

Adopter des autobus scolaires électriques pour atteindre l'objectif de 2035 du Nouveau-Brunswick

Objet

Les auteurs de ce document donnent un aperçu des défis et des perspectives associés à l'adoption d'autobus scolaires électriques et présentent des recommandations essentielles pour atteindre la cible de 2035 du Nouveau-Brunswick concernant l'adoption d'un parc d'autobus scolaires électriques.

Résumé de la question

Le gouvernement provincial s'est engagé à rendre son parc d'autobus scolaires entièrement électrique d'ici à 2035. Cependant, sans un plan clair, il risque de manquer ce but et de perdre d'importants avantages économiques et environnementaux.

Contexte et difficultés

- La première ministre Susan Holt s'est engagée à électrifier l'ensemble des parcs de véhicules gouvernementaux, y compris les autobus, d'ici à 2035. Cette cible s'aligne sur l'objectif plus large de faire en sorte que tous les édifices gouvernementaux deviennent carboneutre la même année.
- Le gouvernement prévoit également de mettre à jour la *Loi sur l'assainissement de l'air* et la *Loi sur l'assainissement de l'eau* pour tous les résidents du Nouveau-Brunswick.
- Sur un parc de 1 254 autobus, la province a, certes, déjà mis en circulation 21 autobus scolaires électriques; il y a donc un début de progrès, mais il y a encore beaucoup à faire. (CCNBa, 2022).
- L'Île-du-Prince-Édouard a piloté un programme durant lequel les exploitants d'autobus scolaires disposaient d'un système de recharge à domicile, un exemple dont le Nouveau-Brunswick pourrait s'inspirer (CCNBb, 2022).

- La Colombie-Britannique et le Québec, qui font figure de chefs de file de l'électrification des autobus scolaires, témoignent de la façon dont une approche en plusieurs phases de l'approvisionnement et du développement de l'infrastructure peut permettre d'atteindre réellement les objectifs d'électrification de la province (Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires, 2024).
-

Recommandations

1. Accorder la priorité à un plan d'approvisionnement en plusieurs phases.
2. Accorder du financement pour :
 - Favoriser l'adoption d'autobus scolaires électriques.
 - Planifier et créer une infrastructure de recharge.
3. Travailler avec les districts scolaires, les exploitants d'autobus et les parents pour obtenir leur soutien et veiller à ce que tout le monde comprenne la transition.
4. Collaborer avec Énergie NB pour préparer le réseau électrique en vue d'une augmentation de la demande et explorer de nouvelles technologies comme la recharge véhicule à réseau (VàR) pour rendre le réseau plus souple.

Le Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick possède plus de cinq années d'expertise concernant ce dossier et est prêt à aider le gouvernement dans cette transition.

Importance et répercussions

- Comme il est probable que le financement fédéral pour les initiatives de transport public carboneutre diminuera, il est essentiel que le gouvernement provincial crée son propre fonds pour le transport public carboneutre afin de prioriser et d'accélérer cette transition.
 - Les possibilités d'achat en gros auprès d'autres provinces constituent une approche rentable d'approvisionnement en autobus scolaires électriques qui pourrait aider à réduire les obstacles financiers du Nouveau-Brunswick.
 - L'adoption d'autobus scolaires électriques permettra de réduire substantiellement les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer la qualité de l'air, ce qui favorisera l'atteinte des objectifs climatiques de la province tout en produisant d'immenses avantages pour l'environnement et la santé du public (CCNBa, 2022).
-

Analyse

Répercussions sur les parties prenantes et les titulaires de droits

- **Étudiants** : L'adoption d'autobus scolaires électriques permettra d'améliorer substantiellement la qualité de l'air et profitera à la santé des élèves en réduisant leur exposition aux gaz d'échappement diesel, qui sont associés aux problèmes respiratoires et à d'autres risques pour la santé (CCNB, 2024).
- **Exploitants d'autobus et personnel chargé du maintien** : Pour adopter des autobus électriques, il faut de nouveaux programmes de formation pour les exploitants et le personnel chargé du maintien afin d'assurer la sécurité des activités et l'efficacité de l'entretien du nouveau parc.
- **Public** : La désinformation concernant la sécurité et la fiabilité des autobus scolaires électriques risque de saper la confiance du public concernant l'électrification, ce qui met en lumière la nécessité d'une communication claire et de campagnes de sensibilisation.
- **Services publics** : Énergie NB doit veiller à ce que le réseau soit prêt pour gérer l'augmentation de la demande en électricité issue de l'infrastructure de recharge, ce qui nécessitera une coordination et un investissement stratégiques. Des technologies comme la recharge VâR peuvent aussi constituer une réserve cruciale pour le réseau.

Risques et perspectives

Risques :

- Vu le taux d'approvisionnement actuel de 100 autobus par année, la province n'atteindra pas sa cible de 2035 à moins d'accélérer ses achats en les faisant passer à 124 autobus électriques par année.
- Si la province manque ses objectifs d'électrification, elle risque de nuire à sa réputation et de manquer des occasions d'améliorer la santé du public et de protéger l'environnement.

Perspectives :

- L'élimination des émissions de diesel continuera d'améliorer l'état de santé des enfants, qui passent, en moyenne, 2 405 heures dans un autobus durant leurs années de scolarité.
- Il faut élaborer des programmes de formation de la main-d'œuvre comme ceux du Collège communautaire du NB (CCNB) pour créer un bassin de main-d'œuvre spécialisée capable de maintenir et d'entretenir les autobus scolaires électriques.

Situation actuelle :

- La Nouvelle-Écosse dirige actuellement une étude de faisabilité sur l'électrification des autobus scolaires dans les provinces de l'Atlantique, qui a été réalisée au nom du Conseil atlantique des ministres de l'Éducation et de la Formation (CAMEF) et demeure non disponible pour le public (Gouvernement du Canada, 2023)

- Nombre de projets pilotes sur la technologie V&R ont été effectués dans le Canada atlantique, et la Nouvelle-Écosse réalise actuellement un projet pilote avec un autobus scolaire électrique.
 - Le Conseil de conservation a jusqu'ici aidé à plusieurs reprises des exploitants d'autobus scolaires électriques à collaborer avec leurs homologues d'autres provinces et est prêt à poursuivre cette fonction de vecteur de collaboration et de partage des connaissances.
-

Personne-ressource

Danielle Smith, directrice de l'éducation et de la mobilisation, Conseil de conservation du Nouveau-Brunswick | danielle.smith@conservationcouncil.ca | 506-458-8747