

|  |
| --- |
| NOM DE L’ORGANSIME BENEFICIAIRE |
| TITRE |
| **Formulaire de projet investissement** **pour une** **Infrastructure de rechargement pour vélo électrique et vélo électrique partagé** |

|  |
| --- |
| NOM AUTEUR DU DOCUMENT  [Date] |



Date limite de réception des dossiers : **15/03/2020**

Le formulaire doit être envoyé par courrier électronique, au plus tard à la date limite fixée ci-dessus, à **conventiondesmaires@spw.wallonie.be.** Il reprendra en objet le titre du projet et le nom du porteur de projet.

LOGO L’ORGANSIME COORDONNANT LA PHASE DE PREPARATION

[1. Résumé 2](#_Toc64273215)

[2. Pertinence du projet 3](#_Toc64273216)

[2.1. Contexte général 3](#_Toc64273217)

[2.2. Problématique du projet étudié (contexte spécifique) 3](#_Toc64273218)

[3. Description du projet 4](#_Toc64273219)

[3.1. Objectif (s) du projet 4](#_Toc64273220)

[3.2. Description du plan de travail 4](#_Toc64273221)

[3.3. Indicateurs de résultat du projet 4](#_Toc64273222)

[3.4. Synthèse des informations techniques liées au projet d’investissement 5](#_Toc64273223)

[3.5. Calendrier de mise en œuvre du projet 7](#_Toc64273224)

[3.6. Budget 7](#_Toc64273225)

[3.7. Modalités de gestion financière 7](#_Toc64273226)

[4. Structure de gouvernance du projet 7](#_Toc64273227)

[4.1. Partenaires 7](#_Toc64273228)

[4.2. Communication et transversalité 8](#_Toc64273229)

[4.3. Implication locale 8](#_Toc64273230)

[5. Impacts escomptés du projet étudié 9](#_Toc64273231)

[5.1. Impacts économiques et sociaux 9](#_Toc64273232)

[5.2. Impacts environnementaux 9](#_Toc64273233)

[5.3. Reproductibilité 11](#_Toc64273234)

[5.4. Promotion, pérennité, viabilité du projet 11](#_Toc64273235)

[5.5. Eléments d’innovation et/ou de plus-value spécifique du projet 11](#_Toc64273236)

[6. Annexes 12](#_Toc64273237)

[Annexe A : Engagement du bénéficiaire 13](#_Toc64273238)

[Annexe B : Liste de contrôle 14](#_Toc64273239)

# Résumé

Maximum 1 page.

|  |  |
| --- | --- |
| Durée estimée du projet | …… mois |
| Inscription du projet dans les thématiques éligibles dans le cadre de l’appel POLLEC 2020 | Thématiques éligibles (supprimer les objectifs non visés) :   * Infrastructure de rechargement pour vélo électrique et vélo électrique partagé |
| Partenaires du projet (Noms, acronymes éventuels) | A compléter |
| Coût du projet | ……… EUR |
| Personne de Contact (Nom, Prénom, email, téléphone) | A compléter |

# Pertinence du projet

* 1. Contexte général

Maximum 0,5 page

Décrire brièvement la situation économique et sociale de la zone d’intervention

Spécifique à la commune

* 1. Problématique du projet étudié (contexte spécifique)

Maximum 1 page

Quelle est la problématique identifiée, en lien avec les thématiques de l’appel ? Cette problématique est-elle intégrée dans d’autres politiques locales (PCDR, PCM, PCS, …) et si oui, lesquelles?

Quel est le public ou les groupes ciblés[[1]](#footnote-2) ? Les raisons motivant ce choix ? Estimation du nombre de personnes ciblées.

Quels sont les besoins, contraintes, obstacles (de nature juridique, institutionnelle, politique, informationnelle, technique, financière, …) encore non résolus sur lesquels le projet veut agir ?

Quels sont les projets en cours ou clôturés qui ont été mis en place pour répondre à la problématique identifiée au point précédent et aux besoins des groupes cibles principaux ?

**Contexte**

La mobilité électrique légère sera amenée à évoluer fortement dans les années qui viennent. Alors qu’en Belgique, 35% des déplacements sont inférieurs ou égaux à 5 km. La solution du vélo à assistance électrique parait tout à fait appropriée pour répondre à certains besoins, en combinaison avec d’autres solutions de mobilité douce et partagée, et le recours aux véhicules électriques, suivant 3 axes reconnus pour atteindre une mobilité réellement durable : *« Avoid » - « Shift » - « Improve »*[[2]](#footnote-3).

