

|  |
| --- |
| NOM DE L’ORGANSIME BENEFICIAIRE |
| TITRE |
| **Formulaire de projet investissement pour infrastructures de recharge pour véhicule électrique et véhicule 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](#_Toc64062439)

[2. Pertinence du projet 3](#_Toc64062440)

[2.1. Contexte général 3](#_Toc64062441)

[2.2. Problématique du projet étudié (contexte spécifique) 3](#_Toc64062442)

[3. Description du projet 4](#_Toc64062443)

[3.1. Objectif (s) du projet 4](#_Toc64062444)

[3.2. Description du plan de travail 4](#_Toc64062445)

[3.3. Indicateurs de résultat du projet 4](#_Toc64062446)

[3.4. Synthèse des informations techniques liées au projet d’investissement 5](#_Toc64062447)

[3.5. Calendrier de mise en œuvre du projet 7](#_Toc64062448)

[3.6. Budget 7](#_Toc64062449)

[3.7. Modalités de gestion financière 7](#_Toc64062450)

[4. Structure de gouvernance du projet 7](#_Toc64062451)

[4.1. Partenaires 7](#_Toc64062452)

[4.2. Communication et transversalité 8](#_Toc64062453)

[4.3. Implication locale 8](#_Toc64062454)

[5. Impacts escomptés du projet étudié 9](#_Toc64062455)

[5.1. Impacts économiques et sociaux 9](#_Toc64062456)

[5.2. Impacts environnementaux 9](#_Toc64062457)

[5.3. Reproductibilité 11](#_Toc64062458)

[5.4. Promotion, pérennité, viabilité du projet 12](#_Toc64062459)

[5.5. Eléments d’innovation et/ou de plus-value spécifique du projet 12](#_Toc64062460)

[6. Annexes 13](#_Toc64062461)

[Annexe A : Engagement du bénéficiaire 14](#_Toc64062462)

[Annexe B : Liste de contrôle 15](#_Toc64062463)

# 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) :   * Infrastructures de recharge fast pour véhicule électrique et véhicules électriques partagés |
| 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)

**État des lieux spécifique à la commune et besoins** : état des lieux actuel, nombre de bornes publiques et privées existantes[[1]](#footnote-2).

Projets spécifiques déjà mis en place sur le territoire dans le domaine de la mobilité électrique. Réponse communale ou supra communale à d’éventuels appels à projets.

**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 utilisateurs de la flotte des véhicules communaux.

**Les besoins ou obstacles liés à la recharge[[2]](#footnote-3)**

Le réseau de bornes de recharge pour véhicules électriques est encore insuffisant en Belgique. Il s’agit d’un des freins au développement de la mobilité électrique[[3]](#footnote-4).

On estime que seule la moitié des Wallons pourraient charger leur véhicule à domicile (absence de garage ou d’un espace sur terrain privé). Cette proportion met en lumière la nécessité de développer une infrastructure de recharge sur domaine public. Les communes ont un rôle important à jouer dans le développement de cette infrastructure.

Les obstacles sur lesquels le projet veut agir sont donc principalement techniques.

Néanmoins, l’infrastructure choisie devrait également permettre de lever des freins relatifs aux habitudes des automobilistes. Ainsi, en adoptant un véhicule électrique, ceux-ci doivent procéder à un changement d’habitudes : ils doivent recharger quand ils s’arrêtent et non s’arrêter pour recharger. La nécessité de charges publiques récurrentes, de nuit par exemple, devra donc également être considérée dans l’analyse pour des véhicules qui ne disposent pas d’emplacement de recharge sur sol privé.

Pour la construction d’un maillage structurant de bornes de recharge publiques sur un territoire, la commune a analysé la situation de chaque quartier/usage et établi un plan d’installation en fonction.

# Description du projet

* 1. Objectif (s) du projet

Afin de contribuer au déploiement de la mobilité électrique, la commune souhaite développer un réseau de xx bornes de recharge rapides pour véhicules électriques sur son territoire.

* 1. Description du plan de travail

**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.

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

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tâches[[4]](#footnote-5)** | **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 | -Utilisation du cahier des charges type disponible pour les communes[[5]](#footnote-6) | Cahier(s) des charges |
| 2 | Attribution des marchés |  | Prestataire(s) désigné(s) |
| 3 | Travaux d’installation des infrastructures de recharge | -Aménagement de l’espace d’accueil des véhicules  -Fourniture et raccordement de la borne  Dans le respect du décret relatif à la coordination des chantiers de voirie[[6]](#footnote-7) | 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[[7]](#footnote-8) | 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

1. Répartition géographique des bornes

La Commune a établi un plan de déploiement d’un total de … bornes sur son territoire guidé par les critères suivants :

* + Installation sur domaine public dans des lieux pertinents dans les quartiers/ villages (concentration d’habitations, possibilités de charge sur domaine privé, caractère central, proximité des commerces…);
  + Prise en compte des différents besoins (charges habituelles vs occasionnelles);
  + Facilité de parking (emplacements dédiés aux véhicules électriques);
  + Accès illimité (jour/nuit-semaine/week-end);
  + Charge de la flotte de véhicules communaux;
  + Intégration des contraintes techniques (disponibilité et renforcement éventuel du réseau) et d’impétrants par consultation avec le Gestionnaire de Réseau de Distribution (étude d’orientation);
  + Cohérence avec la politique de stationnement;
  + Réflexion sur l’intermodalité;
  + Anticipation de l’implantation future du réseau de bornes (au-delà de cet appel à projets) et du développement de flottes de voitures partagées électriques.

