

Fabrication d'autobus : Défis, constats et prochaines étapes



MARS 2025





Introduction

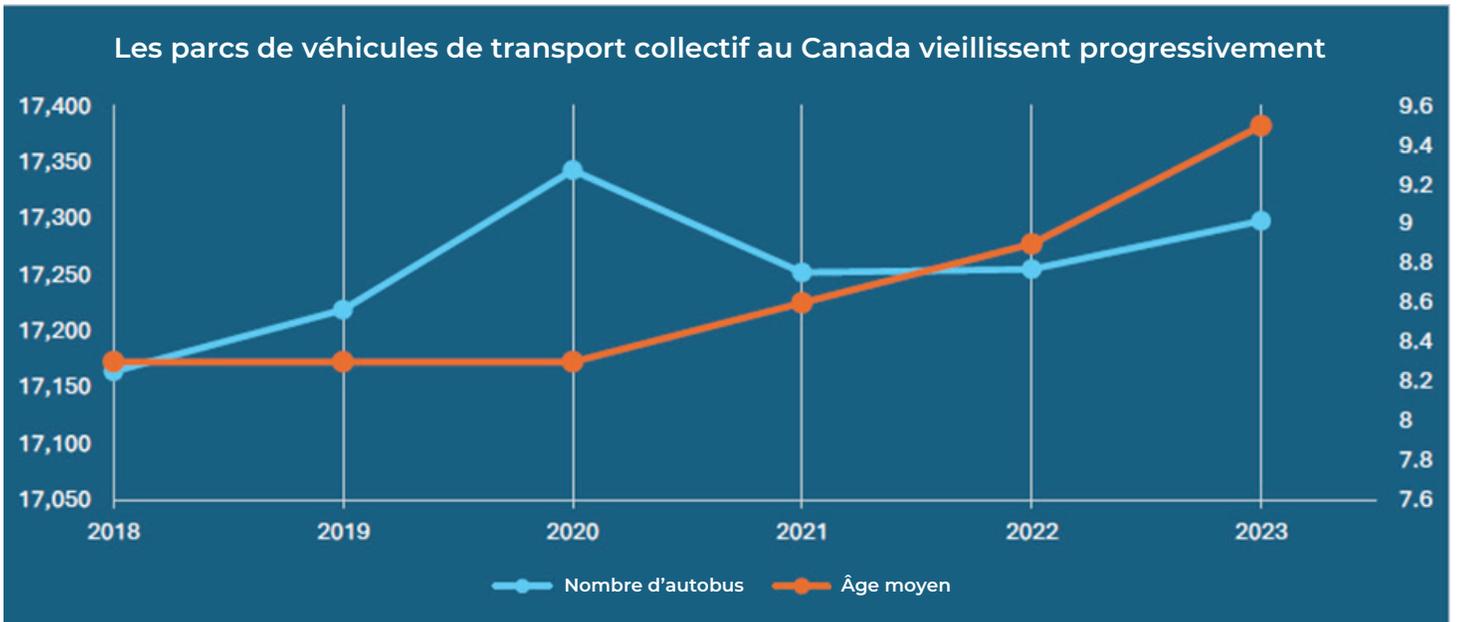
Le secteur du transport au Canada connaît une transformation majeure dans ses efforts de réduction des émissions. Ce virage est particulièrement visible dans le transport collectif, où les agences, les fabricants d'autobus et les organismes de réglementation s'efforcent d'atteindre des cibles fédérales ambitieuses, tout en faisant face à des parcs vieillissants et à une demande croissante de l'achalandage. Le défi est à la fois urgent et crucial. Ce rapport explore la situation et présente la façon dont l'ACTU y répond et propose des solutions.



Contexte

La pandémie a gravement perturbé la production et la livraison de véhicules, entraînant des retards dans le renouvellement et le remplacement des parcs. Par conséquent, l'âge moyen des autobus est passé de 8,3 ans en 2020 à 9,5 ans en 2023. Cette tendance au vieillissement, observée depuis 2021, est préoccupante : des véhicules plus anciens entraînent des coûts d'entretien plus élevés et aggravent les retards de remplacement.

Ce constat met en lumière un problème sérieux et persistant dans l'industrie : le renouvellement des parcs ne suit pas le rythme des besoins. Comprendre les causes profondes — et les résoudre — est essentiel pour inverser cette tendance.



#1 Besoins en parc et objectifs climatiques

Les agences de transport collectif collaborent avec les conseils municipaux et les autres ordres de gouvernement pour réduire les émissions — principalement par le remplacement et la modernisation des véhicules — afin d'atteindre des cibles climatiques ambitieuses.

