



PLAN DE MOBILITÉ INTÉGRÉ

AVRIL 2026

Fredericton

Reconnaissance du territoire

Nous reconnaissons que la Ville de Fredericton est située sur le territoire traditionnel wolastoqey. Le territoire du peuple des Wolastoqiyik est consigné dans les traités de paix et d'amitié visant à établir une relation permanente de paix, d'amitié et de respect mutuel entre des nations égales. Le fleuve qui traverse notre ville est connu sous le nom de Wolastoq, le long duquel vivent les Wolastoqiyik, « le peuple de la belle et généreuse rivière ».



Table des matières

Résumé	1
1. Introduction	5
1.1 Qu'est-ce que le Plan de mobilité intégré?	6
1.2 Comment le Plan de mobilité intégré a-t-il été élaboré?	8
1.3 Bilan de la participation citoyenne	10
2. Une ville en mutation	12
2.1 Le système de mobilité aujourd'hui	12
2.2 Les tendances de mobilité pour demain	13
3. La mobilité en 2050	17
3.1 Une vision de la mobilité	17
3.2 Principes directeurs	18
3.3 Une cible de part modale pour 2050	19
4. La mobilité à Fredericton	23
4.1 Axe thématique 1 : Utilisation intégrée du sol	23
4.2 Axe thématique 2 : Transversalité	27
4.3 Axe thématique 3 : Transport actif	29
4.4 Axe thématique 4 : Transport en commun	33
4.5 Axe thématique 5 : Réseau routier et circulation des véhicules	37
5. Concrétiser le plan et maintenir l'élan	41
Glossaire	44

Crédits photographiques :

Sauf indication contraire, toutes les photographies ont été réalisées par la Ville de Fredericton.

Résumé

Le Plan de mobilité intégré (PMI) est un document d'orientation stratégique destiné à guider les décisions relatives au système de mobilité de Fredericton jusqu'en 2050. Au fil du développement de la ville, avec l'arrivée de nouveaux habitants, la création d'emplois et la construction de logements, les besoins de Fredericton évolueront. Dans le cadre de sa Stratégie de croissance et de son Plan municipal, Fredericton a connu une croissance démographique importante et une densification progressive. L'intégration de la planification de l'utilisation du sol et de la planification des transports est au cœur du PMI et constitue une condition essentielle à la mise en place d'un système de mobilité véritablement intégré.

Le PMI établit un ensemble de politiques qui guideront Fredericton vers la vision souhaitée d'ici 2050. La vision décrit le système de mobilité auquel aspire la Ville; les politiques, qui en constituent la feuille de route, visent à la concrétiser. Le PMI repose sur une vision, un ensemble de principes directeurs et des objectifs de part modale qui définissent ensemble le cap à long terme que la Ville entend suivre en matière de mobilité.

Le PMI s'articule avec l'Étude technique sur les transports et les autres plans et politiques de la Ville pour offrir un cadre d'aide à la décision. Document charnière, il reconnaît et conforte les liens d'interdépendance entre la planification de l'utilisation du sol et la planification des transports.

L'étude sur les transports, conduite en parallèle, vient actualiser l'Étude sur la circulation dans la capitale de 2010. Ces deux documents servent l'avenir de la mobilité à Fredericton, chacun jouant un rôle distinct mais complémentaire :

- **L'Étude sur les transports** fournit une évaluation technique du réseau de transport, axée sur la circulation automobile. Elle analyse les besoins futurs en matière de ponts, la capacité du réseau routier, les volumes de trafic, la classification des voies, les estimations de coûts d'infrastructure ainsi que la sécurité routière, notamment celle des piétons et des cyclistes.
- Le **PMI** définit le cadre stratégique et les orientations en matière de politiques publiques : il prend en compte les liens entre l'utilisation du sol, l'environnement et les transports, trace la vision à long terme en matière de mobilité, structure les orientations de la Ville et propose une approche globale pour élargir les choix de mobilité.

Vision

Tout plan à long terme repose sur un énoncé de vision : celui-ci fixe l'horizon vers lequel tendent ses politiques. La vision du PMI décrit de façon concrète l'état futur souhaité des transports à Fredericton; elle s'inscrit dans le prolongement des objectifs de la Stratégie de croissance et du Plan municipal de la Ville.

La vision du système de mobilité de Fredericton à l'horizon 2050 est la suivante :

Intégrer la planification de l'utilisation du sol et la planification des transports pour bâtir un système de mobilité connecté et innovant, qui porte notre ville vers l'avenir, favorise des choix de déplacement adaptés à toutes les saisons et répond aux besoins de tous les habitants, quels que soient leurs revenus, leur identité et leurs capacités.

Principes directeurs

Les principes directeurs orienteront les décisions en matière de mobilité et s'appuient sur les priorités énoncées dans la vision. Ensemble, ces quatre principes complémentaires constituent le cadre permettant de guider les décisions au sein du PMI et au-delà, jusqu'en 2050.

- **Durable et résilient:** Fredericton restera dans les limites environnementales et financières et renforcera sa résilience face aux chocs et aux pressions à venir.

- **Équitable et inclusif:** Les infrastructures et les programmes de mobilité seront répartis de manière que l'ensemble de la population en tire des bénéfices équitables.
- **Efficace et stratégique:** Les investissements soutiendront la mobilité en cohérence avec les plans et les besoins de la collectivité.
- **Sain et sûr:** Les habitants et les visiteurs de Fredericton seront invités à utiliser un système de mobilité qui inspire un sentiment de sécurité et offre des possibilités de déplacement favorisant un mode de vie actif.

Part modale

La part modale désigne la proportion des déplacements effectués par chaque mode de transport; il s'agit d'un indicateur clé pour évaluer les progrès accomplis vers la réalisation de la vision du PMI. En 2025, 9 déplacements sur 10 à l'heure de pointe de l'après-midi sont effectués en voiture, que ce soit comme conducteur ou comme passager, et 16 % des déplacements sont réalisés par des modes durables. L'objectif de Fredericton en matière de part modale durable est de 30 % d'ici 2050. Près d'un déplacement sur trois sera alors effectué en transport en commun, à pied ou à vélo. Atteindre un objectif de 30 % de part modale durable nécessite environ trois fois plus de déplacements durables qu'aujourd'hui, à mesure que la population augmente.¹

Augmenter le nombre de déplacements effectués par des modes durables présente de nombreux avantages : réduction de la congestion, atténuation des émissions de gaz à effet de serre et amélioration de la santé publique. Le PMI orientera Fredericton vers des pratiques de déplacement plus durables en établissant une feuille de route visant à améliorer les choix de mobilité et à proposer des alternatives viables à l'usage de l'automobile.

L'objectif global de 30 % de part modale durable pour Fredericton sera poursuivi à travers deux objectifs territoriaux spécifiques, de sorte à refléter le potentiel de transfert modal compte tenu des options de déplacement existantes et futures et du contexte d'occupation des sols:

- **Noyau urbain:** objectif de part modale durable de 35 %
- **Reste du territoire de Fredericton:** objectif de part modale durable de 25 %

RELIER LES COMPOSANTES DU PLAN DE MOBILITÉ INTÉGRÉ

La vision et les principes directeurs fournissent le cadre à l'intérieur duquel les politiques sont élaborées. Les objectifs de part modale guident également l'élaboration des orientations. Ces politiques sont réparties entre plusieurs axes thématiques. L'ensemble de ces composantes se conjugue pour relier chaque recommandation à une perspective d'ensemble : comment Fredericton atteindra sa vision en matière de mobilité pour 2050.

Axes thématiques

Les axes thématiques sont des regroupements de politiques portant sur un aspect spécifique du système de mobilité de Fredericton. Telles les pièces d'un puzzle s'imbriquant les unes dans les autres, les cinq axes thématiques contiennent chacun des politiques traitant d'une dimension de la mobilité.



Urbanisme intégré



Transport en commun



Réseau routier et circulation automobile



Transversalité



Transport actif

¹ Les objectifs ont été élaborés à partir d'une analyse de la demande de déplacement, de l'occupation des sols et des projections démographiques et d'emploi.

Politiques

Le PMI comprend des politiques au sein de chaque axe thématique, qui décrivent les mesures que Fredericton peut prendre pour aider les résidents à se déplacer là où ils le souhaitent, pour coordonner les décisions en matière d'occupation des sols et de transport, et pour élargir les choix de mobilité.

