

Contexte

Dans son [Plan pour une économie verte 2030](#), le gouvernement du Québec s'est fixé pour objectif de réduire de 37,5 % les émissions de gaz à effet de serre (GES) sous le niveau de 1990 et de 40 % la consommation de produits pétroliers d'ici 2030. Pour y parvenir, le gouvernement s'est notamment engagé à électrifier 65 % du parc d'autobus scolaires et exige, depuis 2021, que chaque nouvel autobus scolaire acheté soit électrique. Il apporte un soutien financier aux prestataires de transport scolaire pour l'achat d'autobus scolaires électriques (ASE), ainsi que pour l'infrastructure de recharge. Cette aide est disponible par le biais de différentes sources de financement :

- **Programme d'électrification du transport scolaire (PETS)** : le ministère du Transport et de la Mobilité durable (MTMD) offre jusqu'à 125 000 \$ pour l'achat d'un ASE et jusqu'à 30 000\$ pour l'acquisition et l'installation d'une borne de recharge.
- **Transportez Vert** : dans le cadre du volet accompagnement, jusqu'à 150 000\$ par année est offert pour l'embauche de spécialistes afin de soutenir la planification du remplacement d'autobus, l'acquisition de bornes et la gestion d'énergie.
- **Financement de base** : le ministère de l'Éducation octroie annuellement 7 900\$ pour soutenir l'acquisition d'ASE et un montant unique de 5 000\$ par ASE exploité.

Selon les données de la Société de l'assurance automobile du Québec, en date de septembre 2022, on comptait **469 ASE** au Québec, ce qui représente **5 % d'un parc de plus de 10 000 autobus scolaires**.

Pourquoi agir maintenant?

Accélérer l'électrification du parc d'autobus scolaires représente une occasion de réaliser des progrès significatifs en termes de réduction de GES au Québec, tout en générant des avantages pour la santé et l'économie de la province.

En effet, on estime que l'électrification des 10 000 autobus scolaires permettrait de **réduire les émissions de GES de 800 000 tonnes**.¹ Un parc entièrement électrique pourrait aussi réduire la pollution atmosphérique liée au diesel qui nuit à la santé humaine, permettant à la province d'**économiser environ 1 million de dollars chaque année en frais de santé**.² Cela bénéficierait surtout à la santé des conducteur(-trice)s, des **550 000 enfants** qui prennent l'autobus scolaire chaque jour, sans compter les communautés à faible statut socio-économique qui tendent à être situées à proximité des grands axes routiers et des trajets d'autobus.³ Selon un rapport d'Équiterre, l'électrification du transport scolaire permettrait également d'**améliorer la balance commerciale de 50 à 100 M\$** par an puisque la production actuelle d'ASE se concentre au Québec.

¹ Ministère des Transports. (2022). [Programme d'électrification du transport scolaire](#).

² Équiterre. (2019). [Autobus scolaires électriques: Impulser leur déploiement au Québec](#).

³ Fédération des transporteurs par autobus. (2022). [Le Transporteur. En route vers les négociations](#).

Quels sont les principaux obstacles?

Malgré ces gains qui pourraient être réalisés par l'adoption d'ASE, les responsables de transport scolaire demeurent réticents face à cette transition ; dans les mois qui ont précédé l'entrée en vigueur de l'interdiction d'achat de nouveaux autobus thermiques, des achats précipités de modèles thermiques ont été observés.⁴ Cette situation peut s'expliquer par les nombreux défis que pose l'électrification des autobus scolaires :

- Le **surcoût de 55 000 \$** à l'achat d'un ASE (après subventions) ;
- Le **caractère régressif du programme de subventions**, qui est passé de 150 000\$ en 2021 à 100 000\$ par ASE acheté cette année ;
- L'absence de programme de **formation** continue pour le personnel conducteur et mécanicien ;
- Le **recours aux déplacements nolisés** pour rentabiliser leur parc électrique ;
- Les craintes liées à **l'autonomie**, particulièrement en milieu rural où les trajets sont plus longs et pendant les périodes de froid extrême ;
- L'impossibilité de stationner et recharger le véhicule à son domicile, notamment pour les conducteur(-trice)s qui effectuent des circuits en milieu rural ;
- La **subvention à l'achat** s'applique **seulement aux autobus assemblés à 100% au Canada**, ce qui **restreint les modèles et fabricants admissibles** et exacerbe les délais de livraison ;
- La **pénurie de pièces mécaniques** et la **disponibilité de service pour la réparation**.

Recommandations

L'objectif de 65 % d'ASE d'ici 2030 est certes réaliste et ambitieux, mais le gouvernement du Québec doit veiller à ce que des mesures et des ressources financières supplémentaires soient mises en œuvre pour résoudre les enjeux identifiés ci-dessus, et ainsi maximiser les bénéfices climatiques, environnementaux, économiques et de santé de l'électrification des autobus scolaires dans la province.

À la lumière des constats provenant du rapport [Réflexions pour une transition énergétique juste et efficace dans le transport scolaire](#) ainsi que des entretiens avec des parties prenantes du secteur du transport scolaire, nous recommandons au gouvernement de :

1. Rétablir à 150 000 \$ le montant de l'aide financière offerte pour l'achat d'un ASE afin de tenir compte de l'inflation ;
2. Mettre sur pied une campagne de sensibilisation sur les mesures d'aide pour l'électrification des autobus scolaires afin d'en faire la promotion auprès des prestataires de transport scolaire ;
3. Collaborer avec Hydro-Québec pour réduire les délais de raccordement au réseau ;
4. Investir dans le développement de programmes de formation continue de la main-d'œuvre en véhicules électriques, particulièrement dans le secteur du transport moyen et lourd ;
5. Verser l'aide financière pour les demandes d'infrastructures de recharge au moment de la commande afin d'accélérer le début des travaux d'installation des infrastructures de recharge et, ainsi, la mise en circulation des ASE ;

⁴ Radio-Canada. (2022, 4 mars). [Le programme d'électrification fait bondir de 74% la vente d'autobus thermiques](#).

6. Élargir les critères d'éligibilité pour les modèles d'autobus afin de réduire les délais d'approvisionnement au Québec et ne pas fermer la porte à des modèles dont la technologie est plus avancée ;
7. Investir en recherche dans le domaine de la conversion pour le transport scolaire et assurer une gestion écoresponsable des autobus scolaires en fin de vie ;
8. Explorer le potentiel économique et énergétique des autobus scolaires dans la technologie V2G (véhicule-réseau) ;
9. Systématiser la collecte de données sur le terrain et le partage d'information entre les prestataires de transport scolaire de la province.

Nous sommes disponibles pour apporter plus de détails sur ces recommandations.

Contact

Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires |

cesba-aceas@equiterre.org

À propos de l'ACEAS

Menée par Équiterre en partenariat avec Green Communities Canada, l'**Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires** (ACEAS) est une initiative qui rassemble les parties prenantes provinciales et fédérales du secteur des autobus scolaires – allant des commissions scolaires en passant par les organismes environnementaux aux associations nationales de santé – pour plaider en faveur de politiques mesurables dont la mise en œuvre accélérera la transition vers un parc d'autobus scolaire 100% zéro émission, conformément aux objectifs climatiques du Canada. [Site web](#)

