	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 23 septembre 2021	<i>N° 2021-448</i>

Convocation du 16 septembre 2021

Aujourd'hui jeudi 23 septembre 2021 à 15h00 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Monsieur Alain ANZIANI, Président de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Alain ANZIANI, M. Pierre HURMIC, Mme Christine BOST, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, M. Stéphane DELPEYRAT, M. Patrick LABESSE, Mme Véronique FERREIRA, M. Alain GARNIER, M. Jean TOUZEAU, M. Jean-François EGRON, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, Mme Brigitte TERRAZA, Mme Claudine BICHET, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Claude MELLIER, Mme Brigitte BLOCH, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Céline PAPIN, Mme Andréa KISS, M. Patrick PAPADATO, Mme Delphine JAMET, M. Stéphane PFEIFFER, Mme Marie-Claude NOEL, M. Alexandre RUBIO, M. Nordine GUENDEZ, Mme Josiane ZAMBON, Mme Isabelle RAMI, M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Simone BONORON, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, M. Max COLES, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Nathalie DELATTRE, Mme Eve DEMANGE, Mme Fabienne DUMAS, M. Christophe DUPRAT, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Jean-Claude FEUGAS, M. Nicolas FLORIAN, Mme Françoise FREMY, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Stéphane GOMOT, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, M. Michel LABARDIN, Mme Nathalie LACUEY, M. Gwénaél LAMARQUE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Thierry MILLET, Mme Eva MILLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Jérôme PESCHINA, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Patrick PUJOL, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Bastien RIVIERES, Mme Karine ROUX-LABAT, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Sébastien SAINT-PASTEUR, M. Emmanuel SALLABERRY, M. Kevin SUBRENAT, M. Serge TOURNERIE, M. Thierry TRIJOLET, M. Jean-Marie TROUCHE, Mme Agnès VERSEPUY.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION:

M. Bernard-Louis BLANC à Mme Claudine BICHET
M. Baptiste MAURIN à M. Sébastien SAINT-PASTEUR
M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Claudine BICHET
M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM à Mme Béatrice SABOURET
Mme Marie RECALDE à M. Alain ANZIANI
M. Fabien ROBERT à M. Max COLES


PROCURATION(S) EN COURS DE SEANCE :

M. Pierre HURMIC à M. Stéphane PFEIFFER de 14h50 à 15h15 le 24 septembre
Mme Christine BOST à Mme Andréa KISS à partir de 17h45 le 23 septembre
M. Stéphane DELPEYRAT à Mme Pascale BRU à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Patrick LABESSE à M. Alain GARNIER à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Jean-Jacques PUYOBRAU à Mme Andréa KISS à partir de 12h00 le 24 septembre
Mme Céline PAPIN à Mme Nadia SAADI à partir de 16h35 le 23/09
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 17h50 le 23 septembre
M. Patrick PAPADATO à Mme Brigitte BLOCH à partir de 12h00 le 24 septembre
M. Stéphane PFEIFFER à M. Stéphane GOMOT le 23 septembre
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Nadia SAADI à partir de 18h15 le 23 septembre
Mme Marie-Claude NOEL à Mme Brigitte BLOCH à partir de 14h30 le 24 septembre
Mme Stéphanie ANFRAY à Mme Myriam BRET le 23 septembre
M. Christian BAGATE à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Amandine BETES à M. Serge TOURNERIE le 23 septembre
Mme Christine BONNEFOY à M. Fabrice MORETTI à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Christine BONNEFOY à Mme Karine ROUX-LABAT à partir de 12h45 le 24 septembre
Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 10h35 le 24 septembre
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Françoise FREMY à partir de 16h30 le 23 septembre
Mme Pascale BOUSQUET-PITT à Mme Amandine BETES à partir de 15h15 le 24 septembre
Mme Fatiha BOZDAG à Mme Zeineb LOUNICI le 23 septembre
M. Alain CAZABONNE à M. Patrick BOBET à partir de 16h50 le 23 septembre
M. Alain CAZABONNE à Mme Nathalie DELATTRE à partir de 12h10 le 24 septembre
M. Thomas CAZENAVE à M. Stéphane MARI à partir de 17h50 le 23 septembre
Mme Camille CHOPLIN à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre
Mme Laure CURVALE à M. Clément ROSSIGNOL-PUECH jusqu'à 15h00 le 24 septembre
Mme Nathalie DELATTRE à M. Patrick BOBET le 23 septembre
Mme Eve DEMANGE à Mme Laure CURVALE à partir de 17h20 le 23 septembre
Mme Eve DEMANGE à Mme Fannie LE BOULANGER jusqu'à 11h50 le 24 septembre
M. Christophe DUPRAT à M. Patrick BOBET le 24 septembre
M. Olivier ESCOTS à M. Jean-Claude FEUGAS à partir de 18h20 le 23 septembre
M. Nicolas FLORIAN à M. Christophe DUPRAT à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Nicolas FLORIAN à M. Dominique ALCALA le 24 septembre
Mme Françoise FREMY à M. Bruno FARENIAUX à partir de 14h30 le 24 septembre
Mme Anne-Eugénie GASPARD à M. Frédéric GIRO le 23 septembre
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 18h30 le 23 septembre
M. Maxime GHESQUIERE à M. Didier CUGY à partir de 15h35 le 24 septembre