**État des lieux**

Spécifique à la commune : état des lieux actuel, nombre de points de rechargement pour vélo électrique existants.

Projets spécifiques déjà mis en place sur le territoire dans le domaine du vélo à assistance électrique. Réponse communale ou supra communale à d’éventuels appels à projets.

La commune souhaite encourager (soit augmenter ou lancer une initiative, en fonction de l’état des lieux) l’utilisation du vélo à assistance électrique et faciliter les recharges des utilisateurs de ce moyen de mobilité.

**Détermination du public/ des groupes cibles / lien avec les objectifs de mobilité du PAEDC/ du PCM**

Les groupes cibles peuvent être de deux natures : les habitants et visiteurs de la commune et les employés communaux.

# Description du projet

* 1. Objectif (s) du projet

Afin de contribuer au déploiement de la mobilité douce, la commune souhaite développer un réseau de xx bornes de recharge pour vélo à assistance électrique sur son territoire.

* 1. Description du plan de travail

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tâches[[3]](#footnote-4)** | **Intitulé** | Description détaillée des actions proposées | **Livrable(s)** |
| 1 | Publication du/des cahier(s) des charges relatif(s) au choix des prestataires pour l’installation des bornes, les services de télégestion, d’abonnement téléphonique et de facturation |  | Cahier(s)des charges |
| 2 | Attribution du marché |  | Prestataire(s) désigné(s) |
| 3 | Travaux d’installation des infrastructures de recharge | -Aménagement de l’espace d’accueil des vélos  -Fourniture et raccordement de la borne  Dans le respect du décret relatif à la coordination des chantiers de voirie[[4]](#footnote-5) | Rapport de réception du chantier |

* 1. Indicateurs de résultat du projet

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Type d’indicateur** | **Indicateur** | **Valeur cible** | **Echéance** | **Méthode de mesure** |
| Suivi du projet | Nombre de bornes installées | … | 31/12/2022 | Réception des travaux |
| Impact du projet | Energie consommée annuellement par les bornes (kWh) | … | 31/12/2029[[5]](#footnote-6) | Télémétrie |

Le relevé de l’énergie consommée annuellement par les bornes permettra d’estimer la réduction d’émissions de GES obtenue grâce à ces dernières. La méthodologie utilisée pour cette estimation et le calcul de la valeur cible sont décrits au [point 5.2.](#_Impacts_escomptés_du)

* 1. Synthèse des informations techniques liées au projet d’investissement

**NB :** Dans le cadre de l’appel POLLEC 2020, les bornes peuvent être installées sur les propriétés de la commune ainsi que sur le domaine public. Dans le cas d’une installation sur une propriété communale, l’installation doit être réalisée à travers une procédure de marché public. L’entretien et la gestion de la borne peuvent être réalisés par la commune. En cas de possibilité pour d’autres véhicules que les véhicules communaux de se raccorder à la borne, la gestion de la facturation devra faire l’objet d’une analyse juridico-économique. Dans le cas d’une installation sur le domaine public, l’installation **et** l’entretien, la gestion et la facturation de la borne doivent être réalisées à travers une procédure de marché public.

1. Répartition géographique des bornes

Pour la construction d’un maillage structurant de bornes publiques de recharge pour vélo électrique sur son territoire, la commune a analysé la situation de chaque quartier/usage et établi un plan d’installation en fonction. Elle a également interrogé les utilisateurs actuels de vélo à assistance électrique qui ont pu être identifiés et/ou les groupes locaux portant la thématique de la mobilité active (GRACQ par ex) pour bénéficier d’un retour de terrain des utilisateur.trice.s.

La Commune a établi un plan de déploiement d’un total de … bornes de recharge pour vélos à assistance électrique sur son territoire guidé par les critères suivants :

(exemple)

* + Installation sur domaine public[[6]](#footnote-7) dans des lieux pertinents dans les quartiers/ villages (caractère central, proximité des commerces et des infrastructures, lien avec l’intermodalité, lieux touristiques…);
  + Prise en compte des différents besoins (charges habituelles vs occasionnelles);
  + Facilité d’accès (emplacements dédiés) et confort (protection contre les intempéries);
  + Sécurité (dispositif d’accueil adapté pour éviter les vols);
  + Accès illimité (jour/nuit-semaine/week-end);
  + Charge des vélos à disposition du personnel communal;
  + Intégration des contraintes techniques (disponibilité du réseau) et d’impétrants par consultation avec le Gestionnaire de Réseau de Distribution (étude d’orientation);
  + Réflexion sur l’intermodalité;
  + Anticipation de l’implantation future du réseau de bornes (au-delà de cet appel à projets) et du développement de services de vélos à assistance électrique partagés.

