

# Transport durable : le vrai coût de la transition

## Leçons de l'électrification des autobus scolaires

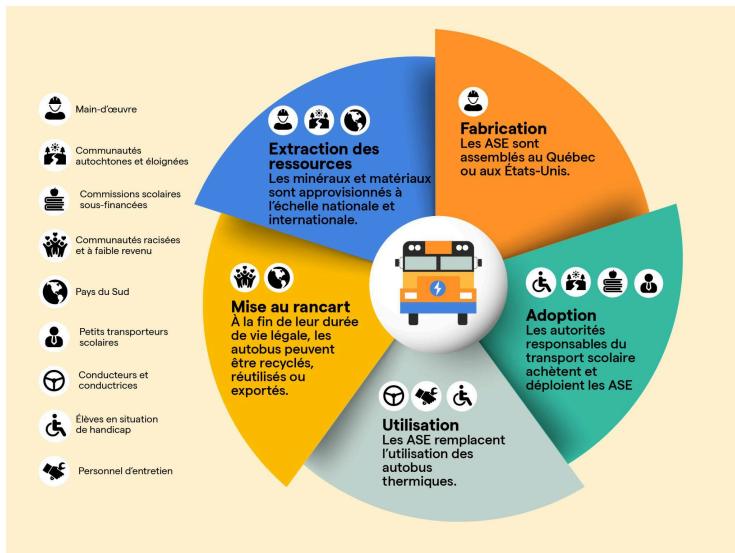
Par : Valérie Tremblay



Au Canada, [51 000 autobus scolaires transportent chaque jour 2.2 millions d'élèves](#), ce qui en fait l'un des plus vastes parcs publics au pays. Historiquement alimentés au diesel, ces véhicules exposent les enfants à des émissions polluantes associées à l'asthme et à divers risques pour la santé – des effets qui se font sentir davantage dans certaines communautés. La transition vers des autobus scolaires électriques apparaît dès lors comme une solution prometteuse : elle permettrait d'[améliorer la qualité de l'air](#) et de [réduire le bruit](#) lors des trajets, en plus de contribuer aux objectifs climatiques nationaux.

Toutefois, l'électrification des transports soulève des enjeux complexes liés à la chaîne d'approvisionnement. Les batteries nécessaires aux véhicules électriques, incluant les autobus scolaires, [reposent sur l'extraction de minéraux critiques](#) tels que le nickel, le cobalt et le lithium. Cela pose des questions fondamentales en matière d'équité : qui assume les coûts environnementaux et sociaux de l'exploitation minière ? Qui bénéficie de l'électrification ? Et comment s'assurer que cette transition n'exacerbe pas les inégalités existantes ?

**Figure 1. Aperçu du cycle de vie d'un autobus scolaire électrique.**



Source : [Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires \(2025\)](#).

Ces réflexions ont incité l'Alliance canadienne pour l'électrification des autobus scolaires (ACEAS), dirigée par Green Communities Canada, à publier son récent rapport « [Faire place à l'équité dans la transition vers les autobus scolaires électriques au Canada](#) ». Celui-ci démontre que l'électrification, malgré des avantages indéniables, risque de perpétuer la marginalisation de certains groupes, notamment les communautés autochtones.

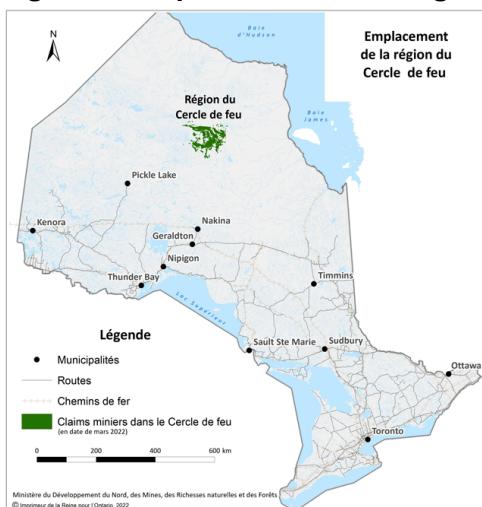
### Terres autochtones, socle de la transition vers les véhicules électriques

À travers le pays, l'extraction des minéraux nécessaires à la fabrication des batteries de véhicules électriques se déroule fréquemment sur des terres autochtones. À l'échelle mondiale, 85 % des réserves de lithium se trouvent sur ou près de ces terres. Bien que ces ressources soient indispensables à l'électrification des transports, les projets miniers entraînent souvent des perturbations écologiques, la contamination des cours d'eau et des pressions sur le tissu social, comme l'a illustré la [catastrophe du mont Polley](#). Trop souvent, ces activités se réalisent avec une consultation minimale, voire inexistante, plaçant les communautés autochtones devant des impacts disproportionnés.