M. Stéphane GOMOT à M. Stéphane PFEIFFER le 24 septembre
M. Laurent GUILLEMIN à M. Alain GARNIER à partir de 18h50 le 23 septembre
Mme Fabienne HELBIG à Mme Anne FAHMY de 17h25 le 23 septembre à 13h00 le 24 septembre
Mme Fannie LE BOULANGER à Mme Anne LEPINE à partir de 19h10 le 23 septembre
Mme Harmonie LECERF à Mme Anne LEPINE à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Jacques MANGON à M. Gwénaél LAMARQUE à partir de 19h40 le 23 septembre
M. Jacques MANGON à M. Michel LABARDIN de 13h15 à 15h20 le 24 septembre
M. Guillaume MARI à Mme Anne LEPINE le 23 septembre
Mme Eva MILLIER à M. Guillaume GARRIGUES à partir de 18h00 le 23 septembre
Mme Eva MILLIER à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre
M. Jérôme PEScina à M. Christophe DUPRAT à partir de 17h20 le 23 septembre
M. Jérôme PEScina à M. Dominique ALCALA à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Michel POIGNONEC à M. Patrick PUJOL à partir de 19h20 le 23 septembre et jusqu'à 14h00 le 24 septembre
M. Patrick PUJOL à M. Patrick BOBET à partir de 14h30 le 24 septembre
M. Benoît RAUTUREAU à Mme Zeineb LOUNICI à partir de 12h45 le 24 septembre
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 18h00 le 23 septembre
M. Franck RAYNAL à M. Michel LABARDIN à partir de 15h00 le 24 septembre
M. Bastien RIVIERES à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE le 23 septembre
Mme Nadia SAADI à M. Olivier CAZAUX jusqu'à 14h30 le 24 septembre
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Kévin SUBRENAT à partir de 17h20 le 23 septembre
M. Emmanuel SALLABERRY à M. Max COLES à partir de 10h30 le 24 septembre
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 16h15 le 23 septembre
M. Kévin SUBRENAT à M. Dominique ALCALA jusqu'à 12h30 le 24 septembre
M. Thierry TRIJOULET à Mme Nathalie LACUEY à partir de 16h30 le 23 septembre
Mme Agnès VERSEPUY à Mme Fabienne DUMAS le 24 septembre