La carte ci-dessous présente ce plan de déploiement et identifie les … bornes prioritaires qui seront installées dans le cadre de l’appel POLLEC 2020[[7]](#footnote-8).

*Insérer la carte ici*

Les bornes prioritaires ont été sélectionnées d’après les critères suivants :

* …

1. Description de l’investissement

* **Aménagements de l’espace d’accueil**: Décrire ici de manière synthétique tous les travaux et aménagements à réaliser pour installer la/les borne(s), dont par exemple :
  + Création d’un accès et d’emplacements de parking en béton, protection contre les intempéries;
  + Récolte organisée des eaux ruisselant sur l’espace aménagé;
  + Pose de gaines;
  + Plantations et mobilier urbain;
  + Signalisation.
* **Fourniture et raccordement de la borne** :

Le tableau ci-dessous reprend la liste des postes d’investissement et les caractéristiques techniques à identifier pour chacun d’entre eux.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Poste** | **Caractéristiques techniques** | **Valeur à définir** |
| Borne | Nombre de prises |  |
| Interface utilisateur | Ex : Lecteur d’identification pour badge RFID, écran couleur, boutons d’utilisation rétro-éclairés pour utilisation nocturne |
| Prise de terre | / |
| Communication | Modem | Ex : 4G pour carte SIM |
| Système de télégestion | / |
| Raccordement | Distance à la cabine du GRD | … |
| Compteur | / |

* 1. Calendrier de mise en œuvre du projet
     1. Durée

Le projet commencera idéalement[[8]](#footnote-9) le Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.et se terminera idéalement le Cliquez ou appuyez ici pour entrer une date.

* + 1. Calendrier

Un fichier Excel vous permettant de créer facilement un Gantt chart est [disponible ici](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/actualit%C3%A9/Appel%20POLLEC%202020/Gantt_Chart_appel_POLLEC_2020.xlsx)

* 1. Budget

Voir annexe C[[9]](#footnote-10).

* 1. Modalités de gestion financière

*Le projet est subsidié à un taux de 75%.*

Précisez la source et la nature du cofinancement :

# Structure de gouvernance du projet

* 1. Partenaires

*Le tableau ci-dessous est prérempli à titre d’exemple.*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | Nom | Personne de contact | Rôle |
| Service communal en charge du projet | Energie/POLLEC | … | Coordination du projet et intégration dans le PAEDC |
| Autre service communal impliqué 1 | Marchés publics | … | Gestion des marchés |
| Autre service communal impliqué 2 | Mobilité | … | Identification des sites d’implantation et Intégration dans le PCM |
| Autre service communal impliqué 3 | Direction générale | … | Intégration dans le PST |
| Autre service communal impliqué 4 | Communication | … | Promotion des bornes (élaboration et mise en œuvre du plan de communication) |
| Partenaire externe | Ex : locale GRACQ | … | Relais de terrain pour la promotion et la communication |

* 1. Communication et transversalité
     1. Description de la manière dont sera assurée la communication et la transversalité entre les services communaux.

Exemple de description :

Cet investissement est repris dans la fiche action A… du PAEDC ainsi que dans la fiche action … du plan communal de mobilité…. et la fiche … du PST. Le projet est coordonné par le Conseiller en Energie. Celui-ci organise une réunion des différents services concernés à chaque étape clé. Chaque service assure sa mission telle que définie au point 4.1. et assure le suivi du projet dans le plan communal qu’il gère (PAEDC, PCM, PST).

* + 1. Le cas échéant : description de la manière dont sera assurée la communication et la transversalité entre les différents partenaires du projet

Cette section concerne particulièrement la coordination entre une structure supra-locale et ses communes partenaires.

* 1. Implication locale

*Description de la manière dont sera assurée la participation citoyenne et l’implication des parties prenantes locales (investissement, implication dans la conception du projet, sensibilisation, …).*

Exemples d’implication des parties prenantes locales :

* Implication de la population (enquête, CCATM, comité de pilotage POLLEC) et des groupes locaux actifs dans la thématique de la mobilité douce (ex : locale GRACQ) pour identifier les emplacements idéaux pour implanter les prochaines bornes de recharge
* Promotion de la mobilité douce, électrique/partagée, avec la connivence du tissu associatif local.