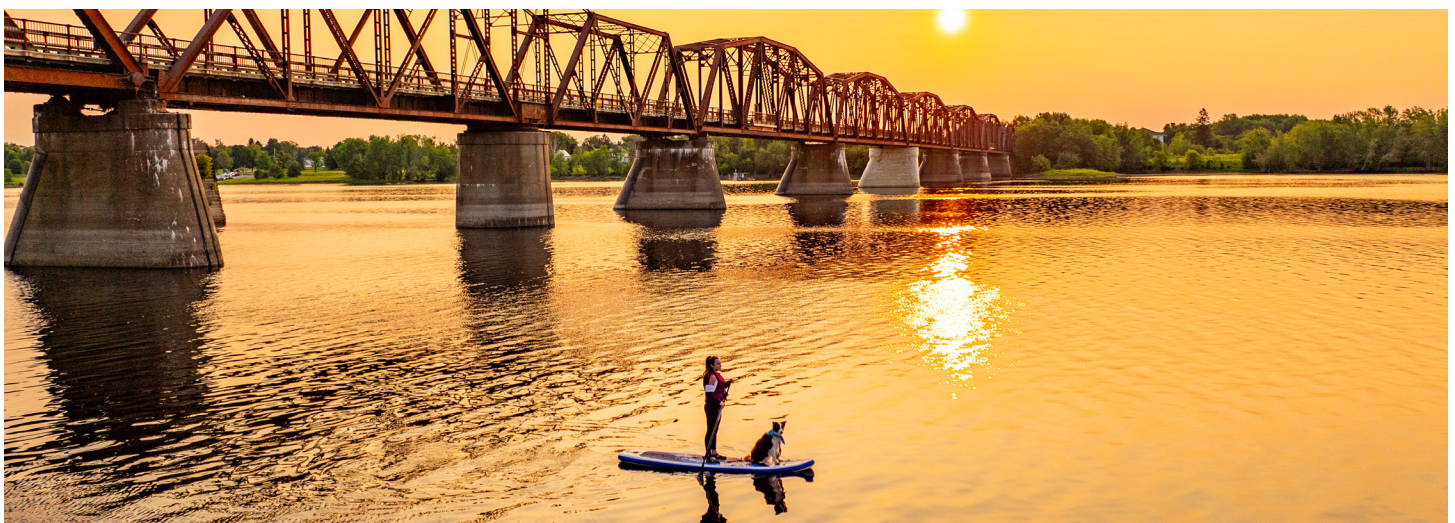
Les politiques sont globales et interdépendantes et, dans certains cas, recoupent plusieurs axes thématiques à la fois.

- **Urbanisme intégré** : Les politiques de cet axe thématique coordonnent les modalités de développement de la Ville avec la planification et la gestion du système de mobilité, afin de soutenir les choix de déplacement sur l'ensemble du territoire de Fredericton.
- **Transversalité** : Les politiques de cet axe thématique aident la Ville à organiser et à coordonner les décisions de transport entre les différents modes et les différentes compétences territoriales.
- **Transport en commun** : Les politiques de cet axe thématique permettent de définir comment mieux soutenir le service de transport en commun, avec une vision stratégique visant à faire du transport en commun une option pratique au quotidien pour un plus grand nombre de résidents.
- **Transport actif** : Les politiques de cet axe thématique visent à combler les lacunes dans les réseaux de transport actif et à encourager davantage d'habitantes et d'habitants de Fredericton à choisir les modes actifs pour un plus grand nombre de leurs déplacements habituels.
- **Réseau routier et circulation automobile** : Les orientations de cet axe thématique visent à rendre les déplacements dans la ville plus sûrs, plus efficaces et plus agréables pour tous les usagers de la route.

STRUCTURE DU RAPPORT

Ce résumé est suivi des chapitres suivants :

- **Le chapitre 1 (Introduction)** expose le contexte, les objectifs et le processus d'élaboration du PMI.
- **Le chapitre 2 (Une ville en mutation)** dresse un portrait du système de mobilité actuel et des tendances qui ont orienté les recommandations du PMI.
- **Le chapitre 3 (La mobilité en 2050)** décrit la vision de Fredericton pour 2050, présente les principes directeurs du PMI et expose les objectifs de part modale pour 2050.
- **Le chapitre 4 (La mobilité à Fredericton)** présente les recommandations d'orientations du PMI.
- **Le chapitre 5 (Concrétiser le plan et maintenir l'élan)** aborde les enjeux de mise en œuvre et de suivi.



1. INTRODUCTION



1. Introduction

La Ville de Fredericton constitue un important pôle régional dans l'est du Canada. Son dynamisme, la diversité de son économie portée par des institutions solides, l'accès à la nature et la qualité de vie qu'elle offre continuent d'attirer de nouveaux résidents et visiteurs de partout au Canada et du monde entier. La ville est en croissance et la demande de logements, d'emplois et de services ne cesse d'augmenter.

D'ici 2050, Fredericton devrait accueillir 35 000 nouveaux résidents, pour une population totale d'environ 114 000 personnes. Cette perspective implique une augmentation des déplacements dans la ville, avec davantage de personnes utilisant le transport en commun, le vélo, la marche ou la voiture. La région environnante connaîtra elle aussi une croissance, et Fredericton, en tant que pôle économique et de services régional, continuera d'attirer des déplacements en provenance de ces secteurs.

À mesure que la Ville se développe, son système de mobilité devra s'adapter. Le Plan de mobilité intégré (PMI) est un document directeur visant à orienter Fredericton vers un système de mobilité futur permettant aux résidents actuels et futurs de saisir les possibilités qui s'offrent à eux.



1.1 QU'EST-CE QUE LE PLAN DE MOBILITÉ INTÉGRÉ?

Le PMI relie des stratégies, des plans, des programmes et des politiques autour d'une vision cohérente. De leur point de départ à leur destination, les habitants de Fredericton marchent, roulent, pédalent, prennent le transport en commun, se font conduire ou conduisent. Toutes les composantes de ce système de mobilité doivent fonctionner ensemble pour que les résidents de Fredericton puissent se déplacer confortablement, en toute sécurité et efficacement.

Aujourd'hui, les villes se transforment selon de nouvelles logiques. De nouveaux logements sont construits, tant dans les secteurs existants qui se densifient que dans des zones plus éloignées offrant moins d'équipements. Les événements météorologiques extrêmes se produisent plus fréquemment, mettant à rude épreuve les infrastructures urbaines. La technologie de mobilité évolue : il est désormais possible d'appeler un taxi depuis une application sur son téléphone ou de payer un titre de transport en commun par carte de crédit.

Parallèlement, la population de nombreuses villes se transforme. Les nouveaux arrivants au Canada et les Canadiens venant d'autres régions du pays continuent d'être accueillis dans les provinces maritimes. Les tendances générationnelles laissent prévoir que de nombreuses villes continueront de voir augmenter la proportion de personnes âgées au cours des prochaines décennies. Tous les résidents ont des besoins et des préférences de mobilité différents, qui peuvent varier selon les déplacements. Ces facteurs comprennent l'abordabilité, l'accessibilité, la commodité, les contraintes horaires et l'accès aux destinations, autant d'éléments qui conditionnent à la fois le mode et le moment des déplacements.

Le PMI pose les jalons pour relever ces défis complexes et exploiter les possibilités qui se présenteront au cours des 24 prochaines années. Grâce au PMI, le système de mobilité de Fredericton sera en mesure de répondre aux besoins d'aujourd'hui tout en se préparant pour 2050.

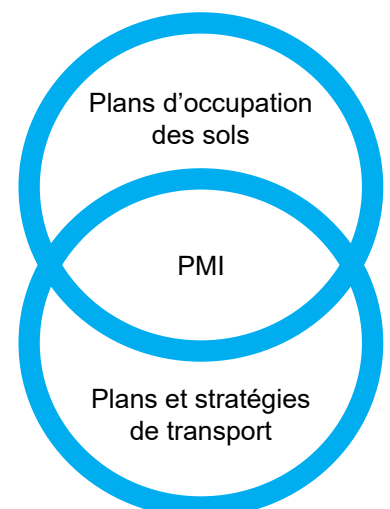
Le PMI établit la vision de la Ville pour le système de mobilité en 2050, ainsi que les principes directeurs et les politiques nécessaires pour concrétiser cette vision.

Articulation avec les plans et stratégies de Fredericton

La Ville de Fredericton dispose d'un ensemble solide de documents directeurs, de plans et de stratégies qui guident les décisions liées à la mobilité. Le PMI a vocation à fédérer ces documents existants et à fournir une vision cohérente pour l'ensemble.

La *Stratégie de croissance* (2017), le *Plan municipal* (2020) et d'autres plans secondaires déterminent où la croissance sera concentrée et comment les terres seront utilisées à l'avenir. Dans cette perspective, ces documents permettent de cerner le potentiel d'évolution des comportements de déplacement, car comprendre où les personnes vivront et travailleront constitue un élément clé pour estimer leurs modes et destinations de déplacement. Le PMI est conçu pour être utilisé conjointement avec la *Stratégie de croissance* et le *Plan municipal*, afin d'assurer la cohérence entre la planification de l'occupation des sols et la planification des transports.

D'autres documents, comme le Plan stratégique de transport en commun (2019), le Plan directeur de stationnement (2019), le Plan communautaire d'énergie et d'émissions (2021) et le Plan de connexions pour le transport actif (2017), ont fourni des feuilles de route pour les initiatives futures identifiées dans le PMI et ont permis de combler certaines lacunes ou de consolider les politiques déjà en place.



