

1. Désignation du (de la) secrétaire de séance
2. Procès-verbal de la séance du 27 juin 2022
3. Approbation du Pacte financier, fiscal et de solidarités de la C.A.H.
4. Mise en place de caméras de vidéoprotection au Centre Omnisports
5. Réalisation d'un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques SDIRVE
6. Divers

**1. DESIGNATION DU (DE LA) SECRETAIRE DE SEANCE**

Mme Elisabeth RAOULT est nommée secrétaire de séance.

**2 PROCES-VERBAL DE LA SEANCE DU 27 JUIN 2022**

Le procès-verbal de la séance du 27 juin 2022 n'appelle aucune observation et est adopté à l'unanimité des membres présents (soit 7 voix Pour dont 1 procuration).

**3. APPROBATION DU PACTE FINANCIER, FISCAL ET DE SOLIDARITES DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE HAGUENAU**

Par délibération du 24 mars 2022, le conseil communautaire, à l'unanimité de ses membres, a adopté son Projet de territoire ainsi que le Pacte de gouvernance et le Pacte financier, fiscal et de solidarités de la CAH.

Le Pacte financier, fiscal et de solidarités (PFFS) est le deuxième document de référence des relations financières entre la Communauté d'Agglomération de Haguenau (CAH) et les communes membres, depuis la création de la Communauté d'Agglomération de Haguenau en 2017.

Il s'inscrit dans la continuité des efforts de cohérence, d'optimisation et d'harmonisation financières que les élus ont déployés au sein de l'agglomération ; il renforce également les objectifs intercommunaux en matière de solidarité entre la CAH et les communes membres, et réciproquement.

Le PFFS fait partie intégrante du Projet de territoire de l'Agglomération, au même titre que le Pacte de gouvernance.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré,

Vu la décision du conseil communautaire du 24 mars 2022 approuvant le Projet de territoire, le Pacte de gouvernance et le Pacte financier, fiscal et de solidarités de la Communauté d'Agglomération de Haguenau ;

**APPROUVE**

**Le Pacte financier, fiscal et de solidarités de la Communauté d'Agglomération de Haguenau annexé à la présente délibération**

*Voté à l'unanimité des membres présents, soit 7 voix Pour (dont 1 procuration).*

**4. MISE EN PLACE DE CAMERAS DE VIDEOPROTECTION AU CENTRE OMNISPORTS**

La Commune de Kriegsheim souhaite acquérir un réseau de vidéoprotection. Ce réseau de caméras a pour objectif d'accroître la sécurisation de l'ensemble de la commune et notamment aux abords du Centre Omnisports de Kriegsheim-Rottelsheim. Actuellement, une caméra est implantée à l'aire de jeux de Kriegsheim et deux caméras supplémentaires seront mises en réseau et posées à l'avant du Centre Omnisport (à chaque extrémité).

La fourniture et la pose d'équipements de vidéoprotection, d'alimentation électrique et du réseau informatique a été confiée à la Société ALVIPRO. Cette fourniture comprend l'installation et le paramétrage des logiciels d'aide et de traitement des images.

Le devis de la Société ALVIPRO s'élève à 2 928 € H.T. La Région en subventionnera 50 %. Le restant à charge (2 928 : 2 = 1 464 €) est divisé selon la clé de répartition de la population entre Kriegsheim et Rottelsheim, soit 69 % pour Kriegsheim et 31 % pour Rottelsheim.

La participation de Rottelsheim est donc  $(1\,464 \times 31) : 100 = 453,84 \text{ €}$

et pour Kriegsheim  $(1\,464 \times 69) : 100 = 1\,010,16 \text{ €}$

Débat : M. le Maire ne pense pas que la vidéosurveillance dans le but de diminuer la délinquance aux abords du Hall de Sports se justifie, car il n'y en a pas tant que cela. De plus, son expérience au city-stade montre qu'en se déplaçant régulièrement, en étant présent et avec un peu de pédagogie, le nombre de jeunes diminue et les incivilités tendent à disparaître. En revanche, l'accès à l'Ecole Les Vergers se fera dès le 1<sup>er</sup> septembre par le grand portail du côté du Hall de Sports et un nouveau sens de circulation des véhicules a été mis en place. Pour cette raison, et pour assurer la protection et la sécurité des élèves aux abords de l'école, la vidéoprotection a un intérêt. C'est pourquoi, M. le Maire est favorable à cette mise en place de caméras de vidéoprotection au Centre Omnisports. MM. P-N.J, J-F-B, et S.C. sont du même avis, de même que M. J.G. et Mme C.S. qui ajoutent que cela peut avoir un effet dissuasif. M. S.C. demande qui supportera les frais de maintenance et de gestion de cette vidéoprotection.