Les autobus à zéro émission (AZE) sont achetés dans le cadre de budgets et d'ententes de financement qui prennent des années à planifier et à sécuriser. Toutefois, ces achats font maintenant face à des hausses de coûts importantes et à des pressions extérieures, ce qui réduit le nombre d'autobus réellement acquis par rapport aux prévisions initiales. Cela nuit à la capacité des agences de respecter les besoins de remplacement annuels normaux.

Peu importe le type de motorisation, les agences doivent composer avec une réalité : chaque année, des véhicules atteignent la fin de leur vie utile. En parallèle, la croissance rapide de la population canadienne entraîne une forte augmentation de l'achalandage, ce qui fait en sorte que la capacité des réseaux se contracte. La pression combinée du vieillissement des véhicules et de la hausse de la demande rend urgente l'acquisition d'autobus — de tous types de motorisation — pour maintenir et accroître le service.

Cela souligne la nécessité de garantir un approvisionnement fiable en véhicules à faibles émissions à court et moyen terme. C'est une condition essentielle pour assurer la transition vers des parcs à zéro émission tout en répondant aux besoins actuels et croissants.

#2 Un paysage technologique en rapide évolution

Les fabricants d'autobus font face à des défis uniques. Les normes d'émissions au Canada — étroitement alignées sur celles de l'EPA aux États-Unis — déterminent quels types de véhicules et quels modes de motorisation restent disponibles ou sont en développement. La certification de nouveaux moteurs ou dispositifs de propulsion est un processus complexe et coûteux. Les fabricants doivent donc prendre des décisions stratégiques sur les produits qu'ils offrent, en se basant sur des prévisions viables qui tiennent compte du rythme d'adoption des clients, de la préparation des infrastructures, de la capacité de production, des technologies émergentes et de l'intégration efficace aux systèmes.

Le virage attendu vers de nouveaux modes de propulsion — combiné aux pressions financières — pousse les fabricants à rationaliser la variété des modèles et des configurations sur leurs lignes de production. L'émergence de technologies transformationnelles toutes les quelques années bouleverse le cycle de vie typique d'un autobus ou d'un moteur, rendant les investissements moins attrayants pour les clients, qui craignent d'avoir à convertir la motorisation à court terme.

Des défis similaires existent en matière d'infrastructures pour véhicules électriques. La compatibilité entre les bornes de différents fabricants et les préoccupations liées à la sécurité du remisage intérieur des AZE demeurent des zones d'incertitude.



#3 Les organismes de réglementation

Les organismes de réglementation jouent un rôle central dans la transition vers un transport collectif à zéro émission. Bien que les véhicules de transport collectif ne représentent qu'une petite part des émissions du secteur des transports, les interventions gouvernementales y sont directes et percutantes. Le gouvernement fédéral, par l'intermédiaire du Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE), s'est engagé à soutenir l'achat de jusqu'à 5 000 autobus à zéro émission.

Toutefois, le budget fédéral 2024 a réduit l'enveloppe du FTCZE de 350 millions de dollars. Les fonds restants sont maintenant redistribués entre plusieurs volets du Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC), dont les premiers versements ne sont pas prévus avant 2026. Cela crée un écart du financement à un moment où les agences doivent déjà entamer les phases de planification et d'approvisionnement de leur transition — bien avant le déploiement du FTCC.