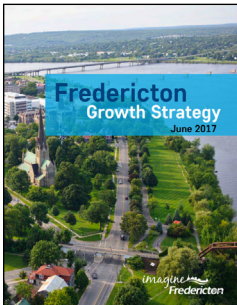
Une étude des transports menée en parallèle en vue de mettre à jour l'Étude sur la circulation dans la capitale (2010).

Ces deux documents servent l'avenir de la mobilité à Fredericton, en jouant des rôles distincts mais complémentaires :

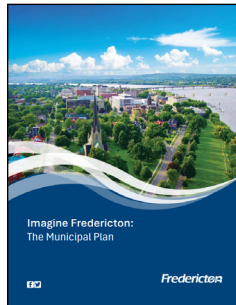
- **L'étude des transports** fournit une évaluation technique du réseau de transport axée sur la circulation automobile : elle évalue les besoins futurs en matière de ponts, la capacité des routes, les volumes de circulation, la classification des routes et les coûts d'infrastructure de haut niveau.
- **Le PMI** fournit l'orientation stratégique: il prend en compte les interactions entre l'occupation des sols, l'environnement et les transports, définit la vision à long terme de la mobilité, structure les orientations et élargit les choix de mobilité selon une approche globale.



Plans d'occupation des sols de la Ville de Fredericton



Stratégie de croissance de Fredericton (2017)



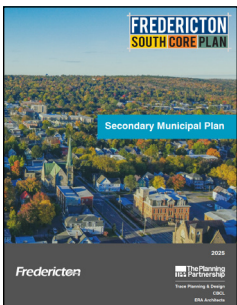
Imagine Fredericton : le Plan municipal (2020)



Plan du centre-ville (2015)



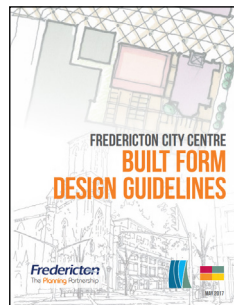
Plan municipal secondaire du terrain d'exposition du Nouveau-Brunswick (2022)



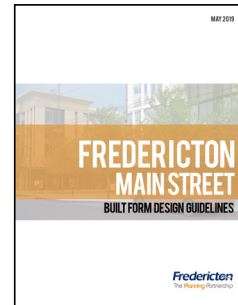
Plan municipal secondaire du noyau sud (2025)



Plan municipal secondaire du nouveau quartier du secteur sud-est (2026)

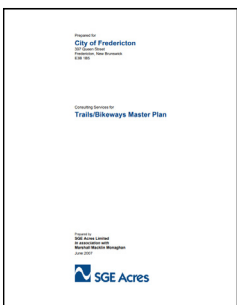


Lignes directrices de conception de la forme bâtie du centre-ville de Fredericton (2017)

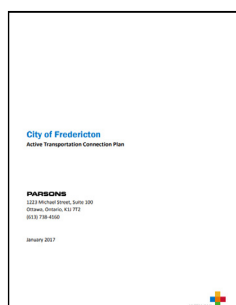


Lignes directrices de la forme bâtie de la rue principale de Fredericton (2019)

Plans de transport et de mobilité de la Ville de Fredericton



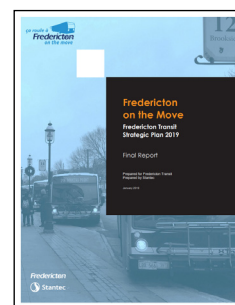
Plan directeur des sentiers et des pistes cyclables (2007)



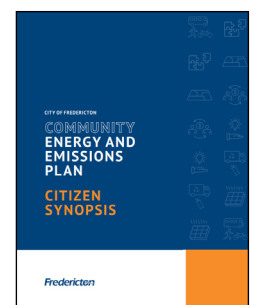
Plan de connexions pour le transport actif (2017)



Plan directeur de stationnement (2019)



Fredericton en mouvement : Plan stratégique de transport en commun de Fredericton (2019)



Plan communautaire d'énergie et d'émissions (2021)

1.2 COMMENT LE PLAN DE MOBILITÉ INTÉGRÉ A-T-IL ÉTÉ ÉLABORÉ?

Ce fut une démarche en plusieurs étapes, avec une démarche de concertation soutenue et des contributions du Comité sur la mobilité de la Ville tout au long du processus. Les activités de consultation publique et les grands thèmes structurants du Plan sont décrits ci-après.

Le processus

Le PMI a été élaboré selon un processus structuré en plusieurs étapes, du printemps 2025 au printemps 2026. Chaque étape comprenait des consultations, des recherches et des analyses.

Les membres du Conseil municipal ont été associés à l'élaboration de la vision et des principes directeurs du PMI au cours de la première étape. Les conseillers ont été invités à faire part de leurs priorités lors d'ateliers et de réunions du Comité sur la mobilité. Ces contributions ont ensuite été intégrées pour produire une version préliminaire de la vision et des principes directeurs.



Figure 1 : Étapes d'élaboration du PMI

Un plan participatif

Adopter une démarche participative dans l'élaboration d'un plan à long terme permet d'ancrer les politiques dans les besoins des résidents actuels et futurs de Fredericton. Les personnes qui vivent, travaillent et visitent la ville connaissent le système de mobilité de l'intérieur et sont les mieux placées pour témoigner de l'incidence des décisions en matière de mobilité sur leur quotidien.

Les dispositifs de participation publique mis en place dans le cadre du PMI ont été les suivants :

- **Site internet du projet** : La plateforme Parlons-en Fredericton a fourni des informations sur le PMI et hébergé un forum permettant de soumettre des observations et de poser des questions tout au long du projet. L'équipe de projet a répondu publiquement aux questions posées sur ce forum.
- **Sondage public en ligne** : Un sondage en ligne a permis de recueillir les premières réflexions des résidents sur les critères qui guident leurs choix de déplacement, sur leurs priorités en matière de transport et sur les domaines dans lesquels des changements pourraient influencer sur leurs habitudes de déplacement à Fredericton. Le sondage était accessible en ligne d'avril à mai 2025 et a recueilli 321 réponses.
- **Séance de consultation publique** : Une séance de consultation publique portant à la fois sur l'étude des transports et sur le PMI s'est tenue à la Bibliothèque publique de Fredericton en novembre 2025. Les participants étaient invités à commenter une version préliminaire de la vision et des principes directeurs du PMI.

Faits saillants du sondage public en ligne

Le sondage était ouvert du 17 avril au 9 mai 2025. Les répondants étaient invités à réfléchir aux facteurs déterminant leurs choix de déplacement au quotidien et à hiérarchiser des priorités préliminaires pour le PMI.

Les principaux obstacles au choix du vélo étaient le **confort** et la **sécurité**. Pour le transport en commun, **les itinéraires** et **les horaires** constituaient un obstacle majeur. Pour le transport en commun, le vélo et la marche, **l'entretien hivernal** était cité comme obstacles.

Invités à hiérarchiser des priorités préliminaires, les répondants ont le plus souvent cité deux notions comme priorité principale : un système de mobilité à la fois bien **connecté**, **sûr** et **fiable** pour tous les âges et toutes les capacités, et résilient face aux **événements météorologiques extrêmes** et aux **changements climatiques**.

Faits saillants de la séance de consultation publique

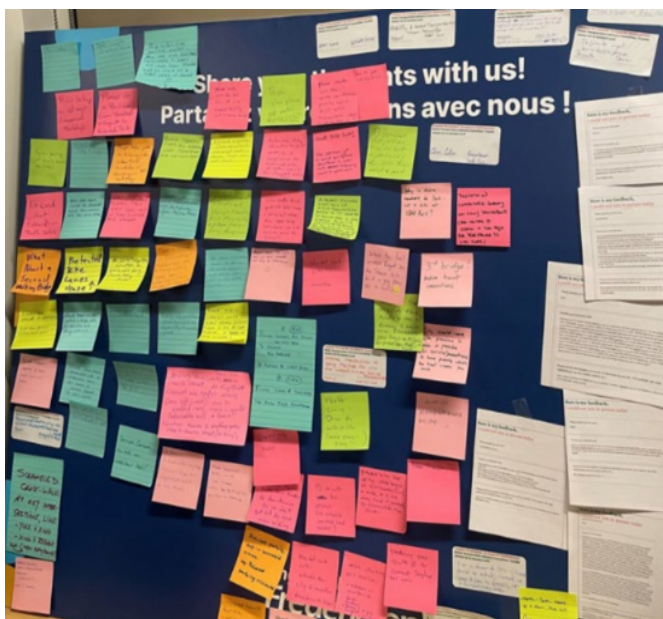
Le sondage était ouvert du 17 avril au 9 mai 2025. Les répondants étaient invités à réfléchir aux facteurs déterminant leurs choix de déplacement au quotidien et à hiérarchiser des priorités préliminaires pour le PMI.

