

## Contexte

Le célèbre autobus jaune nord-américain transporte les enfants à l'école depuis les années 1930, alimenté presque exclusivement par des combustibles fossiles. Aujourd'hui, ces mêmes autobus contribuent, avec le reste du secteur des transports, au quart des émissions de gaz à effet de serre (GES) du Canada. C'est l'un des seuls secteurs dont les émissions ont continué à augmenter au cours des 30 dernières années. En plus de ses conséquences sur le climat, le maintien d'un parc d'autobus scolaires fonctionnant entièrement au diesel aggrave les problèmes liés au transport routier, comme la qualité de l'air et la pollution sonore, auxquels nos enfants sont exposés quotidiennement.

La majorité des autobus scolaires fonctionnent toujours au diesel, avec une proportion marginale de gaz naturel et d'essence. En 2022, **les autobus scolaires électriques (ASE)** représentaient seulement **0,2 % des ventes d'autobus scolaires**.<sup>1</sup> Ces chiffres ne sont pas compatibles avec les objectifs de neutralité carbone d'ici 2050.

Le gouvernement fédéral doit prendre des mesures pour garantir que ses programmes existants apportent un soutien suffisant au transport scolaire afin d'accélérer la transition et contribuer à atteindre **l'objectif de vente de 100 % de véhicules moyens et lourds à zéro émission d'ici 2040**. Dans le secteur du transport scolaire, cet objectif pourrait être atteint encore plus tôt si les investissements adéquats sont réalisés dès maintenant.

## Pourquoi agir maintenant?

Un peu plus de 80 ans après l'apparition de l'autobus jaune et au milieu d'une crise climatique et sanitaire mondiale, il est temps que le Canada électrifie son parc d'autobus scolaires pour le bien-être des jeunes d'aujourd'hui et de demain. Accélérer l'électrification du transport scolaire représente une occasion unique de soutenir la transition du Canada vers l'énergie renouvelable, 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.<sup>2</sup> 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**,<sup>3</sup> car les émissions de diesel des autobus thermiques contribuent aux problèmes respiratoires. À l'échelle nationale, ces

<sup>1</sup> Pollution Probe & al. (2022). [Opportunities for Accelerating School Bus Electrification in Ontario](#).

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

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

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.<sup>4</sup>

## Programmes existants

- **Programme du Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE):** 550M\$ sont rendus disponibles par Infrastructure Canada pour le remplacement des autobus scolaires et l'achat d'ASE et d'infrastructures de recharge.<sup>5</sup>
- **Programme d'infrastructure pour les véhicules à zéro émission (PIVEZ):** Administré par Ressources naturelles Canada, le PIVEZ fournit un financement pour l'achat et l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques.
- **L'initiative des autobus à zéro émission:** La Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) propose des prêts directs à faible intérêt pour l'achat d'ASE.

## Quels sont les principaux obstacles?

Les mécanismes de financement public ont contribué à subventionner l'électrification pour les prestataires de transport scolaire. Toutefois, l'accès à ces programmes reste un obstacle, et bien que les incitations à l'achat jouent un rôle clé, elles ne sont qu'une partie du puzzle. Actuellement, la transition vers les ASE est ralentie par :

- Des retards administratifs dans le processus de demande du FTCZE ;
- La multiplication des possibilités de financement qui constituent un fardeau administratif pour les prestataires de transport scolaire ;
- Un manque de formation de main d'oeuvre et de capacité à l'échelle nationale ;
- Les coûts liés aux bornes de recharge et aux mises à niveau du réseau électrique ;
- L'hésitation des districts scolaires à contracter des prêts de la BIC.

## Recommandations

### 1. S'assurer que le financement fédéral est accessible

Plusieurs provinces et territoires au Canada n'ont pas de programme de financement pour les ASE. Cela signifie qu'un nombre significatif de gestionnaires de parcs d'autobus scolaires devra compter sur les programmes fédéraux pour réduire le coût des ASE.

### 2. Examiner et optimiser les programmes existants

Afin de réduire les retards et le fardeau administratifs pour les gestionnaires :

- Fusionner le financement du FTCZE et du PIVZE en un seul programme qui offre des financements à la fois pour l'achat d'ASE et d'infrastructures de recharge ;
- Offrir un accès direct au Fonds pour le transport en commun à zéro émission ;
- Fournir un financement complémentaire pour l'achat d'ASE et d'équipement de recharge aux provinces qui disposent déjà d'un programme provincial afin de simplifier le processus de demande.

### 3. Prolonger et rehausser les fonds existants

Le financement de 2,75 milliards de dollars disponible dans le cadre du programme FTCZE a été alloué pour la période de 2021 à 2025. Étant donné que les ASE ne devraient pas

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

<sup>5</sup> Dunsy Energy+Climate Advisors. (2023). *Pathways for Canadian Electric School Bus Adoption (under review)*.

atteindre la parité de prix avec les autobus diesel d'ici 2040, le gouvernement fédéral doit continuer à allouer des fonds à ce programme afin de rendre les ASE plus abordables, et ce, après son expiration en 2025. Cela contribuerait à offrir une plus grande certitude à long terme sur le marché. De plus, étant donné que le financement du FTCZE doit être partagé entre les gestionnaires d'autobus scolaires et de transport en commun, il est clair qu'il est nécessaire d'augmenter les fonds disponibles pour la période actuelle.

#### 4. Communiquer et renforcer les capacités des parties prenantes

Investir dans l'éducation et le renforcement des capacités est un complément nécessaire aux incitations pour atteindre l'objectif de zéro émission. C'est pourquoi le gouvernement fédéral devrait investir dans le développement d'une campagne de sensibilisation et de communication, ainsi que de programmes de formation, destinés aux parties concernées sur les sujets suivants :

- Les différents avantages environnementaux, économiques et sanitaires des ASE ;
- Les programmes de financement fédéraux disponibles et autres sources de revenus, pour les parties prenantes du transport scolaire ;
- Les principaux éléments à prendre en compte lors de la transition vers les ASE.

Les prestataires de transport scolaire doivent être équipés des connaissances nécessaires pour gérer les ASE, l'installation de bornes de recharge et les mises à niveau nécessaires du réseau électrique. La réalisation d'études de faisabilité, la gestion des obstacles liés aux infrastructures et la clarification des exigences de flotte peuvent constituer des barrières à l'adoption. Le Canada doit soutenir des programmes supplémentaires pour renforcer la confiance des parties prenantes et faciliter ainsi une transition réussie vers les ASE.<sup>6</sup>

Nous sommes disponibles pour fournir plus de détails sur ces recommandations et pour contribuer aux discussions sur ces questions.

#### Contact

##### Valérie Tremblay

Chargée de projet, Mobilité durable | [vtremblay@equiterre.org](mailto:vtremblay@equiterre.org)

## À propos de l'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.



<sup>6</sup> Green Budget Coalition. (2022). [Building capacity to accelerate the electric school bus transition](#).