



Association étudiante de l'Université Simon Fraser

**Maggie Benston Centre 2270
Simon Fraser University
8888, University Drive
Burnaby (Colombie-Britannique) V5A 1S6
sfss.ca**

Mémoire relatif aux consultations prébudgétaires – Budget 2020 2 août 2019

Personne-ressource :
Jasdeep Gill | vice-présidente, Relations extérieures
[Courriel : vpexternal@sfss.ca](mailto:vpexternal@sfss.ca)

sfss.ca



Liste des recommandations

Les recommandations de l'Association relatives au *budget de 2020* sont les suivantes :

- **Recommandation 1** : Que le gouvernement finance la nacelle du mont Burnaby à hauteur de 40 % du coût total de la construction afin d'offrir aux gens un moyen sécuritaire et durable de se rendre au mont Burnaby et d'en revenir.
- **Recommandation 2** : Que le gouvernement accorde un financement supplémentaire de 608 millions de dollars au SkyTrain Surrey-Langley, dans la région métropolitaine de Vancouver, en vue de promouvoir des options de transport à faibles émissions de carbone pour les citoyens de la rive sud du Fraser.

Préface

L'association étudiante de l'Université Simon Fraser représente plus de 25 000 étudiants de premier cycle qui fréquentent l'Université Simon Fraser sur trois campus principaux à Burnaby, Surrey et Vancouver. Elle souhaiterait d'abord remercier le gouvernement du Canada pour les mesures suivantes :

- Son engagement de 2,2 milliards de dollars, en 2017, pour le financement du transport en commun dans la région métropolitaine de Vancouver
- Son aide de 45 millions de dollars au nouveau bâtiment de génie énergétique durable du campus de l'Université Simon Fraser à Surrey
- Sa demande à l'Office national de l'énergie de réexaminer le projet d'agrandissement du réseau de Trans Mountain en 2018, ce qui permettra de tenir des consultations supplémentaires et améliorées

La durabilité est l'un des principes directeurs de l'Association, dont elle oriente toutes les décisions prises en tant qu'organisation. Le thème des consultations prébudgétaires, « L'urgence climatique : la transition requise vers une économie faible en carbone », s'harmonise bien avec ce principe. L'Association appuie les efforts accrus visant à réduire les émissions, à innover, à économiser de l'argent et à créer des emplois ainsi que des collectivités plus saines pour les étudiants qu'elle représente. Ses recommandations au Comité permanent des finances vont dans le sens de la transition vers une économie à faibles émissions de carbone.

Contexte et justification des recommandations

Contexte du transport en commun :

Il a été démontré que le transport durable, qui comprend le transport en commun, le transport actif comme la marche ou le vélo, et même le covoiturage, offre de nombreux avantages, notamment une réduction de la pollution, une réduction de la congestion routière et des accidents, une amélioration de la santé et une réduction du stress¹. L'aménagement axé sur le transport en commun est un moteur important de la mobilité et de l'urbanisation durables². Un financement accru du transport en commun permettrait non seulement un développement plus durable du transport en commun, mais aussi une utilisation des terres et une planification de l'aménagement urbain plus durables dans la région métropolitaine de Vancouver.

TransLink, la société de transport en commun de la région métropolitaine de Vancouver, offre un laissez-passer de transport en commun à prix réduit aux étudiants de la région. Près de 95 % des étudiants de premier cycle de l'Université Simon Fraser considèrent que la fiabilité des services de TransLink est importante ou très importante³. Ce chiffre n'est pas surprenant, puisque 88 % des étudiants de l'Université s'y rendent régulièrement en transport en commun, comparativement à la moyenne nationale de 57 %⁴. De plus, la durée moyenne de déplacement aller-retour des étudiants est de 95 minutes, comparativement à la moyenne nationale de seulement 50 minutes. Les investissements dans le transport en commun dans la région métropolitaine de Vancouver appuient la transition vers une économie à faibles émissions de carbone aussi bien que leur avenir universitaire et leur bien-être.