Un **mur d'expression libre** offrait un espace pour formuler par écrit des observations sur tout aspect du transport ou du projet;

un **panneau de hiérarchisation des priorités** permettait quant à lui aux participants de placer des gommettes sur les domaines qu'ils estimaient les plus importants à traiter pour la Ville.

Cette formule favorisait les échanges personnalisés avec le personnel municipal, tout en laissant aux résidents la liberté de s'exprimer sur les sujets qui les concernaient le plus.

Environ 70 personnes ont assisté à la séance et transmis leurs avis au moyen de notes sur papier, de votes par gommettes et d'échanges avec les membres de l'équipe de projet. Au cours de la séance, les résidents ont soumis un total de 77 commentaires écrits.



Photographié par Arcadis

Parlons-en Fredericton

Plan de mobilité intégrée : sondage

La Ville de Fredericton élabore un Plan de mobilité intégrée (PMI) qui orientera ses futures décisions et ses futurs investissements en matière de transport. Ce plan permettra de définir nos priorités en matière d'infrastructures pour les 20 prochaines années et de dessiner l'avenir de Fredericton. Le PMI en étant à ses débuts, les idées et stratégies présentées ci-dessous sont proposées à titre indicatif pour alimenter votre réflexion. **Ce sondage prendra environ 5-10 minutes de votre temps.**

1.3 BILAN DE LA PARTICIPATION CITOYENNE

Les contributions citoyennes ont été synthétisées par thème et ont contribué à valider l'orientation du PMI.

L'analyse des contributions a fait ressortir les thèmes suivants :

- **La nécessité d'un réseau de mobilité qui place l'équité au premier plan** : les participants ont souligné le besoin d'un système adapté au vieillissement de la population et réduisant les obstacles physiques. Un tel réseau, attentif à la diversité des profils, peut notamment intégrer des aménagements accessibles tels que des bancs sur les sentiers, un meilleur éclairage et une prise en compte des différentes capacités motrices.
- **La nécessité d'un réseau de mobilité utilisable toute l'année, garant de déplacements sûrs et confortables quelle que soit la météo** : La fiabilité du réseau de mobilité en toutes saisons a été largement évoquée. Se préparer aux conditions météorologiques défavorables s'avère indispensable, notamment pour les modes actifs, qu'il s'agisse de l'entretien hivernal des trottoirs et des sentiers ou d'un ombrage suffisant en été.
- **Le souhait d'un réseau de mobilité offrant de réelles alternatives à l'usage de la voiture** : De nombreux participants souhaitaient élargir les choix de modes de déplacement, afin de rendre davantage de trajets réalisables sans voiture, qu'il s'agisse d'une course rapide à l'épicerie à vélo ou d'un trajet domicile-travail en transport en commun.
- **Une vision conjuguant développement urbain et planification de la mobilité** : À une échelle plus large, les habitants de Fredericton ont souligné l'importance de maîtriser la croissance et de réaliser des investissements en transport cohérents avec le développement de la ville. Les liaisons à l'échelle de la ville et les investissements stratégiques devraient être concentrés là où les besoins sont les plus pressants, notamment dans les secteurs à forte densification.
- **Un soutien appuyé en faveur d'un réseau de transport actif sûr et connecté** : Les habitants de Fredericton ont mis en avant le besoin d'itinéraires cyclables et piétons sûrs, continus et accessibles dans toute la ville, avec des pistes cyclables protégées, des traversées de sentiers améliorées, des stationnements sécurisés pour vélos, l'entretien hivernal et des sentiers polyvalents.



2. UNE VILLE EN MUTATION



2. Une ville en mutation

Les terres sur lesquelles Fredericton s'est développée portent une riche histoire, jalonnée de profondes transformations. La ville est située sur le territoire traditionnel des Wolastoqiyik, qui y habitent depuis la nuit des temps. En 1848, Fredericton a été constituée en ville et est, depuis lors, devenue un centre industriel, éducatif et culturel. Jusqu'à la première moitié du XX^e siècle, la majeure partie du développement urbain se concentrait dans le noyau urbain, alors compact, organisé selon un réseau de rues en grille propice à la marche, au vélo et au transport en commun. Plus tard au cours du même siècle, les modes d'aménagement hors noyau urbain ont pris des formes davantage axées sur l'automobile, avec de larges artères, des quartiers de faible densité et du stationnement de surface.

La fusion de plusieurs municipalités voisines dans les années 1940 et 1970 a contribué à accroître la superficie et la population de la ville, mais a également engendré de nouveaux défis en matière de mobilité. En 2023, Fredericton s'est encore agrandie de 4 300 habitants lors de l'intégration des localités voisines de Lower Saint Mary's, Douglas, Pepper Creek, Estey's Bridge, Killarney et d'une partie de Lincoln.

Tout comme la ville des décennies passées diffère de celle d'aujourd'hui, Fredericton, en 2050, aura connu des transformations considérables. Bien saisir les tendances actuelles aidera Fredericton à mieux planifier son système de mobilité en tenant compte d'une grande variété de contextes futurs.

2.1 LE SYSTÈME DE MOBILITÉ AUJOURD'HUI

Fredericton dispose d'un réseau robuste de routes, de ponts, de transports en commun, de trottoirs et de sentiers, dont la gestion est assurée conjointement avec plusieurs organismes.

Le réseau routier comprend des autoroutes appartenant au gouvernement du Nouveau-Brunswick et exploitées par lui, des routes relevant d'une responsabilité partagée entre la Ville et le gouvernement, ainsi que des rues et voies locales relevant entièrement de la compétence de la municipalité.

Transport en commun Fredericton exploite 10 lignes d'autobus conventionnelles, un service à la demande desservant deux secteurs au sud du Wolastoq (fleuve Saint-Jean) et un service de transport adapté. La demande pour les trois services continue de croître. Fredericton offre plus de 150 km de sentiers et 45 km de pistes cyclables qui servent aussi bien aux déplacements qu'aux activités de loisirs.

Marcher, rouler, pédaler, prendre les transports en commun, voyager en tant que passager ou conduire font partie intégrante du quotidien à Fredericton, que ce soit comme connexion vers un autre mode de déplacement (les transports en commun, par exemple) ou comme trajet complet de porte à porte. La Ville soutient le transport actif par ses activités d'entretien et d'exploitation, notamment grâce à deux installations de stationnement sécurisé pour vélos, quatre stations de réparation de vélos et de nombreux supports à vélos. Le Sentier Transcanadien relie Fredericton aux municipalités voisines à l'est et à l'ouest, ainsi qu'au reste du Canada.

Le Wolastoq (fleuve Saint-Jean) traverse Fredericton en son milieu et constitue un obstacle naturel aux déplacements nord-sud. Trois infrastructures permettent de franchir le fleuve : une passerelle pour piétons (le pont piétonnier Bill Thorpe), un pont réservé aux véhicules (le pont Princess Margaret) et un pont ouvert tant aux véhicules qu'aux piétons (le pont de la rue Westmorland). Ce dernier est la voie de circulation la plus fréquentée du Nouveau-Brunswick, avec plus de 56 000 véhicules par jour. Le système de mobilité devra s'adapter pour répondre aux besoins d'un avenir où un nombre croissant de personnes effectueront toujours plus de déplacements.

2.2 LES TENDANCES DE MOBILITÉ POUR DEMAIN

Six grandes tendances préfigurent l'avenir de la mobilité à Fredericton :

1. La croissance de Fredericton entraîne une augmentation de la demande de déplacements.
2. Le véhicule personnel est le mode de déplacement dominant à Fredericton.
3. Les habitudes de déplacement évoluent au-delà des trajets domicile-travail traditionnels.
4. Le vieillissement de la population exigera une adaptation du système de mobilité pour répondre aux besoins des habitants.
5. La fréquentation des transports en commun est en forte croissance à Fredericton.
6. *Les nouvelles technologies de mobilité* offrent des possibilités pour combler les lacunes de service.

1. La croissance de la ville entraîne une augmentation de la demande de déplacements

Fredericton est l'une des villes à la croissance la plus rapide du Canada atlantique.² Entre 2025 et 2050, sa population devrait passer de 79 000 à 114 000 habitants, soit une hausse de 44 % par rapport à aujourd'hui. Plus de la moitié des nouveaux arrivants internationaux au Nouveau-Brunswick sont de jeunes adultes âgés de 20 à 44 ans.³ Ce groupe effectue en moyenne le plus grand nombre de déplacements par habitant. La croissance démographique se traduira par une hausse considérable de la demande de déplacements. Certains de ces nouveaux résidents s'établiront dans des quartiers existants, tandis que d'autres pourraient s'installer dans de nouveaux quartiers qui devront être planifiés pour favoriser la mobilité au-delà du seul véhicule personnel.