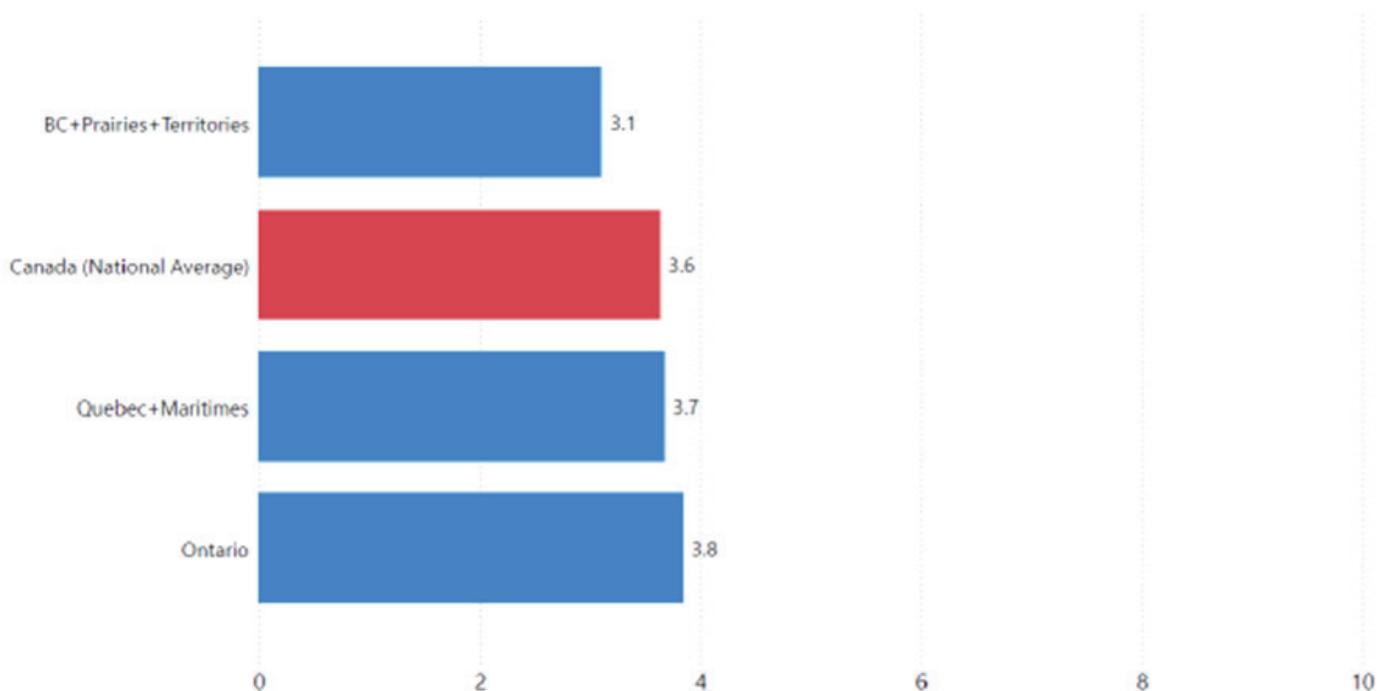
Ce problème est aggravé par des politiques fiscales austères, des priorités politiques changeantes et une inflation persistante, autant de facteurs qui pourraient limiter la capacité des organismes de réglementation à appuyer les objectifs de transition à zéro émission. Ces enjeux feront l'objet de documents d'analyse plus approfondis.

Préparation des agences de transport collectif

En 2024, l'ACTU a sondé ses membres pour évaluer leur niveau de préparation à la transition vers des parcs à zéro émission. D'ici la fin de 2029, les répondants prévoient acquérir un total de 5 656 nouveaux autobus. Malgré cela, la majorité des réseaux se sont dits peu préparés, avec une note moyenne de préparation de 3,6 sur 10, où 1 signifie « pas du tout prêt » et 10 « entièrement prêt ».

Niveau de préparation à la transition vers un parc à zéro émission

(1 = pas du tout prêt / 10 = entièrement prêt)



Le coût a été cité comme principal obstacle, environ 55 % des répondants l'ayant identifié comme un défi majeur pour passer aux autobus à zéro émission.



Mesures prises jusqu'à maintenant

En 2024, l'ACTU a entendu les préoccupations croissantes des réseaux de transport concernant la hausse des coûts des autobus et les défis liés à l'approvisionnement, notamment la capacité à remplacer adéquatement des parcs vieillissants. En réponse, l'ACTU a lancé une initiative de collecte de données avec les fabricants afin de mieux comprendre les enjeux en cause.

Dans le cadre de cet effort, l'ACTU a organisé une assemblée publique avec des fabricants de véhicules pour mettre en lumière les défis persistants liés à l'approvisionnement et à la livraison. L'ACTU a présenté les préoccupations du secteur, tandis que des représentants de NFI Group, Nova Bus et Cummins ont partagé les difficultés qu'ils rencontrent pour répondre à la demande.

Cette conversation s'est poursuivie lors de plusieurs événements clés de l'industrie :

- Une deuxième assemblée publique au Sommet du printanier de l'ACTU à Halifax
- La participation au groupe de travail sur la fabrication d'autobus de l'APTA
- Une table ronde des manufacturiers, co-organisé avec Cummins lors de la Conférence d'automne de l'ACTU à Toronto

Grâce à ces échanges, deux facteurs majeurs ont été identifiés : la croissance de la demande de l'achalandage et un paysage technologique en constante évolution. Le constat est clair : une collaboration étroite entre l'industrie et les gouvernements est essentielle pour atténuer les défis liés à l'approvisionnement et soutenir une transition durable.