# Impacts escomptés du projet étudié

* 1. Impacts économiques et sociaux

Le projet contribue-t-il à :

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **Oui/Non ?** | **Comment ?** |
| Réduire la précarité énergétique et lutter contre les inégalités ? |  | Ex : Travail sur l’intégration sociale de publics précarisés, en couplant avec la mise à disposition de vélos électriques partagés dans un quartier d’habitations sociales ; tarification sociale |
| Renforcer les capacités[[10]](#footnote-11) des partenaires et des acteurs locaux en matière de transition énergétique et climatique ? |  | Ex : Sensibilisation à la mobilité douce et aux modifications de nos modes et habitudes de transport (partenariat avec Gracq, etc.) |
| Développer une économie soutenable*[[11]](#footnote-12)* ? |  | Ex : Appel à une coopérative citoyenne pour monter un projet de mise à disposition de vélos électriques partagés |

* 1. Impacts environnementaux
     1. Estimer l’impact carbone (positif ou négatif) du projet
        + - Estimation qualitative

Afin de refléter les émissions d’un vélo à assistance électrique, il faut considérer les émissions produites lors de sa fabrication (cadre, roues, batteries…) et celles rejetées pour la fabrication de l’électricité consommée par le moteur pour les déplacements. Les analyses de cycle de vie montrent que l’impact écologique d’un vélo à assistance électrique serait environ le double d’un vélo traditionnel, au vu de l’utilisation de batteries et moteurs électriques. Il reste cependant environ 10 fois en dessous de celui d’une voiture[[12]](#footnote-13).

Le bilan d’un vélo à assistance électrique sera d’autant meilleur qu’il est utilisé fréquemment et qu’il est rechargé avec des énergies renouvelables.

A noter que le vélo à assistance électrique permet en moyenne des déplacements domicile-travail 3 fois plus importants qu’un vélo musculaire classique.

* + - * + Estimation quantitative[[13]](#footnote-14)

Nous estimons ici la réduction des émissions obtenue grâce à l’économie d’énergie finale et au changement de vecteur énergétique.

D'après les chiffres récemment publiés au niveau national (Source: Statbel), on peut considérer que le parc de voitures dont l'utilisation sera évitée est constitué à 50% de voitures à essence et 50% de voitures diesel. En prenant en compte le fait que la part des biocarburants dans les combustibles traditionnels est actuellement de 6%, la consommation des voitures dont l'utilisation sera évitée peut être répartie par vecteur de la manière suivante :

|  |  |
| --- | --- |
| **Vecteur** | **Part** |
| Essence | 47% |
| Diesel | 47% |
| Biocarburants | 6% |

Il est alors considéré qu’un vélo à assistance électrique consomme en moyenne 0,625 kWh/100 km (80 km par recharge de 500 Wh) alors qu’une voiture thermique consomme en moyenne 60 kWh/100 km.

En visant un taux d’utilisation des bornes de … %, on obtient une réduction des émissions de … tCO2éq/an à travers le calcul repris en annexe D*[[14]](#footnote-15).*

* + 1. Lister et estimer de manière qualitative les autres impacts environnementaux (réduction de l’utilisation des ressources ; réutilisation/recyclage, circularité des ressources, régénération de la biodiversité, pollution…)
* Le vélo à assistance électrique n’émet pas de NOx et de composés organiques volatiles à l’échappement, également précurseurs de l’ozone, il permet donc de réduire les polluants responsables de la dégradation de la qualité de l’air.
* Les impacts sur la santé de l’exercice du vélo au quotidien sont positifs.
* Le vélo à assistance électrique n’émet pas de bruit.
* Les études sur l’intégration de matériaux abondants et/ou à plus faible impact environnemental tels que le lithium ou le cobalt dans les batteries seraient prometteuses, ainsi que la progression des techniques de recyclage[[15]](#footnote-16). La combinaison de ces éléments permettrait d’atteindre une réelle circularité tout en réduisant fortement nos besoins d’extraire de nouveaux matériaux pour fabriquer des batteries neuves.[[16]](#footnote-17)

Cependant, la fabrication des batteries a des impacts négatifs sur l’environnement, notamment sur l’acidification des milieux et le potentiel d’eutrophisation de l’eau. Vu le faible poids d’un vélo, ces impacts sont néanmoins plus limités que ceux d’une voiture électrique. L’utilisation en seconde vie et le recyclage des batteries permettent de diminuer ces impacts environnementaux.

