

## Contexte

Dans son [2040 Net Zero Framework](#), le gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) a pour objectifs d'atteindre un parc gouvernemental à 100 % d'émissions nulles et de décarboner au moins 40 % des véhicules moyens et lourds immatriculés d'ici 2040. Pour y parvenir, le gouvernement prévoit d'électrifier la moitié des autobus scolaires de la province d'ici 2027, avec un investissement de 40,3 millions de dollars (M\$) pour l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE) au cours des cinq prochaines années.<sup>1</sup> De cette somme, 6M\$ ont déjà été versés dans le cadre du [Plan Investir dans le Canada](#), ce qui, avec un financement équivalent du gouvernement fédéral, a permis l'achat de 35 ASE. À l'heure actuelle, **82 des 322 autobus du parc (25 %) sont électriques.**<sup>2</sup>

## Pourquoi devons-nous agir maintenant?

Accélérer l'électrification du parc d'autobus scolaires pourrait constituer une opportunité de réaliser des progrès significatifs dans les objectifs climatiques de l'Î.-P.-É. tout en générant des avantages complémentaires pour la santé et l'économie de la province.

On estime qu'un ASE pourrait **réduire les émissions de GES de 23 tonnes, ce qui équivaut à retirer environ cinq voitures de la circulation.**<sup>3</sup> 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 **22 000 enfants** qui utilisent les autobus scolaires tous les jours pour se rendre à l'école.<sup>4</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. Ces réductions pourraient entraîner des **économies substantielles en termes de coûts de soins de santé** pour la province, ainsi que des **économies d'énergie et de maintenance** pour les gestionnaires du parc, en raison du coût inférieur de l'électricité par rapport au diesel et du nombre réduit de pièces des modèles électriques.

## Quels sont les principaux obstacles?

- Le **manque d'infrastructure de recharge** en raison de retards d'installation et de pénuries dans la chaîne d'approvisionnement, obligeant les gestionnaires de parc à partager les bornes de recharge et à suivre des horaires de recharge pour donner la priorité aux autobus parcourant de longues distances ;

<sup>1</sup> Government of Prince Edward Island. (2021). [Capital Estimates Fall 2021](#).

<sup>2</sup> CBC News. (2022). [P.E.I. adding more electric school buses, placing charging stations at drivers' homes](#).

<sup>3</sup> Government of Prince Edward Island. (2021). [Electric School Buses](#).

<sup>4</sup> CBC News (2021). [It sounds like a great great plan: P.E.I. Green Party supports electric school buses](#).

- Des **préoccupations concernant la perte d'autonomie** en raison des vents contraires, de la conduite en montée et des arrêts constants ;<sup>5</sup>
- Parmi les autres défis auxquels est confrontée la main-d'œuvre, on trouve le **manque d'informations sur les composants** des ASE, ce qui entraîne des périodes d'immobilisation plus longues pour les autobus nécessitant des réparations, ainsi que le **manque de formation et de soutien pour la main-d'œuvre**.<sup>6</sup>

## Recommandations

L'investissement récent du gouvernement de l'Î.-P.-É. pour les ASE contribuera certainement à l'élimination progressive des véhicules diesel dans la province. Sa vision ambitieuse mais réaliste d'avoir 50 % de son parc d'ASE d'ici 2027 doit être accompagnée de mesures supplémentaires pour maximiser les avantages de l'électrification du transport scolaire. Nous recommandons au gouvernement de l'Î.-P.-É. de :

1. Augmenter les investissements prévus pour l'achat d'ASE ;
2. Accroître l'accessibilité à l'infrastructure de recharge grâce à des programmes de financement et de soutien pour répondre aux besoins diversifiés des responsables d'autobus scolaires, en particulier ceux des régions rurales et éloignées ;
3. Fournir un soutien financier pour aider les responsables d'autobus scolaires dans la planification de leurs besoins en infrastructures de recharge ;
4. Investir dans le développement de programmes de formation continue pour la main-d'œuvre du transport électrique 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. [Site web](#)



<sup>5</sup> SaltWire. (2022). [P.E.I. electric school buses spark positives and negatives for drivers, school branch](#).

<sup>6</sup> World Resources Institute. (2022). [Progress from Our Northern Neighbors in Prince Edward Island, Canada](#).