Ces nouveaux résidents viendront renforcer les zones de croissance désignées. La *Stratégie de croissance* (2017) prévoit que 25 % de la nouvelle croissance se fera dans le noyau urbain, ce qui signifie qu'un plus grand nombre de personnes vivront au centre-ville, où se concentrent les emplois, les services, les équipements et les options de mobilité. Les 75 % restants de la croissance sont orientés vers de nouveaux quartiers, conçus pour être plus compacts, offrir une variété d'options de logement et intégrer un pôle à usages mixtes afin de donner naissance à des milieux de vie plus complets. Le PMI entend prendre en compte ces changements tout en offrant aux habitants actuels et futurs de Fredericton des options de mobilité intégrées, efficaces et confortables..

2. Le véhicule personnel est le mode de déplacement dominant à Fredericton

La majorité des déplacements à Fredericton s'effectuent en véhicule personnel. Durant une heure de pointe type de l'après-midi, 84 % des déplacements sont réalisés en voiture – conducteur ou passager –, 14 % à pied ou à vélo, et 2 % en transport en commun. La grande disponibilité de stationnement gratuit ou à faible coût, les larges artères et la rareté d'alternatives compétitives à l'automobile font que la plupart des gens, lorsqu'ils en ont la possibilité, choisissent de prendre leur voiture pour la majorité de leurs déplacements.

Les immatriculations totales de véhicules automobiles à Fredericton ont augmenté chaque année de 2017 à 2024, traduisant à la fois la croissance démographique, la dépendance persistante à l'automobile et l'augmentation du nombre de véhicules sur les routes de la ville.⁴

Si la population augmente sans que la part de l'automobile ne recule, la multiplication des trajets en voiture aggraverait la congestion, allongerait les temps de parcours et alourdirait le bilan des émissions de gaz à effet de serre. Plus de la moitié des déplacements effectués en voiture dans la ville durant l'heure de pointe de l'après-midi couvrent moins de 5 km. Dans certains contextes, ces courts trajets pourraient faire l'objet d'un report modal vers la marche ou le vélo.

² Ville de Fredericton, *Histoire et patrimoine de la ville*

³ Statistique Canada. Tableau 17-10-0014-01 Estimations des composantes de la migration internationale, par âge et genre, annuelles. DOI : <https://doi.org/10.25318/1710001401-fra>

⁴ Statistique Canada. Tableau 23-10-0308-01 Immatriculations de véhicules, par type de véhicule et type de carburant. DOI : <https://doi.org/10.25318/2310030801-fra>

3. Les habitudes de déplacement évoluent au-delà des trajets domicile-travail traditionnels

Les habitants de Fredericton font preuve d'une souplesse croissante dans leurs choix de destinations, d'horaires et de modes de déplacement. Si la COVID-19 a profondément bousculé les habitudes de déplacement domicile-travail, la part des trajets non professionnels (courses, loisirs, petites commissions) a depuis lors augmenté par rapport aux déplacements liés au travail. Ce constat est d'importance, car ces trajets s'étalent tout au long de la journée, sont généralement plus courts et s'inscrivent à l'échelle des quartiers. Parallèlement, le télétravail est en recul progressif au Canada depuis 2021, tandis que les employeurs renforcent leurs attentes en matière de présence au bureau. La demande aux heures de pointe s'étale par ailleurs sur une plage horaire plus large, générant des pics moins marqués mais des périodes de congestion plus étendues.

4. Le vieillissement de la population de Fredericton nécessitera une adaptation du système de mobilité pour répondre aux besoins des habitants

Au cours des dernières décennies, la population de Fredericton a vieilli. L'âge médian est passé de 35 ans en 1996 à 40 ans en 2021, et 20 % des résidents ont désormais 65 ans ou plus. Les avis recueillis lors des consultations sur le PMI ont mis en évidence l'importance de l'accessibilité dans le système de mobilité. Le service de transport adapté de la Ville enregistre une hausse régulière, et la demande excède parfois les capacités disponibles aux heures de pointe.

Le système de mobilité devra être en mesure de répondre aux besoins de déplacement d'une population vieillissante, afin de préserver son autonomie et de soutenir son maintien à domicile.

5. La fréquentation des transports en commun est en forte progression à Fredericton

La demande de transports en commun ne cesse de croître. En 2024, un service le dimanche a été instauré et, en 2025, les fréquences ont été portées à un passage toutes les trente minutes. Rapportée au nombre d'habitants, la fréquentation de Transport en commun Fredericton a progressé de près de 50 % en 2025 par rapport à 2019. Le recours aux transports en commun dépasse désormais les niveaux d'avant la pandémie, une reprise d'une ampleur rarement observée dans des villes de taille comparable. La fréquentation continue de progresser avec l'expansion de l'offre : entre 2024 et 2025, elle a augmenté de 23 % sur les lignes d'autobus conventionnelles. Ces tendances laissent entrevoir de nouvelles perspectives de croissance.



6. Les nouvelles technologies de mobilité offrent des possibilités pour combler les lacunes de service

Les innovations en matière de transport, comme le transport à la demande, la micromobilité, la mobilité électrique et les programmes d'autopartage, sont de plus en plus mises à profit pour étoffer l'offre de mobilité partout au Canada. Le transport à la demande constitue un nouveau volet du réseau de Transport en commun Fredericton : les usagers qui devaient auparavant attendre un autobus toutes les heures peuvent désormais planifier leurs déplacements selon leurs besoins. Cette approche à la demande permet de réorienter les ressources vers une offre renforcée sur les lignes conventionnelles les plus fréquentées, tout en maintenant la desserte des secteurs moins sollicités.

La micromobilité désigne les petits véhicules compacts à basse vitesse, plus légers que les voitures. Elle peut comprendre de nouvelles technologies telles que les vélos-cargos électriques, les trottinettes électriques et les cyclomoteurs. Ces véhicules se déclinent parfois sous forme de services de location en libre-service (vélos ou trottinettes), proposés par les secteurs public ou privé pour un usage ponctuel. La micromobilité peut ainsi combler les lacunes laissées par les transports en commun pour certains trajets, lorsque ni la marche ni l'utilisation d'un vélo personnel n'est envisageable.

Les programmes d'autopartage proposent généralement un parc de véhicules disponibles à la réservation, sous forme d'une location à court terme, pour des déplacements ponctuels (par exemple, un trajet vers un centre commercial ou un aréna situé à l'extérieur du centre-ville). Ces programmes permettent aux ménages de réduire leur parc automobile tout en répondant à leurs besoins de déplacement quotidiens, hebdomadaires ou mensuels.

Ces nouvelles technologies et ces nouveaux modèles économiques peuvent combler des lacunes et enrichir les choix de déplacement à Fredericton, à condition d'être gérés en cohérence avec la vision de mobilité de la Ville.



3. LA MOBILITÉ EN 2050



3. La mobilité en 2050

Le PMI trace les grandes étapes que Fredericton devra franchir pour concrétiser sa vision de mobilité. La vision en est le fil conducteur : elle est ambitieuse mais réaliste, et exprime fidèlement l'orientation retenue pour Fredericton. Chaque volet du PMI concourt à la réalisation de cette **vision**.

Pour structurer le plan, plusieurs niveaux d'approfondissement viennent compléter la vision. Les **principes directeurs** ancrent les politiques du PMI dans des valeurs partagées; ils constituent également un cadre de référence pour la prise de décision tout au long de la mise en œuvre du plan.

Les politiques sont organisées par **axe thématique**. Ces axes couvrent chacun des modes abordés par le PMI, ainsi que des concepts plus larges comme la connectivité et l'utilisation du sol. Certaines politiques auraient pu relever de plusieurs axes thématiques, mais ont été rattachées à un seul à des fins d'organisation.

Les **politiques**, enfin, définissent les actions que Fredericton mettra en œuvre pour progresser vers la vision. Elles posent les bases et servent de feuille de route pour les décisions à venir en matière de mobilité. Les politiques sont présentées au chapitre 4 : La mobilité à Fredericton.

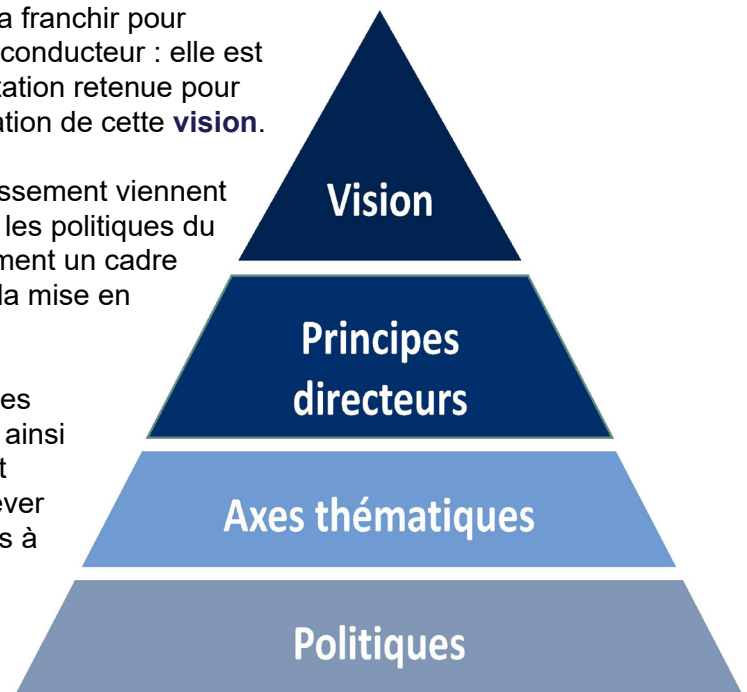


Figure 2 : Cadre structurel du PMI

3.1 1 UNE VISION DE LA MOBILITÉ

La vision du système de mobilité de Fredericton en 2050 est la suivante : intégrer la planification de l'utilisation du sol et la planification des transports afin de bâtir un système de mobilité connecté et innovant qui fait avancer notre ville, offre des choix de déplacement toute l'année et sert les résidents de tous les niveaux de revenu, identités et capacités.

