

Demande d'aide financière : année financière 20__ - 20__

A Renseignements du demandeur			
A.1 Nom du constructeur ou du demandeur			
A.2 Adresse complète du demandeur			
Numéro	Rue	Case postale	
Ville ou municipalité		Province	Pays
			Code postal
B Données opérationnelles			
		Trajet le plus court	Trajet le plus long
B.1	Distance parcourue quotidiennement par autobus (km)		
B.2	Énergie quotidienne requise par autobus (kWh)		
C Paramètres d'opération			
C.1	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires détenus par le demandeur		
C.2	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires électriques qui <u>seront</u> desservis par l'infrastructure de recharge installée		
C.3	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires électriques qui <u>pourront</u> être desservis par l'infrastructure de recharge installée		
C.4	Nombre <u>maximal</u> d'autobus scolaires électriques qui pourraient éventuellement être desservis en raccordant de <u>nouvelles</u> bornes à l'infrastructure d'alimentation installée (expansion)		
C.5	Les équipements de l'infrastructure de recharge sont facilement accessibles pour l'entretien et la réparation.	<input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non
C.6	Les pièces et les équipements de recharge de l'infrastructure de recharge peuvent être rapidement obtenus sur le marché.	<input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non
C.7	L'emplacement des bornes a été déterminé de façon à faciliter l'exploitation des autobus électriques et est facile d'utilisation pour les utilisateurs.	<input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non
C.8	La conception de l'infrastructure de recharge tient compte des réalités hivernales	<input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non
C.9	Les bornes sont capables de recevoir, d'envoyer et de traiter des données à distance et elles permettent la commande d'actions à distance (bornes intelligentes). <i>Attention : Ce critère doit obligatoirement être rempli pour avoir droit à la subvention.</i>	<input type="checkbox"/>	Oui <input type="checkbox"/> Non
C.10	Le mécanisme de gestion de puissance utilisé est : <input type="checkbox"/> Partage dynamique de puissance entre des groupes de bornes ou la totalité de celles-ci <input type="checkbox"/> Gestion dynamique de puissance par un logiciel de gestion de puissance <input type="checkbox"/> Pas de gestion de puissance		
C.11	L'alimentation de l'infrastructure de recharge se fera à partir : <input type="checkbox"/> De l'alimentation électrique actuelle du bâtiment <input type="checkbox"/> D'un nouveau raccordement au réseau électrique		
D Déclaration			
<input type="checkbox"/>	Je déclare que les renseignements contenus dans ce formulaire sont exacts.		
<input type="checkbox"/>	J'ai procédé à une analyse des besoins de mon client et je certifie que l'infrastructure de recharge visée par la présente demande de subvention répond à ses besoins en matière de recharge.		
<input type="checkbox"/>	J'ai informé mon client des effets et des limitations liés au choix de conception de l'infrastructure de recharge ainsi que des différentes options disponibles.		
<input type="checkbox"/>	Je certifie par ailleurs que l'infrastructure visée par la présente demande de subvention est conçue uniquement aux fins de recharge de véhicules électriques.		
Nom de la ou du signataire en caractères d'imprimerie		Entreprise	Titre
Signature		Date (aaaa-mm-jj)	Numéro de la Régie du bâtiment du Québec (R.B.Q.)
<p>Programme d'électrification du transport scolaire, Direction des aides en transport collectif, ministère des Transports Courriel : transports-quebec.programmes@transports.gouv.qc.ca</p>			

Guide d'utilisation du formulaire

Le formulaire doit être rempli en tenant compte de l'infrastructure de recharge visée par la présente demande de subvention.

B Données opérationnelles

- B.1 Indiquez la distance quotidienne qui sera parcourue par l'autobus scolaire électrique qui parcourra la plus courte distance quotidienne ainsi que par l'autobus scolaire électrique qui parcourra la plus grande distance quotidienne, indiquez également la moyenne des distances qui seront parcourues par les autobus scolaires électriques lors de la mise en service de l'infrastructure de recharge.
- B.2 Pour chacune des situations précédentes, indiquez votre estimation de l'énergie quotidienne requise par autobus scolaire. Vous pouvez utiliser des estimations de la consommation énergétique des autobus (Wh/km) appliquées aux kilomètres parcourus, convertir la consommation de diesel actuelle en consommation électrique ou utiliser toute autre méthode appropriée pour estimer l'énergie requise par autobus.

C Paramètres d'opération

- C.1 Indiquez le nombre total d'autobus scolaires – à essence, au propane, diésel ou électriques – détenus par le demandeur au moment de faire la demande.
- C.2 Indiquez le nombre total d'autobus scolaires électriques qui seront desservis par l'infrastructure de recharge installée. Ce nombre correspond à la valeur la plus basse entre les deux suivantes :
- le nombre total d'autobus scolaires électriques en possession du demandeur lorsque l'infrastructure de recharge sera installée;
 - le nombre total de bornes raccordées à l'infrastructure de recharge installée.
- C.3 Si l'infrastructure de recharge installée est capable de desservir, sans modification, plus d'autobus scolaires électriques que le nombre prévu à la section C.2, indiquez le nombre total d'autobus scolaires électriques qui pourront ainsi être desservis. Dans le cas contraire, indiquez le même nombre qu'à la section C.2.
- Note : Généralement, le nombre d'autobus scolaires pouvant être desservis correspond au nombre total de bornes installées. Dans certains cas, la conception de l'infrastructure pourrait prévoir un nombre d'autobus desservis légèrement différent du nombre de bornes, notamment lorsque l'utilisation de bornes rapides est prévue.
- C.4 Si l'infrastructure d'alimentation installée¹ est capable d'accueillir plus d'autobus scolaires électriques que le nombre prévu à la section C.3, indiquez le nombre maximal d'autobus scolaires électriques qui pourraient éventuellement être desservis, en ajoutant de nouvelles bornes, à même l'infrastructure d'alimentation visée par la présente demande de subvention. Si l'infrastructure d'alimentation est à sa capacité maximale, indiquez le même nombre qu'à la section C.3.
- Note : Généralement, le nombre d'autobus scolaires pouvant être desservis correspond au nombre total de bornes pouvant être installées. Dans certains cas, la conception de l'infrastructure pourrait prévoir un nombre d'autobus desservis légèrement différent du nombre de bornes, notamment lorsque l'utilisation de bornes rapides est prévue.