Après délibération, le Conseil Municipal

- **Approuve la mise en place de caméras de vidéoprotection au Centre Omnisports ainsi que la répartition financière de celle-ci.**
- **Participera à hauteur de 453,84 €.**

*Voté à l'unanimité des membres présents, soit 7 vous Pour dont 1 procuration.*

## **5. REALISATION D'UN SCHEMA DIRECTEUR DES INFRASTRUCTURES DE RECHARGE POUR VEHICULES ELECTRIQUES SDIRVE**

**Réalisation d'un schéma directeur commun des infrastructures de recharge pour véhicules électriques – SDIRVE – à l'échelle de l'Alsace du Nord : mission confiée au PETR de l'Alsace du Nord**

Rapport présenté par M. le Maire

### • **L'enjeu climatique**

Le transport est le 1<sup>er</sup> secteur émetteur de gaz à effet de serre en Alsace du Nord (35 % en 2018). Les voitures des particuliers représentent un peu plus de la moitié des émissions de gaz à effet de serre du transport (56 % en 2017).

En conséquence, le Plan Climat-air-énergie territorial de l'Alsace du Nord (PCAET), approuvé par le comité syndical du PETR le 14 mai 2022, identifie l'écomobilité comme un des enjeux majeurs. Une action de développement du maillage du territoire en bornes de recharge est ainsi inscrite au plan d'actions du PCAET (action 1.3.10 Confortons le maillage en bornes de recharge pour véhicules électriques).

### • **L'évolution des besoins de recharge en France**

Dans un marché automobile en profonde mutation, la mobilité électrique confirme sa dynamique : 310 000 véhicules électriques (NE) et hybrides rechargeables (HR) ont été immatriculés en France en 2021, soit une hausse de 67 % par rapport à 2020. Fin 2022, le parc français devrait dépasser le million de véhicules (VE et HR) en circulation. La tendance devrait encore s'accélérer, vu la récente décision européenne d'interdire la vente des véhicules thermiques neufs à partir de 2035.

Parallèlement, le nombre de points de recharge ouverts au public a augmenté de 51 % en 1 an, la France en comptant plus de 62 000 au 31 mai 2022.

Le ratio est ainsi estimé à 1 point de charge ouvert au public pour 15 véhicules électriques (VE et HR) en France en 2022, la commission européenne s'étant fixé un objectif de 1 point de charge pour 10 véhicules.

Si l'on sait que la recharge du véhicule se fait principalement au domicile des particuliers, la couverture du territoire en infrastructures de recharge ouvertes au public reste un sujet fondamental pour permettre une adoption massive de la mobilité électrique et constitue un élément d'attractivité d'un territoire.

### • **L'état des lieux en Alsace du Nord**

Avec 63 stations de bornes de recharge et un peu moins de 170 points de charge, le ratio est également estimé à 1 point de charge ouvert au public pour 15 véhicules en Alsace du Nord. Le nombre actuel de ces infrastructures ne suffit pas pour répondre aux besoins croissants des usagers.

Par ailleurs, au-delà des coûts d'installation, les bornes occasionnent des coûts de fonctionnement non négligeables (gestion, maintenance). Il ne suffit pas de multiplier les points de charge, mais de placer les bonnes bornes aux bons endroits. Le déploiement de ces infrastructures de charge se doit ainsi d'être organisé, planifié et coordonné sur le territoire.

- **La réglementation**

La loi d'orientation des mobilités – dite LOM – du 24 décembre 2019 – a offert la possibilité pour les collectivités et établissements publics titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public – SDIRVE.

