

Contexte

Le célèbre autobus scolaire nord-américain jaune transporte les enfants à l'école depuis les années 1930, alimenté presque exclusivement par des combustibles fossiles. 90 ans plus tard, la majorité du parc canadien d'autobus scolaires fonctionnent toujours au diesel, avec **moins de 2 % étant électrique**.¹ Non seulement ces mêmes autobus contribuent, avec le reste du secteur des transports, au quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada, mais ils exacerbent également les problèmes liés au transport routier, comme la qualité de l'air et la pollution sonore, auxquels nos enfants sont exposés quotidiennement.

Bien que le gouvernement fédéral subventionne l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE) par le biais du Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE) et du Programme d'infrastructure pour les véhicules à zéro émission (PIVZE), le financement actuel est **insuffisant et inaccessible** pour soutenir l'adoption d'ASE, conformément à **l'objectif de vente de 100 % de véhicules moyens et lourds à zéro émission d'ici 2040**.

Pourquoi agir maintenant?

Accélérer l'électrification du transport scolaire représente une occasion unique de soutenir la transition du Canada vers les énergies renouvelables, tout en générant des bénéfices pour la santé et l'économie.

Un parc entièrement électrique **réduirait considérablement les émissions de GES** des autobus scolaires et **éliminerait 243 000 litres de combustibles fossiles** consommés chaque année par ce secteur.² Rien qu'en Colombie-Britannique, électrifier le parc public de 1280 autobus scolaires pourrait permettre à la province d'économiser **212 millions de dollars (M\$) en frais d'énergie** sur une durée de vie de 12 ans en passant à une électricité moins chère et locale, et plus de **15M\$ en frais de santé**,³ car les émissions de diesel des autobus thermiques contribuent aux problèmes respiratoires. À l'échelle nationale, ces bénéfices seraient encore plus importants compte tenu des 51 000 autobus scolaires sur les routes et des 2,2 millions d'enfants qui empruntent l'autobus pour se rendre à l'école.⁴

Enjeux et recommandations

Les mécanismes de financement public ont contribué à subventionner l'électrification pour les prestataires de transport scolaire. Cependant, pour accélérer l'adoption des ASE et maximiser ses bénéfices, il est essentiel de surmonter les enjeux liés au manque de fonds, d'accessibilité et de sensibilisation des programmes de financement fédéraux.

¹ Dunsky Énergie + Climate. (2023). [Pistes de solutions pour l'électrification du parc d'autobus scolaires](#).

² Statistique Canada. (2023). [Industries canadiennes du transport de passagers par autobus et du transport urbain. consommation de carburant selon l'industrie \(x1 000\)](#).

³ Pembina Institute. (2022). [Electric school buses: The benefits to British Columbians and options for accelerating the transition](#).

⁴ Task Force on School Bus Safety. (2022). [Strengthening school bus safety in Canada](#).

Assurer une offre suffisante d'ASE

L'annonce récente aux États-Unis concernant le financement fédéral pour l'électrification du transport scolaire a suscité une demande d'ASE en Amérique du Nord, plaçant ainsi les gestionnaires de parcs canadiens dans une situation défavorable, étant confrontés à des retards d'approvisionnement et à des exigences d'application contraignantes. Pour garantir une offre d'ASE suffisante pour les prestataires de transport scolaire au Canada qui souhaitent effectuer la transition, le financement fédéral pour les ASE devrait donc être complété par des exigences nationales de vente à 100 % de véhicules moyens et lourds (VLM) à zéro émission. De tels objectifs pourraient s'inspirer de la régulation du *California Advanced Clean Fleets* annoncée par le *California Air Resources Board* (CARB), et de la réglementation du gouvernement du Québec adoptée exigeant l'achat de nouveaux ASE.

Recommandations

1. Établir une exigence de vente de 100 % spécifiquement pour les ASE afin d'atteindre un parc entièrement électrifié d'ici 2040, conformément à la cible pour les VLM ;
2. Collaborer avec les provinces pour prolonger temporairement l'âge de retraite des autobus thermiques actuels afin d'aplatir la courbe de demande d'ASE à court terme et d'atténuer les délais d'approvisionnement.