La vision s'articule autour des grands thèmes dégagés par les membres du public et le conseil municipal :

- **L'intégration de la planification de l'utilisation du sol et de la planification des transports** suppose de prendre des décisions d'aménagement et d'urbanisme en lien étroit avec la planification de la mobilité.
- **Un système de mobilité connecté et innovant met à profit de nouvelles solutions pour faire avancer Fredericton** et renforce la résilience du réseau face à un avenir où résidents, emplois et sollicitations du système de mobilité iront croissant.
- **Offrir des choix de déplacement toute l'année** signifie que la neige, la glace et les chaleurs extrêmes ne seront pas des obstacles aux déplacements des habitants de Fredericton.
- **Un système de mobilité qui sert les résidents de tous les niveaux de revenu, identités et capacités**, c'est un système où chacun, quels que soient ses revenus, son identité ou ses capacités, se sent en sécurité et bienvenu, peut choisir en confiance les options qui lui conviennent et dispose du soutien dont il a besoin.

3.2 PRINCIPES DIRECTEURS

Les principes directeurs constituent le cadre de référence pour toute prise de décision en matière de mobilité. Ils assurent la cohérence des politiques avec un ensemble de valeurs partagées. Ces principes ont été élaborés à partir des contributions du public et du conseil municipal.



Durable et résilient

Fredericton s'attachera à respecter ses contraintes environnementales et financières et à renforcer sa résilience face aux chocs et aux pressions à venir. Le système de mobilité nécessite un entretien et des ressources financières considérables; il représente par ailleurs une source non négligeable d'émissions de gaz à effet de serre. Renforcer la durabilité du système de mobilité suppose d'adopter une approche stratégique dans les investissements et d'encourager des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. Tout en prenant des décisions durables pour la gestion du système de mobilité, la Ville doit se préparer au changement et renforcer la résilience du réseau. Les événements météorologiques extrêmes, les pressions extérieures liées aux nouvelles technologies, l'évolution des habitudes de déplacement ou les changements économiques ont tous une incidence sur les comportements de déplacement et sur les réseaux gérés par la municipalité.



Équitable et inclusif

Les infrastructures et programmes de mobilité seront répartis de sorte que toutes les populations en retirent des bénéfices équitables. Identifier et lever les obstacles au sein du système de mobilité qui limitent la capacité des personnes à participer à la vie quotidienne permettra à Fredericton de progresser vers plus d'équité. La Ville est résolument engagée en faveur de l'inclusion et est membre de la Coalition canadienne des municipalités inclusives. Pour le PMI, cela suppose de reconnaître la diversité des besoins en matière de mobilité lors de la planification, de la mise en œuvre et de l'exploitation du système. La capacité physique, le revenu et l'identité, tout comme l'étape de vie et les besoins en matière de prise en charge, conditionnent le rapport de chacun au système de mobilité. Un système de mobilité équitable suppose d'orienter les investissements là où le besoin est le plus pressant, tant du point de vue géographique que de celui des populations desservies.



Efficient et stratégique

Les investissements seront orientés au service de la mobilité, en adéquation avec les plans municipaux et les besoins de la population.

Concentrer les ressources là où elles ont le plus d'impact et sont les plus à même de servir l'orientation à long terme de la Ville est un axe central du PMI. Un système de mobilité efficient et stratégique stimule le développement économique et oriente les investissements publics vers des retombées durables au profit des générations futures. Si la mise à niveau des infrastructures routières pour répondre à la demande est parfois inévitable, il importe d'explorer d'autres options pour gérer la demande de déplacements et optimiser l'utilisation du réseau existant. Dans cet esprit, la Ville de Fredericton se doit de demeurer vigilante et ouverte aux nouvelles technologies.



Sain et sûr

À Fredericton, habitants et visiteurs bénéficieront d'un système de mobilité sûr et propice à un mode de vie actif. La mobilité est en effet un levier concret pour la santé publique : en rendant les modes actifs accessibles pour davantage de trajets et en appuyant la pratique récréative, elle permet à chacun de consacrer plus de temps à l'activité physique chaque semaine. Un réseau de transport actif bien développé encourage la marche et le vélo tant pour les déplacements utilitaires – aller à l'école, rejoindre son lieu de travail, faire ses courses – que pour les loisirs.

3.3 UNE CIBLE DE PART MODALE POUR 2050

La part modale est le pourcentage de déplacements effectués à l'aide d'un type (ou « mode ») de transport par rapport au nombre total de déplacements. Elle peut être évaluée sur une période donnée (telle que l'heure de pointe de l'après-midi), sur une journée entière ou en tant que moyenne, selon les données disponibles. La part modale est un outil de planification essentiel pour appréhender la situation actuelle en matière de transports et déterminer les stratégies qu'une ville devra mettre en place pour progresser vers sa vision.

Augmenter la proportion de déplacements effectués en modes durables par rapport à la voiture contribue à réduire la congestion, à diminuer les émissions de gaz à effet de serre, à améliorer la santé publique et à limiter la nécessité d'élargir les routes et de créer de nouveaux stationnements. Chaque report modal de la voiture vers un mode durable représente un gain direct pour le bien-être collectif.

Une cible ambitieuse de part modale joue le rôle d'« étoile polaire », en complément de la vision et des principes directeurs : elle balise la mise en œuvre des politiques du PMI en orientant Fredericton vers un éventail de choix de déplacement plus large et de véritables alternatives à l'automobile.

LE PMI PROPOSE UNE CIBLE DE PART MODALE DURABLE À L'ÉCHELLE DE LA VILLE DE 30 % POUR 2050.