L'objet du SDIRVE consiste à coordonner le développement de l'offre de bornes de recharge ouvertes au public pour aboutir à une offre :

- coordonnée entre les maîtres d'ouvrage publics et privés
- cohérente avec les politiques locales de mobilité, de protection et la qualité de l'air et du climat, d'urbanisme et d'énergie
- adaptée à l'évolution des besoins de recharge pour le trafic local et de transit.

Diagnostic de l'existant, analyses des besoins actuels et de leur évolution, capacités de raccordement, stratégie territoriale, plan d'actions à mettre en œuvre sous 5 ans... le SDIRVE, c'est aussi concerter tous les acteurs de la mobilité : Etat, Région, collectivités territoriales, usagers, gestionnaires de réseaux de distribution de l'électricité, aménageurs, bailleurs sociaux, grand distribution, entreprises... afin de garantir une véritable cohérence territoriale de ces infrastructures.

Le SDIRVE comporte :

- Un diagnostic
- Un projet de développement et des objectifs chiffrés
- Un calendrier de mise en œuvre précisant les ressources à mobiliser
- Un dispositif de suivi et d'évaluation.

Si la compétence de création et d'entretien d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) décrite au premier alinéa de l'article L.2224-37 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) est initialement une compétence communale, l'élaboration d'un schéma directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) relève logiquement de l'échelon supra-communal, voire supra-communautaire, pour assurer un maillage cohérent et coordonné du territoire, adapté aux besoins de mobilité d'un bassin de vie.

L'article R.353-5-7 du Code de l'énergie offre la possibilité à plusieurs collectivités territoriales ou établissements publics de réaliser un schéma directeur commun sur un territoire constituant un ensemble d'un seul tenant. Le schéma directeur est alors soumis pour avis, le cas échéant, à chacun des préfets concernés et pour adoption à chacun des organes délibérants de ces collectivités territoriales ou établissements publics. La mise en œuvre des actions définies dans le SDIRVE « mutualisé » demeure en revanche de la compétence de chaque collectivité exerçant la compétence IRVE dans leur ressort territorial respectif.

Par ailleurs, le SDIRVE adopté permettra aux collectivités et opérateurs privés de bénéficier du taux de réfaction à 75 % sur les travaux de branchements des bornes identifiées dans le schéma directeur.

Dans ce cadre, il est proposé de confier au PETR de l'Alsace du Nord la réalisation d'un schéma directeur commun des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) à l'échelle territoriale du PETR de l'Alsace du Nord.

VU la loi d'Orientation des Mobilités du 24 décembre 2019,

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L.2224-37,

VU le Code de l'énergie et notamment ses articles R353-5-1 à L353-5-7,

VU le plan Climat-air-énergie territorial – PCAET – de l'Alsace du Nord approuvé le 14 mai 2022 et en particulier ses actions en matière de promotion de la mobilité durable et décarbonée,

VU la délibération BS-2022-V-02 du PETR de l'Alsace du Nord du 2 juin 2022 actant le principe de réalisation d'un SDIRVE à l'échelle territoriale du PETR de l'Alsace du Nord

VU la compétence d'organisation des mobilités détenue par les 6 EPCI membres du PETR de l'Alsace du Nord depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2021,

VU la compétence IRVE détenue par la commune,

Considérant l'enjeu de la mobilité électrique pour l'attractivité du territoire et la lutte contre le dérèglement climatique,

Considérant que la loi LOM crée la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements titulaires de la compétence IRVE d'élaborer un schéma directeur commun du développement des infrastructures de recharge des véhicules électriques et hybrides rechargeables ouvertes au public.

Considérant que l'établissement d'un SDIRVE permettra à l'ensemble des opérateurs de mobilité électrique de bénéficier, dès lors, d'une réfaction de 75 % sur coût de raccordement.

Le Conseil Municipal, sur la proposition du rapporteur,

- **Valide le principe de réaliser un schéma directeur commun des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) à l'échelle territoriale du PETR de l'Alsace du Nord pour assurer un maillage cohérent et coordonné du territoire, adapté aux besoins de mobilité du bassin de vie.**
- **Décide de confier au PETR de l'Alsace du Nord la réalisation de ce schéma.**
- **Charge le Maire des formalités afférentes à la présente délibération.**

*Voté à l'unanimité des membres présents, soit 7 voix Pour dont 1 procuration.*

M. le Maire ajoute que lorsque la Commune aura racheté le Hangar, elle pourra proposer un parking avec une borne de recharge électrique.

