

## RAPPORT DE PERSPECTIVES DE PROJET

# Amped Up : Le Rehaussement des Compétences des Mécaniciens de Véhicules Lourds au Canada pour Soutenir la Transition vers les Autobus Scolaires électriques



### PARTENAIRES

The Pollution Probe  
Foundation



### EMPLACEMENTS

Partout au Canada



### FONDS VERSÉS

90 000,00 \$



### PUBLIÉ

Août 2026



### COLLABORATEUR

Auteur du rapport :  
Milad Moghaddas  
Reviewers/approvers:  
Laura McDonough,  
Anita Dubey



## Sommaire

Les autobus scolaires constituent un pilier des réseaux d'enseignement et de transport du Canada, assurant chaque jour le déplacement de millions d'enfants. Traditionnellement propulsés au diesel, ces véhicules contribuent à la pollution de l'air, entraînent des conséquences néfastes pour la santé et génèrent des émissions de gaz à effet de serre. Les autobus scolaires électriques constituent une solution plus écologique; n'émettant aucun gaz d'échappement, ils procurent des bienfaits environnementaux, sanitaires et symboliques aux collectivités ainsi qu'aux jeunes générations. Parallèlement, le déploiement des autobus scolaires électriques présente des perspectives économiques intéressantes pour la fabrication de véhicules, la production de batteries, les réseaux d'électricité et les infrastructures de recharge. Toutefois, les récentes difficultés financières de certains constructeurs d'autobus électriques ont révélé une vulnérabilité critique : La capacité du Canada à pérenniser l'électrification des autobus scolaires dépend d'une main-d'œuvre qualifiée pour assurer l'entretien et la réparation de ces véhicules.

Ce projet a examiné comment rehausser efficacement les compétences des mécaniciens de véhicules diesel lourds afin d'appuyer la transition vers les autobus scolaires électriques. S'appuyant sur une analyse de la littérature, une recherche documentaire et des entrevues avec des parties prenantes, l'étude visait quatre objectifs : établir un portrait de référence des initiatives de rehaussement des compétences existantes au Canada; recenser les pratiques exemplaires; clarifier les rôles des gouvernements fédéral et provinciaux; et évaluer les mesures axées sur les compétences qui soutiennent la transition des travailleurs vers des professions en croissance.

Les résultats indiquent que, bien que les autobus scolaires électriques à batterie s'apparentent aux modèles au diesel, ils intègrent des systèmes fondamentalement nouveaux, comme des batteries haute tension, des systèmes d'électronique de puissance et des infrastructures de recharge. Les approches de formation informelles ou ponctuelles s'avèrent insuffisantes pour gérer et exploiter ces technologies de manière sécuritaire et efficace. Les besoins de formation englobent les véhicules et les systèmes de recharge; ils requièrent une approche structurée, hiérarchisée et adaptée aux différents rôles, le tout en conformité avec les normes reconnues. Les efforts actuels en matière de rehaussement des compétences menés par les constructeurs, les collèges, les organismes sans but lucratif et les gouvernements prennent de l'ampleur. Toutefois, ces initiatives demeurent fragmentées et disparates selon les provinces et territoires, en raison d'une coordination nationale limitée et d'investissements publics irréguliers dans le développement de la main-d'œuvre.

En somme, l'étude démontre que l'état de préparation de la main-d'œuvre est essentiel pour maximiser les retombées climatiques, sanitaires et économiques des autobus scolaires électriques. L'intégration de la formation aux stratégies d'électrification, l'alignement des programmes sur les normes et certifications et l'inclusion des principes d'équité s'avèrent cruciaux pour façonner une main-d'œuvre résiliente et inclusive, capable d'appuyer le virage du Canada vers un transport scolaire à zéro émission.

## PERSPECTIVES CLÉS

- 1** Bien qu'ils ne représentent qu'environ 2 % des véhicules en circulation, les véhicules lourds génèrent 24 % des émissions de gaz à effet de serre liées au transport au Canada. Les véhicules électriques offrent une solution pour atteindre nos cibles climatiques, mais la concrétisation de cet objectif repose entièrement sur une main-d'œuvre qualifiée pour leur utilisation et leur maintenance.
- 2** Le déploiement des autobus scolaires électriques a devancé l'état de préparation de la main-d'œuvre. Le caractère fragmenté et largement propriétaire des formations offertes contraint les exploitants de flottes à dépendre des constructeurs, plutôt que de développer leurs propres capacités d'entretien à l'interne.
- 3** Le perfectionnement structuré et ciblé des compétences, en conformité avec les normes de sécurité et de certification en vigueur, revêt une importance cruciale : les approches informelles et ponctuelles ne permettent pas de maîtriser les systèmes haute tension ni les infrastructures de recharge.

