

# Fiche de rendement des autobus scolaires électriques au Canada

MARS 2026



Alliance canadienne pour  
l'électrification  
des **autobus**  
scolaires 

Équiterre<sup>•</sup>

**Green**   
Communities  
CANADA

# Contributions

## RECHERCHE ET RÉDACTION

Henri Chevalier, Conseiller – Mobilité durable | Équiterre

## RÉVISION

Valérie Tremblay, Responsable – Mobilité durable | Green Communities Canada

Cedric Smith, Directeur – Transport | Pollution Probe

Marc-André Viau, Directeur – Relations gouvernementales | Équiterre

Abby Lefebvre, Coordinatrice à l'énergie | Ecology Action Center

Charlotte Hammond, Adjointe à l'association | Association of School Transportation Services of B.C

## CONCEPTION GRAPHIQUE

Marianne Legault, Graphiste | Équiterre

## SOUTIEN FINANCIER

Cette recherche a été réalisée grâce au financement de la Fondation familiale Trottier, de la Fondation McConnell et de la Fondation Balsam. Les opinions exprimées dans ce rapport ne reflètent pas nécessairement celles des fondations.

© Équiterre – 2026

# À propos de l'ACEAS

Dirigée par Green Communities Canada en partenariat avec Équiterre, l'Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS) est une initiative qui réunit diverses parties prenantes provinciales et fédérales du secteur du transport scolaire notamment des commissions scolaires, des organisations environnementales et des fabricants d'autobus. Leur objectif est de plaider en faveur de politiques visant à accélérer la transition des autobus scolaires alimentés au carburant vers des autobus scolaires électriques, conformément aux objectifs climatiques du Canada. Avec le soutien d'un comité directeur, l'ACEAS rassemble les connaissances et les meilleures pratiques pour formuler des recommandations et mettre en œuvre des stratégies de sensibilisation visant à mobiliser les gouvernements et à sensibiliser davantage à la question. Ce projet, qui a commencé en janvier 2022, s'étend à l'ensemble du Canada et s'inspire des meilleures pratiques en Amérique du Nord et ailleurs, en mettant l'accent sur des régions ou des provinces spécifiques, notamment les Maritimes, le Québec, l'Ontario et la Colombie-Britannique.

Ce projet vise à:

- Renforcer le réseau des acteurs impliqués dans l'électrification des autobus scolaires à travers le Canada ;
- Accroître le transfert de connaissances et le partage des meilleures pratiques concernant l'électrification des autobus scolaires ;
- Sensibiliser davantage aux enjeux de justice sociale et environnementale liés à la transition vers des autobus scolaires électriques ;
- Augmenter le soutien des politiques fédérales pour l'électrification du transport scolaire.

## **À propos d'Équiterre**

En tant que l'une des principales organisations environnementales au Québec, Équiterre cherche à rendre les transitions collectives nécessaires vers un avenir équitable et écologiquement viable plus tangibles, accessibles et inspirantes. Depuis 1993, Équiterre travaille avec des citoyens et citoyennes, des organisations et des gouvernements pour développer des projets dans les domaines du transport, de l'agriculture, de l'énergie, de la consommation et du changement climatique.

## **À propos de Green Communities Canada**

Green Communities Canada (GCC) mène des actions climatiques communautaires depuis 1995. Comptant plus de 100 organisations membres et partenaires réparties partout au Canada, GCC partage des ressources, co-construit des programmes et fait progresser des changements transformateurs et équitables. En tant qu'organisation nationale, GCC a pour objectif de soutenir et de pérenniser l'action citoyenne de proximité. GCC agit pour ce faire comme réseau, bailleur de fonds, structure de soutien et accélérateur.

# Table des matières

Contributions	2
À propos de l'ACEAS	3
Table des matières	4
Sommaire exécutif	5
<b>1. Introduction</b>	<b>7</b>
1.1. AVANTAGES CLIMATIQUES	7
1.2. AVANTAGES SANITAIRES	8
1.3. AVANTAGES ÉCONOMIQUES	8
<b>2. Méthodologie</b>	<b>9</b>
2.1. PROGRÈS DE L'ÉLECTRIFICATION DU PARC (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)	9
2.2. OBJECTIFS POLITIQUES ET RÉGLEMENTAIRES (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)	10
2.3. FINANCEMENT ET INCITATIFS (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)	10
2.4. DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)	10
2.5. PROCESSUS DE NOTATION ET DE CLASSEMENT	11
3. Canada	12
4. Île-du-Prince-Édouard	12
5. Nouveau-Brunswick	16
6. Terre-Neuve-et-Labrador et Nouvelle-Écosse	19
7. Québec	20
8. Ontario	24
9. Alberta	27
10. Manitoba et Saskatchewan	29
11. Colombie-Britannique	30
12. Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut	34
Conclusion	35
Bibliography	41

# Sommaire exécutif

Cette transition vers les autobus scolaires électriques représente une occasion de générer d'importantes retombées climatiques, sanitaires et économiques, tout en renforçant la résilience industrielle canadienne. Or, les progrès en matière d'électrification du transport scolaire demeurent lents au Canada.

**L'ACEAS est fière de publier sa première Fiche de rendement annuelle de progrès sur les autobus scolaires électriques.** Ce rapport 2026 constitue la première évaluation comparative des progrès réalisés vers l'électrification des parcs d'autobus scolaires dans l'ensemble des provinces et territoires canadiens. Il analyse dans quelle mesure les juridictions se positionnent pour effectuer la transition qui permet de sortir du transport scolaire alimenté au diesel. La fiche de rendement évalue chaque juridiction selon quatre piliers pondérés de manière égale : les progrès de l'électrification des parcs, les objectifs politiques et réglementaires, le financement et les incitatifs, ainsi que le développement des infrastructures de recharge. Chaque pilier est noté sur 100 points, pour un total maximal de 400 points.

Les résultats mettent en évidence un paysage national fortement inégal. Seules quelques provinces ont dépassé le stade des projets pilotes pour s'engager dans des trajectoires de transition structurées et mesurables. L'Île-du-Prince-Édouard arrive en tête du classement avec 313 points (78 %), portée par la propriété centralisée de son parc, des investissements précoces en approvisionnement et des cibles claires. Le Québec suit en deuxième position avec 271 points (68 %), soutenu par un solide programme de financement, une cible explicite d'électrification des autobus scolaires et le plus important parc d'ASE en valeur absolue au pays. La Colombie-Britannique se classe troisième avec 210 points (53 %), faisant preuve de leadership en matière de préparation des infrastructures de recharge et d'innovation (dont le premier projet pilote véhicule-réseau avec un autobus scolaire électrique au Canada), mais freinée par l'absence de mandats ou de cibles spécifiques aux ASE. Un deuxième groupe comprend le Nouveau-Brunswick (168 points, 42 %), l'Ontario (101 points, 25 %) et l'Alberta (101 points, 25 %), qui affichent des progrès précoces ou inégaux vers l'électrification. Des cibles limitées, un financement provincial insuffisant et une planification fragmentée des infrastructures maintiennent ces juridictions à l'échelle de projets pilotes, malgré l'ampleur de leurs parcs. Les autres juridictions – le Manitoba, la Saskatchewan, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut – obtiennent 0 point, reflétant l'absence de déploiement d'autobus scolaires électriques ou de cadres politiques habilitants. Bien que des études de faisabilité dans les provinces atlantiques suggèrent un fort potentiel, celui-ci ne s'est pas encore traduit par des actions mesurables.

Dans l'ensemble, le bulletin met en évidence trois leviers déterminants pour l'adoption réussie des autobus scolaires électriques : des cibles réglementaires claires, un financement provincial robuste et prévisible, et une planification proactive des infrastructures de recharge. Au-delà des gains environnementaux, l'électrification

représente une opportunité stratégique de renforcer l'autonomie industrielle du Canada en ancrant la production domestique, en accélérant le déploiement de technologies locales et en s'inscrivant dans une logique d'« investir plutôt que dépenser » en matière de finances publiques. Sans une coordination accrue entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les écarts régionaux risquent de se creuser. Accélérer une transition à la fois équitable et efficace nécessitera donc des cibles alignées, une visibilité financière à long terme et des stratégies de mise en œuvre coordonnées, adaptées à la diversité des réalités du transport scolaire au Canada.

# FICHE DE RENDEMENT DES AUTOBUS SCOLAIRES ÉLECTRIQUES AU CANADA

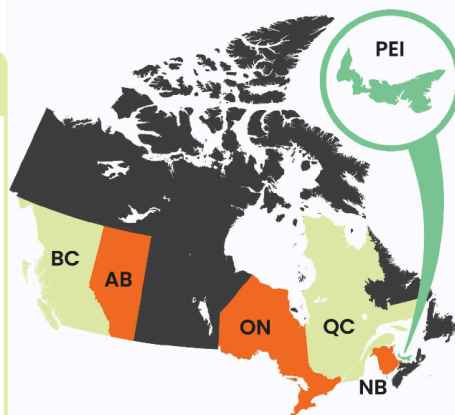
**Sommaire exécutif :** Un aperçu comparatif de la préparation des provinces à l'adoption des autobus scolaires électriques (ASE).

