



Administration communale d'Ecaussinnes

Aménagement du plateau de la gare d'Ecaussinnes en faveur de la mobilité durable: éclairage intelligent et recharge pour VAE

Formulaire de projet investissement



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.

Jean-François Piret
15/03/2021

1.	Résumé.....	2
2.	Pertinence du projet.....	3
2.1.	Contexte général	3
2.2.	Problématique du projet étudié (contexte spécifique).....	4
3.	Description du projet	5
3.1.	Objectif (s) du projet	5
3.2.	Description du plan de travail	8
3.3.	Indicateurs de résultat du projet.....	8
3.4.	Synthèse des informations techniques liées au projet d'investissement	11
3.5.	Calendrier de mise en œuvre du projet	20
3.6.	Budget	21
3.7.	Modalités de gestion financière.....	22
4.	Structure de gouvernance du projet	23
4.1.	Partenaires	23
4.2.	Communication et transversalité.....	25
4.3.	Implication locale	26
5.	Impacts escomptés du projet étudié.....	27
5.1.	Impacts économiques et sociaux	27
5.2.	Impacts environnementaux	28
5.3.	Reproductibilité.....	32
5.4.	Pérennité, viabilité du projet.....	33
5.5.	Éléments d'innovation et/ou de plus-value spécifique du projet.....	33
6.	Annexes	34
	Annexe A : Engagement du bénéficiaire	35
	Annexe B : Liste de contrôle.....	36

1. Résumé

Durée estimée du projet	13 mois
Inscription <u>du projet</u> dans les thématiques éligibles dans le cadre de l'appel POLLEC 2020	Thématiques éligibles : <ul style="list-style-type: none">• Infrastructures de recharge pour vélo électrique et vélos électrique partagés• Éclairage intelligent pour mobilité douce et voirie piétonne
Partenaires du projet (Noms, acronymes éventuels)	Commune d'Ecaussinnes
Coût du projet	102.659,37 €
Personne de Contact (Nom, Prénom, email, téléphone)	Jean-François Piret jeanfrancois.piret@ecaussinnes.be 067 34 76 21

2. Pertinence du projet

2.1. Contexte général

La commune d'Ecaussinnes est située à l'extrême Est de la province de Hainaut. Elle est contiguë à aux communes de Seneffe, Braine-le-Comte, Soignies, Le Roeulx et La Louvière.

La commune est constituée de trois entités, à savoir : Ecaussinnes Lallaing, Ecaussinnes d'Enghien et Marche-lez-Ecaussinnes. Elle compte 11 202 habitants pour une superficie de 34.9 km³ et une densité de population de 321,3 habitants/km².

L'entité se caractérise par une typologie semi-rurale rassemblant principalement des fonctions de type résidentiel, de services de proximité et de commerce local.

D'un point de vue économique et des services, Ecaussinnes est **situé entre différentes aires d'attraction** : La Louvière, distante de +/- 6 kilomètres (pôle multimodal, de commerce, d'enseignement secondaire et supérieur), Soignies, distante de +/- 4,5 kilomètres (pôle hospitalier, de culture, d'enseignement secondaire et supérieur), Charleroi, distante de +/- 18 kilomètres (pôle d'emploi, de culture et d'enseignement universitaire) et Bruxelles, distante de +/- 45 kilomètres.

Si la commune d'Ecaussinnes fait le choix de maintenir et de développer une offre de services sur son territoire, **les habitants sont néanmoins amenés à se déplacer de manière très régulière vers d'autres communes**. Ce constat met en évidence la **nécessité d'un travail approfondi sur le développement d'une mobilité durable accessible à tous les habitants**, en accord avec les objectifs climatiques de la Commune d'Ecaussinnes.

2.2. Problématique du projet étudié (contexte spécifique)

Consciente des enjeux en matière de Climat et d'une notion d'urgence pour répondre aux objectifs climatiques, la commune s'engage de manière active dans le cadre de la transition énergétique au travers de son PAEDC (**Plan d'Action en faveur de l'Energie Durable et du Climat de la Commune d'Ecaussinnes**), via son adhésion à la **Convention des Maires** ainsi que tout récemment, via la signature de la **déclaration de Paris**.

Le PAEDC fixe un objectif de diminution de minimum 20% des émissions de CO₂ pour le secteur du transport à l'horizon 2030. Cet objectif nécessite un changement de paradigme pour basculer vers une mobilité durable et partagée. Le PAEDC prévoit notamment la mise en place des actions suivantes :

- TR – 4.4 : Promotion du vélo – Objectif 2030 : -2.558 tCO₂
- T – 3.15 : Eclairage public LED – Objectif 2030 : -772 tCO₂

Au vu de sa configuration semi-rurale, l'enjeu pour une entité villageoise comme Ecaussinnes est de développer une offre de mobilité durable suffisamment accessible pour palier à l'utilisation de la voiture individuelle. Pour ce faire, le **Plan Communal de Mobilité** (PCM) identifie la nécessité de mettre en réseau l'offre transport en créant des plates-formes multimodales.

La Commune d'Ecaussinnes a pu conserver une gare attractive. Celle-ci est constituée d'un point d'arrêt SNCB avec une offre significative vers Bruxelles, La Louvière et Mons. **Menacés de fermeture, les locaux ont été repris par la Commune afin d'y pérenniser une offre de services aux voyageurs** (salle d'attente chauffées, sanitaires, services communaux,...).

De manière plus large, le plateau de la gare occupe une position stratégique au centre du village et dispose d'un point d'arrêt TEC et d'une aire de stationnement. Il offre donc l'opportunité de **développer une véritable plate-forme multimodale de mobilité durable**. Cet objectif a été repris comme un projet prioritaire tant dans la **déclaration de politique générale** que dans le **plan stratégique transversal** de la commune d'Ecaussinnes.

Cependant, actuellement, le potentiel en matière de mobilité cyclable du plateau de la gare n'est pas suffisamment valorisé.

Afin de renforcer son attractivité, la mise en place d'une liaison Pré-RAVel sur l'ancienne ligne 106 est en cours de mise en place par la commune et la Wallonie dans le cadre du **Plan Communal de Développement Rural**. Cette liaison qui constituait un chaînon manquant au niveau régional, permettra de reconnecter le plateau de la gare avec l'ensemble du réseau RAVel et de permettre l'accès à la gare aux cyclistes via un site propre sécurisé.

La réalisation de cette liaison devrait permettre une **augmentation significative du nombre de cyclistes (navetteurs journaliers, touristes, ...)**.

Or, actuellement, les infrastructures cyclables du site sont jugées très insuffisantes (manque de services pour les cyclistes, abri insécurisant et inadapté pour les VAE, pas de bornes de recharge,...).

De plus, les accès au plateau de la gare présentent des tronçons insécurisants dû au manque d'éclairage ou à des éclairages inadaptés et énergivores.

L'ensemble de ces constats ont pu être étayés grâce à une **enquête auprès des utilisateurs menée par PRO-Vélo** et dans les contacts entretenus avec la **section locale du GRACQ**.

Cette situation est handicapante pour la réalisation des objectifs climatiques de la Commune d'Ecaussinnes puisque :

- Le manque d'infrastructures cyclables, et singulièrement pour les VAE (bornes de recharges, abri suffisamment sécurisé, ...), ne permet pas d'encourager le basculement vers des déplacements cyclables ;
- Différents points d'accès ne sont pas correctement éclairés, ce qui décourage l'usage des mode doux, ou le sont avec des technologies inadaptées et trop énergivores.

3. Description du projet

3.1. Objectif (s) du projet

Ce projet vise à réduire les émissions de CO₂ généré par le transport lourd en développant l'offre de service en matière de mobilité durable (singulièrement l'utilisation du vélo électrique et la mobilité piétonne) sur le site du plateau de la gare d'Ecaussinnes en suivant deux objectifs :

Objectif 1 : Mise en place d'une offre de recharge pour 8 vélos électriques intégrée dans une solution de stockage sécurisé de 20 vélos (électriques et non-électriques) sur le plateau de la gare pour le 31 décembre 2022.