## L'enjeu

Bien que la transition du Canada vers le transport à zéro émission s'accélère, des déficits critiques de main-d'œuvre menacent de ralentir les progrès, en particulier dans le secteur des véhicules lourds. Bien qu'ils ne représentent qu'environ 2 % des véhicules en circulation, les véhicules lourds génèrent près du quart des émissions de gaz à effet de serre liées au transport au Canada. Face à ce constat, le gouvernement du Canada s'est fixé pour objectif que la totalité des nouveaux véhicules lourds vendus soit à zéro émission d'ici 2040, là où la technologie le permet. Au sein de la catégorie des véhicules lourds, les autobus scolaires offrent l'une des occasions d'électrification les plus concrètes et immédiates, grâce à la prévisibilité de leurs parcours, à la centralisation de leurs dépôts et à leurs déplacements en boucle.

Le déploiement des autobus scolaires électriques s'accélère partout au Canada, soutenu par les progrès rapides de la technologie des batteries électriques et par des investissements publics ciblés, tels que le [Fonds fédéral pour le transport](#) en commun à zéro émission et les incitatifs provinciaux complémentaires. Certaines provinces, dont l'Île-du-Prince-Édouard et le Québec, ont établi des objectifs ambitieux pour l'électrification de leurs flottes, alors que d'autres misent sur des programmes pilotes et des incitatifs pour stimuler le déploiement. Au-delà de la réduction des émissions, l'électrification des autobus scolaires génère d'importantes retombées sanitaires en éliminant les émanations de gaz d'échappement à proximité des enfants, des écoles et des zones résidentielles. Ces véhicules représentent en outre une manifestation visible de l'action pour le climat, un levier précieux pour atténuer l'anxiété croissante de la jeunesse face à l'urgence climatique. De plus, l'électrification ouvre des perspectives économiques majeures touchant la construction de véhicules, la fabrication de batteries, la production d'électricité, les services de réseau et les infrastructures de recharge.

Toutefois, le déploiement à grande échelle des parcs d'autobus scolaires électriques repose sur une main-d'œuvre qualifiée pour en assurer l'entretien et la réparation. Bien que la conception du châssis et de la carrosserie des autobus scolaires électriques s'apparente à celle des modèles diesel, ces véhicules introduisent des systèmes fondamentalement nouveaux, notamment des batteries haute tension, de l'électronique de puissance, des diagnostics logiciels et des infrastructures de recharge. Si ces systèmes permettent d'alléger la complexité mécanique et de réduire les coûts d'entretien à long terme, ils exigent néanmoins l'adoption de nouveaux outils, de protocoles de sécurité adaptés et de compétences techniques accrues. Les mécaniciens de véhicules lourds au diesel, qui assurent actuellement l'entretien de la majorité des parcs d'autobus scolaires, ne sont souvent pas suffisamment formés pour prendre en charge les groupes motopropulseurs électriques.

Les premiers déploiements d'autobus scolaires électriques ont largement reposé sur les constructeurs pour répondre aux besoins de maintenance. Dans le cadre de leurs processus d'acquisition, les exploitants de parcs de véhicules recherchent de plus en plus à obtenir des ententes de garantie prolongée et de maintenance. Dans certaines régions, comme l'Île-du-Prince-Édouard, la plupart des réparations d'autobus scolaires électriques sont actuellement couvertes par les garanties des constructeurs, ce qui révèle une capacité interne limitée au sein des équipes de maintenance. Les récentes difficultés financières de constructeurs canadiens d'autobus électriques, notamment [la faillite de Vicinity Motor](#) et la mise sous [protection de Lion Electric](#) vis-à-vis de ses créanciers, ont accentué les inquiétudes quant à la dépendance à long terme à l'égard du soutien des fabricants, tout en soulignant l'urgence de développer une expertise locale en matière de maintenance.