**PEI** #1  
313/400  
B+

<b>Progrès du parc</b> 33 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,4
<b>Cible d'ASE (Année)</b> 50 % en 2027; ✓ 100 % en 2030	<b>Présence de pilote V2G</b> ✗ Non
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✓ Oui	<b>Cible de VML zéro-émission</b> ✓ 40 % en 2040
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> Coûts complets couvert	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> 6,5M \$ / année	

**BC** #3  
210/400  
C-

<b>Progrès du parc</b> 5 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,15
<b>But d'ASE V2G (Année)</b> ✗ Pas de but	<b>Présence de pilote V2G</b> ✓ Oui
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✓ Oui	<b>But de VML zéro-émission</b> ✗ Aucun
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> Coûts complets couvert pour écoles publiques; Pas de budget pour écoles privées	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> 10M \$ / année	



**QC** #2  
271/400  
C

<b>Progrès du parc</b> 15 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,0
<b>Cible d'ASE (Année)</b> ✓ 65 % en 2030	<b>Présence de pilote V2G</b> ✗ Non
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✓ Oui	<b>Cible de VML zéro-émission</b> ✗ Aucun
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> 240,000 \$	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> 92M \$ / année	

**AB** #5  
101/400  
F

<b>Progrès du parc</b> 0,02 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,0
<b>Cible d'ASE (Année)</b> ✗ Pas de but	<b>Présence de pilote V2G</b> ✗ Non
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✗ No	<b>Cible de VML zéro-émission</b> ✗ Aucun
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> N/A	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> N/A	

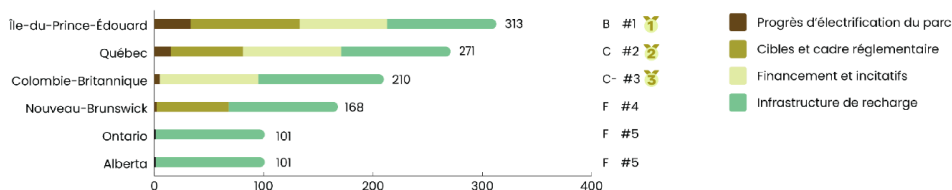
Aucune donnée / aucune action

**ON** #5  
101/400  
F

<b>Progrès du parc</b> 0,5 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,0
<b>Cible d'ASE (Année)</b> ✗ Pas de but	<b>Présence de pilote V2G</b> ✗ Non
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✗ Non	<b>Cible de VML zéro-émission</b> ✗ Aucun
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> N/A	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> N/A	

**NB** #4  
168/400  
F

<b>Progrès du parc</b> 1,8 %	<b>Chargeurs par ESB</b> 1,0
<b>Cible d'ASE (Année)</b> ✓ Tout le parc du gov. en 2035	<b>Présence de pilote V2G</b> ✗ Non
<b>Programme provincial de financement pour ASE</b> ✗ No	<b>Cible de VML zéro-émission</b> ✗ Aucun
<b>Financement provincial par achat de ASE</b> N/A	
<b>Financement provincial total par année (ASE + Charge)</b> N/A	



# 1. Introduction

Ce rapport a été conçu pour offrir un portrait comparatif de l'adoption des autobus scolaires électriques (ASE) dans les provinces et territoires du Canada, tout en tenant compte du rythme très inégal de la transition à l'échelle du pays. Après l'introduction, la section 2 décrit en détail la méthodologie utilisée. La section 3 dresse ensuite le profil national de l'adoption des ASE, tandis que les sections 4 à 11 examinent chaque juridiction, combinant une évaluation chiffrée et une analyse qualitative pour contextualiser les résultats observés. La section 12 regroupe ces constats dans un classement national.

Ce rapport vise non seulement à mettre en valeur les provinces qui prennent les devants, mais aussi à rendre visibles les écarts importants : alors que quelques provinces ont amorcé une véritable transition, la majorité demeurent au stade de projet pilote ou de planification préliminaire. En appliquant un cadre d'évaluation uniforme à l'ensemble des juridictions, ce rapport cherche à faire ressortir les lacunes, les angles morts des politiques publiques et les possibilités d'action ciblée afin de soutenir une transition plus cohérente et équitable vers un transport scolaire zéro émission partout au pays.

Dans le contexte actuel d'urgence climatique mondiale, l'électrification du parc d'autobus scolaires canadien représente une occasion importante d'accélérer la décarbonation du secteur des transports (GIEC, 2023; Health Effects Institute, 2020). En remplaçant les autobus au diesel par des modèles électriques, les provinces peuvent réduire considérablement les émissions locales, améliorer la qualité de l'air autour des écoles et diminuer les coûts d'opération à long terme. La section suivante examine ces avantages climatiques, sanitaires et économiques.

## 1.1. AVANTAGES CLIMATIQUES

Au Canada, les parcs d'autobus scolaires fonctionnent encore majoritairement au diesel. Combiné aux autres véhicules moyens et lourds (VML), le transport scolaire contribue à 30 % des gaz à effet de serre (GES) du secteur des transports, qui lui-même compte pour 22 % des émissions nationales (ECCC, 2021; Gouvernement du Canada, 2023).

L'électrification des autobus scolaires constitue donc une occasion importante de réduire la dépendance aux combustibles fossiles et de soutenir les objectifs climatiques provinciaux et nationaux. En effet, remplacer un autobus diesel par un modèle électrique permettrait d'éviter 23 tonnes de GES par année, l'équivalent de retirer cinq voitures de la route (Gouvernement de l'Î.-P.-É., 2024). À l'échelle nationale, l'électrification complète de la flotte pourrait éliminer plus d'un million de tonnes d'émissions de GES par année, ce qui équivaut à éviter 1,66 million de vols aller simple de Halifax à Vancouver chaque année.<sup>1</sup>

Dans les provinces où l'électricité provient majoritairement de sources propres, les gains climatiques sont encore plus importants. Au Québec, l'utilisation d'ASE peut réduire les émissions jusqu'à 92 % (Équiterre, 2019), et l'électrification de 65 % du parc d'ici 2030 permettrait d'éviter 800 000 tonnes d'équivalent dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>e) (MTMD, 2023).

---

<sup>1</sup> Voir Méthodologie dans l'annexe A de notre ancien rapport (CESBA, 2025)

Dans les trois provinces de l'Atlantique, l'électrification complète des parcs générerait également des bénéfices considérables à long terme : le Nouveau-Brunswick présente le potentiel le plus élevé, avec 183 799 tonnes d'éq. CO<sub>2</sub> évitées sur la durée de vie du parc, suivi de la Nouvelle-Écosse avec 113 125 tonnes, puis de Terre-Neuve-et-Labrador avec une réduction estimée à 29 175 tonnes (Conseil des ministres de l'Éducation et de la Formation de l'Atlantique, 2025).

## 1.2. AVANTAGES SANITAIRES

Au-delà de la réduction des émissions, l'électrification des autobus scolaires permet de réduire les polluants atmosphériques associés au diesel, comme les oxydes d'azote, les oxydes de soufre et les particules fines – des contaminants liés à des maladies respiratoires, cardiovasculaires et à certains cancers (CCNB, 2022). La pollution atmosphérique liée à la circulation serait responsable d'environ 1 200 décès prématurés par an au Canada, en plus de contribuer à des millions de symptômes liés à l'asthme (Santé Canada, 2022). Les ASE réduisent aussi largement la pollution sonore, ce qui peut améliorer le sommeil, la concentration et le bien-être général, en particulier chez les enfants ayant des sensibilités neurosensorielles (Snider, 2022; Pedde et al., 2023; ASPC, 2022). De plus, en représentant une action climatique concrète et visible, les ASE peuvent contribuer à diminuer l'éco-anxiété chez les jeunes, renforcer leur sentiment d'espoir et encourager leur pouvoir d'agir (Groupe Delphi et al., 2022).

## 1.3. AVANTAGES ÉCONOMIQUES

Ces avantages en santé se traduisent également par des économies substantielles. Les coûts de santé évités grâce à une meilleure qualité de l'air sont estimés à 1 million de dollars (M\$) au Québec, 7,2 M\$ en Ontario et jusqu'à 15 M\$ en Colombie-Britannique sur la durée de vie d'un autobus (Équiterre, 2019; Groupe Delphi et al., 2023; Institut Pembina, 2022). À l'échelle nationale, ces économies pourraient dépasser 600 M\$ sur 12 ans. L'adoption des ASE peut également stimuler l'économie : au Québec, l'électrification complète du parc pourrait améliorer la balance commerciale de 50 à 100 M\$ par an (Équiterre, 2019). En Ontario, électrifier 65 % du parc d'ici 2030 pourrait créer plus de 10 800 emplois et 1,5 milliard de dollars (G\$) de produit intérieur brut (PIB), auxquels s'ajouteraient les retombées provenant de l'infrastructure de recharge (Bhardwaj, Jantz & Lloyd, 2023).

### Encadré 1 : Opinion publique canadienne sur les ASE

Ces avantages climatiques, sanitaires et économiques sont fortement appuyés par la population. Un sondage réalisé en 2023 révèle que 78 % des Canadiens et Canadiennes se préoccupent de l'exposition des enfants aux émissions des autobus scolaires, et que 83 % souhaitent accélérer l'électrification pour atteindre 100 % de nouveaux ASE d'ici 2040. Le public appuie aussi massivement des cibles intérimaires (82 %) et l'instauration d'obligations fixant une part minimale d'autobus scolaires électriques dans les ventes (77 %) (Ecology Action Centre et al., 2024).

## 2. Méthodologie

La fiche des rendements des ASE offre une évaluation comparative, fondée sur des données et des progrès réalisés par les juridictions canadiennes dans l'adoption des ASE. La méthodologie repose sur un cadre de notation structuré en quatre piliers, chacun comptant pour 25 % du score final, pour un total maximal de 400 points. Ces quatre piliers reflètent les éléments essentiels d'une transition réussie et équitable vers un transport scolaire électrique :

1. L'état d'avancement de l'électrification du parc ;
2. Les engagements politiques et réglementaires ;
3. Le financement et les incitatifs ;
4. Le développement de l'infrastructure de recharge.

Tous les critères et les grilles d'évaluation sont directement tirés du cadre d'évaluation standardisé élaboré pour ce projet.

### 2.1. PROGRÈS DE L'ÉLECTRIFICATION DU PARC (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)

Ce critère évalue la proportion d'ASE dans le parc d'une province. Les scores sont attribués par tranches correspondant directement au pourcentage d'ASE : 0 à 20 % d'ASE équivaut à 0 à 20 points, 21 à 40 % à 21 à 40 points, et ainsi de suite, jusqu'à 81 à 100 points. Les scores sont plafonnés à 100 points pour assurer la comparabilité. Cette analyse s'appuie sur les données les plus récentes disponibles en matière de transport scolaire et proviennent à la fois des commissions scolaires et des entreprises de transport scolaire lorsque pertinent.

### 2.2. OBJECTIFS POLITIQUES ET RÉGLEMENTAIRES (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)

Ce pilier mesure l'existence de cibles ou de mandats provinciaux en faveur du déploiement des ASE. Trois éléments de poids égal sont évalués :

- l'existence d'une cible d'électrification pour les VML ou d'un objectif de vente de VML électriques ;
- l'adoption d'une cible ou d'un mandat spécifique pour les ASE ;
- la définition d'une année cible.

Chaque élément vaut 33 points, pour un total de 100 points. Ce critère met en valeur les provinces qui offrent une orientation claire et une prévisibilité réglementaire en matière d'électrification du transport scolaire. L'analyse repose sur des documents officiels (règlements, plans climatiques et énergétiques, communications ministérielles, etc.) publiés par les gouvernements provinciaux et territoriaux, assurant un haut niveau d'autorité et de fiabilité.

### 2.3. FINANCEMENT ET INCITATIFS (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)

Ce troisième pilier examine la disponibilité, l'ampleur et l'accessibilité du financement provincial. Il comprend cinq composantes, chacune valant 20 points :

- l'existence d'un programme provincial dédié au financement des ASE ;
- la subvention maximale offerte par ASE ;
- la subvention maximale par site de recharge;
- le financement provincial annuel total, par rapport au nombre d'autobus scolaires (électriques et thermiques) dans la province, exprimé en montant par autobus ;
- la présence de mesures de soutien pour les communautés autochtones, les commissions scolaires sous-financées ou les petites entreprises de transport scolaire.

