

## Contexte

Dans le [Made-in-Ontario Environment Plan](#), le gouvernement de l'Ontario s'est fixé pour objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30 % par rapport aux niveaux de 2005 d'ici 2030. Électrifier les véhicules moyens et lourds (VLM), représentant **24%** du bilan GES du secteur du transport de la province, pourrait grandement contribuer à cet objectif.<sup>1</sup> Alors que l'acquisition d'autobus scolaires électriques (ASE) pourrait favoriser la transition vers un transport décarboné, **seuls 200 ASE ont été commandés** en Ontario<sup>2</sup>, ce qui représente **0,1 % d'un parc de 20 000 autobus scolaires**.<sup>3</sup>

## Pourquoi devons-nous agir maintenant?

### Avantages pour le climat

Une parc d'ASE permettrait de **réduire les émissions de GES de 340 000 tonnes par an**, soit 4 millions de tonnes sur la durée de vie de 12 ans d'un autobus scolaire (17 tonnes réduites par autobus).<sup>4</sup> Cela est en partie dû au réseau électrique à faible émission de carbone de la province, puisque 92 % de l'électricité provient de sources à zéro émission.

### Avantages pour la santé

L'électrification des autobus scolaires présente également un potentiel important pour réduire les polluants atmosphériques liés au diesel (oxydes d'azote, oxydes de soufre, particules fines), qui affectent principalement la santé des conducteur(-trice)s d'autobus et des **830 000 enfants** qui utilisent les autobus scolaires tous les jours pour se rendre à l'école.<sup>5</sup> Cela profite également aux communautés défavorisées qui sont plus susceptibles de vivre à proximité des grandes routes et donc des itinéraires quotidiens des bus. Le remplacement d'un autobus diesel par un ASE pourrait potentiellement permettre d'économiser 11 800 \$ en frais de santé sur sa durée de vie de 12 ans. Avec 20 000 autobus scolaires au diesel, il serait possible d'**économiser 236 millions de dollars (M\$) en frais de santé**.<sup>6</sup>

### Avantages économiques

Les ASE offrent également de nombreux avantages économiques, selon le rapport *Amped Up* de l'Institut Pembina. Les fabricants de MHDV prétendent créer environ 20 emplois pour chaque million de dollars d'investissement dans une usine de fabrication. Si l'Ontario vise

<sup>1</sup> Environnement et Changement climatique Canada. (2021). [Rapport d'inventaire national 1990-2019 : Sources et puits de gaz à effet de serre au Canada - partie 3](#).

<sup>2</sup> Pollution Probe & al. (2022). [Opportunities for Accelerating School Bus Electrification in Ontario](#).

<sup>3</sup> Ecology Ottawa (2023). [Yellow Buses Go Green](#).

<sup>4</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Gouvernement de l'Ontario (2020). [L'Ontario réalise un examen du système de transport scolaire afin d'améliorer les services d'autobus au profit des élèves et des familles](#)

<sup>6</sup> Ibid.

un objectif de 65 % d'ASE d'ici 2030, en alignant cet objectif sur celui du Québec, les impacts de la croissance du marché dans le secteur des ASE pourraient entraîner la création d'environ **10 800 emplois et 1,5 milliard de dollars (G\$) de produit intérieur brut (PIB) d'ici 2030**. De plus, la fabrication et l'installation de bornes de recharge pour les ASE pourraient **créer 2 400 emplois supplémentaires et contribuer environ 300 M\$ au PIB** d'ici 2030. Il y a également d'importants avantages économiques pour les petites et moyennes entreprises à mesure que la chaîne de valeur automobile se restructure.

## Quels sont les principaux obstacles?

Selon un rapport du groupe Delphi et de Pollution Probe, intitulé *An Electric School Bus Strategy*, il existe plusieurs obstacles à l'adoption des ASE en Ontario :

- Les ASE coûtent en moyenne **260 000 \$ de plus qu'un autobus scolaire au diesel** ;
- Les gestionnaires de parc ont du mal à remplacer 10 % de leurs autobus scolaires chaque année par des ASE, en raison du manque de financement provincial disponible pour compenser les coûts plus élevés ;
- Les contrats existants avec les entreprises d'autobus scolaires ont généralement **une durée de seulement 5 ans**, ce qui **ne favorise pas un modèle économique incitatif** pour que les entreprises d'autobus envisagent de passer aux ASE ;
- Les collèges de l'Ontario ne proposent pas de **programmes de formation** pour l'entretien des VLM zéro-émission (seuls quelques fabricants l'offrent) ;
- **Les conditions hivernales posent des défis pour les ASE** alors que la consommation d'énergie des batteries électriques peut augmenter de 40 %.

## Recommandations

Afin de maximiser les avantages associés à l'électrification du transport scolaire et d'aider l'Ontario à atteindre ses objectifs climatiques, il est essentiel que la province **s'engage à disposer d'un parc de 100% ASE**, comme le recommandent Pollution Probe, Pembina Institute et Ecology Ottawa, et en alignement avec ses voisins du Québec. Pour ce faire, nous recommandons cinq champs prioritaires d'action en Ontario :

### Politiques et financement

1. Intégrer des objectifs d'ASE dans les politiques et les programmes provinciaux ;
2. Mettre en place des mesures politiques, telles qu'un programme de mise au rebut, pour remplacer les vieux autobus au diesel par des ASE ;
3. Augmenter le financement des opérations d'autobus scolaires pour couvrir les coûts supplémentaires liés aux exigences des ASE (supprimer la taxe de vente provinciale et accorder des subventions, pouvant s'ajouter au programme fédéral de financement pour les transports sans émission) et proposer un financement à faible taux d'intérêt pour les exploitants de parcs ;
4. Augmenter le budget du ministère de l'Éducation pour lancer des programmes pilotes d'ASE ;

### Contrat et durée

5. Augmenter la durée des contrats avec les entreprises d'autobus scolaires à 10 ans pour celles utilisant des ASE afin que les dépenses supplémentaires puissent être réparties sur une plus longue période ;
6. Mener une étude financière pour déterminer une proportion appropriée des exigences en matière d'ASE dans les contrats de transport ;

### Infrastructure et recharge

7. Prolonger l'engagement et les dépenses consacrées à l'infrastructure de recharge pour inclure des bornes de recharge pour les ASE dans les districts scolaires ;
8. Veiller à ce que l'infrastructure de l'Ontario soit prête pour les ASE en investissant dans des stations de recharge ;

### Mise en oeuvre et soutien

9. Mener des projets pilotes pour étudier les obstacles à la mise en œuvre des ASE, y compris les applications de Véhicule-à-Tout (V2X) ;
10. Proposer des programmes subventionnés/gratuits de certification de maintenance pour les ASE pour les mécaniciens de véhicules lourds au diesel existants ;
11. Fournir des programmes de formation pour l'exploitation des ASE ;
12. Élaborer des ressources d'éducation et de sensibilisation du public sur les avantages des ASE ;
13. Mettre en place des ressources d'éducation et de sensibilisation du public sur les avantages et les bienfaits pour la santé des ASE et créer une boîte à outils pour promouvoir la sensibilisation et offrir des conseils sur les meilleures pratiques pour leur adoption ;
14. Impliquer les parties prenantes pour faciliter l'accès au financement et à l'assistance technique ;

### Plaidoyer et collaborer

15. Collaborer avec les organisations, institutions et entreprises pertinentes pour diffuser les connaissances, promouvoir l'adoption des ASE et plaider en faveur du financement provincial.

Nous sommes disponibles pour fournir des détails supplémentaires 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 climatiques du Canada. [Site web](#)