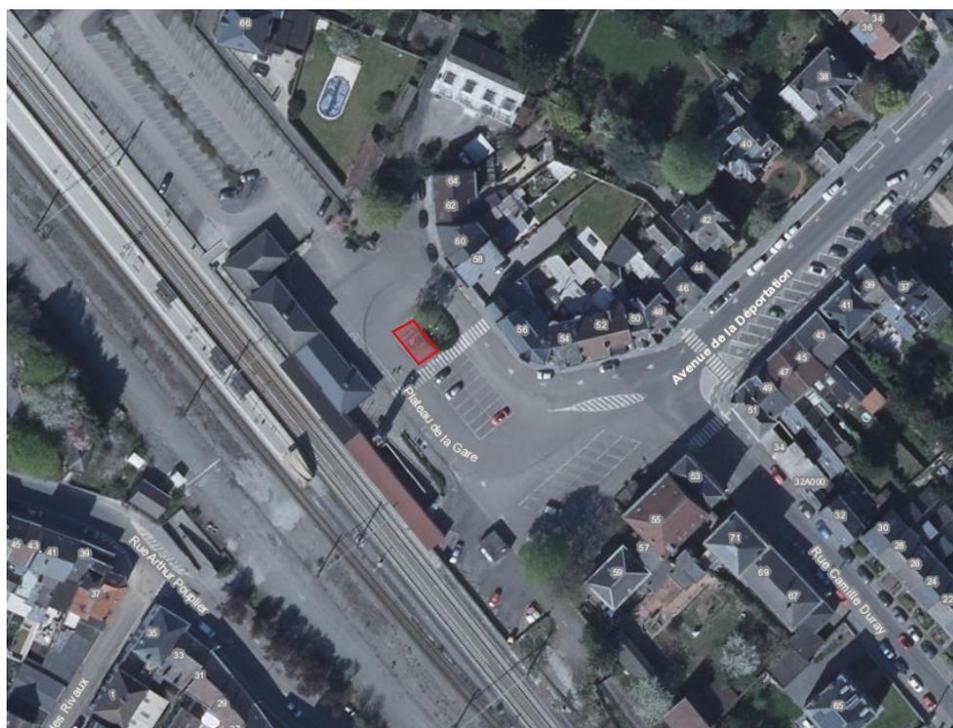


Figure 1 : position envisagée pour l'infrastructure VAE sur le plateau de la gare

Objectif 2 : Réalisation d'un éclairage intelligent sur le chemin cyclo-piéton entre la gare et la chaussée de Braine avant le 31 décembre 2022.

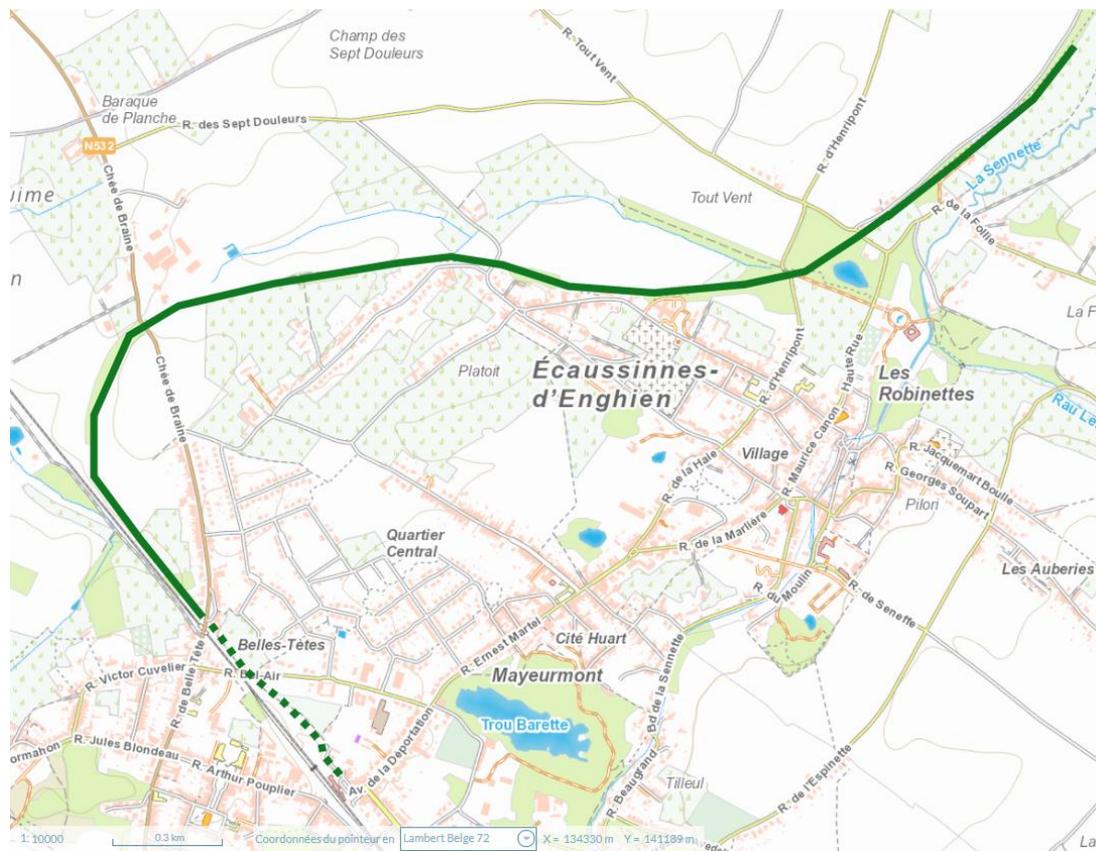


Figure 2 : En vert (trait plein) liaison Pré-RAVEL en cours de construction. En vert (traits pointillés), portion du Pré-RAVEL à équiper avec un éclairage intelligent

La portion du Pré-RAVEL qui sera équipée d'un éclairage intelligent est constituée de deux tronçons :

- **Tronçon 1** : sentier entre la gare vers la rue Bel Air;
- **Tronçon 2** : sentier entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine.

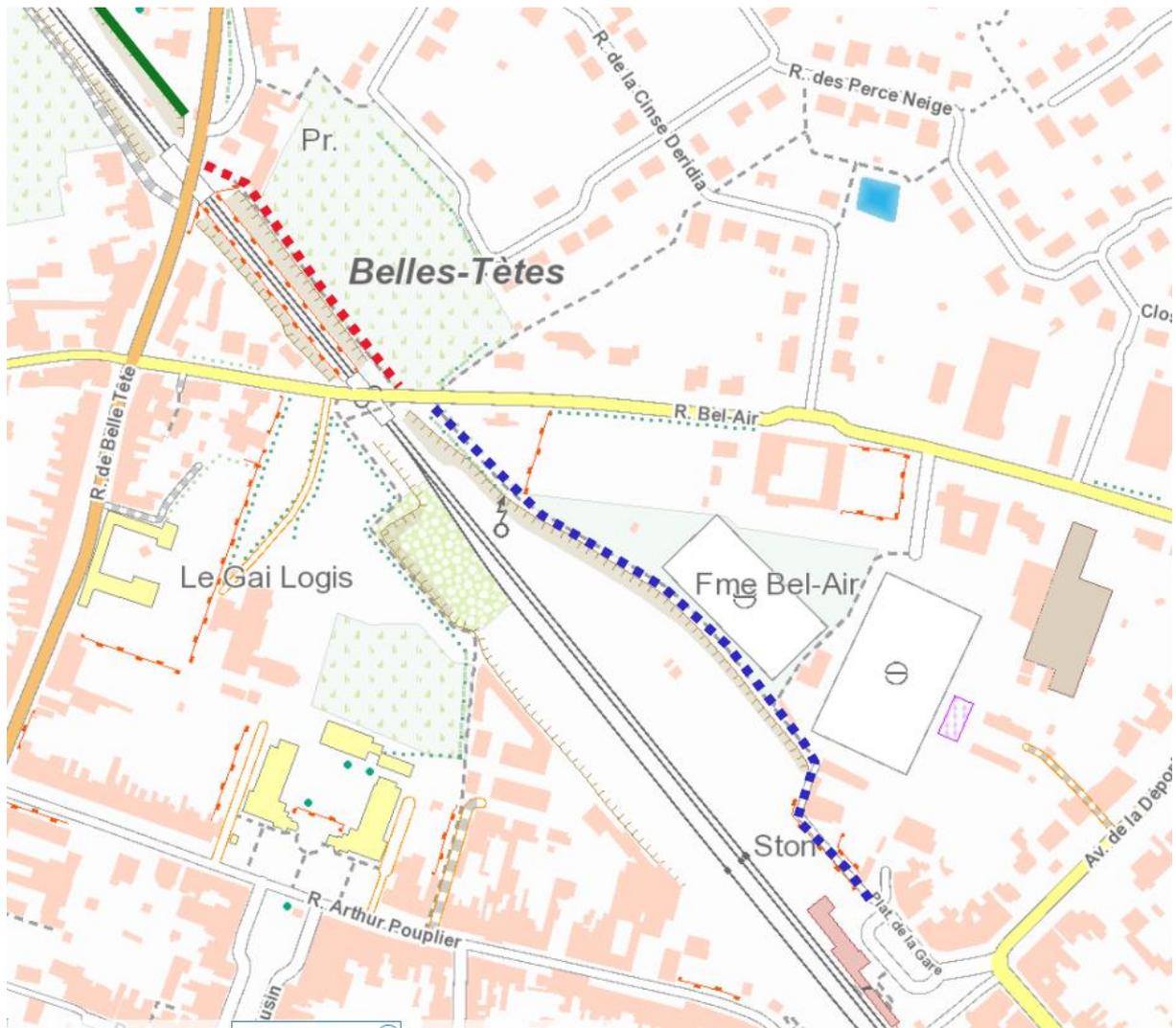


Figure 2 : En bleu - Tronçon 1 (sentier entre la gare vers la rue Bel Air),
En rouge - Tronçon 2 (sentier entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine)

3.2. Description du plan de travail

Ce chapitre décrit le plan de travail envisagé par la Commune d'Ecaussinnes. Pour plus de clarté, celui-ci a été décliné selon les deux parties du projet :

- La recharge de vélos électriques (VAE);
- L'éclairage public intelligent (EPI).