Prolonger et restructurer les programmes de financement existants

De nombreux gestionnaires de parcs, notamment dans les provinces de l'Atlantique, choisissent de ne pas demander le financement fédéral pour les ASE en raison des retards administratifs dans les processus de demande du FTCZE et des procédures de demande fastidieuses, en particulier pour les gestionnaires cherchant un financement provincial en plus du soutien fédéral. Cela entraîne des retards dans les commandes d'ASE et entrave la planification du remplacement des véhicules.

De plus, le financement annuel actuellement disponible dans le cadre du FTCZE est de 550 M\$, mais pour atteindre l'objectif de 100 % d'ici 2040, plus de 1,25 milliard de dollars (G\$) seraient nécessaires pour 2023 seulement.⁵ Le capital total requis entre 2023 et 2040 équivaut à environ 2,5 fois les besoins en capital annuels pour les autobus diesel.⁶ Étant donné que les ASE n'atteindront pas la parité d'achat avec les autobus thermiques d'ici 2040, le gouvernement fédéral doit allouer des fonds supplémentaires immédiatement.

Recommandations

1. Fournir un accès direct ou automatique au FTCZE ;
2. Prolonger le financement du FTCZE au-delà de 2025-2026 en allouant 2,5 G\$ supplémentaires pour l'électrification des autobus scolaires entre 2027 et 2032 ;
3. Prolonger le financement du PIVZE au-delà de 2027 ;
4. Réexaminer la structure de l'allocation des fonds grâce à des accords bilatéraux entre le gouvernement fédéral et les provinces/territoires pour réduire la concurrence entre les demandeurs de programme ayant moins de capacités ;
5. Supprimer la deuxième phase du processus de demande du FTCZE en faveur d'une remise au point de vente pour simplifier le processus de demande et offrir plus de certitude aux gestionnaires de parcs lorsqu'ils établissent leur budget.

⁵ Dunsy Énergie + Climat. (2023). [Pistes de solutions pour l'électrification du parc d'autobus scolaires](#).

⁶ Ibid.

Faciliter la collecte de données et le partage de connaissances

Les bases de données nationales augmenteraient l'accès aux données opérationnelles des ASE concernant l'impact de la variation de température sur les performances des batteries, ce qui est perçu comme un obstacle majeur à l'adoption des ASE. La disponibilité de telles données réduirait le besoin de projets pilotes redondants dans les provinces et territoires présentant des conditions d'exploitation similaires.

Recommandation

1. Établir des bases de données fédérales pour les données opérationnelles des ASE afin de faciliter le partage des connaissances entre les provinces et territoires.

Renforcer les connaissances et l'expertise des gestionnaires de parcs et de la main-d'œuvre sur les ASE

Les gestionnaires de parcs ont besoin d'une compréhension complète des avantages des ASE et du soutien financier disponible. Ils ont également besoin de formations pour gérer, entretenir et exploiter efficacement les ASE. La mise en œuvre de programmes fédéraux supplémentaires instaurerait la confiance parmi les parties prenantes des autobus scolaires et faciliterait leur transition vers des solutions à zéro émission.

Recommandations

1. Investir dans le développement de programmes de formation standardisés pour la main-d'œuvre du transport scolaire ;
2. Financer des campagnes de sensibilisation et d'information grâce à l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à zéro émission (ISVEZ), ciblant les gestionnaires de parcs à travers le Canada.⁷

Contact

Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires |

cesba-aceas@equiterre.org

À propos d'ACEAS

Dirigée par Équiterre en partenariat avec Green Communities Canada, l'**Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS)** est une initiative qui réunit des parties prenantes du transport scolaire aux niveaux provincial et fédéral – des conseils scolaires aux organisations environnementales en passant par les associations nationales de santé – pour plaider en faveur de politiques mesurables qui accéléreront la transition vers un parc d'autobus scolaires entièrement électrique d'ici 2040, en accord avec les objectifs climatiques du Canada.



⁷Selon la liste des demandeurs de l'ISVEZ, aucun projet de sensibilisation sur les ASE n'est financé à ce jour en août 2023.