Sans initiatives ciblées de rehaussement des compétences, les centres de services scolaires et les exploitants de parcs risquent de se heurter à des goulots d'étranglement en matière de maintenance, à des perturbations opérationnelles et à une hausse des coûts à mesure que l'électrification s'intensifie. Il est indispensable de combler ces lacunes en matière de compétences afin de garantir la fiabilité et la sécurité des parcs d'autobus scolaires électriques, tout en appuyant les grands objectifs du Canada en matière de décarbonation des transports. Cette démarche permettra également de doter les mécaniciens de véhicules lourds au diesel actuels des compétences requises pour pérenniser leur employabilité dans un marché du travail en pleine mutation.



## Ce que nous examinons

Ce projet s'est penché sur la manière dont le Canada peut mieux préparer les mécaniciens de véhicules lourds au diesel à la transition vers les autobus scolaires électriques, tout particulièrement dans un contexte d'inquiétudes croissantes quant à la dépendance à long terme envers les garanties des constructeurs d'origine (FEO).

Visant à déterminer comment soutenir une main-d'œuvre résiliente et parée pour l'avenir, capable d'assurer la maintenance des parcs d'autobus scolaires électriques, cette recherche s'est articulée autour de quatre questions :

1. Quel est le bilan des initiatives actuelles de rehaussement des compétences des mécaniciens de véhicules lourds au diesel au Canada pour leur permettre d'intervenir sur les véhicules électriques et les autobus scolaires électriques ?
2. Quelles sont les pratiques exemplaires en matière de perfectionnement professionnel ?
3. Quel est le rôle optimal que devraient jouer les gouvernements fédéral et provinciaux pour soutenir la création d'initiatives de rehaussement des compétences afin de faciliter la transition vers les autobus scolaires électriques au Canada ?
4. Quelles sont les mesures liées aux compétences les plus efficaces pour optimiser la transition des travailleurs des secteurs ou professions en déclin vers ceux en croissance ?

Pour répondre à ces questions, on a opté pour une approche de recherche exploratoire et descriptive. Dans un premier temps, un inventaire de référence des initiatives existantes, tant dans le secteur public que privé, visant le rehaussement des compétences des mécaniciens de véhicules lourds au diesel a été élaboré. Une recherche documentaire et une revue de la littérature ont été menées afin de recenser les programmes fédéraux et provinciaux, les formations dispensées par les collèges et les universités, ainsi que les initiatives du secteur privé, notamment celles des fabricants d'équipement d'origine (FEO). Les initiatives concernant les autobus scolaires électriques et les autobus de transport en commun électriques ont toutes deux été incluses en raison du chevauchement des compétences requises.

Les données qualitatives ont été recueillies au moyen d'entrevues menées auprès d'intervenants du secteur des autobus scolaires électriques, notamment des gestionnaires de parcs, des prestataires de formation, des constructeurs d'origine (FEO) et d'organisations sectorielles. Ces entrevues ont permis de se pencher sur les expériences concrètes en matière de maintenance des autobus scolaires électriques, les défis liés à l'état de préparation de la main-d'œuvre, ainsi que les perspectives sur les modèles efficaces de rehaussement des compétences. Le projet s'est également appuyé sur les réseaux de parties prenantes et sur l'expérience issue des projets pilotes pour cerner les pratiques émergentes ainsi que les enseignements tirés en matière de mise en œuvre. Des données probantes issues d'études de cas américaines ont été intégrées afin d'étalonner les progrès du Canada et de repérer des approches transférables.

Cette approche mixte a été privilégiée afin d'acquérir une compréhension globale des initiatives existantes, de recueillir des données opérationnelles concrètes et de formuler des recommandations stratégiques pertinentes. Le projet visait à fournir des orientations concrètes aux gouvernements, aux exploitants de parcs de véhicules et aux établissements de formation désireux de renforcer les capacités de la main-d'œuvre et d'assurer une transition harmonieuse des parcs d'autobus scolaires du diesel vers l'électricité.

## ✓ Ce que nous apprenons

### **La transition vers les autobus scolaires électriques exige une approche fondamentalement différente et plus structurée en matière de formation de la main-d'œuvre**

Bien que les autobus scolaires électriques présentent des similitudes avec les modèles au diesel quant à la conception du châssis et de la carrosserie, ils intègrent des systèmes essentiels entièrement nouveaux, notamment des batteries haute tension, de l'électronique de puissance et des infrastructures de recharge. Ces changements modifient considérablement les tâches d'entretien et les exigences en matière de sécurité pour les mécaniciens de véhicules lourds diesel. Les conclusions de l'analyse documentaire et des entretiens avec les parties prenantes indiquent que le transfert informel de connaissances sur le tas, couramment pratiqué dans l'entretien des moteurs diesel, ne permet pas d'assurer une gestion sûre et efficace des parcs d'autobus scolaires électriques. Une approche de formation structurée, s'appuyant sur des niveaux de compétences clairement définis et adaptés aux différents postes, est indispensable pour garantir un développement homogène des compétences au sein de l'ensemble des régions et des flottes.