Plan de travail concernant la recharge de vélos électriques (VAE)

Tâches	Intitulé	Description détaillée des actions proposées	Livrable(s)
1	Etude de faisabilité	Validation avec des experts en mobilité, en énergie et avec les organes consultatifs citoyens de la pertinence de la solution choisie	Etude d'implantation et de configuration
2	Rédaction et publication du CDC pour l'achat et l'installation d'une solution de stockage/recharge pour vélos électriques		Cahier des charges pour la recharge de VAE et le stockage sécurisé de vélos
3	Attribution du marché		Prestataire(s) désigné(s)
4	Réalisation des travaux de préparation	- Réalisation d'une tranchée - Aménagement de l'espace destiné à accueillir la zone de stockage des vélos	Chantier prêt pour intervention du prestataire
5	Réalisation des travaux d'installation du range-vélos muni de 8 bornes de recharge	- Installation de l'espace pour ranger les vélos - Installation des 8 casiers/bornes de recharge VAE - Equipement de l'installation d'un système de gestion d'accès sécurisé	Infrastructure conforme au cahier des charges
6	Réception des travaux		Rapport de réception de chantier

Plan de travail concernant l'éclairage public intelligent (EPI)

Pour chacun des deux tronçons qui seront équipés par un éclairage intelligent, le plan de travail suivant sera appliqué.

Tâches	Intitulé	Description détaillée des actions proposées	Livrable(s)
1	Etude de faisabilité	Faisabilité technique opérationnelle pour la mise en place d'une installation d'éclairage public intelligent (détection de mouvement PIR + télégestion)	Avant-projet
2a	Acquisition du terrain	Elaboration de la solution technique, calcul des consommations estimées, calcul impact CO2 et environnementaux	Solution technique
3	Offre	Valorisation financière de l'offre	Evaluation financière
4	Publication cahier des charges	Préparation à l'appel d'offres fourniture et services	CDch
5	Attribution des marchés	Sélection et attribution des fournisseurs	Commandes
6	Mise en œuvre et réglages	Montage sur site et réglages	Installation fonctionnelle
7	Réception de l'installation	Validation des travaux	PV Réception
8	Facturation	Facturation des prestations et fournitures	Facture
9	Clôture		Paiement facture

3.3. Indicateurs de résultat du projet

Indicateurs concernant la recharge de vélos électriques (VAE)

Type d'indicateur	Indicateur	Valeur cible	Echéance	Méthode de mesure
Suivi du projet	Nombre de bornes installées	8	31/12/2022	Réception des travaux
Impact du projet	Energie consommée annuellement par les bornes (kWh)	3500	31/12/2029	Télémetrie Compteur
	Nombre de vélos utilisant l'infrastructure par jour	10 les 3 premiers mois Entre 10 et 20 entre 3 et 6 mois 20 après 6 mois	31/12/2022	Relevés de badges d'accès RFID

Indicateurs concernant l'éclairage public intelligent (EPI)

Type d'indicateur	Indicateur	Valeur cible	Echéance	Méthode de mesure
Technique	Respect des normes	Niveau d'éclairage	Avant réception des travaux	Luxmètre
	Energie consommée annuellement par l'éclairage intelligent	450 kWh/an	Un an après réception des travaux Et 31/12/2029 ^{Erreur ! S ignet non défini.}	Compteur Télémetrie
Financier	Coût total du projet	56.198,00 €	Fin du projet	Factures
	Coût annuel lié aux consommations de l'éclairage intelligent	450 kWh/an x 0,2 € = 90 €	Un an après réception des travaux 31/12/2029 ^{Erreur ! S ignet non défini.}	Factures énergie
Environnemental	Faisceau lumineux exclusivement sur le chemin	2,5 m de large	Avant réception des travaux	Mesure
	Couleur d'éclairage adaptée	2700 K	Avant réception des travaux	Mesure
	Durée d'éclairage réduite	Temporisation adaptée au passage de l'utilisateur	Avant réception des travaux	Analyse de terrain
Global	Nombre d'EPI installées	10 + 13 (ou 5)	Avant réception des travaux	Comptage

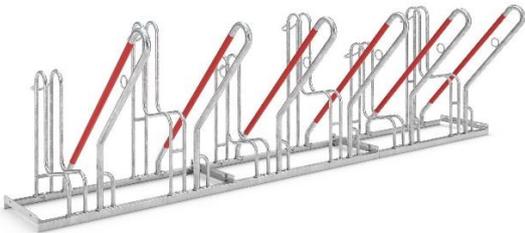
3.4. Synthèse des informations techniques liées au projet d'investissement

3.4.1. Informations techniques concernant les bornes de recharges pour vélos électriques (VAE)

L'aménagement d'une solution de recharge pour vélos électriques sur le plateau de la gare se constituera des éléments suivants :

- 8 emplacements de recharge pour vélos électriques (bornes intégrées au support vélo ou casier);
- 20 emplacements de parking sécurisés avec contrôle d'accès RFID;
- Une infrastructure protégeant les vélos et leurs usagers des intempéries;
- La possibilité d'être agrandie si le besoin augmente.

Nous présentons ci-dessous des exemples d'infrastructures permettant de réaliser notre projet (la solution finale sera validée en fonction des réponses au marché public) :

Solution de type « casier »	Solution intégrée à l'arceau de stationnement
	
Structure sur mesure	Structure « modulaire »
	
Solution de stationnement et de sécurisation	
	

- Un nombre significatif de personnes peuvent arpenter le sentier par intérêt touristique ou de loisir.

Le tronçon à éclairer ne nécessite pas d'être éclairé en permanence car il est fréquenté principalement à certains horaires :

- Les derniers trains arrivent/partent vers 22 heures;
- Le club de football termine ses activités au maximum à 22 heures en semaine et 23 heures le week-end;
- Le tronçon pourra également être utilisé pour son intérêt touristique, ce qui se fait généralement plutôt dans les heures où il n'est pas nécessaire d'éclairer.

Le recours à un éclairage intelligent permettra une utilisation rationnelle de l'énergie. Il ne risque pas de fonctionner en permanence car le cheminement est uniquement cyclo-piéton sans voirie contigüe.

