



# Pollution Probe

## **Pollution Probe Community Charging Program Support:**

### **GUIDE DU DEMANDEUR**

Lisez attentivement ce guide et signez la section "Attestations du demandeur" (les signatures numériques horodatées ou certifiées sont acceptables).

#### **1 Contexte du programme, éligibilité et procédure de demande**

##### **1.1 Description et objectif du programme**

L'objectif de ce programme est d'accélérer la transition vers le transport sans émission au Canada en fournissant un financement aux candidats éligibles pour soutenir l'achat et l'installation d'une infrastructure de recharge pour les véhicules électriques (VE). La disponibilité limitée d'infrastructures de recharge accessibles au public est souvent citée comme l'un des principaux obstacles à l'adoption et à l'utilisation des VE.

Dans le cadre de ce programme, Pollution Probe servira d'organisme de prestation tiers et distribuera les fonds au nom du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émissions zéro (PIVEZ) de Ressources naturelles Canada aux demandeurs retenus. Pollution Probe harmonise ses efforts dans le cadre de ce projet avec ceux de FLO, un fournisseur canadien de premier plan de solutions pour les bornes de recharge de véhicules électriques et les opérations de réseau. Par conséquent, FLO est le fournisseur privilégié de bornes de recharge pour VE dans le cadre de ce programme.

Fondée en 1969, Pollution Probe est l'une des plus anciennes ONG environnementales du Canada. Le transport à faible émission de carbone est l'un des domaines d'intérêt de Pollution Probe, qui possède une vaste expérience dans le développement et le déploiement de solutions visant à accélérer l'adoption des véhicules électriques au Canada. Pour plus d'informations, veuillez consulter le site [www.pollutionprobe.org](http://www.pollutionprobe.org).

Ce programme recherche des candidatures de "Bénéficiaires Finaux" potentiels, dans des communautés non urbaines prioritaires, afin de distribuer des fonds pour réaliser des projets d'infrastructure de recharge de VE dans des lieux publics, sur rue, dans des immeubles résidentiels à logements multiples (IRLM), dans des lieux de travail, ou pour des flottes de véhicules légers. Ces sites admissibles sont définis à la section 1.2 ci-dessous.

##### **1.2 Sites admissibles pour l'installation de bornes de recharges**

*Lieux publics* : Aires de stationnement destiné à l'usage du public. Il peut s'agir d'une propriété privée ou publique. Les exemples de lieux publics comprennent, sans s'y limiter, les stations-service, les restaurants, les arènes, les bibliothèques, les cabinets médicaux, les parcs, les centres commerciaux, etc.

*Sur rue* : Infrastructure de recharge en bordure de rue à usage public, gérée par les autorités locales.  
*Workplaces*: A workplace is defined as a location where employees perform duties related to a job. Charging infrastructure must be primarily used by the employees. Charging infrastructure installations at a private residence, even if a business is registered at the same address, are not included in this category.

*Flottes de véhicules légers* : Un véhicule léger est considéré comme ayant un poids nominal brut (PNBV) inférieur ou égal à 3 856 kg. Les véhicules légers appartiennent à une organisation ou sont loués par elle et sont utilisés dans le cadre des opérations et activités de l'organisation ou de l'entreprise. Les flottes de véhicules légers sont composées de plusieurs véhicules et sont gérées par un propriétaire commun. Parmi les exemples de flottes de véhicules légers, on peut citer une flotte de taxis, de voitures de location, de véhicules municipaux, d'autopartage, etc.

*Immeuble résidentiel à logements multiples (IRLM)* : L'infrastructure de recharge d'un IRLM est définie comme étant l'infrastructure des places de stationnement où les gens vivent. Aux fins de ce programme, pour être désigné comme IRLM, le bâtiment doit comprendre au moins trois unités d'habitation.

### **1.3 Définitions**

Les définitions des principaux termes et expressions utilisés dans le cadre de ce document, dans le Formulaire de Demande du Programme et dans l'Accord de Financement sont présentées ci-dessous.

*Le connecteur de recharge* correspond à la prise sur le cordon d'alimentation qui raccorde le dispositif d'alimentation aux sorties de recharge du véhicule électrique.

*La borne de recharge* correspond au dispositif utilisé pour alimenter en électricité un véhicule électrique dans le but de recharger la batterie du véhicule.

*Les bornes de recharge connectées* sont définies comme ayant la capacité de communiquer avec d'autres bornes ou à un serveur ou au nuage, par l'entremise d'un signal mobile ou sans fil, ou par un véhicule communiquant, en utilisant des logiciels pour gérer l'usage et d'autres capacités comme fournir l'état d'utilisation en temps réel. Des bornes connectées permettent aux bénéficiaires de rencontrer les exigences du programme pour la production des rapports.