### **Les besoins en formation pour l'entretien des autobus scolaires électriques englobent à la fois les systèmes des véhicules et l'infrastructure de recharge, élargissant ainsi le périmètre des compétences des mécaniciens traditionnels**

Les entretiens menés avec les parties prenantes indiquent que le personnel d'entretien est de plus en plus sollicité pour le diagnostic et la réparation des véhicules, ainsi que pour la supervision et le dépannage des systèmes de recharge et des logiciels associés. Par conséquent, la formation doit couvrir les procédures de sécurité liées à la haute tension, le diagnostic des batteries et des groupes motopropulseurs, ainsi que la coordination avec les électriciens et les fournisseurs d'infrastructures de recharge. Cette évolution s'inscrit dans une tendance plus générale qui consiste à passer d'un dépannage purement mécanique à un dépannage électromécanique et assisté par logiciel. Faute d'une formation globale couvrant ces deux domaines, les exploitants de parcs d'autobus scolaires s'exposent à des retards de maintenance, à des risques d'incidents de sécurité et à une dépendance accrue à l'égard des prestataires externes.

### **Les initiatives actuelles de rehaussement des compétences existent, mais elles s'avèrent fragmentées et réparties de manière inégale au Canada**

On constate une multiplication des initiatives de formation menées par les équipementiers, les collèges et les écoles polytechniques, les syndicats, les gouvernements ainsi que les organismes à but non lucratif. Cependant, la plupart de ces programmes sont soit exclusifs, soit limités à la livraison initiale des véhicules, ou encore axés sur les véhicules électriques légers plutôt que sur les véhicules lourds et les autobus scolaires. Les disparités administratives sont marquées : alors que le Québec a commencé à investir directement dans la formation des techniciens en véhicules électriques lourds, la majeure partie du financement fédéral accordé à ce jour a plutôt privilégié le déploiement des véhicules et des infrastructures de recharge au détriment du développement de la main-d'œuvre. L'absence d'un cadre national coordonné limite l'harmonisation, l'évolutivité et l'accès à la formation pour les mécaniciens de véhicules lourds diesel dans l'ensemble des provinces.



## **Le fait de se fier aux garanties des fabricants d'équipement d'origine (OEM) a masqué les lacunes sous-jacentes en matière de préparation de la main-d'œuvre, ce qui a engendré un risque opérationnel à long terme**

Les premiers déploiements d'autobus scolaires électriques ont largement dépendu des équipementiers (OEM) pour assurer l'entretien et les réparations dans le cadre de contrats de garantie prolongée. Les entretiens menés avec les gestionnaires de parcs indiquent que cette dépendance découle de capacités internes limitées plutôt que d'une réelle préférence opérationnelle à long terme. L'instabilité financière de certains constructeurs d'autobus électriques a mis en lumière la fragilité de ce modèle, tout en soulignant la nécessité de développer une expertise locale en matière de maintenance. En l'absence d'un développement proactif des compétences, les flottes risquent de faire face à des perturbations opérationnelles, à des surcoûts et à une baisse de confiance à l'égard de l'électrification, face à l'incertitude croissante entourant le soutien des constructeurs.

## **L'intégration des critères d'équité s'avère cruciale pour s'assurer que les bénéfices de l'électrification profitent aussi bien aux travailleurs actuels qu'à la relève**

Les conclusions du projet révèlent qu'en l'absence d'une approche concertée, les initiatives de rehaussement des compétences risquent d'exclure les groupes en quête d'équité, qui sont pourtant déjà sous-représentés dans le secteur de l'entretien des véhicules lourds. Les parties prenantes ont insisté sur la nécessité de proposer des modes d'apprentissage accessibles, des aides financières, des horaires flexibles ainsi que des programmes de mentorat afin d'accroître la participation. L'intégration du principe d'équité dans la conception des programmes a été jugée essentielle pour accompagner la transition des mécaniciens de véhicules lourds diesel, dont le secteur est en déclin, vers les professions en pleine croissance du véhicule électrique.