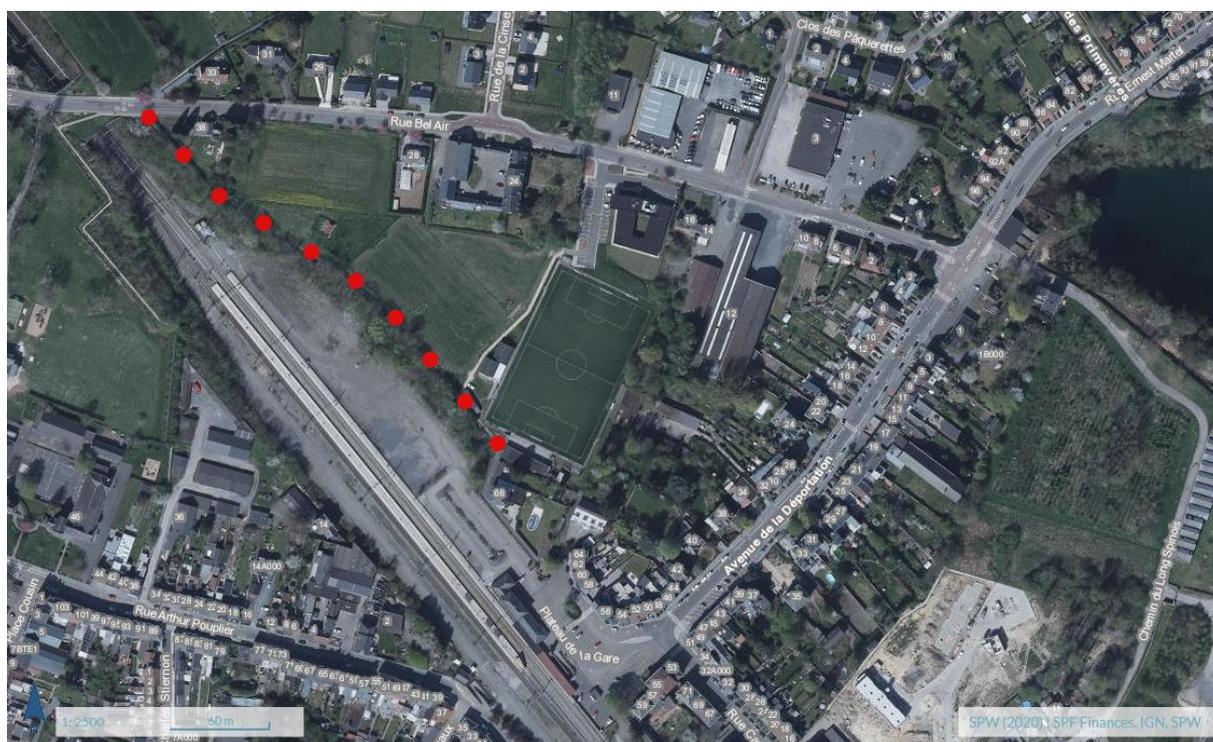
Au niveau environnemental, le recours à un éclairage intelligent permettra de préserver la biodiversité. En effet, la ligne 106 joue un rôle de couloir écologique détaillé au sein du plan communal de développement de la nature (PCDN). L'utilisation d'un éclairage intelligent permet donc de coïncider les objectifs de mobilité pour ce tronçon avec la préservation de la biodiversité.

Les dispositions supplémentaires suivantes permettent de limiter au maximum les impacts :

- La délimitation stricte de la zone éclairée sur le seul cheminement;
- La température de couleur de la source lumineuse est choisie pour impacter le moins possible la faune et la flore avoisinante;
- La logique d'éclairage favorisera l'obscurité (éclairage à 5%) en l'absence d'usager.

Le projet prévoit l'installation de 10 point lumineux intelligents sur le « tronçon 1 » en conservant la structure de 9 poteaux existants. Un dixième poteau sera ajouté au croisement avec la rue Bel Air.

L'ensemble du dispositif sera installé et entretenu par le gestionnaire de réseau de distribution.



Le tronçon 1 a fait l'objet de l'étude d'éclairage jointe au présent dossier en tant qu'Annexe F.

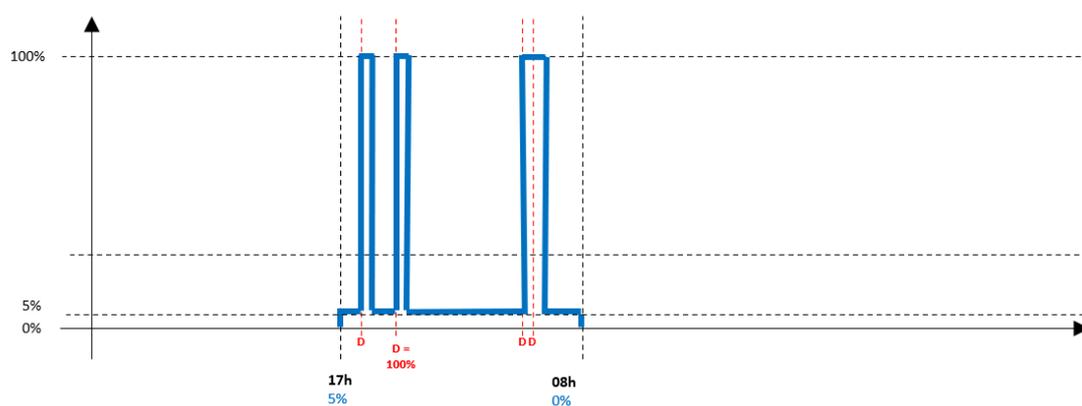
Les points lumineux intelligents présenteront les caractéristiques suivantes :

Les luminaires proposés sont d'une puissance CET de 15W, température de couleur (Indice K) idéalement de 2700k (sujet à adaptation) afin de limiter la nuisance lumineuse sur la faune, la flore et la fonge. Le régime de commande des luminaires est basé sur la détection infra rouge (PIR) permettant la détection générale des usagers (des piétons et des cyclistes).

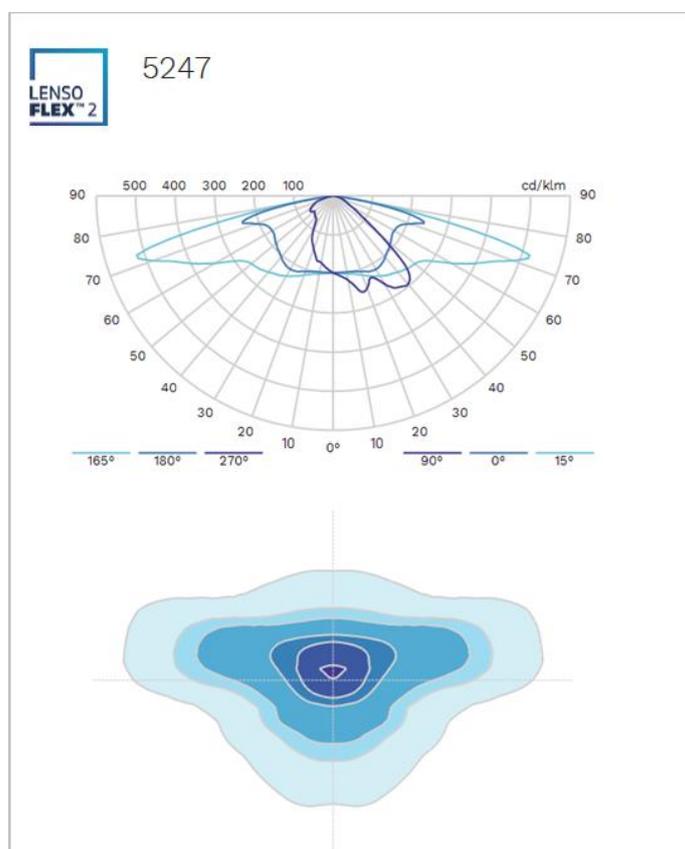
En cas de défectuosité, les pannes seront renseignées auprès du gestionnaire de réseau.

Une télégestion (commande via une plateforme informatique) permet de forcer le régime de fonctionnement de l'installation (ON OFF, niveau d'éclairage en périodes de non-détection).

Principe du régime de commande :



Extrait de la documentation technique Schröder concernant la photométrie :



b. Description de l'investissement

Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques techniques de l'éclairage intelligent projeté.

Poste	Caractéristiques techniques	Valeur à définir
Luminaire	Type de luminaire	Poteaux de 5m avec luminaire
	Type de source lumineuse	Leds (8, à confirmer par le GRD)
	Température de couleur de la source lumineuse	2700 Kelvin
	Puissance	15 Watts
	Nombre	10
	Inter-distance	33 mètres
	Hauteur	5 mètres
Dispositif intelligent	Type	Détection infra rouge (PIR)
	Communication	Les luminaires communiquent entre eux et avec le module de télégestion.
	Autre fonction	Rien de prévu à ce stade-ci du projet (à réévaluer lors de l'étude de faisabilité)
Système de comptage de l'énergie consommée	Compteur / télégestion / autre	Compteur Télégestion
Raccordement		A confirmer par le GRD : Utilisation de la ligne existante qui alimente l'éclairage déjà présent.

Tronçon 2 : Tronçon entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine

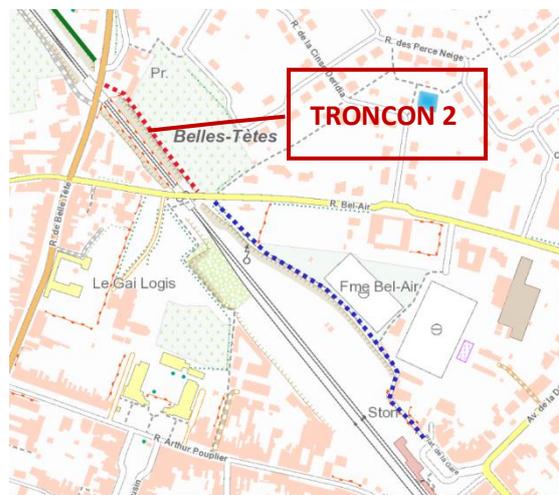
a. Justification de la sélection du tronçon pour l'équipement d'un éclairage intelligent

La Commune a également identifié que le « tronçon 2 » entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine, accessible de manière permanente, nécessite d'être équipé d'un éclairage public intelligent pour renforcer son utilisation par les piétons et cyclistes après la tombée du jour, tout en garantissant une utilisation rationnelle de l'énergie et en limitant les nuisances sur l'environnement.