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

LA SEANCE EST OUVERTE

 BORDEAUX MÉTROPOLE	Conseil du 23 septembre 2021	Délibération
	Direction circulation et stationnement Mission stationnement / Nouveaux usages de l'automobile / Logistique	N° 2021-448

**Tarification du service des infrastructures de recharges pour véhicule électrique sur
la voie publique - Adoption**
**Convention de mandat pour la gestion des recettes de bornes de recharges de
véhicules électriques - Décision - Autorisation**

Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

1 - Contexte

La transition de la motorisation thermique vers la motorisation électrique décarbonée n'a que peu d'effet sur la fluidité des déplacements. L'électrification du parc individuel et collectif apporte des bénéfices bien plus massifs en matière de qualité de l'air et de lutte contre le réchauffement climatique. A ce titre, elle mérite d'être encouragée.

Avec la reprise de 170 bornes de charge lente, exploitées jusque-là par le service Bluecub, la métropole exploite, au printemps 2021 :

- 172 bornes de charge lente (3,7 kW) positionnées sur 66 stations
- 33 bornes de charge rapide (<50 kW) sur 17 stations
- 4 bornes de charge accélérée (<22 kW) sur 2 stations

En complément, toujours dans le champ métropolitain, il est recensé :

- 1) 105 bornes dans 14 P+R exploitées par le délégataire TBM
- 2) 68 bornes dans 11 parkings métropolitains exploitées par un délégataire privé
- 3) 99 bornes dans 22 parkings exploités par la régie Metpark

Avec 481 points de charge (209 sur voirie et 272 en parking), l'agglomération se trouve, ainsi, parmi les mieux dotées de France. En cohérence avec les objectifs environnementaux de la métropole, via notamment le plan climat, il est envisagé à court terme de changer l'origine de l'électricité délivrée aux points de recharge gérés par la métropole pour passer à un énergie « verte », d'origine renouvelable et locale.

L'offre privée accessible au public se développe rapidement que ce soit dans le réseau traditionnel des stations-services, sur les parkings de surfaces commerciales, dans parkings privés ouverts au public. L'offre nationale est de 33 363 points de recharge ouverts au public en mai 2021, et le récent décret du 4 mai 2021 encourage les acteurs à ouvrir aux publics les points de charges sur des domaines privés (logements, entreprises, commerces, etc.) afin d'atteindre dès 2022 les 100 000 points ouverts au public.

En parallèle, les autonomies des véhicules augmentent ainsi que leur capacité à supporter des charges très puissantes. De sorte que l'environnement du véhicule électrique pourrait à l'avenir reposer sur un schéma proche de celui du véhicule thermique, les possibilités de charge à domicile en plus.

Il est à relever que 90 % des utilisateurs de modèles électrifiés rechargeables rechargent leurs véhicules à domicile ou sur leur lieu de travail. Les possibilités de charge à domicile se développent en habitat individuel comme collectif, encouragé par la loi d'orientation des mobilités, qui a renforcé le « droit à la prise », notamment dans les copropriétés. La métropole s'assurera, par tous moyens, du bon respect des obligations dans les programmes immobiliers.

2 - Limites du fonctionnement actuel et de la gratuité

La mise à disposition de bornes de recharge depuis les premières bornes rapides installée sur le territoire il y a déjà 8 ans, a eu un rôle incitatif indéniable dans la transition des flottes de véhicules.

L'usage de ces bornes est en forte croissance : en juillet 2021, un total de 4 496 sessions qualifiées par mois est relevé sur les stations rapides et accélérées, soit un usage qui a plus que doublé en un an.

Ceci s'explique par la dynamique du marché du véhicule électrique et hybride rechargeable (en mai 2021 en nouvelle Aquitaine, plus 1 000 immatriculations pour chacune de ces deux catégories, et une part de marché de 14% au niveau national).