Exemple – Sous-sections C.1 à C.4

Transport Xyz possède présentement 10 autobus diesel. L'entreprise décide d'acheter deux autobus électriques. Elle convient avec son maître électricien de déployer une infrastructure de recharge et d'y raccorder cinq bornes dès le premier jour. L'infrastructure d'alimentation est par ailleurs conçue pour qu'il soit possible d'y raccorder sept bornes supplémentaires dans le futur. Dans ce cas, le formulaire devrait être rempli ainsi :

C.1	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires détenus par le demandeur	10
C.2	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires électriques qui <u>seront</u> desservis par l'infrastructure de recharge installée	2
C.3	Nombre <u>total</u> d'autobus scolaires électriques qui <u>pourront</u> être desservis par l'infrastructure de recharge installée	5
C.4	Nombre <u>maximal</u> d'autobus scolaires électriques qui <u>pourraient</u> éventuellement être desservis en raccordant de <u>nouvelles</u> bornes à l'infrastructure d'alimentation installée (expansion)	12

- C.5 Indiquez si l'infrastructure de recharge a été conçue de façon à ce que les différents équipements (bornes, transformateur, alimentation, distribution) soient facilement accessibles par le personnel technique afin d'en assurer l'entretien et la réparation. Par exemple :
- en cas de bris, les équipements peuvent facilement être inspectés et le problème, rapidement identifié;
 - en cas de bris, l'équipement peut facilement être réparé ou remplacé.
- C.6 Indiquez si les pièces et les équipements de recharge de l'infrastructure peuvent être rapidement obtenus sur le marché. Si des équipements moins facilement accessibles sont utilisés, assurez-vous d'en informer votre client, car cela pourrait éventuellement avoir une incidence sur ses opérations.
- C.7 Indiquez si l'emplacement des bornes a été déterminé de façon à faciliter l'exploitation des autobus scolaires électriques et s'il est facile d'utilisation pour les utilisateurs. Cela inclut notamment les cas suivants :
- les bornes sont installées à une hauteur optimale pour les utilisateurs;
 - l'utilisateur n'a pas à traverser d'obstacle ou à marcher sur un terrain boueux pour accéder à la borne;
 - le câble de la borne de recharge ne gêne pas la circulation des piétons et des véhicules;
 - le câble de la borne de recharge n'est ni trop court ni trop long;
 - le câble de la borne de recharge est facile à manipuler. Il est facile de l'enrouler ou de le ranger après l'utilisation.
- C.8 Indiquez si la conception de l'infrastructure de recharge tient compte des réalités hivernales, notamment si :
- les bornes sont faciles d'accès même lors de chutes de neige;
 - les câbles et les pistolets de recharge ne sont pas exposés aux risques liés au déneigement;
 - les bornes et les pistolets de recharge ne sont pas exposés au bourrage par la neige ou la glace.
- C.9 Indiquez si les bornes sont capables de recevoir, d'envoyer et de traiter des données à distance et si elles permettent la commande d'actions à distance. Ce type de borne est communément appelé « borne intelligente ».
- Attention : Ce critère doit obligatoirement être rempli pour avoir droit à la subvention.
- C.10 Indiquez le mécanisme de gestion de puissance retenu.
- Partage dynamique de puissance entre des groupe de bornes ou la totalité de celles-ci : un groupe de bornes de recharge ou la totalité de celles-ci communiquent et partagent dynamiquement une limite de puissance définie préalablement.
 - Gestion dynamique de puissance par un logiciel de gestion de puissance : un logiciel contrôle en temps réel la puissance allouée à chacune des bornes en fonction de la capacité disponible et des besoins d'exploitation.
 - Pas de gestion de puissance : l'infrastructure a été conçue de telle sorte que toutes les bornes peuvent être utilisées simultanément à pleine puissance. Attention : Vous devez informer votre client de la potentielle répercussion sur les tarifs que peut avoir cette stratégie de recharge.
- C.11 Indiquez comment se fera l'alimentation électrique de l'infrastructure de recharge visée.
- À partir de l'alimentation électrique actuelle du bâtiment : les équipements seront raccordés à l'entrée électrique existante du bâtiment.
 - À partir d'un nouveau raccordement au réseau électrique : les équipements seront raccordés à une nouvelle entrée électrique dédiée à la recharge.
- Attention : Dans le cas d'un nouveau raccordement au réseau électrique, il est obligatoire d'obtenir un rapport d'expert rédigé par un ingénieur pour être admissible à la subvention.

¹ Dans le cas d'une deuxième demande de subvention, vous devez indiquer le nombre total d'autobus en prenant en compte la totalité de la nouvelle infrastructure, y compris les équipements déjà installés lors de la précédente demande de subvention.

D Déclaration

Signez le formulaire pour confirmer l'exactitude des informations contenues ainsi que pour confirmer que vous avez informé votre client des effets et des limitations liés au choix de conception de l'infrastructure de recharge ainsi que des différentes options disponibles.