Le tronçon présente une longueur de 130 mètres (les extrémités du chemin sont éclairées par l'éclairage public des voiries).

Le tronçon n'est actuellement pas du tout éclairé. L'installation d'un éclairage public intelligent dans ce lieu est justifié par :

- La sécurisation du sentier pour les usagers;
- La protection de la biodiversité environnante (abords boisés, pré attenant, ...);
- L'uniformité d'éclairage avec le tronçon entre la rue Bel Air et la chaussée de Braine pour offrir un sentier complet et cohérent.



Ce tronçon relie la rue Bel Air à la chaussée de Braine et permet de relier ces 2 artères importantes du centre du village sur un site complètement protégé pour les piétons et cyclistes. Les deux extrémités du tronçon desservent une zone de commerces. De plus, il fait donc la jonction avec le tronçon « entre la gare et la rue Bel Air » pour permettre un accès sécurisé au plateau de la gare.

Le cheminement cyclo-piéton consiste en une voie Pré-RAVeL en site propre. Actuellement, le revêtement est en asphalte assez ancien et endommagé. La modernisation de l'éclairage se fera en parallèle de la modernisation du sentier dans le cadre du projet de Pré-RAVeL « Ligne 106 » visant à relier la gare d'Ecaussinnes au reste du réseau RAVeL à Ronquières.

Le cheminement est situé dans un environnement mixte. Un côté du chemin (orientation Ouest) longe la voie ferrée reliant la gare d'Ecaussinnes à celle de Braine-le-Comte. L'autre côté (orientation Est) longe une prairie et un lotissement d'habitations récentes. D'un point de vue environnemental, le chemin est bordé d'une zone d'arbustes la séparant de la voie ferrée et d'un espace vert (prairie) le séparant du lotissement.

Le recours à un éclairage intelligent permettra une utilisation rationnelle de l'énergie. Il ne risque pas de fonctionner en permanence car le cheminement est uniquement cyclo-piéton sans voirie contigüe.

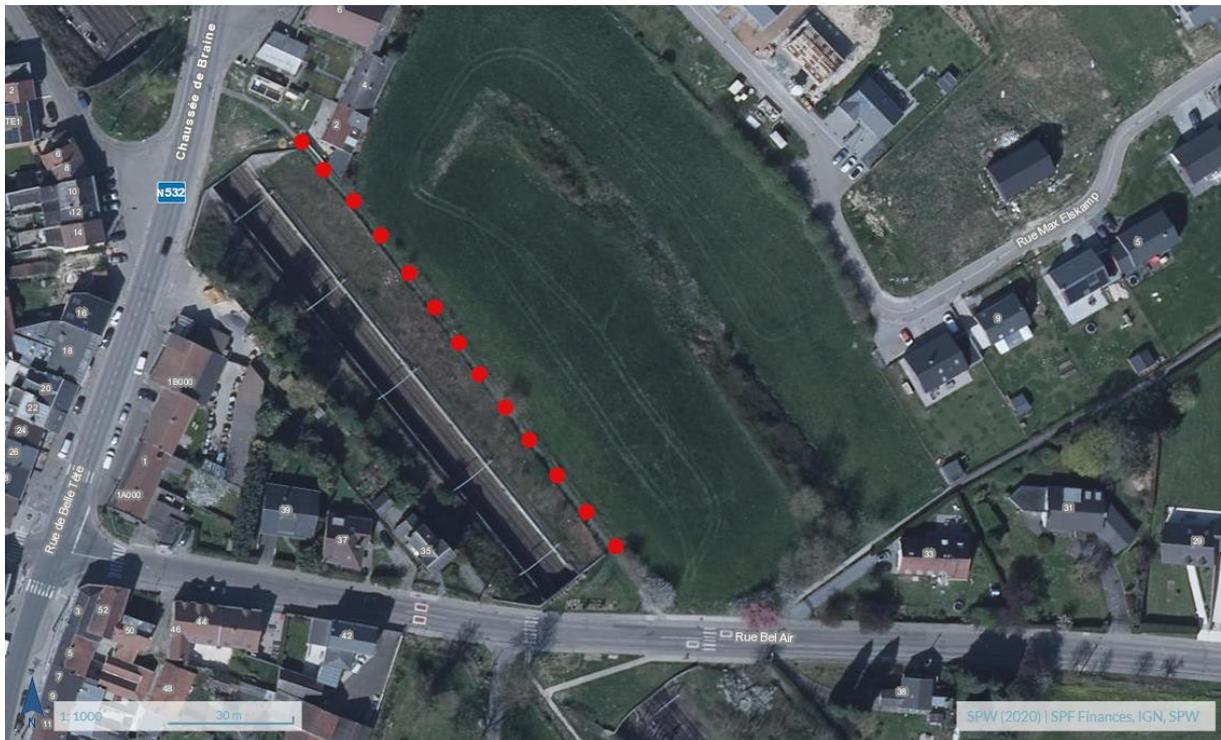
En termes d'utilisation, une fréquentation identique au « tronçon 1 » est escomptée et un éclairage intelligent permettra de remplir les mêmes objectifs en matière de mobilité durable. **Cependant, vu l'absence actuelle d'éclairage, une attention particulière est apportée sur le « tronçon 2 » afin de limiter les impacts sur la biodiversité :**

Les dispositions supplémentaires suivantes permettent de limiter au maximum les impacts :

- L'utilisation de poteaux de type « borne » de 1,2 mètres de hauteur;
- La délimitation stricte de la zone éclairée sur le seul cheminement;
- La température de couleur de la source lumineuse est choisie pour impacter le moins possible la faune et la flore avoisinante;
- La logique d'éclairage favorisera l'obscurité (éclairage à 5%) en l'absence d'usager.

Le projet prévoit l'installation de 13 point lumineux intelligents sur le « tronçon 2 ».

L'ensemble du dispositif sera installé et entretenu par le gestionnaire de réseau de distribution.



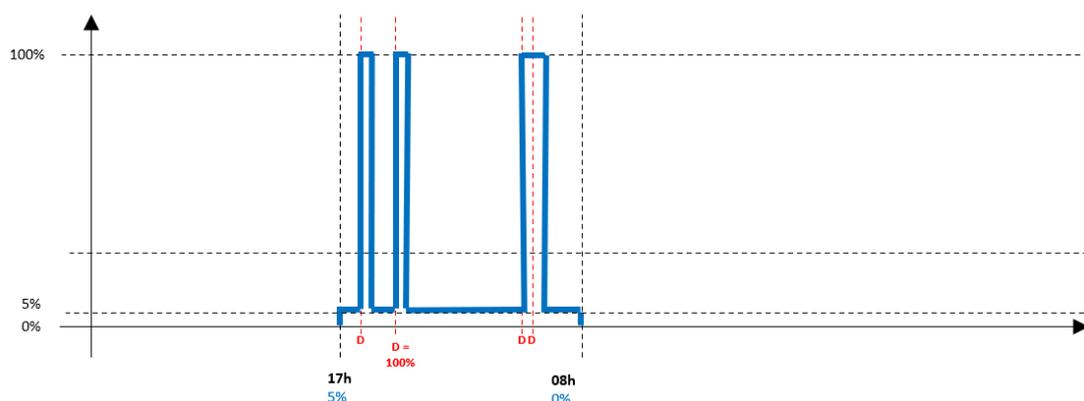
Le tronçon à équiper n'a pas encore pu faire l'objet d'une étude d'éclairage/photométrique à l'heure de rédiger ce document par le GRD vu le caractère innovant de la solution retenue. Cette étude sera réalisée avant la validation de la solution et communiquée en temps voulu aux instances régionales.

Les points lumineux intelligents présenteront les caractéristiques suivantes :

Les luminaires proposés sont d'une puissance CET de 15W, température de couleur (Indice K) idéalement de 2700k (sujet à adaptation) afin de limiter la nuisance lumineuse sur la faune, la flore et la fonge. Le régime de commande des luminaires est basé sur la détection infra rouge (PIR) permettant la détection générale des usagers (des piétons et des cyclistes).

En cas de défectuosité, les pannes seront renseignées auprès du gestionnaire de réseau.

