

Contexte

Dans la [CleanBC Roadmap to 2030](#), le gouvernement de la Colombie-Britannique (C.-B.) s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) liées au transport de 27 % à 32 % d'ici à 2030. Pour y parvenir, le gouvernement s'est engagé à décarboner tous les véhicules moyens et lourds de la province, y compris les autobus scolaires. Il apporte un soutien financier important aux districts scolaires publics, aux écoles privées et aux communautés autochtones pour l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE), ainsi que pour l'infrastructure de recharge associée. Cette aide est disponible par le biais de différentes sources de financement¹ :

- **Programme CleanBC Go Electric School Bus** : 33 % du prix d'achat hors taxes d'un ASE (jusqu'à 150 000 \$), 75 % des coûts de l'infrastructure de recharge et 75 % des coûts d'évaluation des installations.
- **Programme Go Electric Fleets de CleanBC** : 75 % à 90 % des coûts des chargeurs rapides à courant continu pour les communautés autochtones et les entreprises.
- **Ministère de l'éducation et de la protection de l'enfance** : Financement de base (budget annuel de 15 millions \$) pour les autobus publics qui doivent être remplacés et 25 000 \$ à 30 000 \$ supplémentaires.
- **Programme d'investissement neutre en carbone** : Subvention unique de 50 000 \$ pour aider les districts scolaires à réduire leur empreinte carbone.

Selon les données de la *Association of School Transportation Services of B.C.* (ASTSBC), ces programmes de financement ont contribué à l'achat d'un total de **70 ASE**, ce qui ne représente toutefois que **6 % du parc public de 1 280 autobus**.

Pourquoi agir maintenant?

L'accélération de l'électrification du parc d'autobus scolaires représente une occasion unique de réaliser des progrès significatifs dans l'atteinte de l'objectif climatique de la C.-B., tout en générant des avantages pour la santé et l'économie de la province.

Avantages pour le climat

Un parc d'autobus scolaires entièrement électriques éliminerait 92 % des émissions de GES des autobus scolaires, qui ont contribué à plus de 7 000 kilotonnes d'équivalent de dioxyde de carbone en 2020.²

¹ Le gouvernement de la Colombie-Britannique offre également des crédits pour l'exploitation de sites de recharge d'ASE dans le cadre de sa norme sur les carburants à faible teneur en carbone (Low Carbon Fuel Standard).

² Government of British Columbia. (2019). [Provincial greenhouse gas emissions inventory 1990-2019](#).

Avantages pour la santé

Un rapport commandé par l'Institut Pembina³ révèle que l'électrification des 1 280 autobus appartenant aux districts scolaires de la C.-B. pourrait permettre à la province d'économiser jusqu'à 15 millions \$ en frais de santé. Cela bénéficierait surtout à la santé des conducteur(-trice)s, des 128 000 enfants qui prennent l'autobus pour se rendre à l'école chaque jour, ainsi que des communautés à faible statut socio-économique, qui tendent à être situées à proximité des grands axes routiers et des trajets d'autobus.

Avantages économiques

Sur une durée de vie de 12 ans, les ASE permettraient aux districts scolaires d'économiser jusqu'à 212 millions \$ en coûts énergétiques, en passant à une électricité moins chère et produite localement, et plus de 46 millions \$ en coûts d'entretien. Ces avantages seraient d'autant plus importants si l'on tient compte des autobus exploités par le secteur privé (600 autobus) et par les bandes des Premières nations (plus de 1 300 autobus).⁴

Quels sont les principaux obstacles?

- Le prix d'achat d'un ASE reste jusqu'à **trois fois supérieur à celui d'un autobus diesel équivalent**, ce qui signifie que même avec les subventions provinciales existantes, les districts scolaires doivent encore prévoir **un budget de 60 000 \$ à 147 000 \$ de plus** pour couvrir la différence entre les modèles diesel et électriques ;
- L'acquisition d'ASE implique des investissements importants dans l'infrastructure de recharge et des mises à niveau électriques potentielles de la part des responsables de transport scolaire, dont plusieurs rencontrent des problèmes de connectivité réseau et de ports de recharge ;
- Le financement de base des autobus par le Ministère de l'Éducation et de l'Enfance n'est disponible que pour remplacer les autobus qui sont prêts à être mis au rancart, ce qui **exclut l'achat de nouveaux autobus supplémentaires**⁵ ;
- Des prêts et contributions supplémentaires sont disponibles auprès de la Banque de l'infrastructure du Canada et du [Fonds pour le transport en commun à zéro émission](#), mais de nombreux districts scolaires **n'ont pas l'habitude de s'endetter** et considèrent que le processus de demande est **lourd sur le plan administratif** ;
- Avec la technologie et l'infrastructure actuelles, les ASE ne peuvent pas couvrir 100 % des itinéraires et maintenir les activités extracurriculaires nécessitant un transport en raison des problèmes d'autonomie.

Recommandations

Le financement du gouvernement de la C.-B. pour les ASE a certainement contribué à créer un élan dans la province. Cependant, il faut veiller à ce que des mesures supplémentaires et des incitations financières soient mises en place pour accélérer l'adoption des ASE en C.-B. et maximiser ainsi les avantages de l'électrification du transport scolaire sur le plan du climat, de l'économie et de la santé. L'Institut Pembina recommande au gouvernement **d'établir un objectif de près de 100 % des nouveaux autobus scolaires**

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

⁴ School Bus Fleet. (2019). [2019 Canadian Fact Book](#).

⁵ Ministry of Education and Child Care. (2022). *Capital Management Branch Update [presentation]*.

publics à zéro émission d'ici 2030 et de fournir une stratégie pour accélérer l'adoption des ASE et éliminer les obstacles actuels à leur adoption. Cette stratégie devrait inclure :

1. Des programmes de financement provinciaux simplifiés ;
2. Un accès direct ou automatique au Fonds pour le transport en commun à zéro émission ;
3. Un soutien au renforcement des capacités des responsables de transport scolaire en termes de financement et de services de formation de la main-d'oeuvre ;
4. Une hausse des subventions pour couvrir l'intégralité des coûts d'investissement pendant un nombre limité d'années ;
5. Une amélioration de l'accessibilité à l'infrastructure de recharge grâce à des programmes de soutien et à de nouveaux services pour répondre aux divers besoins des districts scolaires, en particulier ceux des communautés rurales, éloignées et autochtones qui ne sont souvent pas raccordées au réseau électrique ;
6. Des efforts de sensibilisation et d'éducation autour du programme de la Banque d'infrastructure du Canada auprès des parties prenantes du transport scolaire ;
7. Un soutien à la ASTSBC pour collecter et distribuer les crédits des carburants à faible teneur en carbone au nom des districts scolaires participants ;
8. Un soutien aux conseils scolaires pour adopter des engagements de neutralité carbone au niveau du conseil scolaire afin d'aider à prioriser les investissements dans l'électrification ;
9. Exiger des fabricants d'autobus qu'ils fournissent une batterie d'au moins 200 kWh pour les ASE de type C et D afin d'éviter les problèmes d'autonomie.

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

Contact

Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires |

cesba-aceas@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. [Site web](#)