## **★ Pourquoi c'est important**

La capacité du Canada à atteindre ses objectifs en matière de transports à zéro émission repose non seulement sur le déploiement de véhicules électriques, mais également sur l'assurance que ces derniers peuvent être exploités de manière sûre, fiable et rentable tout au long de leur cycle de vie. Les conclusions de ce projet révèlent que l'adaptation de la main-d'œuvre, notamment par le perfectionnement des mécaniciens spécialisés dans les moteurs diesel de poids lourds, s'avère indispensable au succès de l'électrification des parcs d'autobus scolaires. En l'absence d'une main-d'œuvre qualifiée en maintenance, les autobus scolaires électriques s'exposent à des temps d'immobilisation accrus, à des surcoûts d'exploitation et à des failles de sécurité, ce qui compromettrait tant les objectifs de réduction des émissions que la confiance du public envers l'électrification.



### **État des compétences: Emplois durables pour la croissance économique**

Les compétences et les connaissances liées à l'écologie gagnent en importance dans de nombreux secteurs et professions, ce qui oblige davantage de travailleurs à se perfectionner en s'appuyant sur leurs aptitudes existantes.

Ces conclusions ont des répercussions immédiates sur l'ensemble du secteur du transport scolaire. Bon nombre des premiers déploiements d'autobus scolaires électriques ont largement reposé sur les équipementiers (OEM) pour l'entretien et les réparations, par le biais de contrats de garantie prolongée. Bien que cette approche ait permis une adoption rapide, l'étude souligne l'importance de mettre en place des capacités de maintenance internes et externes afin que les parcs de véhicules ne dépendent pas de la solvabilité du fabricant. Pour les conseils scolaires et les exploitants de parcs de véhicules, cela implique d'élever la formation de la main-d'œuvre au rang d'infrastructure essentielle, au même titre que l'acquisition des véhicules et des équipements de recharge.

Les conclusions du projet révèlent en outre d'importantes carences dans les systèmes d'enseignement et de développement des compétences. Les programmes collégiaux, polytechniques et d'apprentissage actuels ne couvrent que de façon limitée les véhicules électriques moyens et lourds, ce qui contraint de nombreux mécaniciens à s'en remettre à des formations informelles, ponctuelles ou exclusives. Les résultats montrent que le transfert informel des connaissances est insuffisant. Il s'avère nécessaire d'établir des parcours de formation modulaires, axés sur les compétences professionnelles et cumulables, harmonisés avec des normes reconnues, afin de garantir un développement des compétences cohérent et évolutif d'une instance à l'autre. Ces constats ont une portée plus large sur la modélisation, le financement et l'agrément des programmes de formation, essentiels pour soutenir les transitions professionnelles en milieu de carrière dans un marché du travail en profonde mutation.

Les conclusions révèlent que pour garantir l'efficacité de ces transitions, il est essentiel de déployer des mesures précoces et proactives de perfectionnement professionnel, d'établir des référentiels de compétences clairs et adaptés aux différents postes, et d'assurer une coordination publique afin de réduire le cloisonnement entre les provinces. Ces enseignements peuvent être transposés à d'autres secteurs de l'économie sobre en carbone, notamment le transport collectif électrique, les véhicules de marchandises et, plus largement, les infrastructures de transport propre.



Le financement et la conception des programmes apparaissent comme des leviers permettant de préparer la main-d'œuvre au marché du travail. À ce jour, le financement fédéral et provincial a largement accordé la priorité à l'achat de véhicules et aux infrastructures de recharge, tandis que les investissements dans la formation des techniciens demeurent limités et inégaux. Les recherches démontrent que les programmes d'électrification sont plus efficaces lorsque le développement de la main-d'œuvre y est intégré comme une composante essentielle, plutôt que d'être traité comme un élément facultatif. En intégrant des exigences de formation aux programmes de financement, on s'assure que le développement des compétences progresse au même rythme que les investissements en capital. Cela permet également de prévenir les goulots d'étranglement susceptibles de freiner l'adoption ou d'alourdir les coûts du cycle de vie.