## **6. DIVERS**

- M. J.G. informe les conseillers municipaux des différents sujets abordés dans le cadre des réunions du S.D.E.A. Un Schéma Directeur d'Assainissement a été mis en place. La STEP (Station d'Épuration) d'Olwisheim déverse beaucoup trop d'eau en cas d'orage : plus de 10 % alors que le maximum de taux de déversement autorisé est de 5 %. La construction d'un bassin d'orage et de nouveaux aménagements sont des travaux urgents (mise en demeure). Les déversoirs d'orage de la ville de Brumath ne sont plus aux normes. La Commune de Rottelsheim n'est pas contrôlée car elle compte moins de 2 000 habitants. Le S.D.E.A. préconise de faire des tranchées drainantes pour éviter que les eaux de pluie ne se déversent et ne débordent (notamment à Brumath à l'EPSAN). Actuellement, l'ADEME subventionne de tels travaux à hauteur de 70 %. Cela pourrait être une idée à mettre en œuvre pour le nouveau parking. Ceci devrait se généraliser. Des études sont en cours pour des sols drainants dans les cours d'école. Les eaux de pluie ne devraient plus aller dans le réseau d'assainissement avec les eaux usées.

Dans les champs de captage de Mommenheim, le taux de pesticides mesuré est supérieur aux normes. Un devis pour monter une usine de traitement a été demandé. Le S.D.E.A. propose de diminuer ou d'enlever le calcaire de l'eau du robinet mais le prix du mètre cube d'eau devrait augmenter. A Rottelsheim, l'eau potable provient du puits de captage de la forêt de Weitbruch et ne devrait donc pas être impacté...

- Le Conseil Municipal des Enfants a élu son Président, Tom Dubois. Les jeunes proposent de participer à la cérémonie du 11 novembre et souhaitent fabriquer un kiosque à livres.
- La Fête des Aînés aura lieu le 18 septembre dans la petite salle du Hall de Sports.
- La conférence des Présidents d'associations aura lieu le 26 septembre 2022.
- La régie de recettes de la mairie (photocopies) a été supprimée.
- Taxe des riverains rue du Houblon – Arpentage (plan d'alignement). Une réunion avec l'ancien maire a permis de se rendre compte que le trottoir et une partie de la route, rue du Houblon sont sur des terrains privés, non rétrocédés à la commune. M. le Maire souhaite régulariser cette situation et demande la rétrocession à l'euro symbolique à chaque propriétaire. Ainsi, ils ne paieront plus de taxe foncière sur ces parcelles. M. le Maire rencontrera chaque riverain individuellement.

Arrivée de M. V.M.

Les seuls qui pourraient ne pas vouloir rétrocéder une partie de leur terrain sont les propriétaires de parcelles non sur-bâties. La commune devra assumer le coût de l'arpentage.

M. le Maire explique pourquoi certains propriétaires ont payé la taxe des riverains rue du Houblon.

- Transfert de la taxe d'aménagement et délibération à 5 %. Aujourd'hui, les demandeurs de permis de construire et de déclarations préalables paient une taxe d'aménagement qui est au taux de 5 %. Toutes les communes du périmètre de la CAH devront la voter à 5 %. La CAH récupèrera 2 à 3 % de la Taxe d'Aménagement mais pourrait en contrepartie supporter les frais de premier aménagement.
- M. V.M. demande si la commune va prendre des mesures face à la hausse du prix de l'électricité. En effet, la commune souhaite arrêter l'éclairage public la nuit ainsi que l'éclairage de l'église. Une étude a été lancée au sein de la CAH pour une extinction de l'éclairage public entre 23h et 6h du matin. Toutes les communes vont harmoniser leur pratique d'extinction. Soit la commune décide d'éteindre totalement, soit partiellement, soit elle souhaite garder l'éclairage public. Cela implique que les décorations de Noël seront également éteintes la nuit. Un point particulier est à relever : s'il y a un risque au niveau de la sécurité routière, on peut laisser un lampadaire éclairé à certains endroits, par exemple dans le virage devant l'église. Il a été démontré que s'il y a moins de lumière, la délinquance diminue ainsi que les accidents car les conducteurs sont plus prudents.