*Les bénéficiaires Finaux* sont des organisations qui reçoivent une partie du financement du programme de Pollution Probe pour entreprendre les activités décrites dans la Section 1.8 Projets Admissibles. Les bénéficiaires finaux seront sélectionnés par Pollution Probe en fonction de leur capacité à satisfaire les critères obligatoires et de mérite spécifiés dans le présent guide, et selon le principe du premier arrivé, premier servi, jusqu'à épuisement du financement du programme pour les années financières admissibles (avril 2025 - mars 2026 et avril 2026 - mars 2027).

### **1.4 Rôles et Responsabilités**

#### *Pollution Probe*

Pollution Probe est l'organisme chargé de l'exécution du financement du programme et dispose d'une indépendance dans la sélection des bénéficiaires finaux. Pollution Probe n'agira pas en tant qu'agent du gouvernement dans la redistribution des fonds du programme.

#### *Bénéficiaires finaux*

Les bénéficiaires finaux sollicitent un financement par l'intermédiaire de Pollution Probe afin de recevoir une partie des fonds disponibles. L'obligation de rendre compte, les rôles et les responsabilités d'un

bénéficiaire final seront établis dans le cadre d'un Accord de Financement conclu entre Pollution Probe et chaque bénéficiaire final.

### 1.5 Bénéficiaires admissibles

Les bénéficiaires admissibles à ce programme (les « bénéficiaires finaux ») sont des entités légales valablement incorporées ou enregistrées au Canada. Cela comprend les organisations à but non lucratif et à but lucratif telles que :

- Services publics d'électricité ou de gaz
- Entreprises
- Syndicats de copropriété (condominiums)
- Associations professionnelles
- Associations de recherche
- Organismes de standardization
- Entreprises ou collectivités autochtones
- Institutions académiques
- Les gouvernements provinciaux, territoriaux, régionaux ou municipaux ou leurs ministères ou organismes

### 1.6 Montants maximums de financement

La distribution des fonds aux bénéficiaires finaux par Pollution Probe sera limitée à moins de 100 000 dollars par site de projet admissible. Un bénéficiaire final potentiel peut soumettre plusieurs demandes s'il souhaite obtenir un financement supérieur à ce montant, à condition que la limite par site ne soit pas dépassée.

Le programme financera jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles du projet, dans la limite des montants maximums indiqués dans le tableau suivant :

**Tableau 1 : Financement maximal par type de technologie**

Type de borne de recharge	Exigences technologiques	Financement maximal	Financement maximal pour les entreprises et les communautés autochtones
Connecteurs de Niveau 2 3,3 kW à 19,2 kW	Tout chargeur de VE disponible sur le marché et certifié CSA, ULC, UL ou Interlink pour une utilisation au Canada. Le chargeur doit être doté d'une connexion normalisée SAE J1772 ou d'un type de connecteur propriétaire** d'une puissance de sortie minimale de 3,3 kW.	Jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 5 000 \$ par connecteur*	Jusqu'à 75 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 7 500 \$ par connecteur*

Chargeur rapide 20 kW à 49 kW	Tout chargeur rapide de VE disponible sur le marché et certifié CSA, ULC, UL ou Interlink pour une utilisation au Canada. Le chargeur rapide doit être une borne rapide à courant continu (BRCC) et avoir au moins un (1) connecteur de recharge conforme à la norme CHAdeMO ou un (1) connecteur de recharge conforme à la norme SAE J1772 Combo ou un type de connecteur propriétaire** prévu pour une puissance de sortie d'au moins 20 kW.	Jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 15 000 \$ par chargeur rapide	Jusqu'à 75 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 22 500 \$ par chargeur rapide
Chargeur rapide 50 kW à 99 kW	Tout chargeur rapide de VE disponible sur le marché et certifié CSA, ULC, UL ou Interlink pour une utilisation au Canada. Le chargeur rapide doit être une borne rapide à courant continu (BRCC) et avoir au moins un (1) connecteur de recharge conforme à la norme CHAdeMO ou un (1) connecteur de recharge conforme à la norme SAE J1772 Combo ou un type de connecteur propriétaire** prévu pour une puissance de sortie d'au moins 50 kW.	Jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 50 000 \$ par chargeur rapide	Jusqu'à 75 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 75 000 \$ par chargeur rapide
Chargeur rapide 100 kW et plus	Tout chargeur rapide de VE disponible sur le marché et certifié CSA, ULC, UL ou Interlink pour une utilisation au Canada. Le chargeur rapide doit être une borne rapide à courant continu (BRCC) et avoir au moins un (1) connecteur de recharge conforme à la norme CHAdeMO ou un (1) connecteur de recharge conforme à la norme SAE J1772 Combo ou un type de connecteur propriétaire** prévu pour une puissance de sortie d'au moins 100 kW.	Jusqu'à 50 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 75 000 \$ par chargeur rapide	Jusqu'à 75 % du total des dépenses admissibles du projet, avec un maximum de 99 999 \$ par chargeur rapide