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.[[8]](#footnote-9)

*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;
  + Récolte organisée des eaux ruisselant sur l’espace aménagé;
  + Pose de gaines;
  + Aménagement de l’espace ceinturant la cabine électrique;
  + Boucle de détection;
  + 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 | Puissance | 22-150 kW |
| Type de courant | AC/DC |
| Type de prise | Satisfaire à la directive 2014-94-CE |
| Longueur des câbles de chargement | … m |
| Interface utilisateur | Ex : Lecteur d’identification pour badge RFID, écran couleur, boutons d’utilisation rétro-éclairés pour utilisation nocturne |
| Différentiel en tête d’installation | Ex : 400V 30mA type B |
| 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[[9]](#footnote-10) 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[[10]](#footnote-11).

* 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 des bornes 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 | / | / | / |

* 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) pour identifier les emplacements idéaux pour implanter les bornes de recharge
* Promotion de la mobilité électrique/partagée

# 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 l’installation d’une voiture électrique partagée dans un quartier d’habitations sociales ; tarification sociale |
| Renforcer les capacités[[11]](#footnote-12) des partenaires et des acteurs locaux en matière de transition énergétique et climatique ? |  | Ex : Sensibilisation des acteurs locaux aux modifications de nos modes et habitudes de transport |
| Développer une économie soutenable*[[12]](#footnote-13)* ? |  | Ex : Appel à une coopérative citoyenne pour monter un projet de mise à disposition de véhicules électriques partagés |

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

Les études de cycle de vie prennent en compte l’ensemble des impacts environnementaux : l’extraction des matières premières, l’assemblage, le transport, l’utilisation et le traitement en fin de vie. Les résultats sont fortement dépendants du type de véhicule analysé (motorisation, composition de la batterie, …) mais également de l’intensité carbonique du mix électrique qui permet de recharger le véhicule. Une étude de l’ADEME[[13]](#footnote-14) chiffre la contribution climatique globale du véhicule électrique à 9 tonnes d’équivalent CO2 sur l’ensemble de sa durée de vie contre 22 tonnes d’équivalent CO2 pour un véhicule thermique. Une autre étude scientifique[[14]](#footnote-15) permet de fournir des fourchettes de valeurs, suivant plusieurs scénarios et types de motorisation.

Le coût énergétique et environnemental du véhicule électrique est plus important à la fabrication, alors que celui du véhicule thermique se trouve majoritairement à l’usage (avec les émissions de CO2 liées au combustible). Les gains environnementaux d’un véhicule électrique sont donc d’autant plus importants qu’il est destiné à une utilisation intensive.

* + - * + Estimation quantitative[[15]](#footnote-16)

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

Nous prenons pour hypothèse que le déploiement des bornes est le facteur principal qui aura convaincu les utilisateurs de passer à la voiture électrique. D’après la FEBIAC, l’âge moyen du parc de voitures en Belgique en 2018 est de 9 ans. On considère dès lors en approximation que les voitures qui seront remplacées dans les 10 prochaines années ont été immatriculées en 2009. Or, 23% des voitures immatriculées en 2009 était à essence pour 77% au diesel (Source : [Statbel](https://statbel.fgov.be/fr/themes/mobilite/circulation/parc-de-vehicules#panel-12)).

En prenant en compte le fait que la part des biocarburants dans les combustibles traditionnels est actuellement de 6%, la consommation des véhicules qui seront remplacés dans les 10 prochaines années peut être répartie par vecteur de la manière suivante :

|  |  |
| --- | --- |
| **Vecteur** | **Part** |
| Essence | 22% |
| Diesel | 72% |
| Biocarburants | 6% |

Conformément aux hypothèses préconisées dans le cadre de POLLEC, il est alors considéré qu’une voiture électrique consomme en moyenne 1/3 de l’énergie consommée par une voiture équipée d’un moteur à explosion.

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*[[16]](#footnote-17).*

* + 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…)

Exemple :

Le véhicule 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.

* En termes d’impacts sur la santé, les véhicules électriques seraient jusqu’à 8 fois meilleurs que des véhicules Diesels récents (norme Euro 6), même en considérant les émissions de particules dues à l’abrasion (pneus, freins et routes) et les émissions dues à la production électrique pour le fonctionnement des véhicules.
* Le véhicule électrique est moins bruyant que son équivalent thermique, principalement à vitesse faible, par exemple en ville.
* Le véhicule électrique peut contribuer à l’équilibre du réseau (perspective de stockage mobile d’électricité solaire).[[17]](#footnote-18)
* Avant recyclage, les batteries des véhicules électriques peuvent être utilisées comme dispositifs de stockage pour équilibrer le réseau électrique.[[18]](#footnote-19)
* Les études sur l’intégration de matériaux abondants et/ou à plus faible impact environnemental que le lithium ou le cobalt dans les batteries sont prometteuses, ainsi que la progression des techniques de recyclage[[19]](#footnote-20). 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.[[20]](#footnote-21)

Cependant, le véhicule électrique a des impacts négatifs sur l’environnement, majoritairement durant sa phase de fabrication, notamment sur l’acidification des milieux et le potentiel d’eutrophisation de l’eau. Sur le cycle de vie du véhicule, ces impacts sont toutefois du même ordre de grandeur pour un véhicule électrique que pour un véhicule thermique. 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.