Des seuils déterminent les scores pour les composantes 2 à 4. Par exemple, les subventions dépassant 200 000 \$ par autobus ou 50 000\$ par site de recharge obtiennent le maximum de points, tandis que les montants inférieurs reçoivent 12,5 points. Ce critère apprécie à la fois l'ambition financière des provinces et la capacité de leurs programmes à réduire les inégalités d'accès. L'évaluation s'appuie sur des documents gouvernementaux, complétés au besoin par des données d'organismes publics, assurant une fiabilité et une traçabilité des montants engagés.

#### 2.4. DÉVELOPPEMENT DE L'INFRASTRUCTURE DE RECHARGE (100 POINTS ; PONDÉRATION DE 25 %)

Ce critère mesure la capacité des provinces à soutenir l'adoption des ASE au moyen d'une infrastructure de recharge adéquate. L'indicateur principal est le ratio de bornes de recharge par autobus, sur une échelle allant de moins d'une borne pour 10 autobus (0 à 20 points) à plus d'une borne par autobus (81 à 100 points). Jusqu'à 15 points supplémentaires peuvent être accordés pour des projets pilotes de type véhicule-réseau (V2G) ou d'autres innovations en matière de recharge. L'évaluation repose sur des données fournies par les ministères provinciaux, les services publics d'électricité et les organismes parapublics, ainsi que sur des rapports de projets pilotes. Lorsque les données publiques sont insuffisantes, des hypothèses prudentes et documentées sont utilisées, afin d'assurer une analyse rigoureuse fondée sur des sources techniques fiables.

#### 2.5. PROCESSUS DE NOTATION ET DE CLASSEMENT

Comme indiqué ci-dessus, chaque critère est évalué sur une échelle de 0 à 100 à partir de seuils quantitatifs et d'analyses qualitatives. Les résultats des quatre piliers sont combinés pour produire un score provincial sur 400 points, converti ensuite en une note sur 100 et traduit en une note alphabétique.

<b>Plage de scores</b>	<b>Note</b>
80-100	A (Exemplaire)
70-79	B (Fort)
60-69	C (Moyen)
50-59	D (À améliorer)
<50	F (Échec)

Le classement national des provinces figure dans la conclusion du rapport.

### 3. Canada

À l'échelle du pays, on compte environ 52 000 autobus scolaires, dont près de 90 % roulent encore au diesel (Groupe de travail sur la sécurité des autobus scolaires, 2020; Pollution Probe, 2023). La majorité de ces autobus se trouvent en Ontario (20 833), au Québec (10 650) et en Alberta (8 014) (Dunsky Énergie + Climat, 2023).

Contrairement aux autobus thermiques, le nombre d'ASE est très limité. Les données les plus récentes font état de 1 980 ASE, soit seulement 3,8 % du parc canadien. La situation est comparable aux États-Unis, où les ASE représentent environ 2,4 % du parc, avec 12 000 ASE sur plus de 500 000 véhicules (Clark Estes, 2024).

L'électrification des parcs d'autobus scolaires au Canada se heurte à d'importants obstacles financiers. Le coût d'un ASE demeure nettement supérieur à celui d'un autobus diesel : en moyenne, son prix d'achat avant subventions est 2,6 fois plus élevé (CAMEF, 2025).

Le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE) a été mis en place pour soutenir l'électrification du transport en commun et scolaire jusqu'en 2025-2026. Toutefois, l'absence de financement supplémentaire et la forte demande soulèvent des questions quant à sa capacité à répondre adéquatement aux besoins des responsables du transport scolaire. De plus, l'absence de programmes complémentaires dans certaines provinces crée une pression financière accrue. Cette disparité peut freiner l'électrification des parcs dans les juridictions où l'appui financier provincial est insuffisant ou absent.

### 4. Île-du-Prince-Édouard

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	323	+33 pts
Nombre actuel d'ASE	107	
Proportion électrifiée du parc	33 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>

Cible VML zéro-émission	Décarboner au moins 40 % des VML immatriculés d'ici 2040	+100 pts
Mandat ou cible ASE	Électrifier 50 % des autobus scolaires d'ici 2027 et 100 % d'ici 2030.	
Année cible d'ASE		
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Oui	+20 pts
Financement provincial par achat d'ASE	Montant total couvert par le gouvernement de Î.-P.-É. (autobus scolaires appartenant au gouvernement)	+20 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	Montant total couvert par le gouvernement de Î.-P.-É. (autobus scolaires appartenant au gouvernement)	+10 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	6,5 M\$	+20 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	20 124 \$	
Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	Non	+0 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	145	+100 pts

Nombre de bornes par ASE	1,4	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts
<b>Total des points</b>	313/400	
<b>Note</b>	78 %	

L'Île-du-Prince-Édouard (Î.-P.-É.) se démarque au Canada par son modèle de gouvernance unique : la province est propriétaire de 100 % des autobus scolaires, des dépôts et des infrastructures de recharge. Cette structure centralisée influence sa performance dans l'ensemble des critères, révélant à la fois une bonne cohérence avec les objectifs nationaux de décarbonation et des défis structurels et techniques importants.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

L'Î.-P.-É. affiche des progrès substantiels compte tenu de la taille de son parc, avec **107 ASE** sur 323 autobus – soit **33 % du parc électrifié**, la proportion la plus élevée au pays (Government of PEI, 2024). À l'heure actuelle, 16 de ces ASE sont hors service depuis avant le début de l'année scolaire en cours (Collins, 2025).

La structure d'approvisionnement centralisée a permis à la province d'avancer plus rapidement dans l'adoption précoce des ASE. Toutefois, la poursuite de la transition demeure freinée par des enjeux d'infrastructure et des contraintes liées aux fabricants d'équipement d'origine, décrits plus bas.

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

La province s'est engagée à électrifier au moins 40 % des VML immatriculés d'ici 2040 et à décarboner l'ensemble de son parc scolaires d'ici 2030, avec un objectif intermédiaire de 50 % d'ASE d'ici 2027 (Government of PEI, 2022 ; Lamont et McKellop, 2025).

Toutefois, des décisions récentes ont mis ce déploiement en pause : annulation d'appels d'offres, achat d'autobus au diesel dans le budget de 2026 et difficultés à mettre en service des ASE compatibles avec l'infrastructure existante. La plupart des fabricants d'ASE exigent une recharge rapide de niveau 3, alors qu'une grande partie du réseau de l'Î.-P.-É. est toujours de niveau 2, ce qui limite la compatibilité et compromet les conditions de garantie de certains fabricants (Lamont et McKellop, 2025 ; DesRoche, 2025). Lion Électrique a d'ailleurs refusé d'honorer certaines garanties pour des autobus rechargés sur des installations inadéquates.

En réponse, la province a acheté près de 4 M\$ en autobus diesel en 2026, un recul important qui complique l'atteinte des cibles annoncées (Lamont et McKellop, 2025). Une

réévaluation de l'échéancier de l'électrification est en cours (Collins, 2025). Toutefois, comme aucune cible n'a été officiellement modifiée, les points associés à la cible d'ASE sont maintenus.

### **Critère 3 : Financement et incitatifs**

Entre 2021 et 2024, l'Î.-P.-É. a investi des sommes importantes dans les ASE, avec un total de 40,3 M\$ sur quatre ans, financé à parts égales par les gouvernements provincial et fédéral. Ce montant inclut 6 M\$ pour l'infrastructure de recharge. En moyenne, la province a consacré environ 6,5 M\$ par année pour l'acquisition d'ASE et la mise à niveau d'infrastructure, tandis que le fédéral a fourni environ 5 M\$ par année (DesRoche, 2025).

Comme la province possède l'ensemble du parc scolaire, tout le financement transite par le gouvernement provincial. Par contre, aucun programme provincial ne cible spécifiquement les communautés autochtones, les quartiers mal desservis ou les plus petits opérateurs, ce qui limite les retombées en matière d'équité.

### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

Malgré certains progrès, l'Î.-P.-É. fait face à des défis importants en matière d'infrastructure. La province prévoyait intégrer des capacités V2G et a acquis deux bornes compatibles il y a trois ans pour alimenter un centre d'urgence à partir d'ASE. Plusieurs sites ont été évalués, mais le projet demeure bloqué en raison de problèmes techniques non résolus, et la fonctionnalité V2G n'a toujours pas été mise en service (Collins, 2025).

#### **Résultat global**

L'Î.-P.-É. obtient **313 points**, correspondant à une **note de 78 %**, ce qui la place au **premier rang du classement national** pour l'adoption des ASE. Malgré plusieurs défis liés à l'infrastructure et à l'exploitation, ses investissements précoces, la gestion centralisée de son parc et ses engagements politiques en font la province la plus avancée au pays dans la transition vers les ASE.

#### **Pistes d'amélioration**

- Assurer un financement fédéral et provincial à long terme pour remplacer les autobus diesel restants et éviter un retour aux achats de diesel en cas de retards dans les programmes fédéraux.
- Mettre à niveau l'ensemble des bornes de niveau 2 vers des systèmes de recharge rapide compatibles avec les principaux fabricants.
- Introduire des mesures de soutien pour les communautés rurales, moins bien desservies et en quête d'équité (p. ex. volets de financement ciblés, assistance technique) afin que les bénéfices ne soient pas limités aux grands dépôts bien dotés en ressources.

# 5. Nouveau-Brunswick

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	1 235	+2 pts
Nombre actuel d'ASE	22	
Proportion électrifiée du parc	1,8 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Cible VML zéro-émission	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Électrification de tous les parcs de véhicules gouvernementaux, y compris les autobus scolaires, d'ici 2035	+66 pts
Année cible d'ASE		
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Non	+0 pts
Financement provincial par achat d'ASE	N/A	+0 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	N/A	+0 pts

Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	N/A	+0 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	22	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts
<b>Total des points</b>	168/400	
<b>Note</b>	42 %	

La transition du Nouveau-Brunswick (N.-B.) vers les ASE est encore à ses débuts. La province accuse un certain retard par rapport à celles qui disposent de stratégies avancées : elle ne possède pas de programme de financement, d'objectifs formels pour les ASE, ni de plan d'infrastructure à grande échelle. Néanmoins, des engagements politiques récents et des collaborations régionales laissent entrevoir un début de mobilisation vers l'électrification du parc scolaire.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

Le N.-B. exploite 1 235 autobus scolaires, dont seulement 22 sont électriques, soit 1,8 % du parc total (EAC, s. d.). Ce taux d'adoption figure parmi les plus faibles au pays et reflète l'absence de stratégie provinciale claire et le stade précoce de l'évaluation technique et financière. En conséquence, l'électrification du parc scolaire demeure limitée par rapport aux provinces les plus avancées.