Les considérations liées à l'équité renforcent encore davantage l'importance de ce travail. Le secteur de l'entretien des véhicules lourds est déjà confronté à une pénurie de main-d'œuvre, au vieillissement de sa population active ainsi qu'à une sous-représentation persistante des femmes et d'autres groupes méritant l'équité. L'électrification présente à la fois des risques et des opportunités : si la diminution des composants mécaniques peut réduire certaines tâches traditionnelles, les exigences techniques accrues ouvrent la voie à des postes plus spécialisés et à plus forte valeur ajoutée. Sans mesures ciblées, les inégalités en matière d'accès à la formation et à la certification risquent de s'accroître. Il est essentiel d'intégrer l'équité au développement de la main-d'œuvre par le biais d'initiatives de sensibilisation ciblées, d'appuis financiers, de modèles de prestation flexibles et de mécanismes de responsabilisation, afin de garantir que la transition profite à des effectifs larges et diversifiés.

Dans le contexte plus large du changement climatique et de la compétitivité économique, les enjeux sont considérables. Les véhicules lourds représentent une part disproportionnée des émissions liées au transport. Les autobus scolaires comptent parmi les segments les plus faciles à électrifier en raison de leurs itinéraires prévisibles et de leurs opérations de retour à la base. Garantir une main-d'œuvre qualifiée en entretien permet de protéger les investissements publics, de soutenir la réduction des émissions et de renforcer la position du Canada dans l'économie des transports propres. La principale leçon à tirer de ce projet est claire : le développement de la main-d'œuvre n'est pas accessoire à la politique climatique, il est indispensable à son déploiement à grande échelle.

## Prochaines étapes

Des efforts supplémentaires sont requis pour transposer les résultats de la recherche en solutions de formation accessibles. La collaboration avec les collèges, les écoles polytechniques et les syndicats peut soutenir la conception de programmes de perfectionnement modulaires, axés sur les compétences métiers et adaptés aux mécaniciens de véhicules diesel lourds en poste. L'élaboration de ressources publiques cartographiant clairement les besoins de formation par poste aiderait les gestionnaires de parcs, les techniciens et les fournisseurs de formation à mieux appréhender les compétences requises et à définir les parcours d'apprentissage adaptés.

Le projet a également permis de cerner des occasions d'élargir la portée de ces travaux. Les recherches futures gagneraient à examiner les besoins de rehaussement des compétences des techniciens affectés aux autobus de transport en commun électriques, aux véhicules de livraison et aux camions de transport de marchandises lourdes, des secteurs où émergent des défis similaires liés à la main-d'œuvre. Il conviendrait d'analyser les déficits de compétences liés à l'installation, à l'exploitation et à l'entretien des infrastructures de recharge de véhicules électriques et d'autres technologies d'énergie propre.

Pollution Probe a également publié des rapports d'accompagnement afin d'accroître la portée de ces travaux, notamment un [guide de ressources](#) et une [étude de cas sur Edmonton](#).

Des questions sur notre travail ? Souhaitez-vous avoir accès à un rapport en anglais ou en français ? Veuillez contacter [communications@fsc-ccf.ca](mailto:communications@fsc-ccf.ca).

### Comment Citer Ce Rapport

Moghaddas, M. (2026). Rapport sur les perspectives du projet : Amped Up : Le rehaussement des compétences des mécaniciens de véhicules lourds au Canada pour soutenir la transition vers les autobus scolaires électriques Toronto : Centre des Compétences futures : <https://fsc-ccf.ca/fr/recherche/amped-up-upskilling/>

Funded by the  
Government of Canada's  
Future Skills Program



Amped Up : Le Rehaussement des Compétences des Mécaniciens de Véhicules Lourds au Canada pour Soutenir la Transition vers les Autobus Scolaires électriques est financé par le gouvernement du Canada dans le cadre du programme Compétences futures. Les opinions et les interprétations contenues dans cette publication sont celles de l'auteur et ne reflètent pas forcément celles du gouvernement du Canada.

### Remerciements aux communautés autochtones

Le Centre des Compétences futures est conscient du fait que les Anishinabés, les Mississaugas et les Haudenosaunee entretiennent une relation spéciale avec le territoire dans le cadre du pacte « plat à une cuillère » (Dish With One Spoon) où est situé notre bureau, et qu'ils sont tenus de partager et de protéger le territoire. À titre d'initiative pancanadienne, le CCF exerce ses activités sur le territoire traditionnel de nombreuses nations autochtones de l'île de la Tortue, nom donné au continent nord-américain par certains peuples autochtones. Nous sommes reconnaissants de pouvoir travailler sur ce territoire et nous nous engageons à apprendre notre histoire commune et à contribuer à la réconciliation.