* 1. Reproductibilité

Exemple :

Ce projet d’installation de bornes sur le domaine public de notre territoire n’est qu’une première étape dans le déploiement d’un réseau de bornes de recharge pour vélos à assistance électrique.

Ainsi, l’étude de maillage présentée en 3.4 permet d’envisager la suite de l’équipement, en fonction des opportunités de financement identifiées et de la réponse des utilisateurs à l’installation des premières bornes.

* 1. Promotion, pérennité, viabilité du projet

Quels sont les soutiens envisagés au-delà du subside (politique, financiers (coût d’entretien…) , ressources humaines , ...) qui permettent de garantir la pérennité du projet

Décrire ici comment la gestion de la tarification et de l’entretien des bornes sera organisée.

Soit l’équipement est installé sur la propriété de la commune :

Si la commune ouvre l’accès à la borne à d’autres véhicules que les véhicules communaux, la commune pourra prendre en charge les coûts de l’électricité consommée aux bornes de recharge, en considérant cela comme un investissement dans la promotion de la mobilité alternative. Sinon, une analyse juridique et économique devra permettre de définir la gestion de la tarification

Soit l’équipement est installé sur le domaine public :

La gestion de la tarification et de l’entretien des bornes sera obligatoirement confiée à un opérateur privé dans le cadre d’une procédure de marché public (voir 3.2.). Le mécanisme de vente de service de fourniture d’électricité devra être le plus universel possible en permettant le payement par abonnement fixe, par payement direct ou par utilisation d’autres abonnements préexistants.

Une campagne de communication sera lancée dès l’attribution des marchés afin d’informer les citoyens et de promotionner l’utilisation des bornes. Leur taux d’utilisation sera analysé annuellement. La campagne de communication sera alors revue en fonction des besoins de nouveaux utilisateurs.

* 1. Eléments d’innovation et/ou de plus-value spécifique du projet

Maximum 1/4 page.

En termes de technologies innovantes, de formes d’organisation innovantes, …

Exemples d’innovations à détailler :

* Alimentation de la borne de recharge par des installations photovoltaïques (sur toitures ou ombrières sur parking), éventuellement financées par une coopérative citoyenne ou une communauté d’énergie renouvelable locale
* Mise en place d’un service de location de vélos à assistance électrique sur le territoire
* Développement d’un parc de vélos à assistance électrique partagés sur le territoire
* Tarification sociale pour les services de recharge

# Annexes

Annexe A : Engagement de la structure coordonnant le projet

Annexe B : Liste de contrôle

[Annexe C : Tableau budgétaire](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/actualit%C3%A9/Appel%20POLLEC%202020/Annexe-C-Tableau-budg%C3%A9taire_bornes_velo_electrique.xlsx)

[Annexe D : Calcul de l’impact carbone](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/actualit%C3%A9/Appel%20POLLEC%202020/Annexes_D_Calcul_impact_CO2_bornes_velo_electrique.xlsm)

Annexe E : Guide des dépenses éligibles

Annexe A : Engagement du bénéficiaire[[17]](#footnote-18)

Je soussigné, (Prénom, Nom) ………………………… représentant légal[[18]](#footnote-19) de ……………………… (nom de la commune/structure supracommunale), déclare sur l’honneur :

* avoir pris connaissance des modalités de soumission des projets pour le présent appel;
* que les renseignements mentionnés dans le présent formulaire et ses annexes sont exacts et complets et marque son accord sur l’entièreté du contenu du présent formulaire;
* avoir pris connaissance des principes de mise en concurrence et des procédures sur les marchés publics pour l’attribution des travaux et être conscient que leur non-respect rendra impossible la liquidation du subside ;
* que le projet décrit dans le présent formulaire ne fait pas l’objet autre d’un subside régional et qu’aucun subside régional ne sera demandé à l’avenir pour le même objet ;
* avoir lu et approuvé le contenu de l’annexe F : Guide des dépenses éligibles ;

Fait à

Le

Signature

Annexe B : Liste de contrôle

Avant d’envoyer votre demande, veuillez vérifier en cochant les éléments de cette liste que celle-ci est complète :