Une étude de faisabilité récente laisse toutefois entrevoir un fort potentiel : sur 809 circuits, environ 385 (48 %) pourraient être électrifiés avec une recharge nocturne uniquement, et jusqu'à 647 circuits (80 %) en combinant recharge nocturne et recharge de mi-journée (CAMET, 2025).

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

La province n'a pas de cibles officielles propres aux ASE. Toutefois, la première ministre Susan Holt s'est engagée à électrifier l'ensemble des parcs de véhicules gouvernementaux, y compris les autobus scolaires, d'ici 2035 (Gouvernement du N.-B., 2024). Cet engagement témoigne d'une volonté d'alignement avec les objectifs climatiques et de décarbonation, mais il demeure général : aucune cible sectorielle,

échancier détaillé ou mesure réglementaire n'a encore été définie pour les ASE.

En l'absence de mandats clairs ou d'exigences d'approvisionnement, l'objectif de 2035 reste largement déclaratif. Aucune feuille de route n'a encore été publiée pour préciser comment et quand le parc scolaire sera électrifié, laissant planer une incertitude sur les coûts, les étapes et la mise en œuvre.

### **Critère 3 : Financement et incitatifs**

Le N.-B. ne dispose d'aucun programme de financement dédié aux ASE et n'offre pas de subventions ou de soutien à l'approvisionnement pour les commissions scolaires ou les exploitants. À ce jour, la seule contribution financière est une étude de faisabilité régionale sur les ASE menée avec Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse, financée à hauteur de 495 000 \$ par des fonds fédéraux et provinciaux combinés (Jarratt, 2024). Aucune financement provincial n'est prévu pour l'achat d'autobus, l'infrastructure de recharge ou la planification de la transition du parc.

Pour atteindre l'objectif d'électrifier tous les autobus scolaires d'ici 2035, un financement provincial substantiel, en complément du programme fédéral FTCZÉ, sera indispensable. Bien que les ASE réduisent les coûts d'exploitation de 22 % environ (46,5 M\$ d'économies sur le cycle de vie), les besoins initiaux en capital sont élevés. Électrifier l'ensemble du parc au N.-B. est estimé à 569,1 M\$, comparativement à 197,7 M\$ pour un parc diesel, soit un écart de 371,4 M\$ et une hausse de 188% des dépenses en capital (CAPEX). Un renouvellement de cinq ans du FTCZÉ apporterait environ 63 M\$ de soutien additionnel au N.-B., ce qui atténuerait – sans combler – l'écart de financement (CAMET, 2025).

### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

Le N.-B. compte **22 ASE** en service, mais n'a fourni aucune donnée publique sur le nombre de bornes disponibles. Cette absence de données constitue une limite à notre évaluation. Aux fins de ce rapport, un ratio de 1 borne par autobus a été retenu, une configuration typique dans les premières phases d'électrification afin d'assurer la fiabilité opérationnelle.

Selon la même étude de faisabilité mentionnée plus haut, la majorité des écoles ou dépôts peuvent accueillir 5 à 10 bornes avec des mises à niveau électriques limitées. Au-delà de 10 bornes, des travaux plus importants, comme des nouveaux panneaux et des transformateurs et des travaux civils, deviennent nécessaires (CAMET, 2025).

#### **Résultat global**

Avec 168 points, le N.-B. obtient une **note de 42 % et se situe sous la moyenne nationale en matière de transition vers les ASE**. Malgré un engagement politique général, la province demeure aux stades préliminaires de l'adoption des ASE, avec un parc peu électrifié, une absence de mandats et de programme provincial de financement et une infrastructure minimale en place.

#### **Pistes d'amélioration**

- Intégrer les autobus scolaires à la future stratégie sur les VÉ et transformer l'engagement de 2035 en une feuille de route claire pour les ASE, avec des cibles intermédiaires, des circuits prioritaires et des jalons précis.
- Mettre en place un programme provincial de financement complémentaire aux programmes fédéraux.
- Financer intégralement, dans un contexte de propriété publique du parc, l'écart de coût entre les autobus diesel et les ASE, prévoir des enveloppes dédiées pour la mise à niveau des dépôts (incluant la recharge de niveau 3 lorsque requise), et assurer un financement pluriannuel stable afin de permettre une planification coordonnée du déploiement à l'échelle provinciale.
- Développer une filière « prête à déployer » grâce à de l'assistance technique, à une formation standardisée et au partage de données.
- Financer l'accompagnement complet des responsables du transport scolaire, de l'étude de faisabilité à la mise en œuvre, qui inclut la modélisation des circuits et la coordination avec les services publics.
- Développer la formation en mécanique haute tension et du personnel conducteur.
- Exiger que les projets pilotes rendent publiques et partagent de façon structurée leurs données sur les performances opérationnelles et les coûts, afin de mieux éclairer la prise de décision et de réduire les risques liés à un déploiement d'ASE à plus grande échelle

## 6. Terre-Neuve-et-Labrador et Nouvelle-Écosse

Terre-Neuve-et-Labrador (T.-N.-L) et la Nouvelle-Écosse (N.-É.) obtiennent toutes deux 0 point, puisqu'elles ne répondent à aucune des exigences de grille de pointage. Aucune de ces provinces ne dispose, à ce jour, de politiques, de programmes, de cibles ou de progrès mesurables correspondant aux critères évalués (Barbour, 2025 ; EAC, s.d.). Elles ne franchissent donc pas le seuil minimal d'action requis pour obtenir des points.

Pourtant, l'étude de faisabilité, citée à plusieurs reprises dans ce rapport, montre un potentiel élevé. À T.-N.-L, 229 des 262 parcours (87 %) pourraient être électrifiés avec des recharges nocturnes seulement, et 260 parcours (99 %) seraient électrifiables avec une combinaison de recharge nocturne et de recharge de mi-journée. En N.-É., sur 699 parcours, 252 (36 %) seraient compatibles avec la seule recharge nocturne, proportion qui grimpe à 496 parcours (71 %) avec une recharge supplémentaire en milieu de journée (CAMET, 2025).

Sur le plan financier, une électrification complète de leurs parcs scolaires exigerait des investissements initiaux substantiels. Pour T.-N.-L, le coût total est estimé à 269,7 M\$, contre 93,75 M\$ pour un parc diesel, ce qui représente une hausse de 175,9 M\$ (+ 188 %) et des dépenses en capital supérieures de 188 % (CAMET, 2025). En N.-É., la transition

coûterait 445,7 M\$ comparativement à 155,6 M\$ pour le diesel, soit 290,1 M\$ de plus (+ 186 %) (CAMET, 2025). Dans les deux provinces, les ASE permettraient toutefois de réduire les coûts d'exploitation de 35 et 39 %, ce qui représente des économies de 49,6 M\$ à 53,1 M\$ sur le cycle de vie des autobus (CAMET, 2025).

Malgré ces économies, les besoins en capital initial demeurent très élevés et nécessitent l'appui financier des deux ordres de gouvernement. À cet égard, le renouvellement du FTCZÉ pour cinq années supplémentaires fournirait environ 30 M\$ de soutien supplémentaire à T.-N.-L. et environ 49 M\$ à la N.-É. (CAMET, 2025). Cela contribuerait à réduire - sans combler - l'important manque de financement en capital auquel ces provinces sont confrontées.

#### **Pistes d'amélioration pour Terre-Neuve-et-Labrador et la Nouvelle-Écosse**

- S'appuyer sur l'étude de faisabilité de l'Atlantique pour fixer des cibles progressives d'adoption d'ASE et identifier les parcours à fort potentiel pour des projets pilotes.
- Créer un programme provincial de financement dédié aux ASE, harmonisé avec les programmes fédéraux, incluant des mesures adaptées pour les communautés rurales et autochtones.
- Investir dans la préparation du réseau électrique et des dépôts dans quelques pôles stratégiques afin de favoriser un déploiement généralisé plutôt que des initiatives isolées.
- Développer des programmes de formation pour le personnel mécanique et conducteur, ainsi que pour les conseils scolaires.
- Mener une campagne de sensibilisation et d'information sur le financement et les avantages des ASE, en collaboration avec le Centre régional d'éducation d'Halifax, le Conseil scolaire anglophone de Terre-Neuve-et-Labrador et le Conseil scolaire francophone provincial de Terre-Neuve-et-Labrador.

## 7. Québec

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	10 650	+15 pts
Nombre actuel d'ASE	1 606	
Proportion électrifiée du parc	15 %	

<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Cible VML zéro-émission	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Électrification de 65 % du parc d'autobus scolaires d'ici 2030	+66 pts
Année cible d'ASE		
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Oui	+20 pts
Financement provincial par achat d'ASE	240 000 \$	+20 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	45 000 \$	+10 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	92 M\$ (2025 à 2030)	+20 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	8 638 \$	
Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	Oui	+20 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	1 600	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts

<b>Total des points</b>	271/400
<b>Note</b>	68 %

Le Québec joue un rôle majeur dans la transition canadienne vers les ASE, porté par des engagements de décarbonation ambitieux et une architecture de politiques publiques robuste. Bien qu'il possède l'un des plus grands parcs d'ASE au pays, l'évaluation de sa performance révèle à la fois des avancées importantes et des défis structurels qui influencent le rythme et l'équité de la transition.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

Le Québec exploite le deuxième plus grand parc scolaire au Canada, avec 10 650 véhicules, dont 1 606 électriques (15 %). Bien que cette proportion soit inférieure à celle de petites provinces comme l'Î.-P.-É., le Québec demeure le chef de file national en valeur absolue.

L'ampleur du parc complique toutefois la transition, d'autant que la majorité des autobus appartiennent à des entreprises privées de transport scolaire – une dynamique différente des provinces de l'Atlantique où les parcs sont fortement centralisés. Néanmoins, des cibles ambitieuses et des programmes d'approvisionnement en place depuis plusieurs années ont permis une croissance soutenue du nombre d'ASE.

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

Même s'il ne dispose pas de mandat spécifique pour les VLM, le Québec possède l'une des cibles les plus claires en ce qui concerne les ASE : électrifier 65 % de son parc d'autobus scolaires d'ici 2030, en cohérence avec sa stratégie climatique (Gouvernement du Québec, 2025a).

Cet objectif est soutenu par le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), qui impose notamment que les autobus soient assemblés au Canada, demeurent au Québec pendant au moins huit ans et respectent des plafonds par fabricant (Gouvernement du Québec, 2025a). Ces exigences visent à soutenir le développement économique local tout en contrôlant les volumes d'approvisionnement.