\* Pour les bornes de recharge de niveau 2 : Pour que le financement par connecteur soit pris en compte, chaque connecteur doit pouvoir charger un véhicule et supporter une place de stationnement simultanément. Le financement des bornes de recharge rapide est basé sur le nombre de bornes de recharges.

\*\*Les types de connecteurs propriétaires peuvent représenter au maximum 75 % de tous les connecteurs de charge installés sur le même site de projet. Le reste (25 % ou plus) doit être constitué de connecteurs de charge universels (J1772, J1772 Combo ou CHAdeMO) de la même catégorie (c'est-à-dire niveau 2 ou chargeur rapide).

### 1.7 Cumul de l'aide financière

Les bénéficiaires finaux sont tenus de divulguer toutes sources de financement confirmées et potentielles, y compris assistance gouvernementale fédérale, provinciale, territoriale ou municipale (Financement Public Total), ainsi que d'autres sources qui devraient être reçues. Ces informations peuvent être communiquées à n'importe quel moment pendant la durée du projet.

Le financement total provenant de toutes les sources gouvernementales ne peut excéder 75 % du coût total du projet, sauf si le bénéficiaire final est une entreprise ou une communauté autochtone, une

organisation à but non lucratif, une administration provinciale, territoriale, régionale ou municipale ou son département ou agence, auquel cas la limite de cumul est de 100 % du coût total du projet.

Si l'aide financière totale proposée dépasse les limites fixées ci-dessus, Pollution Probe se réserve le droit de réduire sa contribution au projet jusqu'à ce que la limite de cumul soit atteinte. Si l'aide totale dépasse les limites fixées ci-dessus à la date d'achèvement du projet, Pollution Probe se réserve le droit de récupérer la contribution excédentaire auprès du bénéficiaire.

Note : L'aide gouvernementale visée dans ces limites de cumul ne comprend pas les prêts des administrations ou des organismes de la Couronne. Par exemple, les prêts provenant des administrations ou des organismes de la Couronne ne sont pas compris. Cependant, en cas d'obtention d'un taux d'intérêt préférentiel au moyen de prêts, il faut comprendre les économies de coûts à remettre en vertu du taux préférentiel. Des précisions seront fournies au cas par cas.

### 1.8 Projets et technologies admissibles

Pour être pris en considération, les projets déployés par les bénéficiaires finaux doivent répondre aux exigences suivantes :

- Être une technologie admissible telle que décrite dans le tableau 1 du présent guide.
- Être situé au Canada.
- Être une installation permanente (modèles montés ou fixes).
- Il doit s'agir d'un équipement neuf et acheté (et non loué).
- Être une nouvelle installation ou une extension d'une installation existante (et non le remplacement d'une installation existante).
- Être une borne de recharge pour VE connectée, telle que définie dans la Section 1.3 du présent guide.
- Apposer un autocollant portant un logo, fourni par Pollution Probe, sur le devant de chaque borne de recharge.
- Augmente les possibilités de recharge localisée dans les lieux définis dans la Section 1.2 du présent guide.
- Respecte tous les codes locaux applicables (par exemple, construction, électricité, etc.) et les règlements (par exemple, zonage, stationnement, etc.).
- Être installé sur une place de stationnement clairement identifiée pour un usage public, dans le but de recharger les véhicules électriques..
- Chaque bénéficiaire final doit soumettre les documents d'achèvement du Projet à Pollution Probe pour présenter une demande de remboursement (voir la Section 1.10 du présent guide).
- Le calendrier du projet doit débuter après la date de signature de l'accord de financement et indiquer que le projet sera achevé au plus tard le 31 mars 2026 ou le 31 mars 2027. Seules les activités entreprises après la signature d'un Accord de financement entre Pollution Probe et les Bénéficiaires Finaux retenus sont admissibles à un remboursement.
- **Si les bornes de recharge admissibles ne sont pas opérationnelles à la date prévue pour l'achèvement du projet avant la fin de l'année financière du projet, aucun frais engagé ne sera remboursé aux bénéficiaires finaux.**