Cette forte dynamique pose plusieurs difficultés à la collectivité :

- Difficulté d'usage et d'accessibilité à ce service (faible rotation constatée, véhicules thermiques stationnés) limitant l'utilisation des équipements financés par les collectivités ;
- Difficultés d'entretien au vu de l'évolution rapide des standards et des véhicules électriques, de la fragilité des premières bornes rapides mises en service et de la présence d'un ancien standard de raccordement sur les bornes lentes reprises à Bluecub. D'importants investissements seront à envisager pour pérenniser et faire évoluer le parc actuel.

Initialement, la gratuité était conçue comme une incitation à la mobilité électrique alors très marginale, avec une offre de recharge publique peu développée et des bornes de recharge à caractère innovant. Aujourd'hui, l'offre est plus conséquente et on voit apparaître des prestataires privés à la fois nationalement et localement. Dans ce cadre, la gratuité pourrait faire une concurrence déloyale à l'offre privée existante et à venir. Le passage au payant des bornes de recharge devrait permettre de rationaliser le marché local en la matière et d'éviter de créer une trop forte distorsion de la concurrence.

Enfin au même titre que le carburant, la métropole n'a pas vocation à fournir gratuitement l'électricité destinée à charger les véhicules des usagers métropolitains ou visiteurs. Les autres métropoles de taille comparable sont passées au modèle payant : Paris, Lyon, Grenoble, Aix Marseille, ainsi que les opérateurs publics hors métropoles (réseaux Réveo en Occitanie, et Mobive en Nouvelle Aquitaine).

3 - Objectifs d'une tarification du service de bornes de recharges électriques

Il est donc souhaité la mise en place d'une tarification de ce service. Cette mesure vise principalement à assurer une meilleure rotation sur l'usage des infrastructures de recharge sur voirie. Il s'agit aussi de favoriser la poursuite du déploiement d'offres privées payantes sur des espaces privés ouverts au public. Enfin, il est nécessaire d'envisager une tarification couvrant en grande partie les charges directes de la collectivité, cohérente avec le service rendu (énergie réellement délivrée). Le tarif devra rester suffisamment attractif pour continuer de promouvoir la transition vers une mobilité plus efficace sur un plan énergétique, avec un impact maîtrisé sur le climat et des nuisances diminuées (qualité de l'air, bruit).

Modèle économique fonction des charges du budget métropolitain et des prévisions d'usage

Une tarification permettant de couvrir les charges d'exploitation totales (amortissement et frais de personnel inclus) ressortirait à un niveau élevé par rapport au prix public de l'énergie électrique (cf. tableau en annexe).

De plus, pour la charge lente, l'attractivité réelle du réseau de station récemment mis en service est encore incertaine. Il faut ici rappeler que la puissance d'une charge lente ne permet qu'une charge d'appoint, à moins d'y rester une nuit entière. Pour les charges rapides, la technologie des bornes permet la charge de plusieurs véhicules en même temps au prix d'une puissance délivrée qui varie énormément selon notamment le standard de raccordement. Il n'est donc pas possible de facturer le service en fonction de la puissance maximale théorique de la borne.

Pour les bornes de charge accélérée, ce type n'est aujourd'hui pas très répandu sur la métropole (1 à Saint Aubin de Médoc, 1 à Ginko à Bordeaux). Il serait certainement opportun de le développer à l'avenir, dans les secteurs mixtes et/ou en périphérie, car il est d'un coût plus intéressant (quart du prix d'une borne rapide pour une puissance réelle proche de 20 KW), et qu'il devrait pallier le coût d'entretien élevés des bornes dites rapides. Il est proposé de créer un tarif spécifique intermédiaire entre l'offre de charge lente et l'offre dite rapide, avec un positionnement tarifaire permettant de maintenir une attractivité du service de recharge tant que l'offre privée reste peu maillée.