Groupe de travail sur la fabrication d'autobus

La transition vers des parcs modernes et durables est à un tournant au Canada. Malgré un élan fort des politiques publiques et de l'industrie en faveur des autobus à zéro émission (AZE), d'importants obstacles doivent être surmontés : contraintes financières, inefficacités dans les acquisitions, risques liés à la chaîne d'approvisionnement et complexité réglementaire.

L'ACTU a mis sur pied un groupe de travail sur la fabrication d'autobus, qui agira comme une voix unifiée pour proposer des solutions viables sur le plan financier, durables sur le plan opérationnel et alignées stratégiquement avec les besoins du secteur. En plaidant pour des modèles d'approvisionnement plus souples, des mécanismes de financement prévisibles et un secteur manufacturier plus robuste, le groupe de travail peut jouer un rôle clé dans l'avenir du transport collectif au Canada.

Membres du groupe de travail

(en date de mars 2025)

Président: **Michael McDaniel**,
Coast Mountain Bus Company

Charlene Sharpe, Transport en commun
Fredericton

Christos Kritsidimas, Nova Bus

Dave Reage, Halifax Regional Municipality

Jennifer McNeill, New Flyer

Kelly Paleczny, London Transit Commission

Marc Rousseau, EXO

Marco D'Angelo, ACTU

Maureen Cosyn Heath, Hamilton Street
Railway

Vincent Patterson, Consultant en transport

Wade Coombs, Strathcona County Transit





Priorités du groupe de travail

#1 Problèmes de paiements et de flux de trésorerie

Le secteur canadien de la fabrication d'autobus est en déclin, avec seulement deux grands fabricants d'équipement d'origine (FEO) encore actifs. Cette situation réduit la concurrence et accentue la pression financière sur l'industrie. L'inflation, la pénurie de main-d'œuvre et les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont encore fait grimper les coûts, rendant la stabilité financière plus difficile à maintenir. De plus, le modèle d'approvisionnement actuel oblige les fabricants à assumer les coûts pendant plus de 18 mois avant de recevoir un paiement de la part des réseaux, ce qui crée d'importants problèmes de trésorerie. Les FEO doivent aussi composer avec des taux d'intérêt élevés qui alourdissent les frais d'emprunt et aggravent la pression financière.

#2 Défis liés à la personnalisation

Traditionnellement, les agences exigent des spécifications d'autobus très personnalisées, ce qui augmente les coûts, ralentit la production et crée des inefficacités dans la chaîne d'approvisionnement. Ces configurations uniques engendrent des retards de livraison, car elles nécessitent plus de temps pour l'approvisionnement, les tests et l'intégration. L'arrivée des technologies AZE rend l'intégration encore plus complexe et coûteuse. Par ailleurs, le processus d'approvisionnement actuel ne favorise pas la normalisation, ce qui fragmente le marché et crée des inefficacités opérationnelles importantes.

#3 Contraintes de financement

Le Fonds pour le transport en commun à zéro émission (FTCZE) est presque entièrement alloué, ce qui laisse les réseaux sans source de financement claire pour l'expansion de leurs parcs. Le Fonds pour le transport en commun du Canada (FTCC), de son côté, ne sera lancé qu'en 2026, ce qui crée un écart de financement et retarde le renouvellement nécessaire des parcs. L'inflation a également gonflé le coût des nouveaux autobus, rendant les enveloppes de financement précédentes insuffisantes. Enfin, les droits de douane sur les véhicules et composants importés augmentent les coûts pour les agences et limitent leur flexibilité dans l'approvisionnement.



Prochaines étapes

À la lumière de ces constats, l'ACTU entreprendra les actions suivantes pour faire avancer ces priorités :

1. Engager les agences de transport et les fabricants dans des consultations structurées afin d'améliorer les pratiques d'approvisionnement.
2. Élaborer une stratégie de mobilisation à l'échelle de l'industrie pour promouvoir des réformes en matière de financement.
3. Coordonner un groupe de travail sur la normalisation des véhicules afin d'identifier les meilleures approches pour réduire la personnalisation excessive.

L'ACTU invite l'ensemble du secteur à lui faire part de ses commentaires et à s'impliquer activement pour faire avancer ces dossiers prioritaires.



Siège Social

55 rue York, bureau 1401
Toronto, Ontario
Canada M5J 1R7
(416) 365 9800

Bureau d'Ottawa

440 avenue Laurier Ouest, bureau 200
Ottawa, Ontario
Canada K1R 7X6
(416) 365 9800

CUTAACTU.CA