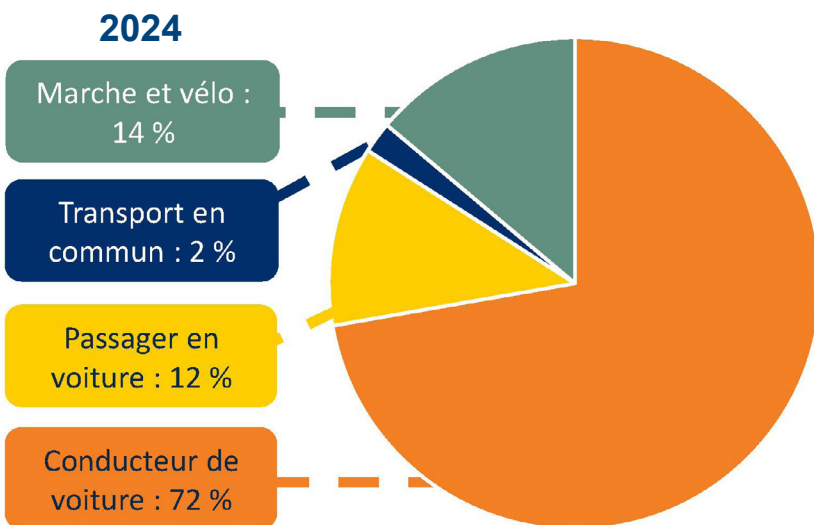


Figure 3: Part modale existante en 2024 ⁶

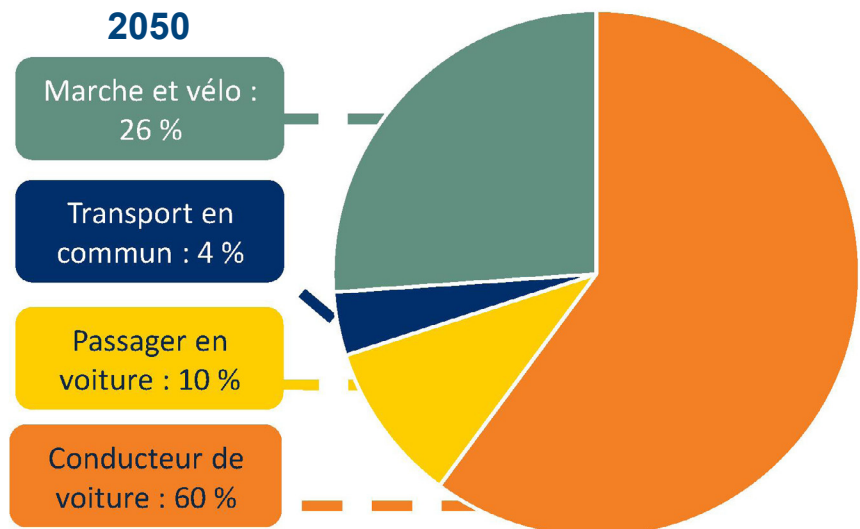


Figure 4: Part modale existante en 2050 ⁶

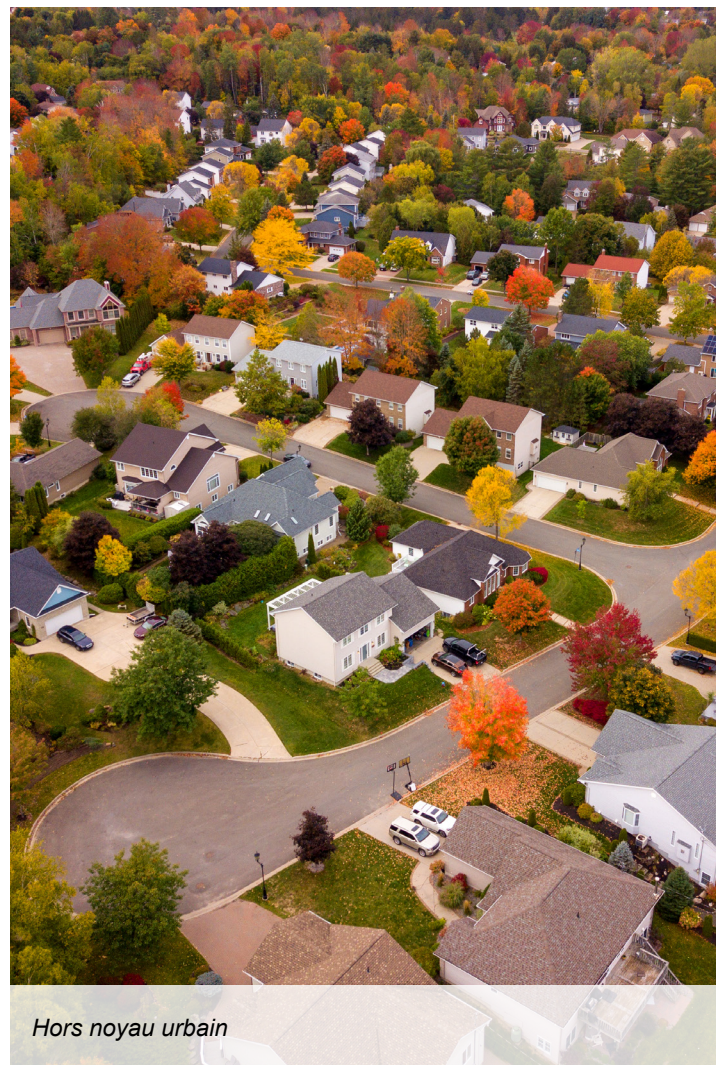
⁶ La part modale est évaluée pour l'heure de pointe de l'après-midi

S'y ajoutent des cibles propres à chaque secteur, destinées à prendre en compte les différences en matière d'options de déplacement et d'utilisation du sol selon les contextes propres à Fredericton :⁷

- **Noyau urbain** : 35 % de part modale durable
- **Hors noyau urbain** : 25 % de part modale durable

Le noyau urbain est plus dense, avec davantage de destinations rapprochées, un réseau de rues en grille et de nombreuses lignes d'autobus, ce qui le rend plus propice à l'utilisation de modes durables.

Progresser vers ces cibles, c'est avant tout élargir les choix de déplacement offerts aux résidents de Fredericton. Le véhicule personnel y demeurera le mode le plus prisé; atteindre ces cibles témoignera néanmoins d'un Fredericton où davantage de personnes optent pour les modes durables. Y parvenir suppose aussi de proposer des alternatives de déplacement à toute heure et pour toutes sortes de besoins – bien au-delà du trajet domicile-travail traditionnel du lundi au vendredi de 9 h à 17 h –, condition essentielle pour planifier un système de mobilité véritablement adapté à l'ensemble des résidents.



⁷ Les estimations actuelles de la part modale sont établies à partir d'une combinaison de résultats d'enquêtes sur les déplacements et d'un exercice de modélisation macroscopique. Les cibles futures ont été élaborées au moyen d'une analyse de la demande de déplacement, de l'utilisation du sol et des projections démographiques et d'emploi.

Ville de Fredericton – Carte du noyau urbain

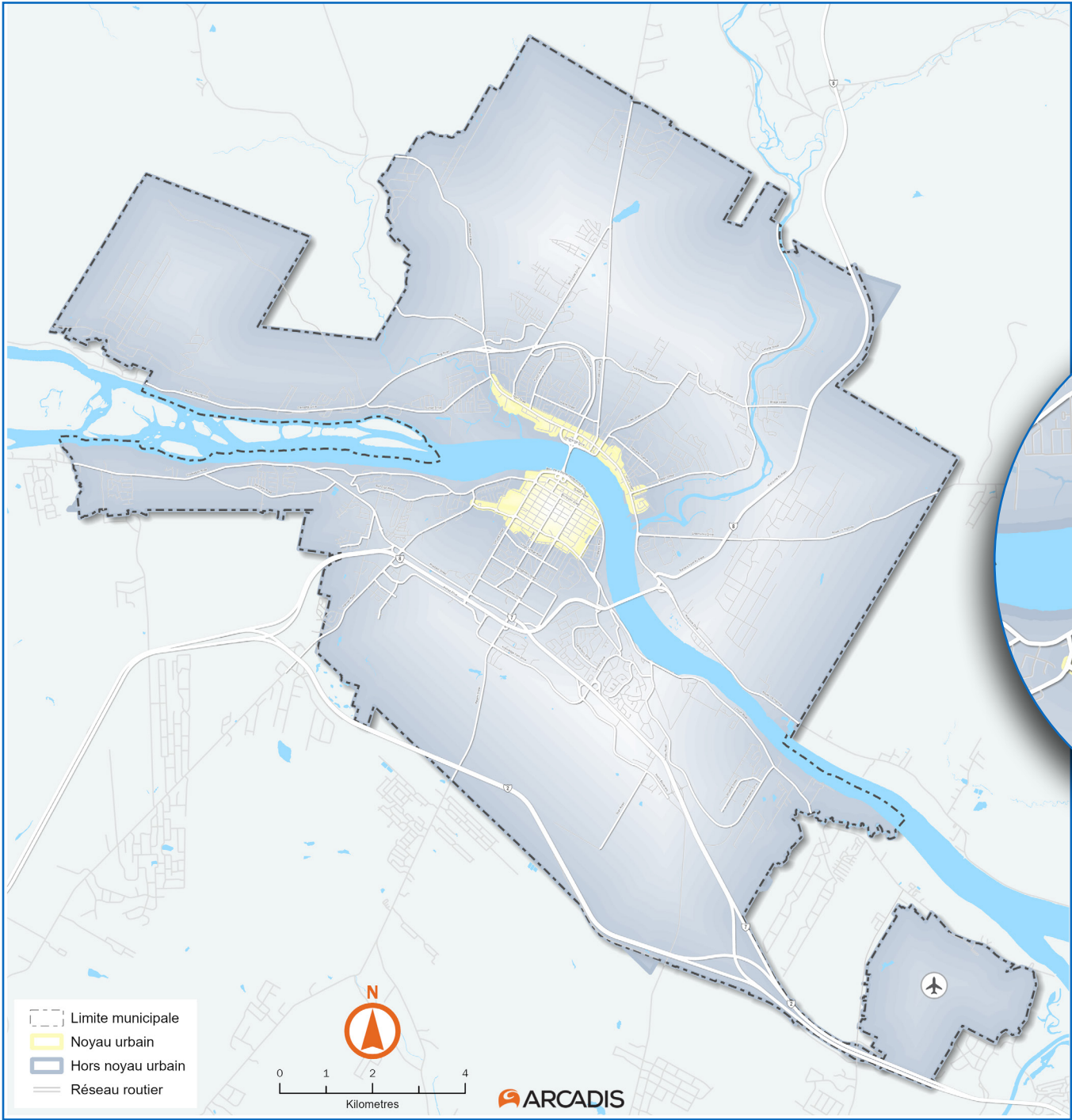


Figure 5: Carte du Noyau urbain

4. LA MOBILITÉ À FREDERICTON



4. La mobilité à Fredericton

Ce chapitre présente en détail chacun des axes thématiques et les politiques qui s'y rattachent. Les politiques sont regroupées sous l'axe thématique le plus pertinent et forment ensemble la feuille de route qui guidera les décisions de la Ville vers sa vision de mobilité à l'horizon 2050.

