

## Contexte

Dans la [Environmental Goals and Climate Change Reduction Act](#), le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a fixé des objectifs climatiques et d'électrification pour 2030 : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) d'au moins 53 % et mettre en place une norme garantissant que 30 % des nouveaux véhicules légers vendus sont à zéro émission. Bien que l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE) puisse soutenir le premier objectif, la province ne compte actuellement **aucun ASE dans son parc de 1 298 autobus** et n'a pas de stratégie claire pour effectuer la transition des autobus scolaires diesel, malgré le fait que des programmes de financement fédéraux pour l'achat d'ASE sont disponibles.

## Pourquoi agir maintenant?

Accélérer l'adoption d'ASE représente une occasion unique de réaliser des progrès significatifs dans l'atteinte des objectifs climatiques et d'électrification des transports de la Nouvelle-Écosse, tout en générant des avantages pour la santé et l'économie.

On estime que l'électrification du parc d'autobus scolaires provincial permettrait d'**éviter l'émission de 23 000 tonnes de CO<sub>2</sub>** chaque année.<sup>1</sup> Les ASE offrent également un potentiel significatif pour réduire la pollution atmosphérique liée au diesel, qui contribue à des **centaines de décès prématurés** chaque année dans la province.<sup>2</sup> Les impacts de la pollution de l'air liée au diesel affectent principalement la santé des **72 000 enfants** qui prennent l'autobus bus pour se rendre à l'école chaque jour<sup>3</sup> et des conducteur(-trice)s. Cela est sans compter les communautés défavorisées qui sont plus susceptibles de vivre près des grandes routes et donc des trajets d'autobus.

Le passage aux ASE pourrait également se traduire par une baisse du coût de l'électricité et une diminution du nombre de pièces à entretenir, ce qui permettrait de **réduire de 25 % les coûts d'exploitation et de maintenance**<sup>4</sup> supportés par les gestionnaires de parc.

## Quels sont les principaux obstacles?

- L'acquisition d'un bus scolaire électrique coûte jusqu'à **trois fois supérieur à celui d'un bus diesel équivalent** tout en nécessitant des investissements importants dans les infrastructures de recharge et des mises à niveau électriques potentielles ;
- Le **manque d'infrastructures de recharge** actuellement en place ;

<sup>1</sup> Ecology Action Centre. (2022). [BRIEFING NOTE: Electric School Bus Procurement](#).

<sup>2</sup> Santé Canada. (2021). [Les impacts sur la santé de la pollution de l'air au Canada : Estimation de la morbidité et des décès prématurés](#).

<sup>3</sup> MQO Research. (2019). [Perceptions on School Bus Transportation among Nova Scotians](#).

<sup>4</sup> Saltwire. (2023). [P.E.I. electric school buses showing promise in reducing carbon emissions, fuel prices](#).

- Le **manque d'informations, de ressources et de soutien logistique** pour les gestionnaires de parc concernant l'exploitation et la transition vers les ASE ;
- Le **manque de formation** pour les conducteur(-trice)s et les technicien(-ne)s.

## Recommandations

Afin de maximiser les différents avantages de l'électrification des transports scolaires et d'aider la Nouvelle-Écosse à atteindre ses objectifs climatiques, il est essentiel que la province **s'engage à avoir un parc à 100 % d'ASE d'ici 2035**, comme recommandé par le Ecology Action Centre, et s'aligne sur ses voisins de l'Île-du-Prince-Édouard. Pour y parvenir, nous recommandons au gouvernement de :

1. Inclure les ASE dans sa stratégie d'électrification des transports, et identifier et mettre en œuvre les mesures nécessaires pour atteindre son objectif d'adoption des ASE, en s'inspirant d'autres juridictions telles que le Québec ;
2. Profiter du financement fédéral pour l'achat d'ASE, qui pourrait réduire le coût d'achat des ASE jusqu'à 50 % ;
3. Mener des efforts de sensibilisation et d'éducation sur les financements disponibles pour les ASE auprès du Halifax Regional Centre for Education et d'autres parties prenantes clés de la province ;
4. Fournir un soutien financier pour aider les gestionnaires de parc à exploiter et à transitionner leur parc de bus, particulièrement en planifiant leurs besoins en infrastructures de recharge ;
5. Investir dans le développement de programmes de formation continue pour la main-d'œuvre du transport électrique moyen et lourd.

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](mailto: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 du climat du Canada.

