

Contexte

Dans le [Plan de réduction des émissions pour 2030](#), le gouvernement du Canada s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 40 à 45 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030. Pour atteindre cet objectif, il vise à ce que 35 % des véhicules moyens et lourds (VLM) vendus soient zéro émission d'ici 2030 et 100% d'ici 2040.

Le gouvernement fédéral **n'a pas encore fixé de cible spécifique pour les autobus scolaires électriques** (ASE), qui tombent dans la cible actuelle de ventes de VLM. Toutefois, étant donné que celle-ci ne concerne que 100 % des nouvelles ventes et non pas 100 % du parc converti à l'électrique d'ici 2040, cette cible n'est pas à la hauteur de ce qui se fait dans d'autres juridictions. Par exemple, l'Île-du-Prince-Édouard a pour objectif d'atteindre 50 % d'ASE dans son parc d'ici 2027, tandis que le Québec vise 65 % d'ici 2030.

Plusieurs programmes de financement fédéral sont cependant disponibles pour les ASE :

- **Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE)** : Infrastructure Canada prévoit une enveloppe de 550 millions de dollars (M\$) de financement pour l'achat d'autobus électriques, en offrant jusqu'à 205 375 \$ pour l'achat d'un autobus scolaire électrique de type C et 2 500 \$ pour l'infrastructure ;
- **Programme d'infrastructure pour les véhicules à zéro émission (PIVZE)** : Ressources naturelles Canada fournit un financement pour soutenir l'achat et l'installation d'infrastructures de recharge pour les véhicules électriques en offrant 5 000 \$ pour l'infrastructure d'un autobus scolaire électrique de type C ;
- **Initiative des autobus à zéro émission** : la Banque de l'infrastructure du Canada (BIC) fournit des prêts directs pour la mise en œuvre des ASE.

Selon un rapport de Dunsky Énergie+Climat, [Pistes de solutions pour l'électrification du parc d'autobus scolaires du Canada](#), on compte seulement **300 ASE au Canada**, soit **moins de 1 % du parc total de 50 000 autobus scolaires**. De plus, 45 % du parc du Canada a moins de cinq ans, ce qui signifie que ces autobus resteront sur la route pendant encore sept ans. Cela démontre l'importance de freiner l'achat d'autobus thermiques.¹

Pourquoi agir maintenant ?

L'électrification des bus scolaires accélère les objectifs climatiques du Canada et engendre des bénéfices pour la santé et l'économie.

Avantages pour le climat

Les ASE sont plus respectueux de l'environnement : un ASE permet d'**éliminer environ 17 tonnes de GES par an** par rapport à un autobus scolaire au diesel; pour l'ensemble du parc

¹ Dunsky Energy + Climate (2023), [Pathways for Canadian Electric School Bus Adoption](#).

d'autobus, cela entraînerait une **réduction de 10,4 millions de tonnes de GES** sur la durée de vie de 12 ans d'un autobus scolaire.²

Avantages pour la santé

Un parc d'ASE réduit le bruit et la pollution de l'air liée au diesel et les effets sanitaires qui y sont associés. Cela affecte la santé des **2,2 millions d'enfants** qui prennent l'autobus pour aller à l'école chaque jour au Canada.³ Selon Ecology Ottawa, un seul ASE pourrait permettre d'économiser 11 800 \$ en frais de santé sur toute sa durée de vie de 12 ans. Avec le parc actuel total, il est possible d'**économiser plus de 601 M\$ en frais de soins de santé**.

Avantages économiques

L'électrification des autobus scolaires engendre des économies à long terme. Ils **coûtent 80 % moins cher en énergie** et **50 % moins cher en entretien** que les bus thermiques. Les gestionnaires de parcs pourront **générer plus de 5 000 \$ de revenus en utilisant la Réglementation sur les carburants propres et jusqu'à 4 000 \$ en connectant leurs ASE au réseau** grâce à la technologie véhicule-réseau (V2G en anglais).