Principe du régime de commande



⚠ Si la solution préconisée ci-dessus par le GRD n'est pas acceptée par le Service Public de Wallonie, nous pouvons installer des luminaires plus traditionnels (5 seraient nécessaires) tels que ceux prévus pour le tronçon « gare – rue Bel Air » mais qui auraient des effets potentiellement plus significatifs pour la biodiversité environnante. Si c'est le cas, les caractéristiques techniques sont donc les mêmes que pour ce tronçon.

b. Description de l'investissement

Le tableau ci-dessous reprend les caractéristiques techniques de l'éclairage intelligent projeté.

Poste	Caractéristiques techniques	Valeur à définir
Luminaire	Type de luminaire	Poteaux de type « borne » de 1,2m avec luminaire
	Type de source lumineuse	Leds (à confirmer par le GRD)
	Température de couleur de la source lumineuse	2700 Kelvin
	Puissance	15 Watts
	Nombre	13
	Inter-distance	10 mètres

	Hauteur	1,2 mètres
Dispositif intelligent	Type	Détection infra rouge (PIR)
	Communication	Il n'y a pas de télégestion ni de communication techniquement possible sur le modèle proposé par le GRD
	Autre fonction	Rien de prévu à ce stade-ci du projet (à réévaluer lors de l'étude de faisabilité)
Système de comptage de l'énergie consommée	Compteur / télégestion /autre	Compteur
Raccordement		A confirmer par le GRD : Nouveau raccordement en partant de l'alimentation la plus proche sur la chaussée de Braine

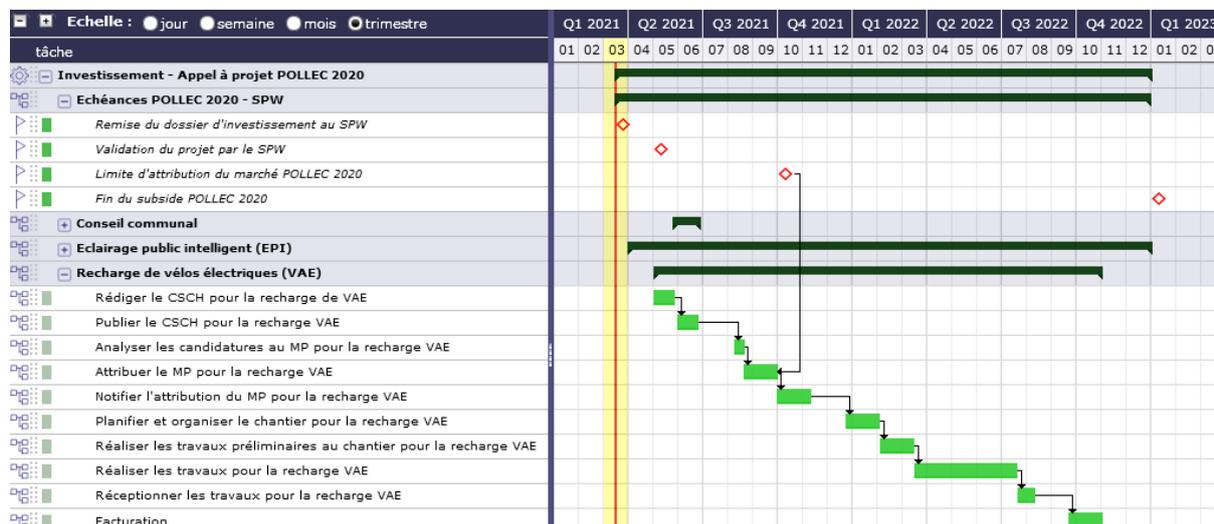
3.5. Calendrier de mise en œuvre du projet

3.5.1. Calendrier de la mise en place des recharges de vélos électriques (VAE)

a. Durée

La partie technique du projet commencera le 03/01/2022 et se terminera le 31/08/2022. Les aspects administratifs, d'organisation et de planification pourront eux démarrer dès la validation du projet par le SPW.

b. Calendrier



3.5.2. Calendrier concernant l'éclairage public intelligent (EPI)

a. Durée

La partie technique du projet commencera le 17/01/2022 et se terminera le 14/03/2022. Les aspects administratifs, d'organisation et de planification pourront eux démarrer dès la validation du projet par le SPW.

b. Calendrier

Intitulé	av-21	mai-21	juin-21	juil-21	août-21	sept-21	oct-21	nov-21	déc-21	janv-22	févr-22	mars-22	avr-22	mai-22	juin-22	juil-22	août-22	sept-22	oct-22	nov-22	déc-22	janv-23	févr-23	
Désignation au subside																								
Prédémarches administratives & organisation de la gestion du dossier																								
Etude de faisabilité																								
Acquisition du terrain																								
Etapes souhaitées par V&C																								
Offre																								
Publication cahier des charges																								
Attribution des marchés																								
Passation contrats & Commandes																								
Délais de production & livraison																								
Mise en œuvre et réglages																								
Réception de l'installation																								
Facturation																								
Clôture																								
Etapes souhaitées par V&C																								
Suivi & indicateurs																								

3.6. Budget

3.6.1. Budget concernant les recharges de vélos électriques (VAE)

Le **budget pour l'installation de casiers/bornes de recharge** est estimé à : 46.460,37 €

Ce budget comprend :

- La réalisation d'une tranchée pour effectuer le raccordement électrique de la solution de recharge
- Le placement et le raccordement d'un compteur électrique par le GRD
- L'acquisition du matériel (en ce compris les équipements électroniques de gestion d'accès)
- Les travaux (M.O., déplacements, mise en service, ...)

3.6.2. Budget concernant l'éclairage public intelligent (EPI) – « Tronçon 1 » (gare – Bel Air)

Le **budget pour l'installation de l'éclairage du tronçon 1** est estimé à : 17.041€

Le budget comprend :

- L'étude
- L'acquisition du matériel (en ce compris les équipements électroniques de télégestion et détection)
- Les travaux (M.O., surveillance, logistique, évacuation de déchets, application Décret Walterre, etc.)
- L'armoire, le raccordement et la pose d'un comptage suivant les tarifs en vigueur au niveau du GRD (approuvés par la CWaPE)

3.6.3. Budget pour le sous-projet d'éclairage public intelligent (EPI) – « Tronçon 2 » (Bel Air – chaussée de Braine)

Le **budget pour l'installation de l'éclairage du tronçon 2** est estimé à : 39.158€

Le budget comprend :

- L'étude
- L'acquisition du matériel (en ce compris les équipements électroniques de détection)
- Les travaux (M.O., surveillance, logistique, évacuation de déchets, application Décret Walterre, etc.)
- L'armoire, le raccordement et la pose d'un comptage suivant les tarifs en vigueur au niveau du GRD (approuvés par la CWaPE)

L'enveloppe complète du projet atteint le total de 102.659,37€
--

3.7. Modalités de gestion financière

Le financement du projet s'établit sur base du subside escompté de 75000€ et d'une part communale se montant à 27659.37€. De manière formelle, ce dernier montant sera inscrit au budget via une modification budgétaire. Cette inscription a, d'ores et déjà, été validé par un accord de principe du collège communal.

Poste	Frais directs	Eligibilité	Prix	Prix TVAC	Subside escompté	Part communale
Recharge de VAE						
Contrôle d'accès par badge	Oui	lecteur de badge RFID	2.980,00 €	3.605,80 €	2.704,35 €	901,45 €
8 Casiers équipés de prises 230V/16A	Oui	La borne électrique	4.000,00 €	4.840,00 €	3.630,00 €	1.210,00 €
Raccordement ORES	Oui	La pose et le raccordement de la borne	9.047,00 €	10.946,87 €	8.210,15 €	2.736,72 €
Travaux de génie civil pour raccordement électrique	Oui	La pose et le raccordement de la borne (25m x 158€)	3.950,00 €	4.779,50 €	3.584,63 €	1.194,88 €
Abonnement mensuel au système contrôle d'accès	Oui	Frais d'accès à la plateforme de gestion de consommation et de paiement	420,00 €	508,20 €	381,15 €	127,05 €
Sous-total frais directs recharge VAE :				24.680,37 €	18.510,28 €	6.170,09 €
Structure abri-vélo + range-vélos	Non	Box	18.000,00 €	21.780,00 €	16.335,00 €	5.445,00 €
Sous-total frais induits recharge VAE :				21.780,00 €	16.335,00 €	5.445,00 €
TOTAL recharge VAE :				46.460,37 €	34.845,28 €	11.615,09 €
Eclairage public intelligent						
Eclairage intelligent "tronçon 1"	Oui	L'installation ou le remplacement de système d'éclairage par un système LED intelligent comprenant les capteurs de détection de présence de type infrarouge La pose et le raccordement	14.083,50 €	17.041,00 €	12.780,75 €	4.260,25 €
Eclairage intelligent "tronçon 2"	Oui		32.361,98 €	39.158,00 €	29.368,50 €	9.789,50 €
Sous-total frais directs éclairage intelligent :				56.199,00 €	42.149,25 €	14.049,75 €
Sous-total frais induits éclairage intelligent :				0,00 €	0,00 €	0,00 €
TOTAL éclairage intelligent :				56.199,00 €	42.149,25 €	14.049,75 €
TOTAL :				102.659,37 €	76.994,53 €	25.664,84 €
TOTAL PROJET (plafond 75.000 €) :				102.659,37 €	75.000,00 €	27.659,37 €

4. Structure de gouvernance du projet

4.1. Partenaires

Le projet sera porté, piloté et suivi quotidiennement par le service énergie de la commune en la personne de Jean-François Piret qui est le conseiller énergie et chargé de projet en développement durable et Climat. Il a également la responsabilité d'assurer le suivi du plan PAEDC et assurera la coordination transversale de la mission au sein des services communaux.