¹ Statistique Canada, « Navetteurs utilisant le transport durable dans les régions métropolitaines de recensement », 2017, <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/as-sa/98-200-x/2016029/98-200-x2016029-fra.cfm>.

² Patrick Miller, Alexandre G. de Barros, Lina Kattan et S. C. Wirasinghe, « Analyzing the Sustainability Performance of Public Transit », *Transportation Research Part D: Transport and Environment* 44, (2016) : p. 177 à 198.
doi :10.1016/j.trd.2016.02.012.

³ Sondage sur la défense des intérêts de 2019 de l'Association étudiante de l'Université Simon Fraser.

⁴ Services aux étudiants, « The Transportation and Transit Referendum, SFU and You », *Université Simon Fraser*, 2015, <https://www.sfu.ca/students/transit.html>.

Recommandation 1 :

Contexte :

Le campus de Burnaby de l'Université Simon Fraser se situe sur le mont Burnaby et accueille la majorité des étudiants de premier cycle de l'Université. Le service de transport en commun vers le mont Burnaby est devenu un problème important. À l'heure actuelle, 25 000 personnes prennent l'autobus chaque jour pour s'y rendre et en revenir, et la demande devrait augmenter de 60 % au cours des 20 prochaines années⁵. De nombreuses personnes attendent plus de 20 minutes avant de monter à bord parce qu'on leur refuse régulièrement le passage, même si le service est offert toutes les deux minutes aux heures de pointe⁶. La mise en œuvre d'une nacelle pour améliorer le transport dans la région du mont Burnaby a été proposée pour la première fois en 2009. Une étude de faisabilité réalisée en 2018 pour TransLink recommandait de remplacer le service actuel d'autobus au diesel par une nacelle⁷. Le rapport de l'étude a privilégié un itinéraire rectiligne comme solution de rechange à la ligne d'autobus 145 actuelle, qui dessert plus de la moitié des personnes qui prennent le transport en commun vers le mont Burnaby (**figure 1**). Le système proposé permettrait de transporter jusqu'à 3 000 personnes à l'heure, avec des écarts de moins d'une minute⁸. Ce remplacement libérerait des autobus pour d'autres circuits, réduirait les temps d'attente pour les usagers et encouragerait une plus grande utilisation du transport en commun. L'étude de faisabilité du projet de nacelle du mont Burnaby, sa planification et son développement ont été financés, ce qui n'est pas encore le cas pour sa construction.



Figure 1 : Circuit privilégié de la nacelle entre la station Production Way-University du SkyTrain et l'Université Simon Fraser.

Justification :

⁵ Navjot Sanghera, « Burnaby Mountain Urban Transit Gondola », (présentation, Université Simon Fraser, vice-présidente, Relations extérieures, Burnaby, C.-B., janvier 2019).

Le rapport commandé par TransLink reconnaît que le circuit proposé pour la nacelle est une solution de rechange appropriée pour le mont Burnaby. La nacelle est plus efficace, fiable et sécuritaire que le parc d'autobus actuel, particulièrement en cas de fortes chutes de neige, de tremblements de terre, d'incendie ou d'événement dangereux causé par le parc de stockage du mont Burnaby, à côté de l'Université Simon Fraser⁹. Selon le sondage sur la défense des intérêts mené en 2019 par l'Association étudiante de l'Université Simon Fraser, 62,1 % des étudiants ont indiqué que les questions liées à la sécurité des parcs de stockage de Trans Mountain étaient très importantes ou importantes. En cas de fermeture de route, aucune circulation n'est possible pour entrer sur le mont ou en sortir, même pour le personnel d'urgence. La sécurité et le bien-être futurs des étudiants sont très préoccupants, puisque les pressions exercées sur le réseau de transport actuel, au cours des 10 prochaines années, augmenteront en raison de la croissance de la population étudiante de l'Université Simon Fraser et de la croissance prévue de la collectivité résidentielle d'UniverCity du mont Burnaby. Le déploiement de la nacelle devrait également permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'un minimum estimé de 2 348 tonnes¹⁰ par année, en raison de la diminution de la circulation routière sur le mont Burnaby.