Quels sont les principaux obstacles ?

Malgré ces avantages, plusieurs défis subsistent pour l'électrification des autobus scolaires :

- Les ASE peuvent coûter entre **1,5 et 2,5 fois le prix d'un autobus diesel équivalent** ;
- Les **délais de traitement prolongés** et les **difficultés dans la planification du remplacement des véhicules** découlent de la **structure actuelle du programme FTCZE**, principalement en raison des retards dans le processus d'approbation ;
- Il y a une **charge administrative liée à la demande de plusieurs programmes**, particulièrement dans les provinces avec financement provincial.
- Il y a **peu de programmes de formation** pour l'entretien des véhicules lourds à zéro émission ;
- Il y a des **défis liés à l'infrastructure de recharge**, constituant un obstacle majeur, notamment sur le **plan financier**. Par exemple, les coûts annuels de maintenance d'une infrastructure de recharge peuvent s'élever jusqu'à 3 000 \$;⁴
- Dans les **provinces où les districts scolaires possèdent les autobus**, il est **contraignant et rare** pour eux de contracter un prêt via le programme CIB.

Recommandations

Le financement fédéral pour les ASE a certainement contribué à créer un élan dans tout le pays. Cependant, compte tenu de la faible part des ASE sur la route, il est nécessaire de prendre des mesures supplémentaires et d'offrir des incitations financières afin d'accélérer l'adoption des ASE au Canada et d'en maximiser les avantages.

Sur la base des recherches de Dunsky, nous recommandons que le gouvernement fédéral se fixe un **objectif ambitieux mais réaliste de 100 % d'ASE d'ici 2040**, conformément aux

² Ecology Ottawa (2023). [Yellow Buses Go Green](#).

³ Task Force on School Bus Safety. (2022). [Strengthening school bus safety in Canada](#).

⁴ Propulsion Québec. (2022). [Electric from school to home : A technical guide to the electrification of quebec school buses for a successful transition](#).

provinces de l'Île-du-Prince-Édouard et du Québec. Pour atteindre cet objectif, plus de **2 580 autobus devront être convertis à l'électrique chaque année**, en moyenne, entre 2023 et 2040, et plus de **1,25 milliard de dollars (G\$) seront nécessaires chaque année** de la part de toutes les parties prenantes du secteur du transport scolaire au Canada.

Conformément aux recommandations de la Coalition budgétaire verte, nous encourageons le gouvernement fédéral à :

1. Établir une exigence de vente d'ASE à 100 % à l'échelle du pays pour garantir une offre suffisante sur le marché canadien ;
2. Collaborer avec les provinces pour temporairement retarder la mise au rebut des bus thermiques actuels, réduisant ainsi le besoin immédiat de nouveaux ESB ;
3. Étendre les fonds fédéraux existants pour les ASE et garantir des fonds supplémentaires pour le FTCZE après 2026 et pour le PIVEZ après 2027.
4. Dédier un financement spécifique aux ASE par le biais du FTCZE et du PIVEZ afin d'assurer une suffisance des fonds pour les achats d'ASE ;
5. Revoir la structure d'allocation des financements pour réduire la concurrence entre les programmes de financement fédéraux et provinciaux, et simplifier le processus de demande pour les gestionnaires de parcs ;
6. Remplacer la deuxième phase du processus de demande du FTCZE par un rabais au point de vente ;
7. Mettre en place des campagnes d'éducation et de sensibilisation sur les avantages des ASE et les sources de financement disponibles, notamment par le biais de [l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à émission zéro](#) ;
8. Établir des bases de données opérationnelles des ASE afin d'en faciliter la collecte et le partage entre les provinces et réduire le besoin de projets pilotes ;
9. Soutenir le renforcement des capacités pour les exploitants de parcs en termes d'opportunités de financement et de services de formation de la main-d'œuvre.

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

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.