## 1.9 Dépenses admissibles

Les Dépenses Admissibles pour un projet approuvé pour un Bénéficiaire Final doivent être directement liées à l'installation de bornes de recharge pour VE et peuvent inclure :

- Les Services professionnels (p. ex., scientifique, technique, gestion, contrats, ingénierie, construction, installation, essai et mise en service de l'équipement, formation, marketing, collecte de données, logistique, entretien, impression, distribution, frais juridiques associés à l'élaboration du gabarit d'accord des sous-projets, vérification et évaluation);
- Les Dépenses en immobilisations, y compris les équipements informatiques et autres équipements ou infrastructures ;
- Les frais et coûts de location ;
- Les frais de licence et permis ;
- Les coûts liés aux évaluations environnementales ; et
- La portion non-remboursée de taxes fédérales ou provinciales - la TPS, TVP ou TVH, net de tout remboursement de taxes auquel le bénéficiaire est admissible ;

Ces catégories de dépenses sont définies dans la Section 3 du présent guide.

Les coûts qui ne sont pas considérés comme des dépenses éligibles dans le cadre de ce programme sont les suivants :

- Le soutien en nature ;
- Les coûts liés aux terrains ;
- Les frais juridiques des bénéficiaires finaux ;
- Les coûts d'exploitation en cours (p. ex. la consommation d'électricité, les frais d'exploitation, d'entretien, de réseautage, d'abonnement, etc.) ; et
- Les coûts engagés hors de la période des dépenses admissibles, y compris ceux associés à la préparation de la présente demande.

## 1.10 Remboursement des dépenses éligibles

Les Bénéficiaires Finaux seront remboursés pour les dépenses admissibles au moyen d'un paiement forfaitaire unique après l'achèvement des projets (une fois que toutes les stations sont opérationnelles). Ce paiement sera effectué après réception du financement du Canada, après l'achèvement du projet et la réception de tous les documents d'achèvement du projet requis lors de la présentation d'une demande de remboursement.

Les demandes finales de remboursement doivent être accompagnées des documents appropriés justifiant toutes les dépenses incluses dans les coûts totaux du projet. Les documents d'achèvement du projet doivent comprendre les documents suivants :

- Preuve de propriété, contrat de bail ou autorisation écrite permettant aux Bénéficiaires Finaux d'accéder aux locaux sur lesquels la ou les stations de recharge et les places de stationnement seront installées.
- Les bons de commande et les factures, ainsi que les preuves de paiement pour toutes les dépenses en immobilisations déclarées.

- Les factures et les preuves de paiement de tous les fournisseurs de services professionnels concernés (par exemple, électriciens, les entreprises de construction, les services publics d'électricité, etc.) indiquant clairement le site, la date, les parties et les services fournis.
- Des photographies claires et détaillées des sites de projet, **avant** le lancement du projet et **après** son achèvement.
- Preuve de la mise en service de la station indiquant l'ID du chargeur (à fournir par FLO).
- Si une partie de la TPS/TPS/TVH payée est déduite des remboursements, une preuve de l'impossibilité de bénéficier de crédits de taxe en amont doit être fournie, ainsi que le pourcentage du remboursement.

### 1.11 Comment faire une demande

Un dossier de demande complet se compose des éléments suivants :

- Guide du Demandeur signé (PDF)
- Formulaire de Demande signé et complet (PDF)
- Budget et Calendrier de la Demande complétés (MS Excel ou tableur compatible)

Les signatures numériques horodatées ou certifiées sont acceptables. Pollution Probe examinera toutes les demandes soumises dans les meilleurs délais. Les demandes seront examinées afin de s'assurer que tous les Critères Obligatoires, tels que décrits dans la Section 2.2 de ce Guide du Demandeur, sont respectés. Le financement des projets sera accordé aux candidats retenus selon le principe du premier arrivé, premier servi.

Les candidats retenus recevront un Accord de Financement pour examen et signature. Une fois que l'Accord de Financement a été signé par les deux parties, les activités du projet peuvent commencer. Toute activité entreprise avant la signature de l'Accord de Financement ne pourra pas faire l'objet d'un remboursement.

### 1.12 Soumission de demande

Pour toutes questions concernant le programme de financement, ou pour soumettre un dossier de demande complet, veuillez adresser votre demande à l'adresse suivante avec l'objet "**Application CCPS**" :

Fern Tran, Director, EV Charging Incentives, Pollution Probe  
[ftran@pollutionprobe.org](mailto:ftran@pollutionprobe.org)

Veuillez noter que la taille maximale des pièces jointes aux courriers électroniques adressés à Pollution Probe est de 15 Mo. Si la demande dépasse ce maximum, le demandeur peut transmettre sa demande dans une série de courriels ayant le même objet.