Le point noir du réseau actuel étant son faible niveau de rotation, il est proposé de tarifier l'utilisateur à la durée de session pour inciter l'utilisateur à libérer la place. Au-delà de 3 heures de session, le coût du service serait également plus élevé :

- en journée pour les charges lentes (3,6kW) et accélérées (<22KW),
- 24h/24 pour les charges rapides (< 50KW délivré) implantées en hyper centre ou zones économiques.

La volonté de la métropole est aussi de poursuivre l'incitation et d'offrir des conditions avantageuses aux résidents (qui n'ont pas tous un garage équipé) par la création d'un tarif maximum de nuit sur les stations lentes et accélérées dont le niveau correspond à trois heures de charge en journée.

Grille tarifaire proposée

Le service sera facturé en fonction de la durée en minute de la session de charge, étant précisé que les sessions de moins de 2 minutes ou 500 Wh délivrés ne seront pas soumises à tarification.

Le tarif proposé au vote et sur lequel sera basé la facturation est donc le tarif HT à la minute, assujéti à la TVA en vigueur actuellement 20% (cf. art. 256-A du Code général des impôts). Pour des raisons de lisibilité, le tarif horaire correspondant « horaire TTC » sera la base de la communication à l'utilisateur.

Cette activité étant dans le champ d'application de la TVA, un secteur fiscal dédié sera créé pour tracer cette activité au sein du budget principal de Bordeaux Métropole. Ainsi, l'activité liée aux infrastructures de recharge électrique pourra être suivie budgétairement dans les annexes du compte administratif.

Ce tarif sera mis en application à partir du 2 novembre 2021.

Il pourra être revu annuellement, notamment au vu du contexte très changeant de l'activité et des évolutions techniques et sociétales en cours autour de la mobilité électrique. En tout état de cause, Bordeaux Métropole fera une révision générale du tarif, couplée ou non à une de remise à plat de la politique de mobilité électrique avant le 1er semestre 2023.

Proposition de tarification Infrastructures de Recharge des Véhicules Electriques

Taux de TVA en vigueur en septembre 2021 : 20%

Typologie de station		Tarif HT €/ minute <small>arrondi à 4ème décimale</small>	coût indicatif TTC pour 1 h de session <small>dont TVA de 20 % (taux sept 2021)</small>	
Stations lentes (<7kW)	Les 3 premières heures de session	0,0208	1,50	€/ h
	Au-delà de 3h de session	0,0278	2,00	€/ h
	Montant maximum nuit (applicable de 21h à 8h)	0,0625	4,50	€ maximum
	Au-delà de 14h de session, le tarif maximal est appliqué afin d'assurer la disponibilité des places			
Stations accélérées (<22kW)	Les 3 premières heures de session	0,0417	3,00	€/ h
	Au-delà de 3h de session	0,0556	4,00	€/ h
	Montant maximum nuit (applicable de 21h à 8h)	0,1250	9,00	€ maximum
	Au-delà de 14h de session, le forfait maximal est appliqué afin d'assurer la disponibilité des places			
Stations rapides (>22kW)	Prix horaire	0,0833	6,00	€/ h
	Au-delà de 3h de session	0,1667	12,00	€/ h

Tarif maximal applicable **40 €HT soit 48 € TTC**

La tarification ne s'applique pas aux charges inférieures à 2 minutes ou 500 Wh

4 - Etablissement d'une convention de Mandat pour le compte de la métropole

Dans le cadre des dispositions du Code général des collectivités territoriales et après accord de la société CEPECA, titulaire de l'accord-cadre n°2018-E0014M, il est prévu et pertinent techniquement que les recettes soient perçues par l'opérateur chargé de la supervision des bornes de recharges pour le compte de Bordeaux Métropole. Une convention de mandat annexée à la présente délibération donne mandat de Bordeaux Métropole à l'opérateur chargé Freshmile Services pour percevoir les recettes relatives à l'utilisation par les usagers des bornes de recharge des véhicules électriques de Bordeaux Métropole.