⁶ Conseil des maires sur le transport régional, « Public Meeting Agenda of the Mayors' Council on Regional Transportation », (ordre du jour révisé, New Westminster, C.-B., 25 juillet 2019).

⁷ CH2M HILL Canada Limited, « Burnaby Mountain Gondola Transit – Feasibility Study », *TransLink*, avril 2018, https://www.translink.ca/-/media/Documents/plans_and_projects/rapid_transit_projects/burnaby_mtn_gondola/BMGT_Feasibility_Study_04-27-2018.pdf.

⁸ *Supra*, note 5.

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

Recommandation 2 :

Contexte :

En 2014, le conseil des maires sur le transport régional de la région métropolitaine de Vancouver a relevé que la rive sud du Fraser avait besoin d'un système de transport en commun rapide (**figure 2**). On a proposé un train léger sur rail (TLR) et le prolongement du SkyTrain (le réseau de transport en commun rapide de la région métropolitaine de Vancouver). C'est le TLR qui a été privilégié, et TransLink a commencé à effectuer des travaux de planification et de développement. Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser 1,37 milliard de dollars pour couvrir 40 % des coûts du TLR proposé et du métro Broadway, un autre grand projet de transport en commun à Vancouver¹¹. Toutefois, en 2018, le conseil des maires de la région métropolitaine de Vancouver a décidé de suspendre le projet, proposant un prolongement de la ligne Expo du SkyTrain de Surrey à Langley, le long de la route Fraser. On estime le coût du SkyTrain Surrey-Langley à 3,12 milliards de dollars, et celui du TLR, à 1,65 milliard de dollars^{12 et 13}. Environ 1,6 milliard de dollars sont actuellement disponibles pour le projet. Sans financement supplémentaire, le SkyTrain Surrey-Langley n'atteindrait que Fleetwood, soit une distance de 7 kilomètres au lieu de 16 kilomètres¹⁴.

Le campus de Surrey de l'Université Simon Fraser se trouve à un seul arrêt du terminus proposé pour le prolongement du SkyTrain. Le SkyTrain Surrey-Langley permettrait aussi aux étudiants de se rendre à des stations d'où des autobus partent pour les campus de Burnaby et de Vancouver. À l'automne 2018, le quart de tous les étudiants de premier cycle de l'Université Simon Fraser vivaient sur la rive sud du Fraser¹⁵. Et environ 20 % de ces étudiants suivaient un ou plusieurs cours au campus de Surrey au printemps 2019¹⁶.

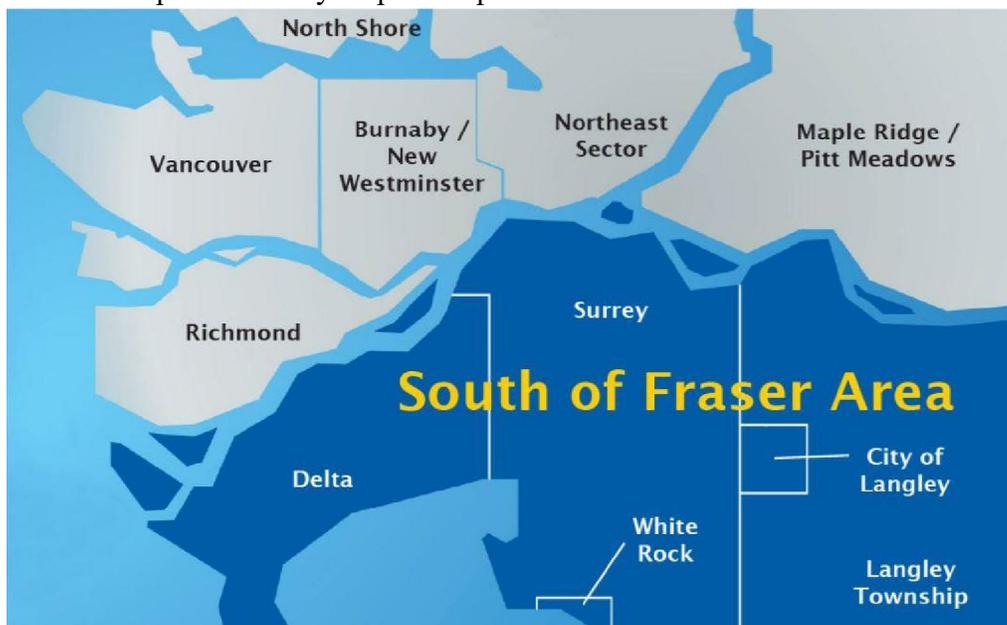


Figure 2 : Rive sud du Fraser, région métropolitaine de Vancouver.