Les interactions avec les services internes de la commune et les partenaires sont décrites dans le tableau ci-dessous.

	Nom	Personne de contact	Rôle
Service communal en charge du projet	Energie/POLLEC	Jean-François Piret	Coordination du projet et intégration dans le PAEDC
Service juridique	Marchés publics	Olivier Van Liefferinge	Gestion des marchés
Service mobilité	Mobilité	Philippe Marsille	Identification des sites d'implantation et Intégration dans le PCM
Service administratif	Direction générale	Ronald Wisbecq	Intégration dans le PST
Service communication	Communication	Eléonore Culot	Promotion des bornes (élaboration et mise en œuvre du plan de communication)
Partenaire externe	GRACQ Ecaussinnes	Jean-Philippe Jaminon	Organe consultatif Relais de terrain pour la promotion et la communication
Partenaire externe	Commission locale de mobilité	Philippe Marsille	Organe consultatif
Partenaire externe	GRD	Pascal Zeghers	Partenaire intercommunal en termes d'éclairage et électricité publics
Partenaire externe	CLDR	Valérie Deman	Organe consultatif

Concernant la partie du projet portant sur les éclairages intelligents, Ores aura un rôle équivalent à un MOD en exécutant les missions suivantes (dans le respect de l'autonomie communale, du CDLD et des missions de gestionnaires de distribution – cf AGW OSP EP) :

- Etude
- Evaluation financière
- Coordination des actes administratifs et marchés publics (en ce compris la logistique et évacuation des déchets)
- Coordination de chantier :
 - CTM
 - Surveillance
 - Mise en service
- Gestion de clôture administrative
- Suivi des indicateurs

Coordonnées :

Commune d'Ecaussinnes :

Jean-François Piret

Conseiller en énergie et chargé de projet en développement durable et Climat

E-mail : jeanfrancois.piret@ecaussinnes.be

Téléphone : 067/34.76.21

ORES (éclairage intelligents) :

Didier Hubin

Responsable Analyse de Gestion et Bureau d'études

E-mail : didier.hubin@ores.be

Téléphone : 010/48.68.18

Pascal Zegers

E-mail : pascal.zegers@ores.be

Téléphone : 010/48.67.02

Damien Descamps

Chargé de l'étude

E-mail : damien.descamps@ores.be

Téléphone : 010/48.73.20

4.2. Communication et transversalité

- a. Description de la manière dont sera assurée la communication et la transversalité entre les services communaux.

Le projet sera piloté par le Conseiller en Energie, chargé de projet en développement durable et Climat, qui assurera la coordination de l'équipe projet et des missions et interactions telles que décrites au point 4.1.

A chaque étape clé du projet, celui-ci organisera un comité de suivi afin d'assurer une parfaite circulation des informations et une prise en charge transversale.

D'un point de vue administratif, le projet s'intégrera dans les processus de gestion suivant :

- **Plan d'actions en faveur de l'Energie Durable et du Climat** : Le projet s'intègre aux fiches :
 - TR – 4.4 : Promotion du vélo – Objectif 2030 : -2.558 tCO₂
 - T – 3.15 : Eclairage public LED – Objectif 2030 : -772 tCO₂
- **Plan Stratégique Transversal** : les deux fiches mentionnées sont intégrées au PST de la Commune d'Ecaussinnes aux niveaux suivants
 - **Objectif stratégique** : OS.269 - A notre niveau, nous agissons pour le climat et la transition énergétique en développant une politique locale en faveur de l'énergie durable et du climat
 - **Objectif opérationnel** : OO.270 – Plan énergie-climat
 - **Fiches actions** :
 - A526 - Implémentation des fiches action relatives au secteur du transport
 - A525 - Implémentation des fiches action relatives au secteur tertiaire

Le suivi du projet sera réalisé sur base de ces outils transversaux de gestion utilisé par les services communaux.

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

Le projet venant compléter la liaison Pré-RAVel mise en place dans le cadre de l'opération de développement rural d'Ecaussinnes, une coordination avec la **Commission Locale de Développement Rural** (CLDR) sera menée. Bien que des représentants de la CLDR soient présents dans le comité de pilotage POLLEC, vu les interactions fortes entre les projets, celui-ci sera mis à l'ordre du jour des travaux de la CLDR.

4.3. Implication locale

Ce projet découle d'un processus participatif qui a permis d'identifier les besoins au dossier. Celui-ci a été **co-construit avec plusieurs assemblées participatives et partenaires de la société civile**. On citera notamment :

- La **Commission locale de Mobilité** : celle-ci est à l'initiative du projet. Elle regroupe des citoyens, des associations (GRACQ, EcauSlow,...), des représentants de commissions consultatives (CCATM,...) et la commune d'Ecaussinnes dans la co-construction de projet en matière de mobilité.
- Le **Comité de pilotage – POLLEC** : Celui-ci coordonne et suit le développement du PAEDC. Il aura la charge du suivi des actions
- La **Commission locale de développement rural** : vu l'interconnexion avec le projet de Pré-RAVel sur l'ancienne ligne 106, la CLDR sera également associée au suivi du projet.

La commune d'Ecaussinnes s'attachera également à faire vivre le projet en valorisant celui-ci auprès des habitants. Pour cela, la commune pourra compter sur le **mécanisme des comités de quartier** dont la dynamique est bien ancrée sur la commune.

Par le caractère exemplatif du projet, la Commune d'Ecaussinnes s'emploiera également à valoriser celui-ci auprès des habitants afin de démontrer que la lutte contre le changement climatique peut se traduire par des avancées en matière de qualité de vie.

Cette communication auprès des citoyens pourra s'effectuer grâce aux outils communaux comme le bulletin communal, les réseaux sociaux ou le site internet. Un affichage expliquant l'intégration du projet au sein du PAEDC sera apposé pour contribuer à la sensibilisation des habitants.

5. Impacts escomptés du projet étudié

5.1. Impacts économiques et sociaux

Le projet contribue-t-il à :

	Oui/Non ?	Comment ?
Réduire la précarité énergétique et lutter contre les inégalités ?	OUI	Les infrastructures (abri, casier, ...) et services (recharge VAE,...) installés seront mis à disposition gratuitement des habitants de manière à encourager leur usage par des publics précarisés. De plus, on constate que les personnes les plus fragiles sont les premières à subir l'absence d'alternatives durable de mobilité. Le projet (éclairage, borne VAE,...) contribue donc à promouvoir des solutions de mobilité accessible au bénéfice des plus fragiles.
Renforcer les capacités ¹ des partenaires et des acteurs locaux en matière de transition énergétique et climatique ?	OUI	Par son caractère exemplatif et très visible, le projet va contribuer à sensibiliser les habitants aux objectifs climatiques. Mené en collaboration avec des partenaires locaux (GRACQ Ecaussinnes,...), il leur apportera un soutien dans la promotion de la mobilité durable à Ecaussinnes.
Développer une économie soutenable ² ?	OUI	De par la promotion d'une mobilité de proximité, le projet contribue au développement d'une économie durable, bas carbone et relocalisée.

¹ Ex. : formations, compétences acquises dans le cadre du projet, augmentation significative de la sensibilisation de la population.

² 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.