### **Critère 3 : Financement et incitatifs**

Le Québec offre parmi les incitatifs financiers les plus généreux au pays.

Dans le cadre du volet d'achat des ASE du PETS, les subventions, auparavant de 150 000 \$ à 175 000 \$, atteignent maintenant 240 000 \$ par autobus (Gouvernement du Québec, 2025a). Le deuxième volet du PETS soutient quant à lui la recharge en couvrant jusqu'à 75 % des coûts admissibles (jusqu'à 5 000 \$ pour l'analyse des besoins et la conception, et jusqu'à 45 000 \$ par borne selon le type) (Gouvernement du Québec, 2025a).

De 2025 à 2030, le PETS prévoit un financement total de **459 M\$**, soit en moyenne **92 M\$ par année**, ce qui représente l'un des investissements publics les plus importants en Amérique du Nord (Gouvernement du Québec, 2025b). Un montant additionnel de **102 M\$** est prévu pour 2025–2026 et d'autres hausses pourraient suivre. Aucun financement n'est toutefois confirmé au-delà de 2028–2029, ce qui pourrait nécessiter des ajustements selon l'évolution des besoins du parc (Gouvernement du Québec, 2025b).

Le PETS ne comprend pas de mesures explicitement destinées aux communautés autochtones, mal desservies ou en quête d'équité. Une modification récente permet cependant aux entreprises possédant moins de cinq autobus de recevoir les subventions en deux versements, facilitant ainsi la gestion de liquidités (Charbonneau, 2025). Cependant, cette mesure ne risque pas d'être suffisante dans un contexte où l'électrification du transport scolaire risque d'accentuer la fragilisation financière des petits transporteurs, d'accélérer la consolidation du marché, et de réduire la diversité et l'ancrage régional du service, en raison de coûts d'investissement élevés, d'un accès inégal au financement et d'une capacité limitée à absorber les risques opérationnels.

#### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

Le Québec a réalisé des progrès majeurs en matière d'infrastructure de recharge, avec l'installation de 1 600 bornes pour soutenir l'exploitation des ASE – le réseau le plus vaste au pays. Cette expansion reflète l'ampleur du parc et la participation de nombreux exploitants d'autobus scolaires. Malgré ces avancées, **aucun projet pilote de type V2G** n'est en cours avec des ASE, ce qui limite l'exploration des possibilités d'intégration avancée au réseau électrique (Charbonneau, 2025).

##### **Résultat global**

Le Québec obtient **281 points (70 %)**, ce qui le place parmi les juridictions les plus performantes au Canada, juste derrière l'Î.-P.-É., qui bénéficie d'un parc plus petit et centralisé. Les cibles ambitieuses du Québec, l'importance de ses investissements et l'étendue de son réseau de recharge en font un leader national. Cependant, des enjeux d'équité dans l'accès au financement, de complexité opérationnelle et de modernisation des infrastructures demeurent des défis importants pour atteindre les objectifs de 2030.

##### **Pistes d'amélioration**

- Élargir la liste des fabricants et des modèles d'ASE admissibles dans le cadre du PETS pour augmenter l'offre disponible.
- Mettre en place des mesures ciblées pour les petits exploitants et les exploitants ruraux, comme des subventions plus élevées et l'aide technique, afin d'éviter une concentration du marché.
- Accroître les investissements dans la formation du personnel mécanique et conducteur, en particulier dans les régions situées à l'extérieur des grands centres.

## 8. Ontario

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	20 833	+1 pts
Nombre actuel d'ASE	96	
Proportion électrifiée du parc	0,5 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Cible VML zéro-émission	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Aucune cible ou mandat	+0 pts
Année cible d'ASE	Aucune année cible	+0 pts
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Non	+0 pts
Financement provincial par achat d'ASE	N/A	+0 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	N/A	

Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	N/A	+0 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	96	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts
<b>Total des points</b>	101/400	
<b>Note</b>	25 %	

La transition de l'Ontario vers les ASE demeure précoce et inégale, surtout compte tenu de la taille de son système de transport scolaire. En l'absence d'une stratégie provinciale claire, les avancées reposent principalement sur les initiatives de quelques opérateurs individuels et de certains conseils scolaires.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

L'Ontario exploite 20 833 autobus scolaires, dont seulement 96 électriques (0,5 %). Cela en fait l'une des provinces les moins avancées en proportion d'ASE, malgré un nombre absolu notable. Ce faible taux d'adoption reflète l'absence d'un plan provincial de déploiement et la structure décentralisée du système, qui, similairement au Québec, repose sur des entreprises privées sous contrat.

Il est intéressant de noter que la majorité des ASE en Ontario (81 %) est concentrée chez un seul exploitant privé - Langs Bus Line - qui en détient 78 (Langs, 2025).

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

L'Ontario n'a ni cible ni mandat provincial pour les ASE. Aucune année cible n'est définie et aucune règle ne prévoit une part minimale d'ASE dans les nouveaux achats. En l'absence d'échéanciers clairs, le rythme d'adoption dépend de la capacité et de la volonté des conseils scolaires et des exploitants privés. Cette incertitude contraste avec les provinces dotées d'objectifs et limite la planification à long terme.

### **Critère 3 : Financement et incitatifs**

Il n'existe aucun programme provincial de financement dédié aux ASE. L'Ontario n'offre pas de subvention pour l'achat des ASE ou de bornes de recharge ni pour la

modernisation des dépôts. L'Allocation pour les services de transport de l'Ontario (*Ontario Transportation Services Allocation* en anglais), qui structure le remboursement des coûts de transport scolaire, est toujours conçue autour des autobus diesel :

- Le taux de référence du volet « véhicule » est basé sur les coûts des autobus diesel et ne tient pas compte des coûts initiaux plus élevés des ASE, ni des investissements requis pour l'infrastructure de recharge.
- Le volet « carburant » continue de rembourser les carburants liquides.
- Le volet « conducteur » prévoit une enveloppe de formation limitée et générale, sans tenir compte des compétences supplémentaires ni du temps requis pour assurer l'exploitation sécuritaire des ASE (Ontario Ministry of Education, 2025).

De plus, aucun mécanisme provincial ne prévoit de financement supplémentaire ni de mesures d'adaptation pour les communautés autochtones, mal desservies et en quête d'équité. L'achat d'ASE dépend donc de fonds fédéraux ou des ressources propres à chaque transporteur.

#### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

L'Ontario compte **96 ASE**, mais aucune donnée officielle ou publique n'existe sur le nombre de bornes associées. Aux fins de ce rapport, un ratio de 1 borne par autobus a été retenu, une configuration typique dans les premières phases d'électrification afin d'assurer la fiabilité opérationnelle.

La province ne mène **aucun projet pilote V2G** avec des ASE et ne dispose d'aucun plan visant un déploiement d'infrastructures de recharge à grande échelle.

#### **Résultat global**

L'Ontario obtient **101 points**, correspondant à une note de **25 %**, un résultat bien inférieur à la moyenne nationale. Malgré le plus grand parc d'autobus scolaires au pays, l'absence de cibles, de financement dédié et de planification des infrastructures fait en sorte que les progrès de l'Ontario demeurent fragmentés et limités.

#### **Pistes d'amélioration**

- Adapter l'Allocation pour les services de transport de l'Ontario afin de soutenir le financement des ASE, notamment en ajustant les coûts en capital, en augmentant le soutien à la formation et en introduisant des incitatifs pour les conducteurs, ainsi qu'en éliminant graduellement la subvention du diesel pour les autobus scolaires (actuellement fixée à 98 ¢).
- Exempter les ASE de la taxe de vente provinciale et créer un programme de mise au rebut offrant des incitatifs financiers pour remplacer ou convertir les autobus thermiques.
- Étendre l'engagement provincial de 91 M\$ en matière de recharge pour inclure l'installation de bornes pour les ASE (Government of Ontario, 2025).
- Élaborer des programmes de formation dans le cadre du Fonds de développement des compétences (*Skills Development Fund*) de l'Ontario pour inclure la fabrication, l'entretien, la réparation des ASE et l'ajout d'un module

## 9. Alberta

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	8 014	+1 pts
Nombre actuel d'ASE	2	
Proportion électrifiée du parc	0,02 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Cible VML zéro-émission	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Aucune cible ou mandat	+0 pts
Année cible d'ASE	Aucune année cible	+0 pts
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Non	+0 pts
Financement provincial par achat d'ASE	N/A	+0 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	N/A	+0 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	N/A	

Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	N/A	+0 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	2	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts
<b>Total des points</b>	101/400	
<b>Note</b>	25 %	

La transition de l'Alberta vers les ASE en est à un stade préliminaire. Malgré la taille de son parc scolaire, la province n'a toujours pas de stratégie, de cadre réglementaire ou de programme de financement pour soutenir le déploiement des ASE. Les progrès se limitent à un petit nombre de véhicules et à un seul projet pilote, ce qui place l'Alberta loin derrière les provinces les plus avancées.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

L'Alberta compte 8 014 autobus scolaires, dont seulement 2 électriques (0,02 %) (Saleh, 2025). L'un est en service à Edmonton et l'autre circule comme unité de location, ce qui montre que la province en est encore à une phase purement pilote. Bien que quelques conseils scolaires aient déposé des demandes de financement fédéral et manifesté un intérêt initial, aucune n'a mené à un déploiement concret (Doucette, 2025). Les ASE demeurent donc marginaux et n'ont aucune incidence sur les opérations du parc ou les pratiques d'acquisition.

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

L'Alberta n'a ni cibles ni mandats relatifs aux ASE. Il n'existe aucune exigence provinciale pour les divisions scolaires ou les exploitants privés, ni de politique plus large sur les véhicules zéro émission pouvant créer une demande prévisible. En l'absence de signaux clairs, toutes les décisions d'électrification reposent sur les acteurs locaux, ce qui limite la planification et affaiblit les perspectives d'investissement.

### **Critère 3 : Financement et incitatifs**

Aucun programme provincial ne soutient actuellement l'adoption d'ASE en Alberta. Il n'existe ni subventions d'achat, ni financements pour l'infrastructure de recharge, ni

soutien opérationnel pour compenser les coûts initiaux plus élevés. Tous les volets de financement potentiellement liés aux ASE sont donc considérés comme « non applicables ». De plus, aucune mesure ne vise spécifiquement les communautés autochtones, les milieux ruraux ou les petites entreprises de transport scolaire, ce qui limite encore davantage leur capacité à participer à une transition émergente.

#### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

La province dispose de deux bornes pour ses deux ASE, un ratio courant dans les projets pilotes (Saleh, 2025). Il n'existe toutefois aucune stratégie provinciale de recharge pour le transport scolaire, ni de plan pour préparer un déploiement à plus grande échelle. Aucun projet V2G n'est associé aux ASE. Globalement, l'état de préparation infrastructurelle demeure extrêmement faible au regard de la taille du parc scolaire.