¹¹ Kendra Mangione, « Feds to Invest \$1.37B in Broadway subway, Surrey LRT », CTV News Vancouver, 4 septembre 2018, <https://bc.ctvnews.ca/feds-to-invest-1-37b-in-broadway-subway-surrey-lrt-1.4079644>.

¹² TransLink, « South of Fraser Rapid Transit Strategy Refresh [point de presse], » (New Westminster, C.-B., 19 juillet 2019).

¹³ Amy Reid, « Surrey Council Unanimously Passes Motion to ‘Cancel’ LRT », Surrey Now-Leader, 5 novembre 2018,

Justification :

TransLink a élaboré un plan de transport en commun de la rive sud du Fraser qui indique que la région a connu une croissance rapide et que celle-ci devrait croître plus rapidement que celle de l'ensemble de la région métropolitaine de Vancouver, ce qui portera sa population d'environ 600 000 habitants à 1 million d'ici 2031. L'ouverture du nouveau bâtiment de génie énergétique durable de l'Université Simon Fraser à Surrey et le lancement du programme de génie énergétique durable à l'automne 2019 feront en sorte que plus de 500 nouveaux étudiants équivalents temps plein habiteront le campus de Surrey. Les étudiants de l'Université Simon Fraser vivant sur la rive sud du Fraser, en particulier ceux du campus de Surrey, profiteraient particulièrement de ce projet. Les principaux avantages environnementaux de ce projet seront la réduction des émissions de gaz à effet de serre des véhicules et le remplacement des autobus au diesel par un service électrique du SkyTrain¹⁷.

Le montant de 608 millions de dollars est calculé en soustrayant les fonds actuellement disponibles pour le projet du coût du projet du SkyTrain Surrey-Langley complet, multiplié par la proportion que le gouvernement du Canada devrait apporter à la construction et à l'expansion de nouveaux transports en commun, conformément à l'entente bilatérale intégrée entre Infrastructure Canada et la province de la Colombie-Britannique (40 %)¹⁸.

<https://www.surreynowleader.com/news/breaking-surrey-unanimously-council-passes-motion-to-cancel-lrt/>.

¹⁴ *Supra*, note 2.

¹⁵ Institutional Research and Planning, « Table ST-26: Students by Municipality of Residence - Fall 2018 », *Université Simon Fraser*, 2019, <https://www.sfu.ca/content/dam/sfu/irp/students/documents/ST26.pdf>.

¹⁶ Institutional Research and Planning, « Table ST-40: Undergraduate Headcount by Location of Courses Taken » *Université Simon Fraser*, 2019, <https://www.sfu.ca/content/dam/sfu/irp/students/documents/ST40.pdf>.

¹⁷ *Supra*, note 2.

¹⁸ *Canada - Canada – Colombie-Britannique : Entente bilatérale intégrée (relative au programme d'Infrastructure Investir dans le Canada) (2018)*.

Conclusion

En raison des avantages pour l'environnement, de l'achalandage élevé prévu et des avantages pour les étudiants de l'Association étudiante de l'Université Simon Fraser, cette dernière demande au gouvernement du Canada d'engager des fonds supplémentaires pour ces projets de transport en commun en vue de s'assurer de leur construction rapidement, et ce pour faire progresser la transition du Canada vers une économie à faibles émissions de carbone. L'Association étudiante de l'Université Simon Fraser souhaite remercier le Comité permanent des finances pour le temps qu'il accorde à la lecture de ses recommandations. Si possible, l'Association aimerait prendre la parole devant le Comité.