Cette convention précise les règles qui s'appliquent aux recettes publiques liées à l'activité et définit les modalités pratiques, les droits et obligations du mandataire et du mandant. En particulier, le recours au mandat ne saurait dispenser l'ordonnateur mandant et son comptable public des contrôles respectifs qui leur incombent, tant lors de la reddition annuelle des comptes que lors des redditions périodiques.

Le Mandataire agira au nom et pour le compte de Bordeaux Métropole dans les conditions définies au présent Mandat. A ce titre, le Mandataire est notamment chargé d'appliquer les tarifs du service en vigueur et valablement délibérés par le conseil de Métropole.

5 - A l'avenir

Il est prévu de faire un bilan du fonctionnement du dispositif métropolitain après un an de mise à disposition des anciennes bornes Bluecub et 6 mois à 8 mois de fonctionnement de la tarification. Cette évaluation orientera les futures de la métropole sur ce domaine.

Plusieurs sujets pourraient ainsi être étudiés en détail et arbitrés :

- Chiffrage affiné de l'évolution du réseau actuel avec plusieurs scénarios d'investissements ;
- Opportunité ou non de développer encore l'offre sur le domaine public ;
- Modalités d'accroissement éventuel de cette offre : en régie directe, via un appel à projet et sélection d'un opérateur...

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir si tel est votre avis adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole,

VU la Loi n°2014-1545 du 20 décembre 2014 relative à la simplification de la vie des entreprises, et notamment son article 40,

VU le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L.2224-37 et L.5217-2,

VU le Code général des Impôts et notamment ses articles 256 et s.,

VU le Décret n° 2016-544 du 3 mai 2016 portant dispositions relatives aux conventions de mandat conclues par les établissements publics et les groupements d'intérêt public nationaux et les autorités publiques indépendantes avec des tiers,

VU l'instruction budgétaire et comptable M57,

ENTENDU le rapport de présentation,

CONSIDERANT QU'il convient de continuer de promouvoir la transition vers une mobilité plus efficace sur un plan énergétique, avec un impact maîtrisé sur le climat et des nuisances diminuées (qualité de l'air, bruit),

CONSIDERANT QUE l'activité de recharge pour véhicules électriques sur le domaine public doit être rationalisée en vue d'améliorer le nombre d'utilisateurs et le service rendu et que la gratuité entrave le développement d'opérateurs privés sur ce secteur d'activité,

CONSIDERANT QU'il est nécessaire d'envisager une tarification pour l'utilisateur, couvrant en grande partie les charges directes de la collectivité, cohérente avec le service rendu (énergie réellement délivrée), et qu'il est pertinent de poursuivre une incitation aux mobilités décarbonées en créant notamment un tarif spécifique de nuit à destination principalement des résidents,

CONSIDERANT QU'il est nécessaire d'autoriser le superviseur de ces infrastructures recharge de véhicule électrique sur voirie à percevoir les recettes pour le compte de Bordeaux Métropole, via une convention de mandat,

DECIDE

Article 1 : d'adopter la tarification de la charge des véhicules électriques sur la voie publique et de l'appliquer aux utilisateurs à compter du Lundi 2 novembre 2021.

Article 2 : d'affecter les recettes correspondantes au budget principal chapitre 75, comptes 756 & 7586 – Fonction 844.

Article 3 : d'autoriser Monsieur le Président à accomplir toutes les formalités nécessaires à l'accomplissement de la présente délibération et notamment à signer la convention de mandat avec l'opérateur chargé de percevoir les recettes.

Les conclusions, mises aux voix, sont adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés.
Abstention : Monsieur POUTOU;

Fait et délibéré au siège de Bordeaux Métropole le 23 septembre 2021

REÇU EN PRÉFECTURE LE : 29 SEPTEMBRE 2021	Pour expédition conforme,
PUBLIÉ LE : 29 SEPTEMBRE 2021	le Vice-président,
	Monsieur Clément ROSSIGNOL-PUECH