##### **Résultat global**

L'Alberta obtient **101** points, correspondant à une note de **25 %**, un résultat bien inférieur à la moyenne nationale. Malgré un projet pilote limité, l'absence de cibles, de financement et de planification en matière de recharge fait en sorte que l'électrification des autobus scolaires demeure embryonnaire, sans trajectoire claire pour un déploiement à plus grande échelle.

##### **Pistes d'amélioration**

- Élaborer une feuille de route provinciale et une stratégie de projets pilotes pour les ASE, en s'appuyant sur les déploiements isolés existants, avec des cibles pour les 5 à 10 prochaines années.
- Mettre en place un programme provincial de cofinancement pour l'achat d'ASE et d'infrastructures de recharge, avec un soutien majoré pour les projets pilotes en régions rurales et en climat froid, afin de tester les performances et les besoins techniques.

## **10. Manitoba et Saskatchewan**

Le Manitoba et la Saskatchewan obtiennent tous deux 0 point, car ils ne répondent à aucune des exigences de la grille d'évaluation. Aucune des deux provinces ne dispose de politiques, de programmes, de cibles ou de progrès mesurables liés aux critères analysés (Bruce, 2025 ; Penner, 2025 ; Lewis, 2025). Elles n'atteignent donc pas le seuil minimal d'action nécessaire pour obtenir des points.

# 11. Colombie-Britannique

<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Taille totale du parc	3 166	+5 pts
Nombre actuel d'ASE	147	
Proportion électrifiée du parc	5 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Cible VML zéro-émission	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Aucun mandat ni cible	+0 pts
Année cible d'ASE	Aucune année cible	+0 pts
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Oui	+20 pts
Financement provincial par achat d'ASE	Jusqu'à 100 % couvert par la province pour les écoles publiques. Aucun financement pour les écoles privées et les écoles des Premières Nations depuis l'été 2025.	+20 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	2 000 \$-300 000 \$	+20 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	10 M\$	+10 pts
Financement provincial annuel par autobus scolaire	3 177 \$	

Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	Oui	+20 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>
Nombre total de bornes	170	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1,15	
Présence de projets pilotes V2G	Oui. BC Hydro a lancé le premier projet pilote ASE V2G au Canada avec un soutien de \$1.1M.	+15 pts
<b>Total des points</b>	210/400	
<b>Note</b>	50%	

La transition de la Colombie-Britannique (C-B) vers les ASE présente un portrait contrasté : la province dispose d'un solide réseau d'incitatifs et d'un important soutien des services publics pour la recharge, mais le déploiement des ASE demeure limité. L'absence d'une cible ou d'un mandat provincial freine le rythme d'adoption, malgré un environnement favorable à l'innovation.

### **Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc**

La C.-B. compte 147 ASE sur 3 166 autobus (5%)<sup>2</sup>, ce qui la place au troisième rang national. L'adoption reste toutefois modeste comparativement aux provinces les plus avancées.

### **Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires**

La province n'a pas de cible formelle pour les VLM zéro émission, et aucune cible spécifique ne vise les ASE, malgré les consultations tenues en 2023 en vue d'un éventuel alignement sur la norme californienne de ventes 100 % ZEV en 2040 (Government of British Columbia, 2025). Aucun mandat provincial ne guide l'approvisionnement en autobus électriques.

<sup>2</sup> Les données pour le parc total d'autobus scolaires de la C.-B. proviennent d'un rapport fédéral de 2019, tandis que le nombre d'autobus scolaires électriques date de 2025.

### Critère 3 : Financement et incitatifs

La C.-B. offre un des cadres les plus complets au pays pour soutenir l'achat d'ASE et l'infrastructure :

- Le ministère de l'Infrastructure peut financer jusqu'à 100 % du coût des ASE pour les districts scolaires publics (Hammond, 2025).
- Le programme *CleanBC Go Electric Fleet Charging* couvre jusqu'à 75 % des coûts de bornes, de mises à niveau et d'évaluations pour les écoles publiques et celles des Premières Nations (voir tableau ci-dessous).
- BC Hydro soutient les évaluations et l'infrastructure électrique (jusqu'à 50 % des coûts).
- Le programme Commercial Vehicle Pilots finance jusqu'à 33 % des projets (autobus, bornes, infrastructures).
- Certaines organisations autochtones peuvent obtenir jusqu'à 100 % du financement de l'infrastructure électrique.

Catégorie	Commissions scolaires publiques	Écoles privées	Écoles des Premières Nations / Organisations autochtones
<b>Bornes de niveau 2</b>	75 % des coûts totaux par borne, jusqu'à 4 000 \$ par station, plafonné à 50 000 \$ par demandeur par année	50 % des coûts totaux par borne, avec jusqu'à 2 000 \$ par station, plafonné à 25 000 \$ par demandeur par année	75 % des coûts totaux par borne, jusqu'à 4 000 \$ par station, plafonné à 50 000 \$ par site
<b>Bornes rapides à courant continu (DCFC)</b>	50 % des coûts du projet avec des plafonds par borne selon la puissance : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20–49 kW : 20 000 \$</li> <li>• 50–99 kW : 50 000 \$</li> <li>• 100–199 kW : 75 000 \$</li> <li>• ≥200 kW : 100 000 \$</li> </ul> Plafonds de projet : 60 000 \$ à 300 000 \$ selon la catégorie de borne	Identique aux commissions scolaires publiques (barèmes standards; aucun taux bonifié)	75 % des coûts du projet avec des plafonds par borne plus élevés : <ul style="list-style-type: none"> <li>• 20–49 kW : 35 000 \$</li> <li>• 50–99 kW : 65 000 \$</li> <li>• 100–199 kW : 90 000 \$</li> <li>• ≥200 kW : 115 000 \$</li> </ul> Plafonds de projet identiques à ceux des commissions scolaires publiques
<b>Mises à niveau de l'infrastructure électrique</b>	50 % des coûts du projet, jusqu'à 80 000 \$, pour un maximum de quatre sites	33 % des coûts du projet, jusqu'à 20 000 \$, pour un maximum de quatre sites	75 % des coûts du projet, jusqu'à 25 000 \$

<b>Évaluations des flottes / installations</b>	75 % des coûts, jusqu'à 50 000 \$ (avec ou sans télématique), pour un maximum de quatre sites	50 % des coûts, jusqu'à 3 000 \$ (sans télématique) ou 50 000 \$ (avec télématique)	75 % des coûts, jusqu'à 50 000 \$
--	---	---	-----------------------------------

Source : Clean BC (2025).

Tous les programmes *Go Electric* en C.-B. offrent des rabais et un soutien accru pour les communautés, entreprises et établissements autochtones, tel que décrit ci-dessus (Gouvernement de la Colombie-Britannique, s. d.).

De 2020–2021 à 2024–2025, plus de 50 M\$ en financement provincial ont été confirmés à travers le Ministère de l'Infrastructure ainsi que les programmes *CleanBC Go Electric* et *CleanBC Go Electric School Bus*. Sur ces 50 M\$, CleanBC a alloué 12,3 M\$ à travers ses programmes : 1,9 M\$ via le Programme de rabais CleanBC Go Electric pour compenser les coûts d'achat et 10,4 M\$ via le Programme CleanBC Go Electric School Bus pour les autobus et des besoins limités en infrastructure. Sur ces 50 M\$, le gouvernement provincial a également contribué 33,3 M\$ pour l'achat d'ASE dans les commissions scolaires publiques.

À l'échelle fédérale, tandis que le *First Nations Education Steering Committee* (FNESC) a fourni 600 000 \$ pour l'achat d'ASE dans les écoles des Premières Nations, le FTCZE a contribué environ 10,8 M\$ pour l'achat d'ASE, l'infrastructure de recharge et les mises à niveau des sites. Ce financement fédéral n'est toutefois pas pris en compte dans la notation provinciale du présent rapport. Par ailleurs, la C.-B. est la seule province où les responsables du transport scolaire peuvent combiner un financement provincial et fédéral.

Source de financement	Autobus	Évaluations des installations	Infrastructure	Bornes
<b>Financement provincial</b>				
Ministère de l'Infrastructure (Colombie-Britannique)	33 278 520 \$		4 401 943 \$	
Programme de rabais CleanBC Go Electric	1 887 955 \$			
Programme CleanBC Go Electric School Bus (administré par ASTSBC)	\$10 103 831 \$	78 734 \$		257 904 \$
Total	50 008 887 \$			
<b>Financement fédéral</b>				
Fonds pour le transport collectif à zéro émission (FTCZE)	10 040 761 \$		424 259 \$	283 144 \$

<i>First Nations Education Steering Committee</i>	601 076,65 \$			
Total	11 349 240 \$			

Source : informations fournies par ASTSBC (Hammond, 2025).

Le financement provincial pour les ASE est désormais offert uniquement aux commissions scolaires par l'entremise du ministère de l'Infrastructure. Les écoles privées, les entreprises et les écoles des Premières Nations n'ont plus accès au programme *CleanBC Go Electric* depuis l'été 2025. Toutefois, les écoles des Premières Nations peuvent recevoir un soutien fédéral par l'entremise du FNEC.

#### **Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge**

La province rapporte 170 bornes pour 147 ASE, soit un ratio de 1,15 borne par autobus, offrant une bonne fiabilité opérationnelle (Marasco, 2025). Elle se distingue aussi par son innovation en matière d'infrastructure de recharge : en 2025, BC Hydro a lancé le premier projet pilote V2G avec des ASE au Canada, appuyé par plus de 1,1 M\$ (BC Hydro, 2025). Cela positionne la C.-B. comme leader national dans l'exploration des bénéfices des ASE pour la résilience du réseau.

#### **Résultat global**

La C.-B. obtient **210 points**, correspondant à une note de **53 %**. Elle se démarque par son écosystème d'incitatifs, en particulier pour les communautés autochtones, ainsi que par ses projets pilotes en matière de recharge. Toutefois, l'absence d'une cible claire pour les ASE et un taux marginal d'électrification limitent sa performance globale.

#### **Pistes d'amélioration**

- Adopter une cible spécifique aux ASE assortie d'étapes intermédiaires et d'exigences d'approvisionnement.
- Simplifier et renforcer le soutien en capital pour l'achat d'ASE et l'électrification des dépôts en créant une porte d'entrée unique regroupant CleanBC, BC Hydro et les programmes fédéraux (FTCZE, PIVEZ).
- Investir dans la formation du personnel mécanique et conducteur.
- Lier les incitatifs financiers au partage de données sur la disponibilité, la performance de recharge et l'entretien, afin d'améliorer la conception des programmes.