L'Ontario constitue un exemple révélateur. Le gouvernement provincial a récemment adopté le [projet de loi 5](#), instaurant des « zones économiques spéciales » où les projets miniers peuvent contourner certaines réglementations, y compris les protections environnementales. La première zone ciblée est le Cercle de feu, sur le territoire visé par le Traité 9 dans le Nord ontarien. Cette région recèle des [minéraux stratégiques](#) pour les batteries des véhicules électriques, mais abrite également des [milieux humides essentiels au stockage du carbone](#), des [rivières vitales](#) et des communautés dont les droits risquent d'être marginalisés.

Ces constats invitent à s'interroger sur un enjeu fondamental de justice environnementale et de gouvernance des ressources : dans quelle mesure les communautés concernées bénéficieront-elles réellement des véhicules électriques fabriqués à partir des minéraux extraits de leur territoire?

**Figure 2. Emplacement de la région du Cercle de feu.**



Source : [Ontario \(2022\)](#).

### Analyse de cas : les autobus scolaires électriques

Les recherches de l'ACEAS indiquent que, dans le contexte des autobus scolaires électriques, les communautés autochtones subissent souvent les impacts négatifs liés à l'extraction des ressources et bénéficient rarement des retombées environnementales et sanitaires. En fait, les juridictions comptant une forte population autochtone, comme le Manitoba, la Saskatchewan, le Nunavut, les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon, ne disposent d'aucun autobus scolaire électrique.

**Figure 3. Nombre d'autobus scolaires électriques par juridiction canadienne.**

| Juridiction             | Nombre d'autobus scolaires électriques | Nombre total d'autobus scolaires |
|-------------------------|--|----------------------------------|
| Columbia-Britannique    | 158                                    | 3 166                            |
| Alberta                 | 6                                      | 7 114                            |
| Saskatchewan            | 1                                      | 3 083                            |
| Manitoba                | 0                                      | 2 546                            |
| Ontario                 | 25                                     | 20 833                           |
| Québec                  | 1 606                                  | 10 650                           |
| Nouveau-Brunswick       | 22                                     | 1 234                            |
| Île-du-Prince-Édouard   | 107                                    | 323                              |
| Nouvelle-Écosse         | 0                                      | 1 459                            |
| Terre-Neuve-et-Labrador | 1                                      | 1 009                            |

|                           |       |        |
|---------------------------|-------|--------|
| Yukon                     | 0     | 60     |
| Territoires du Nord-Ouest | 0     | 73     |
| Nunavut                   | 0     | 120    |
| Canada                    | 1 926 | 51 670 |

Source : Le nombre d'autobus scolaires électriques est estimé, faute de source de données exhaustive. Les chiffres relatifs au parc total d'autobus scolaires proviennent de [Transport Canada \(2020\)](#).

Les écarts observés s'expliquent en partie par des lacunes dans les infrastructures de recharge, des [coûts de transport de base plus élevés](#) et un financement gouvernemental limité. Ces obstacles ne sont pas inévitables : ils découlent de choix politiques qui déterminent où vont les ressources et qui en profite.

### Ce qui doit changer

Afin que la transition vers les autobus scolaires électriques n'accentue pas les inégalités existantes, il est nécessaire de mettre en place des mécanismes de protection et des politiques plus inclusives concernant l'exploitation minière et l'électrification :

- Renforcer les protections environnementales et sociales dans les projets d'extraction, notamment par des modifications à la Loi canadienne sur la protection de l'environnement pour exiger des évaluations d'impact en matière de justice environnementale pour tous les projets.
- Intégrer un consentement véritable dans les processus d'examen fédéraux et garantir le respect du droit des communautés autochtones de refuser des projets.
- Rendre obligatoires les ententes sur les répercussions et les avantages dans le cadre de la Loi sur l'évaluation d'impact, afin d'assurer des résultats équitables pour les communautés locales tout au long du cycle minier.
- Augmenter le financement fédéral ciblé pour favoriser l'accès des communautés autochtones aux autobus scolaires électriques, en veillant à ce que celles qui subissent le plus les impacts de l'extraction bénéficient aussi des retombées de l'électrification.

Le transport durable ne devrait pas se faire au détriment des terres et des communautés autochtones. La transition du Canada vers les autobus scolaires électriques peut apporter des bénéfices en matière de santé et de climat, mais seulement si l'équité est au cœur des décisions. Alors que ce virage s'amorce, une question s'impose : comment s'assurer que cette transition profite à toutes les communautés, et pas seulement à certaines ?