Le **formulaire** est dactylographié en français (les demandes manuscrites ne seront pas acceptées) et dûment complété ;

La **durée** du projet respecte les limites définies dans l’appel ;

La déclaration de **chaque bénéficiaire** participant au projet (Annexe A) est (dûment complétée, signée et jointe au présent formulaire ;

L’annexe C tableau budgétaire est dûment complétée par **chacun des bénéficiaires** et jointe au présent formulaire ;

L’annexe D est jointe au présent formulaire (non obligatoire) ;

Tous les documents relatifs aux autres sources de financement et aux subventions déjà perçues, sollicitées ou qui peuvent être sollicitées pour la réalisation du projet envisagé doivent être jointe au présent formulaire ;

La décision de l’organe habilité à engager juridiquement le bénéficiaire est jointe au présent formulaire.

1. A compléter ou non en fonction de la nature du projet présenté [↑](#footnote-ref-2)
2. http://www.renouvelle.be/fr/debats/pourquoi-la-voiture-electrique-ne-resoudra-pas-notre-mobilite-mais-jouera-un-role-determinant [↑](#footnote-ref-3)
3. Dans le cas où la localisation des bornes n’aura pas pu être étudiée avant la remise du présent formulaire, intégrer cette tâche dans le tableau [↑](#footnote-ref-4)
4. Le décret du 30 avril 2009 relatif à la coordination des chantiers impose une information du gestionnaire de la voirie concernée par le chantier de raccordement, voire, dans certains cas, pour les chantiers de plus grande ampleur, une autorisation de chantier et une coordination avec les différents impétrants. En savoir plus : Ambre Vassart, Le régime juridique des chantiers en voirie décrypté, in Les essentiels des pouvoirs locaux, UVCW, Namur, 2017. [↑](#footnote-ref-5)
5. On considère ici que la valeur cible correspond à l’objectif à l’horizon 2030 correspondant à l’année cible du PAEDC [↑](#footnote-ref-6)
6. Les porteurs de projet doivent garantir un accès des bornes au public 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. [↑](#footnote-ref-7)
7. Cette carte peut être temporaire dans l’attente d’une étude de maillage ultérieure [↑](#footnote-ref-8)
8. Pour rappel, le subside prévoit que le(s) marché (s) lié(s) à la réalisation de l’investissement soit attribué pour septembre 2021. [↑](#footnote-ref-9)
9. Téléchargez l’annexe C [ici](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/actualit%C3%A9/Appel%20POLLEC%202020/Annexe-C-Tableau-budg%C3%A9taire_bornes_velo_electrique.xlsx) [↑](#footnote-ref-10)
10. Ex. : formations, compétences acquises dans le cadre du projet, augmentation significative de la sensibilisation de la population. [↑](#footnote-ref-11)
11. Ex. : Favoriser l’émergence de nouveaux acteurs et modèles économiques pour :

    * dépasser la recherche unique de profit
    * développer la circularité des matières, services et flux financiers
    * développer la coopération entre citoyens, pouvoirs publics, agriculteurs, et entreprises. Cette coopération peut se faire en termes d’investissements, de partage de ressources et de valorisation de déchets et coproduits.

    [↑](#footnote-ref-12)
12. Ecoindicator99 : A. Del Duce, Life Cycle Assessment of conventional and electric bicycles, Eurobike 2011, Friedrdrichshafen.. [↑](#footnote-ref-13)
13. L’évaluation quantitative doit être réalisée sur les impacts directs (ex. économie d’énergie). [↑](#footnote-ref-14)
14. Accédez à l’annexe D [ici](http://lampspw.wallonie.be/dgo4/conventiondesmaires/assets/documents/content/actualit%C3%A9/Appel%20POLLEC%202020/Annexes_D_Calcul_impact_CO2_bornes_velo_electrique.xlsm) [↑](#footnote-ref-15)
15. https://www.renouvelle.be/fr/actualite-belgique/les-batteries-de-voitures-electriques-trouvent-une-deuxieme-vie-et-un-recyclage [↑](#footnote-ref-16)
16. http://www.renouvelle.be/fr/actualite-internationale/leurope-developpera-des-batteries-plus-durables [↑](#footnote-ref-17)
17. Pour les projets supra-communaux : une annexe devra être complétée et signée **par bénéficiaire**. [↑](#footnote-ref-18)
18. Personne qui engage l’institution et assume la responsabilité de la demande [↑](#footnote-ref-19)