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.

L’intégration future, à proximité immédiate du réseau de bornes qui sera créé, d’un système de véhicules électriques partagés permettra d’assurer une réelle promotion de la mobilité électrique/partagée.

* 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 du/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.

Pour optimiser le taux de rotation des utilisateurs des bornes de recharge, leur implantation sera envisagée conjointement avec la politique de (tarification du) stationnement, par ex :

* Lieux de stationnement limité à la durée maximale utile d’une borne rapide,
* Mesures permettant d’éviter les véhicules ventouses
  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 :

* Développement d’un projet de véhicule électrique partagé au sein des quartiers où sont implantées les bornes de rechargement
* 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
* Utilisation des batteries des véhicules électriques à l’arrêt pour leurs capacités de stockage d’énergie pour contribuer à la régulation du réseau électrique et au développement des énergies renouvelables
* 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_voiture_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_voiture_electrique.xlsm)

Annexe E : Guide des dépenses éligibles

Annexe A : Engagement du bénéficiaire[[21]](#footnote-22)

Je soussigné, (Prénom, Nom) ………………………… représentant légal[[22]](#footnote-23) 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. <https://chargemap.com/map>

   Données sur le nombre de véhicules (2020):

   <https://walstat.iweps.be/walstat-catalogue.php?indicateur_id=217100>

   Infographie sur le nombre de véhicules électriques par commune (2019) :

   <https://plus.lesoir.be/250433/article/2019-09-30/le-nombre-de-voitures-electriques-en-belgique-commune-par-commune-infographie> [↑](#footnote-ref-2)
2. Bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? Dossier thématique la CeMathèque n°49, Octobre 2019. <http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/Centre%20de%20doc/CeMath%c3%a8que/cematheque_0049.pdf> [↑](#footnote-ref-3)
3. Selon Joeri Van Mierl, chercheur à la VUB Mobi, cité dans « La mobilité électrique, entre défis et impatience », article paru dans Renouvelle en mai 2018. [↑](#footnote-ref-4)
4. 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-5)
5. Ce modèle de cahier des charges concerne uniquement l’installation des bornes via un marché de travaux. Il devra donc être adapté en cas de concession de travaux [↑](#footnote-ref-6)
6. 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-7)
7. On considère ici que la valeur cible correspond à l’objectif à l’horizon 2030 correspondant à l’année cible du PAEDC [↑](#footnote-ref-8)
8. Cette carte peut être temporaire dans l’attente d’une étude de maillage ultérieure [↑](#footnote-ref-9)
9. 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-10)
10. 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_voiture_electrique.xlsx) [↑](#footnote-ref-11)
11. Ex. : formations, compétences acquises dans le cadre du projet, augmentation significative de la sensibilisation de la population. [↑](#footnote-ref-12)
12. 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-13)
13. Citée dans bornes de rechargement de véhicules électriques. Quelle stratégie de déploiement ? Dossier thématique la CeMathèque n°49, Octobre 2019 [↑](#footnote-ref-14)
14. Messagie M., Life Cycle Analysis of the Climate Impact of Electric Vehicles, Bruxelles, Vrije Universiteit Brussel – Research group MOBI, 26 octobre 2017 [↑](#footnote-ref-15)
15. L’évaluation quantitative doit être réalisée sur les impacts directs (ex. économie d’énergie). [↑](#footnote-ref-16)
16. Téléchargez 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_voiture_electrique.xlsm) [↑](#footnote-ref-17)
17. http://www.renouvelle.be/fr/debats/pourquoi-la-voiture-electrique-ne-resoudra-pas-notre-mobilite-mais-jouera-un-role-determinant [↑](#footnote-ref-18)
18. http://www.renouvelle.be/fr/actualite-belgique/des-batteries-usagees-de-vehicules-electriques-serviront-a-equilibrer-le-reseau [↑](#footnote-ref-19)
19. https://www.renouvelle.be/fr/actualite-belgique/les-batteries-de-voitures-electriques-trouvent-une-deuxieme-vie-et-un-recyclage [↑](#footnote-ref-20)
20. http://www.renouvelle.be/fr/actualite-internationale/leurope-developpera-des-batteries-plus-durables [↑](#footnote-ref-21)
21. Pour les projets supra-communaux : une annexe devra être complétée et signée **par bénéficiaire**. [↑](#footnote-ref-22)
22. Personne qui engage l’institution et assume la responsabilité de la demande [↑](#footnote-ref-23)