Pollution Probe n'est pas responsable de la sécurité de la demande pendant la transmission par courrier électronique. Il incombe au candidat de conserver une preuve de l'heure à laquelle le dossier de demande a été envoyé à Pollution Probe.

## **2 Critères de sélection des projets**

### **2.1 Évaluation de l'application**

Chaque demande de projet sera examinée pour vérifier qu'elle est complète et évaluée en fonction des critères obligatoires énoncés dans la Section 2.2. Les demandes qui ne répondent pas à tous les critères obligatoires ne seront pas examinées à nouveau.

Les propositions de projet retenues recevront un avis d'approbation et un Accord de Financement pour examen et signature.

### **2.2 Critères obligatoires**

Les critères suivants seront utilisés par Pollution Probe pour évaluer les demandes et sélectionner les Bénéficiaires Finaux.

Les demandes doivent :

- Être soumis par un bénéficiaire admissible conformément à la Section 1.5 du présent guide.
- Respecter les limites de cumul de l'aide financière d'origine public, conformément à la Section 1.7 du présent guide.
- Confirmer que le projet répond à tous les critères d'éligibilité du projet et de la technologie, conformément à la Section 1.8 de ce guide.
- Constituer un dossier de demande complet conformément à la Section 1.11 du présent guide.

## **3 Définitions des catégories de dépenses admissibles**

### **3.1 Services Professionnels**

Les services professionnels sont définis comme étant les coûts liés au soutien supplémentaire nécessaire à la réalisation du projet. Ces coûts peuvent couvrir les types de services suivants : scientifiques, techniques, gestion, prestation extérieure de services, ingénierie, construction, installation, essais et mise en service d'équipements, formation, marketing, collecte de données, logistique, entretien, impression, distribution. Le montant admissible d'un sous-traitant, d'un consultant ou d'un fournisseur de services doit se trouver dans le montant réel du contrat et il faut conserver un exemplaire du contrat au dossier.

### **3.2 Dépenses en immobilisations**

Les dépenses en immobilisation sont définies comme des dépenses qui entraînent un bénéfice durable, comme le requiert le projet. Elles peuvent notamment comprendre l'achat d'équipement de ravitaillement en carburant, les coûts associés à la préparation du site et à l'équipement de mise en réseau. Les terrains ne sont toutefois pas considérés comme des dépenses admissibles en vertu de ce programme. La rénovation ou la revalorisation des immobilisations existantes est comprise dans cette rubrique.

### **3.3 TPS, TVQ et TVH**

Les taxes réclamées doivent toujours être déduction faite du remboursement de taxe auquel le promoteur a droit.

## Attestations du demandeur

En soumettant la présente demande, le demandeur atteste que :

- Il agit au nom de tous les partenaires et collaborateurs et a reçu l'autorisation écrite de le faire.
- Tous les fonds (en espèces et en nature) identifiés par le demandeur et ses partenaires et collaborateurs sont censés être disponibles une fois que l'Accord de Financement a été signé par les représentants dûment autorisés du demandeur du projet.
- Toute information exclusive ou confidentielle fournie lors de la soumission l'est avec l'accord de la partie concernée.
- Il comprend et reconnaît que Pollution Probe n'a aucune responsabilité et aucun engagement ou obligation d'apporter une contribution financière au projet jusqu'à ce qu'un Accord de Financement écrit soit signé par les deux parties, que le projet soit réalisé conformément à tous les critères obligatoires du présent guide, et que tous les coûts ou dépenses encourus ou payés par le demandeur avant la signature d'un Accord de Financement relèvent de la seule responsabilité du demandeur, sans aucune responsabilité de la part de Pollution Probe.
- Il comprend et reconnaît que les responsables de Pollution Probe n'accepteront aucune demande de révision ou de réexamen des décisions d'approbation de Pollution Probe de la part des demandeurs de projet.
- Il comprend et reconnaît que Pollution Probe se réserve le droit de modifier ou d'annuler le processus actuellement envisagé à sa seule discrétion.

La personne qui signe ci-dessous atteste qu'il/elle est habilitée à signer un Accord de Financement juridiquement contraignant entre Pollution Probe et le demandeur du projet.

### Nom du Fonctionnaire Dûment Autorisé :

Signature:	
Nom:	
Titre et Organisation:	
Date:	