

Contexte

Le célèbre autobus jaune nord-américain transporte les enfants à l'école depuis les années 1930. Presque un siècle plus tard, le parc d'autobus scolaires du Canada est alimenté presque exclusivement par des combustibles fossiles.¹ Aux côtés des autres véhicules moyens et lourds (VLM), ces autobus représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports², qui, lui, contribue à 22 % des émissions nationales.³

Malgré le soutien fédéral via le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE) et le Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro (PIVEZ), le financement actuel n'est pas suffisant pour permettre une transition complète vers les autobus scolaires électriques (ASE) d'ici 2040. Cela correspond à la cible du Canada en matière de vente de VLM à zéro émission.⁴

Bénéfices des autobus scolaires électriques

Électrifier le transport scolaire constitue un investissement responsable fiscalement et à fort impact environnemental, sanitaire et économique :

- L'électrification de 65 % du parc d'autobus scolaires de l'Ontario pourrait générer 2 milliards de dollars au produit intérieur brut provincial et jusqu'à 4,5 milliards à l'échelle nationale.⁵ Cela représente un investissement en capital en phase avec l'approche fédérale « dépenser moins, investir plus ».
- Accélérer le déploiement d'ASE constitue une réponse stratégique face à l'incertitude commerciale croissante et aux vulnérabilités de la chaîne d'approvisionnement. Investir dans un secteur de fabrication d'ASE pourrait créer des emplois au Canada, réduire la dépendance aux exportations et protéger l'électrification des transports contre les perturbations géopolitiques.
- Les ASE dotés de la technologie véhicule-réseau (V2G), qui leur permettent de fournir de l'énergie au réseau, pourraient renforcer la préparation en cas d'urgence, la résilience du réseau et l'indépendance énergétique des municipalités.⁶
- Un parc d'autobus scolaires 100 % électrique permettrait d'éliminer chaque année 1,17 million de tonnes d'émissions de GES et environ 243 000 litres de combustible fossile, consommés par le secteur du transport scolaire.⁷

¹ Canadian Electric School Bus Alliance. (2025). [Powering Up: The Path to Electric School Bus Adoption in Canada](#).

² Environment and Climate Change Canada (ECCC). (2021). [National Inventory Report 1990-2021: Greenhouse Gas Sources and Sinks in Canada – Part 3](#).

³ Government of Canada. (2023). [Greenhouse gas emissions](#).

⁴ Pembina Institute. (n.d.). [ZeroX2040: Strategy for zero-emission medium- and heavy-duty vehicles](#).

⁵ Pembina Institute. (2023). [Power Boost: Electric school buses and the revitalization of small and medium-size businesses in Ontario's auto industry](#).

⁶ Dunsy Energy + Climate. (2023). [Vehicle-to-Grid \(V2G\) and Electric School Buses](#).

⁷ Statistics Canada. (2022). [Canadian passenger bus and urban transit industries, fuel consumption, by industry \(x 1,000\)](#).

- 78 % de la population canadienne est préoccupée par les émissions liées aux autobus scolaires, 83 % se disent en faveur d'accélérer leur électrification et 80 % soutiennent l'introduction progressive de cibles et de mandats de vente d'ASE.⁸
- La transition vers les ASE permettrait d'économiser annuellement environ 1 million de dollars en soins de santé au Québec et 7,2 millions en Ontario.⁹ À l'échelle nationale, les économies pourraient atteindre 601 millions de dollars sur 12 ans.¹⁰

Obstacles et recommandations

Prolonger les programmes de financement existants

ESBs cost 1.5 to 2.5 times more than diesel buses, and are unlikely to reach price parity before 2040. The ZETF is oversubscribed, recently reduced by 350 million dollars¹¹, and often avoided due to administrative delays, slowing procurement and planning. With an estimated 18 billion dollars needed to electrify the school bus fleet by 2040¹², sustained and streamlined funding through ZETF, ZEVIP, and the upcoming Canada Public Transit Fund (CPTF) is essential to accelerate the transition.

Les ASE coûtent 1,5 à 2,5 fois plus cher que les autobus au diesel, et sont peu susceptibles d'atteindre la parité de prix avant 2040. Les fonds du FTCZE, réduits récemment à 250 millions de dollars, ont déjà été alloués. Plusieurs transporteurs préfèrent ne pas y appliquer en raison des délais administratifs qui ralentissent l'achat et la planification. Considérant que 18 millions de dollars sont nécessaires pour électrifier l'ensemble des autobus scolaires d'ici 2040¹³, un financement durable et accessible, qu'il s'agisse du FTCZE, du PIVEZ ou du Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC), est essentiel pour accélérer la transition.

Recommandations

1. Allouer 375 million de dollars en financement temporaire pour les ASE via le FTCZE en attente du lancement du FTCC en 2026¹⁴ ;
2. Dédier 1,25 milliards de dollars pour les ASE, soit 250 millions de dollars par an, entre 2027 et 2032, via le FTCC ;
3. Renouveler le financement pour PIVEZ après 2027 ;
4. Renouveler le volet dédié aux organisations autochtones, qui est épuisé, et collaborer avec des groupes de défense des droits autochtones afin de sensibiliser et renforcer les capacités des organisations dans l'accès au financement ;
5. Dédier des fonds spécifiques pour les ASE dans le volet de financemnet ciblé du FTCC et séparer PIVEZ en différents volets de financement pour les ASE et les autobus électriques ;
6. Instaurer un système de rabais à l'achat des ASE, comme pour les véhicules électriques, pour simplifier le processus d'inscription et rassurer les transporteurs.

⁸ Canadian Lung Association. (2023). [Survey by Abacus Data](#).

⁹ Delphi Group, Pollution Probe, & CPCHE. (2023). [An Electric School Bus Strategy for Ontario](#).

¹⁰ Canadian Electric School Bus Alliance. (2025). [Powering Up: The Path to Electric School Bus Adoption in Canada](#).

¹¹ McGregor, J. (2024). [Why doesn't Canada have more electric school buses](#). CBC Canada.

¹² Dunsy Energy + Climate (2023). [Pathways for Canadian Electric School Bus Adoption](#).

¹³ Dunsy Energy + Climate (2023). [Pathways for Canadian Electric School Bus Adoption](#).

¹⁴ To reach 100% ESBs by 2040, in line with the federal target for MHDV sales, almost 3,000 diesel models will have to be replaced this year, requiring 375 million dollars in federal funding (assuming provincial matching). See [Dunsy Energy + Climate \(2023\)](#).

Renforcer les capacités de la main-d'oeuvre

Les responsables et le personnel du transport scolaire ont besoin de compétences, de connaissances et de soutien pour gérer et opérer efficacement les ASE. Sans investissement à cet effet, des enjeux opérationnels pourraient ralentir l'adoption des ASE et limiter la portée du financement fédéral.

Recommandations

1. Financer des programmes de formation et de certification spécialisés en ASE pour le personnel d'entretien du transport scolaire ;
2. Augmenter le financement annuel pour les transport scolaire au sein des écoles autochtones pour y inclure un soutien dédié en matière d'opération des ASE ;
3. Financer des ateliers et une campagne de sensibilisation auprès des responsables du transport scolaire sur l'accès aux programmes de financement fédéraux, via l'Initiative de sensibilisation aux véhicules à zéro émission.

Contact

Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS) |

cesba-aceas@greencommunitiescanada.org

À propos de l'ACEAS

Dirigée par Équiterre en partenariat avec Green Communities Canada, l'**Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires** est une initiative qui réunit des parties prenantes du transport scolaire aux niveaux provincial et fédéral 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.