## 12. Yukon, Territoires du Nord-Ouest et Nunavut

Les trois juridictions obtiennent 0 point, car elles ne répondent à aucune des exigences de la grille d'évaluation. Aucune d'entre elles ne dispose de politiques, de programmes, de

cibles ou de progrès mesurables liés aux critères analysés (Bruce, 2025 ; Penner, 2025 ; Lewis, 2025). Elles n'atteignent donc pas le seuil minimal d'action nécessaire pour obtenir des points.

# Conclusion

La transition vers les ASE au Canada progresse à un rythme très inégal. Alors que quelques provinces ont amorcé des trajectoires structurées et mesurables, la majorité en est encore à un stade préliminaire.

Ce rapport met en lumière de fortes disparités en matière de préparation et d'adoption des ASE. Malgré des objectifs climatiques comparables, les trajectoires provinciales divergent en raison de différences marquées dans l'ambition politique, la disponibilité du financement, la capacité des infrastructures et les modèles de gouvernance.

L'Î.-P.-É. arrive au premier rang avec 313 points (78 %), portée par un modèle centralisé, des investissements précoces et des cibles claires à l'échelle de son parc scolaire. Le Québec suit avec 271 points (68 %), grâce à un programme de financement robuste, des signaux réglementaires forts et une cible d'électrification claire. La C.-B. se classe troisième (210 points, 53 %) : elle démarque par un écosystème d'incitatifs et un réseau d'infrastructure de recharge avancée et innovante, mais l'absence d'un mandat spécifique pour les ASE limite la vitesse d'adoption.

Un deuxième groupe – le Nouveau-Brunswick (168 points, 42 %), l'Ontario (101 points, 25 %) et l'Alberta (101 points, 25 %) – progresse de façon partielle. Ces provinces ont en commun l'absence de cibles et de programmes de financement dédiés aux ASE et une transition portée par des initiatives individuelles, plutôt que par des politiques provinciales.

Les sept autres juridictions – le Manitoba, la Saskatchewan, Terre-Neuve-et-Labrador, la Nouvelle-Écosse, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut – obtiennent 0 point en raison de l'absence d'adoption d'ASE et toute mesure à cet égard.

Dans l'ensemble, **les résultats confirment les leviers clés d'une adoption réussie des ASE :**

- **des cibles politiques claires en matière d'électrification du parc scolaire ;**
- **un programme de financement provincial stable et prévisible ;**
- **une planification proactive des infrastructures de recharge.**

Les provinces qui combinent ces éléments dépassent nettement celles qui s'appuient sur des projets pilotes isolés, des initiatives individuelles ou un financement fédéral. À l'inverse, l'absence de certitude politique, de financement et de stratégies de mise en œuvre freine l'adoption, même dans les provinces bénéficiant d'un réseau électrique propre ou de parcs scolaires importants. **Cette progression fragmentée réduit la capacité du Canada à tirer pleinement parti des bénéfices climatiques, sanitaires et économiques associés à l'électrification du transport scolaire.**

Au-delà de ces bénéfices environnementaux et de santé publique, l'électrification à grande échelle du transport scolaire revêt une importance stratégique, car elle constitue

une occasion de renforcer l'**autonomie industrielle du Canada**. En ancrant la production domestique, en développant des chaînes d'approvisionnement locales et en accélérant le déploiement de technologies nationales, l'adoption des autobus scolaires électriques peut contribuer à bâtir un écosystème de mobilité propre plus résilient et autonome. Dans cette perspective, l'électrification ne doit pas être envisagée uniquement comme une politique climatique, mais aussi comme une stratégie industrielle de long terme, alignée avec une logique d'« investir plutôt que dépenser » en matière de finances publiques.

En définitive, ce rapport met en évidence un constat central : **sans une coordination renforcée entre les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, les écarts régionaux dans l'adoption des ASE risquent de s'accroître**. Accélérer une transition équitable et efficace exigera des cibles harmonisées, un financement durable, des cadres réglementaires clairs et un appui technique adapté à la diversité des systèmes de transport scolaire au pays.

**Tableau 1** : Classement provincial de l'adoption des ASE

Rang	Juridiction	Résultat (/400)	Note (%)	Lettre
1	Île-du-Prince-Édouard	313	78 %	B+
2	Québec	271	68 %	C
3	Colombie-Britannique	210	53 %	C-
4	Nouveau-Brunswick	168	42 %	F
5	Ontario	101	25 %	F
6	Alberta	101	25 %	F
7	Manitoba	0	0 %	F
	Saskatchewan	0	0 %	F
	Terre-Neuve-et-Labrador	0	0 %	F
	Nouvelle-Écosse	0	0 %	F
	Yukon	0	0 %	F
	Territoires du Nord-Ouest	0	0 %	F
	Nunavut	0	0 %	F

**Tableau 2 :** Matrice de préparation provinciale à l'adoption des ASE

	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD		NOUVEAU-BRUNSWICK		QUÉBEC		ONTARIO		ALBERTA		COLOMBIE-BRITANNIQUE	
<b>Critère 1 : Progrès de l'électrification du parc</b>	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts
Taille totale du parc	323	+33 pts	1235	+2 pts	10 650	+15 pts	20 833	+1 pts	8014	+1 pts	3 166	+5 pts
Nombre actuel d'ASE	107		22		1 606		96		2		147	
Proportion électrifiée du parc	33 %		1,8 %		15 %		0,5 %		0,02 %		5 %	
<b>Critère 2 : Objectifs politiques et réglementaires</b>	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts	Valeur	Pts
Cible VML zéro-émission	Décarboner au moins 40 % des VML immatriculés d'ici 2040	+100 pts	Aucune cible	+0 pts	Aucune cible	+0 pts	Aucune cible	+0 pts	Aucune cible	+0 pts	Aucune cible	+0 pts
Mandat ou cible ASE	Électrifier 50 % des autobus scolaires d'ici 2027 et 100 % d'ici 2030.		Électrification de tous les parcs de véhicules gouvernementaux, y compris les autobus	+66 pts	Électrification de 65 % du parc d'autobus scolaires d'ici 2030	+66 pts	Aucune cible ou mandat	+0 pts	Aucune cible ou mandat	+0 pts	Aucun mandat ni cible	+0 pts
Année cible d'ASE			Aucune année cible	+0 pts	Aucune année cible	+0 pts	Aucune année cible	+0 pts	Aucune année cible	+0 pts	Aucune année cible	+0 pts

			scolaires, d'ici 2035									
<b>Critère 3 : Financement et incitatifs</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>
Programme provincial de financement pour les ASE	Oui	+20 pts	Non	+0 pts	Oui	+20 pts	Non	+0 pts	Non	+0 pts	Yes	+20 pts
Financement provincial par achat d'ASE	Montant total couvert par le gouvernement de Î-P-É (autobus scolaires appartenant au gouvernement)	+20 pts	N/A	+0 pts	240 000 \$	+20 pts	N/A	+0 pts	N/A	+0 pts	Jusqu'à 100 % couvert par le gouvernement de la Colombie-Britannique pour les écoles publiques. Aucun financement pour les écoles privées et les écoles des Premières Nations depuis l'été 2025.	+20 pts
Financement provincial par site d'infrastructure de recharge	Montant total couvert par le gouvernement de PEI (autobus scolaires appartenant au gouvernement)	+10 pts	N/A	+0 pts	45 000 \$	+10 pts	N/A	+0 pts	N/A	+0 pts	2 000 \$-300 000 \$	+20 pts
Financement provincial annuel total pour les ASE et l'infrastructure de recharge	6,5 M\$	+20 pts	N/A	+0 pts	92 M\$ (2025 à 2030)	+20 pts	N/A	+0 pts	N/A	+0 pts	10 M\$	+10 pts

Financement provincial annuel par autobus scolaire	20 124 \$		N/A	+0 pts	8 638 \$		N/A		N/A		3 177 \$	
Financement ciblé pour les groupes en quête d'équité ou les petits transporteurs	Non	+0 pts	N/A	+0 pts	La version mise à jour du PETS permet maintenant aux petits exploitants (moins de cinq autobus) de recevoir la subvention en deux versements.	+20 pts	N/A	+0 pts	N/A	+0 pts	Oui	+20 pts
<b>Critère 4 : Déploiement de l'infrastructure de recharge</b>	<b>Valeur</b>	<b>Points</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>	<b>Valeur</b>	<b>Pts</b>
Nombre total de bornes	145	+100 pts	22	+100 pts	1 600	+100 pts	96	+100 pts	2	+100 pts	170	+100 pts
Nombre de bornes par ASE	1.4		1		1		1		1		1,15	
Présence de projets pilotes V2G	Non	+0 pts	Non	+0 pts	Non	+0 pts	Non	+0 pts	Non	+0 pts	Oui. BC Hydro a lancé le premier projet pilote ASE V2G au Canada avec un soutien de \$1.1M.	+15 pts

<b>Total des points</b>	313/400	168/400	271/400	101/400	101/400	210/400
<b>Note</b>	78%	42%	68%	25%	25%	50%

# Bibliography

ASTSBC. (n.d.). Electric Bus & Infrastructure Funding Sources. <https://astsbcc.org/electricbusfundingsources/>

Barbour, G. (2025). Communications par courriel avec Gordon Barbour, gestionnaire principal du transport scolaire, Terre-Neuve-et-Labrador.

BC Hydro. (n.d.a). Incentives for electric fleet planning and infrastructure. <https://www.bchydro.com/powersmart/electric-vehicles/industry/fleets/incentives.html?>

BC Hydro. (n.d.b). Electric fleets <https://www.bchydro.com/powersmart/electric-vehicles/industry/fleets.html>

BC Hydro (2025). BC Hydro turns electric school buses into mobile power sources in Canadian first. [https://www.bchydro.com/news/press\\_centre/news\\_releases/2025/everything-electric-v2g.html](https://www.bchydro.com/news/press_centre/news_releases/2025/everything-electric-v2g.html)

Bhardwaj, C., Jantz, D. & Lloyd, P. (2023, July). *Power Boost: Electric school buses and the revitalization of small- and medium-size businesses in Ontario's auto industry*. Pembina Institute. <https://www.pembina.org/reports/power-boost.pdf>

Bruce, R. (2025). Communications par courriel avec Ryan Bruce, gestionnaire des services de transport, Saskatchewan Rivers School Division.

Charbonneau, J. (2025). Entrevue avec Jarick Charbonneau, coordonnateur de l'électrification des transports, Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec.

Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires. (2025). Propulser en avant: La voie vers l'adoption des autobus scolaires électriques au Canada. Récupéré de <https://eschoolbusalliance.ca/wp-content/uploads/2025/02/2025-Recommendations-Report.pdf>

Clark Estes, A. (2024). Electric school buses are the future we deserve. *Vox News*. <https://www.vox.com/climate/370006/school-bus-electric-transportation-ev>

Clean BC. (n.d.). Commercial Vehicle Pilots Program. <https://cvpbc.ca/>

Clean BC. (2025). Program guide for the CleanBC Go Electric Fleet Charging Program. Government of British Columbia. [https://pluginbc.ca/wp/wp-content/uploads/2023/03/20250603\\_Go\\_Electric\\_FleetCharging\\_Program\\_Guide.pdf](https://pluginbc.ca/wp/wp-content/uploads/2023/03/20250603_Go_Electric_FleetCharging_Program_Guide.pdf)

Collins, M. (2025). Communications par courriel avec Matt Collins, gestionnaire des services d'ingénierie, ministère des Transports et de l'Infrastructure du gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard.

Conservation Council of New Brunswick (CCNB). (2022). *Switching to Electric School Buses: It's good for our children's health.*

<https://www.conservationcouncil.ca/wp-content/uploads/2022/05/Electric-School-bus-Fact-Sheet-1.pdf>

Council of Atlantic Ministers of Education and Training. (CAMET). (2025). Electric School Bus Feasibility Study. Récupéré de

<https://immediac.blob.core.windows.net/camet-camef/images/ELECTRIC%20SCHOOL%20BUS%20FEASIBILITY%20STUDY.pdf#page=38.97>

Delphi Group, Pollution Probe, & Canadian Partnership for Children's Health and Environment (CPCHE). (2023). *An Electric School Bus Strategy for Ontario.*

[https://www.pollutionprobe.org/wp-content/uploads/2023/10/School-Bus-Report\\_Ontario\\_Oct18.pdf](https://www.pollutionprobe.org/wp-content/uploads/2023/10/School-Bus-Report_Ontario_Oct18.pdf)

DesRoche, C. (2025). Entretien téléphonique avec Chris DesRoche, directeur des finances et de l'administration, Direction des finances de l'éducation et des services aux conseils scolaires, Finances, finances corporatives, gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard.

Doucette, J. (2025). Communications par courriel avec Jon Doucette, responsable de l'origination de projets – Canada, Highland Electric Fleets.

Dunsky Energy + Climate. (2023). *Pathways for Canadian Electric School Bus Adoption.*

<https://www.equiterre.org/en/resources/pistes-de-solutions-pour-lelectrification-du-parc-dautobus-scolaires>

Ecology Action Centre, NB Lung, & Canadian Conservation Council of New Brunswick. (2024). Driving towards a healthier future.

[https://ecologyaction.ca/sites/default/files/2024-10/ElectricSchoolBusesReport\\_Oct2024.pdf](https://ecologyaction.ca/sites/default/files/2024-10/ElectricSchoolBusesReport_Oct2024.pdf)

Ecology Action Centre (EAC). (2025). Electric School Buses.

<https://ecologyaction.ca/our-work/energy-climate/electric-school-buses>

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

[https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2023/eccc/En81-4-2021-3-eng.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2023/eccc/En81-4-2021-3-eng.pdf)

Environmental Protection Agency (EPA). (2023). *Greenhouse Gas Equivalencies Calculator.*

<https://www.epa.gov/energy/greenhouse-gas-equivalencies-calculator#results>

Équiterre. (2019). *Autobus scolaires électriques: Impulser leur déploiement au Québec*.  
[https://cms.equiterre.org/uploads/rapport\\_autobus\\_1.pdf](https://cms.equiterre.org/uploads/rapport_autobus_1.pdf)

Government of British Columbia. (n.d.). For Indigenous communities and businesses.  
<https://goelectricbc.gov.bc.ca/rebates-and-programs/for-indigenous-communities-and-businesses/>

Government of British Columbia. (2025). Zero-Emission Vehicles Act  
<https://www2.gov.bc.ca/gov/content/industry/electricity-alternative-energy/transportation-energies/clean-transportation-policies-programs/zero-emission-vehicles-act>

Government of Canada. (2023). *Greenhouse gas emissions*.  
<https://www.canada.ca/en/environment-climate-change/services/environmental-indicators/greenhouse-gas-emissions.html#transport>

Government of Prince Edward Island (P.E.I.). (2022). *2040 Net Zero Framework*. Récupéré de  
[https://www.princeedwardisland.ca/sites/default/files/publications/2040\\_net\\_zero\\_framework.pdf](https://www.princeedwardisland.ca/sites/default/files/publications/2040_net_zero_framework.pdf)

Government of Prince Edward Island (P.E.I.). (2024). *Electric School Buses*.  
<https://www.princeedwardisland.ca/en/information/education-and-early-years/electric-school-buses>

Government of New Brunswick. (N.B.) (2024). Honorable Chuck Chiasson. Récupéré de  
<https://www.gnb.ca/en/gov/contacts/members-executive-council/mandates-letters/mandates-chuck-chiasson.html>

Government of Ontario. (2025). Published plans and annual reports 2024–2025: Ministry of Transportation. Récupéré de  
<https://www.ontario.ca/page/published-plans-and-annual-reports-2024-2025-ministry-transportation>

Gouvernement du Québec. (2025a). À propos du Programme d'électrification du transport scolaire.  
<https://www.quebec.ca/transports/aide-financiere/electrification/transport-scolaire/a-propos>

Gouvernement du Québec. (2025b). Plan de mise en œuvre 2025–2030.  
<https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/environnement/publications-adm/plan-economie-verte/plan-mise-oeuvre-2025-2030.pdf>

Hammond, C. (2025). Communications par courriel avec Charlotte Hammond, adjointe administrative à l'association, ASTSBC.

Health Canada. (2022). *Health Impacts of Traffic-related air pollution in Canada*.  
[https://publications.gc.ca/collections/collection\\_2022/sc-hc/H144-91-2022-eng.pdf](https://publications.gc.ca/collections/collection_2022/sc-hc/H144-91-2022-eng.pdf)

Health Effects Institute. (2020). *State of Global Air 2020. Special Report*.  
<https://fundacionio.com/wp-content/uploads/2020/10/soga-2020-report.pdf>

Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC). (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report*. <https://doi.org/10.59327/IPCC/AR6-978929169164>

Jarratt, E. (2024). Three Atlantic provinces launch electric school bus feasibility study. *Electric Autonomy*. Récupéré de  
<https://electricautonomy.ca/news/2024-02-26/atlantic-provinces-electric-school-bus-study/>

Kozelj, J. (2022). Canadian NGOs launch electric school bus alliance to accelerate transition from diesel. *Electric Autonomy*.  
<https://electricautonomy.ca/2022/04/21/canada-electric-school-buses-alliance/>

Lamont, C. & McKellop, R. (2025). Province pauses plans to buy new electric school buses for P.E.I.'s fleet in 2026. *CBC News*. Récupéré de  
<https://www.cbc.ca/news/canada/prince-edward-island/pei-government-pauses-electric-bus-purchases-9.6983813>

Langs, K. (2025). Communications par courriel avec Kevin Langs, vice-président, Langs Bus Lines Limited.

Lewis, P. (2025). Communications par courriel avec Paul Lewis, directeur, politiques de financement de l'éducation, financement de l'éducation, ministère de l'Éducation du gouvernement de la Saskatchewan.

Marasco, F. (2025). Entrevue avec Frank Marasco, président-directeur général, Advanced Student Transportation Solutions & Business Consulting.

Ministère des Transports et de la Mobilité durable du Québec (MTMDQ). (2021). Électrification des transports - Plus de 250 M\$ pour électrifier 65 % des autobus scolaires d'ici 2030  
<https://www.quebec.ca/nouvelles/actualites/details/electrification-des-transports-plus-de-250-m-pour-electrifier-65-des-autobus-scolaires-dici-2030-30718>

Ontario Ministry of Education. (2025). 2025-2026 Education Funding.  
[https://efis.fma.csc.gov.on.ca/faab/Memos/B2025/B02\\_EN.pdf#page=13.38](https://efis.fma.csc.gov.on.ca/faab/Memos/B2025/B02_EN.pdf#page=13.38)

Pedde, M., Szpiro, A., Hirth, R. & al. (2023). Randomized design evidence of the attendance benefits of the EPA School Bus Rebate Program. *Nat Sustain*, 6, 838-844.  
<https://doi.org/10.1038/s41893-023-01088-7>

Pembina Institute. (2022). Electric school buses: The benefits to British Columbians and options for accelerating the transition.  
<https://www.pembina.org/reports/electric-school-bus-adoption-in-bc-rev.pdf>

Penner, R. (2025). Communications par courriel avec Rick Penner, agent de terrain, Pupil Transportation Manitoba.

Pollution Probe. (2023). Electric School Bus Operational Assessment: A Calgary Demonstration Case Study.  
[https://www.pollutionprobe.org/wp-content/uploads/2024/05/Pollution-Probe-Calgary-School-Bus-Report\\_Scotiabank-Research.pdf](https://www.pollutionprobe.org/wp-content/uploads/2024/05/Pollution-Probe-Calgary-School-Bus-Report_Scotiabank-Research.pdf)

Public Health Agency of Canada. (2022). *Autism spectrum disorder: Highlights from the 2019 Canadian health survey on children and youth*.  
<https://www.canada.ca/en/public-health/services/publications/diseases-conditions/autism-spectrum-disorder-canadian-health-survey-children-youth-2019.html>

Saleh, M. (2025). Communications par courriel avec Marc Saleh, consultant principal, Mobility Futures Lab.

Snider, A. (2022). Children exposed to more traffic noise in schools may experience lower working memory and slower attention spans. *The Official PLOS Blog*.  
<https://theplosblog.plos.org/2022/06/children-exposed-to-more-traffic-noise-in-schools-may-experience-lower-working-memory-and-slower-attention-spans/>

Statistics Canada. (2023). *Canadian passenger bus and urban transit industries, fuel consumption, by industry (x 1,000)*.  
[https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=2310008401&pickMembers%5B0%5D=2.5&cubeTimeFrame.startYear=2016&cubeTimeFrame.endYear=2020&referencePeriods=20160101%2C20200101&request\\_locale=en](https://www150.statcan.gc.ca/t1/tbl1/en/tv.action?pid=2310008401&pickMembers%5B0%5D=2.5&cubeTimeFrame.startYear=2016&cubeTimeFrame.endYear=2020&referencePeriods=20160101%2C20200101&request_locale=en)

Task Force on School Bus Safety. (2020). Strengthening school bus safety in Canada.  
<https://comt.ca/Reports/School%20Bus%20Safety%202020.pdf>