5.2. Impacts environnementaux

a. Estimer l'impact carbone (positif ou négatif) du projet

Estimation qualitative

Concernant l'installation des éclairages intelligents :

Secteur concerné ³	Impact positif (diminution des émissions)	Impact neutre	Impact négatif (augmentation des émissions)	Indéterminé
Transport privé	X On considère les usages qui délaisseront la voiture pour une mobilité douce grâce à l'éclairage intelligent			
Tertiaire public (éclairage public)			X Légère augmentation due à l'installation d'un nouvel éclairage intelligent bien calibré dans un lieu non éclairé justifiant ce type d'éclairage	
Tertiaire public (Éclairage public)	X Remplacement d'un éclairage nocturne permanent par de l'éclairage intelligent bien calibré dans un lieu justifiant ce type d'éclairage			

Concernant la recharge des VAE :

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 voiture⁴.

³ Les secteurs mentionnés peuvent être les suivants : Industrie, Tertiaire privé, bâtiments communaux, logement, transport privé, transport public, véhicules communaux, agriculture.

⁴ Ecoindicator99 : A. Del Duce, Life Cycle Assessment of conventional and electric bicycles, Eurobike 2011, Friedrichshafen..

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.

Le projet, en favorisant un transfert modal de la voiture vers le vélo électrique, conduira à une diminution significative de la quantité d'équivalents CO₂ produits

Estimation quantitative⁵

Concernant l'installation des éclairages intelligents :

L'estimation de la réduction des émissions de GES pour les deux tronçons est reprise en annexe D. La réduction 5.222 tCO₂éq/an calculé selon les modalités explicitées ci-dessous.

Nous estimons ici la réduction des émissions obtenue grâce à l'économie d'énergie finale. Les facteurs d'émissions utilisés pour convertir les économies d'énergie en émissions de CO₂ sont repris dans la feuille « Méthodologie et hypothèses ».

Tronçon 1 – Modification de l'éclairage d'un cheminement déjà éclairé

Dans ce cas, l'économie d'énergie considérée est celle obtenue grâce à la diminution de la durée d'utilisation de l'éclairage ainsi qu'à la modification de la puissance totale de ce dernier sur tout le cheminement.

Pour estimer la consommation de l'éclairage avant travaux, on considère un temps de fonctionnement de 4.000 heures par an que l'on multiplie par la puissance installée.

Pour estimer la consommation de l'éclairage après travaux, on multiplie la puissance qui sera installée par le nombre d'utilisateurs journaliers et le temps d'éclairage par usager.

Tronçon 2 - Éclairage d'un cheminement actuellement non éclairé

Dans ce cas, l'économie d'énergie considérée est celle obtenue grâce au transfert modal dont nous déduisons la consommation d'énergie de l'éclairage.

Pour estimer l'économie d'énergie obtenue grâce au transfert modal, nous prenons pour hypothèse que l'éclairage du cheminement est le facteur principal qui aura convaincu les usagers d'adopter un mode de déplacement doux. D'après les chiffres récemment publiés au niveau national⁶, 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%

⁵ L'évaluation quantitative doit être réalisée sur les impacts directs (ex. économie d'énergie).

⁶ [Source : Statbel](#)

On considère alors une consommation moyenne de 60 kWh/100 km pour une voiture thermique : 60 kWh/100 km.

Pour estimer la consommation de l'éclairage après travaux, on multiplie la puissance qui sera installée par le nombre d'utilisateurs journaliers et le temps d'éclairage par usager.

Concernant la recharge des VAE :

Nous estimons ici la réduction des émissions obtenue grâce à l'économie d'énergie finale et au changement de vecteur énergétique. Les postulats relatifs aux caractéristiques du parc automobile utilisés dans le calcul sont identiques au point précédent.

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 20 %, on obtient une réduction des émissions de 82 tCO₂éq/an à travers le calcul repris en annexe D⁷.

- b. 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...)

Concernant les infrastructures de recharge pour VAE, le projet permet de limiter les impacts environnementaux suivants :

- 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. 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.

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.

⁷ Accédez à l'annexe D [ici](#)

Concernant les éclairages intelligents, le projet permet de limiter les impacts environnementaux suivants :

- Préservation de la biodiversité : l'installation d'un éclairage intelligent plutôt qu'un éclairage nocturne continu permet de limiter l'impact de l'éclairage sur la flore et sur la faune, en particulier sur les pollinisateurs nocturnes, les espèces de chauves-souris et de certains oiseaux nocturnes, sur les espèces des eaux de surface (poissons et amphibiens).
- Amélioration de la qualité de l'air : le recours à la mobilité douce permet d'éviter le rejet de polluants.
- Amélioration de la santé de la population grâce à l'amélioration de la qualité de l'air et par l'activité physique que génère les modes actifs de déplacement (vélo, marche). La réduction de la pollution (de l'intrusion) lumineuse est bénéfique pour le sommeil des éventuels riverains.
- Réduction de la pollution sonore : les modes de déplacement doux ne génèrent pas (ou très peu) de bruit contrairement aux véhicules à moteur thermique.
- Préservation des ressources : la fabrication des vélos nécessite nettement moins de ressources que la fabrication des véhicules automobiles (il suffit de s'en référer à la différence de poids : 10 à 20 kg pour un vélo contre 1 tonne et plus pour une automobile). De plus, la fabrication de vélo offre une filière de recyclage à certains déchets tels que les cannettes en aluminium.

5.3. Reproductibilité

Le projet d'installation de bornes de recharges de vélos électriques 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 sur l'ensemble de la commune.

Le projet d'éclairage intelligent est également une première étape dans la modernisation de notre éclairage public. A l'avenir, ce dernier devra être moins énergivore et plus rationnel. L'utilisation de la technologie d'éclairage intelligent permet d'atteindre certains de ces objectifs. La mise en place de cette solution constitue, autant pour la commune que pour le gestionnaire de réseau de distribution, une expérience innovante qui permet de jeter les bases des développements futurs.

Les deux volets du projet, développeront un caractère exemplatif et permettront d'établir la méthodologie nécessaire à la reproduction du projet à d'autres endroits du territoire communal.

A cette fin, une réunion de clôture de projet permettra de mutualiser les ressources et retours d'expériences au sein des services communaux.

5.4. Pérennité, viabilité du projet

Le large processus de concertation et de participation citoyenne dont a fait l'objet la mise-en-place du projet a permis de déterminer de manière fiable que celui-ci répond à une attente au sein de la population. Ceci permet de s'assurer de la pérennité du besoin et de l'utilisation des infrastructures sur le long terme.

D'un point de vue technique, le partenariat avec le gestionnaire de réseau, concernant les éclairages intelligents, permet de s'assurer d'une durée de vie optimale de l'installation. Sa maîtrise technique et la pérennité de l'intercommunale partenaire permettent d'envisager une conception, une construction et une maintenance répondant aux critères de durabilité des aspects technologiques.

Concernant les dispositifs VAE, l'intégration de l'infrastructure au sein de l'offre communale de services en matière de mobilité permet de s'assurer de sa pérennité, tant pour l'entretien que pour sa gestion.

5.5. Éléments d'innovation et/ou de plus-value spécifique du projet

Concernant les points de recharges VAE

Le dispositif trouve une plus-value particulière dans l'intégration du projet avec celui du « Pré-RAVeL ligne 106 » également soutenu par les instances régionales. Celui-ci répondra également à une demande identifiée de longue date par les usagers et les structures partenaires (Gracq Ecaussinnes, commission mobilité,...)

Concernant l'éclairage intelligent

En concertation avec le gestionnaire de réseau de distribution, la commune a fait le choix d'installer des luminaires de faible hauteur pour éclairer le tronçon 2. Cette solution est innovante car n'a pas encore été réalisée par le GRD. Les critères qui ont dirigé le choix vers cette technologie sont :

- Diminuer l'impact de créer un nouvel éclairage sur un site jusque-là non équipé ;
- Limiter l'impact de ce nouvel éclairage sur la biodiversité environnante.

Annexe A : Engagement du bénéficiaire

Nous soussignés, Xavier Dupont et Ronald Wisbecq représentants légaux²⁰ de la commune d'Ecaussinnes, déclarons 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 subsidé ;
- que le projet décrit dans le présent formulaire ne fait pas l'objet autre d'un subsidé régional et qu'aucun subsidé 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 **ECAUSSINNES**

Le **15 MARS 2021**

Signature

Le Directeur Général f.f.,
R. WISBECQ



Le Bourgmestre,
X. DUPONT

²⁰ Personne qui engage l'institution et assume la responsabilité de la demande

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 ;
⇒ Pas d'application
- La décision de l'organe habilité à engager juridiquement le bénéficiaire est jointe au présent formulaire (Annexe H) ;
- L'annexe F (étude d'éclairage) est jointe au présent formulaire.
- L'annexe G (diagramme de Gantt – planning général du projet) est jointe au présent formulaire.