4.1 AXE THÉMATIQUE 1 : UTILISATION INTÉGRÉE DU SOL

D'ici 2050, la population de Fredericton devrait augmenter de 35 000 résidents par rapport à aujourd'hui, soit 35 000 nouveaux résidents effectuant des déplacements chaque jour. Si les habitudes de mobilité actuelles se maintiennent, ces nouveaux résidents utiliseraient la voiture pour la plupart de leurs déplacements, ce qui aggraverait la congestion sur les routes de Fredericton.

Un recours plus large aux modes durables est pourtant possible, à condition d'anticiper soigneusement, dès la planification, où s'installeront ces nouveaux résidents et quels choix de mobilité leur seront accessibles.

Le choix d'un mode de déplacement – marche, vélo, voiture ou transport en commun – dépend, entre autres, de la proximité des destinations et du confort qu'offre chaque option. Les quartiers complets, qui rapprochent les services et facilitent les déplacements actifs et en commun, orientent naturellement les résidents vers des choix durables.

Les politiques de cet axe thématique visent donc à mettre en cohérence la forme et la localisation de la croissance urbaine avec la planification du système de mobilité, pour que les décisions prises soutiennent les choix de déplacement dans l'ensemble de Fredericton.

Notre ville aujourd'hui

Fredericton s'appuie sur des cadres directeurs solides couvrant à la fois la planification et la mobilité : la Stratégie de croissance, le Plan municipal, le Plan stratégique de transport en commun et le Plan directeur de stationnement précisent chacun les orientations en matière d'utilisation du sol, d'offre de mobilité et de réponse à la croissance.

La Stratégie de croissance (2017) engage Fredericton dans une croissance plus compacte en désignant le noyau urbain et les Nouveaux quartiers comme principaux secteurs de développement. Ces secteurs devront être planifiés en tenant compte des enjeux de connectivité, de mobilité et de choix de déplacement.

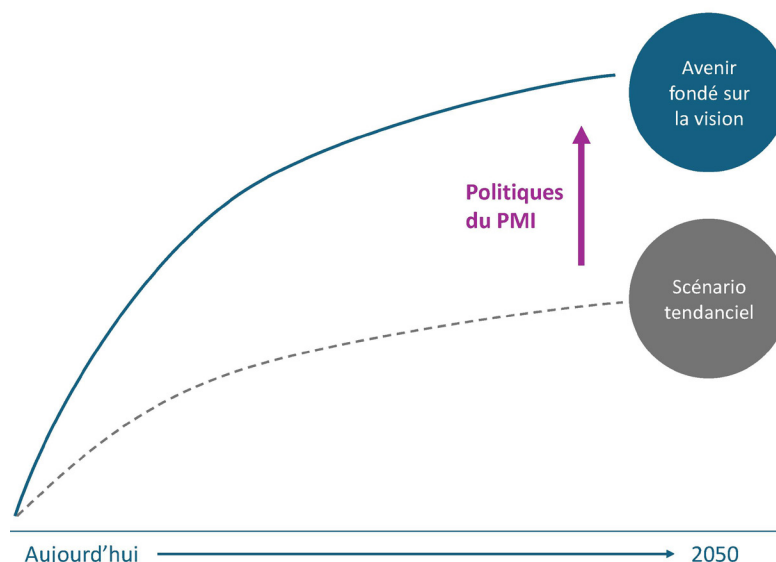


Figure 6: L'avenir fondé sur la vision du PMI

Ville de Fredericton – Annexe 1 - Carte de la structure urbaine

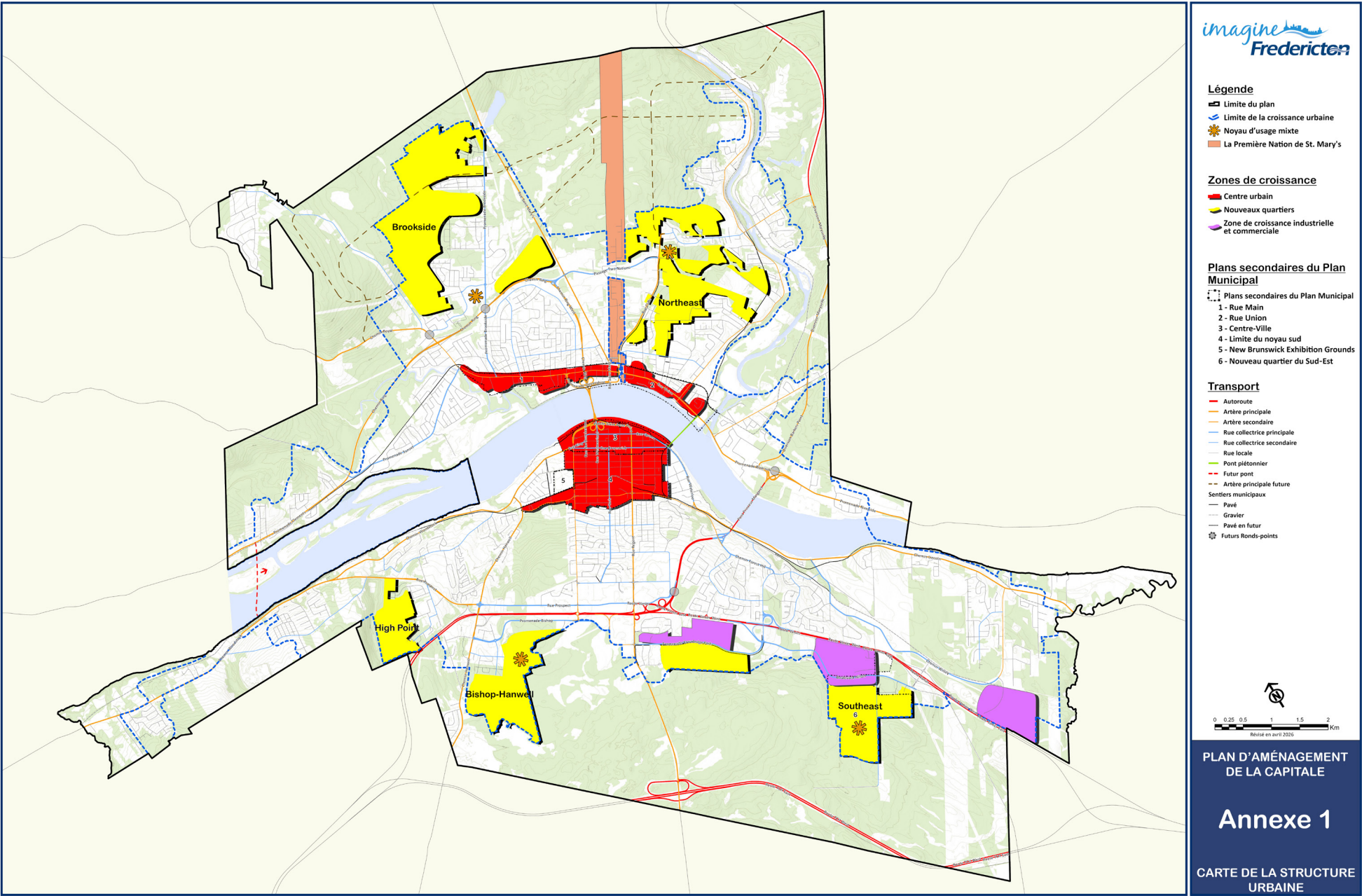


Figure 7 : Plan municipal de la Ville de Fredericton - Annexe 1 – Carte de la structure urbaine

Notre ville demain?

La Stratégie de croissance prévoit qu'environ 25 % de la croissance démographique se concentrera dans le noyau urbain, tandis que les 75 % restants seront répartis entre quatre Nouveaux quartiers, chacun appelé à accueillir entre 5 000 et 7 000 habitants d'ici 2041.

Pour que la marche, le vélo et le transport en commun répondent véritablement aux besoins des résidents, des travailleurs et des visiteurs et réduisent ainsi la dépendance à l'automobile, ces quartiers devront être pensés en ce sens dès leur conception : révision des exigences en matière de stationnement, amélioration des voies piétonnes, développement des infrastructures cyclables et renforcement de la connectivité avec les sentiers existants, en cohérence avec la vision du PMI.

Leur conception devra également conjuguer accès au logement abordable et diversité des options de mobilité, tout en accordant la priorité à un environnement piétonnier accueillant grâce à des aménagements à usage mixte et à des entrées situées à proximité des trottoirs.



Politiques relatives à l'utilisation intégrée du sol

- 1.1 Aligner les décisions relatives au système de mobilité sur les plans existants de la Ville
- 1.2 Intégrer systématiquement la planification des transports et celle de l'utilisation du sol dans toute amélioration du système de mobilité.
- 1.3 Orienter le développement futur vers la création de quartiers complets où les résidents peuvent travailler, étudier, faire leurs courses, se divertir et accéder à des services à une distance de marche agréable de leur domicile.
- 1.4 Maintenir le cap fixé par la Stratégie de croissance et le Plan municipal, en tenant compte de l'incidence de cette croissance sur la capacité de la municipalité à atteindre les objectifs du PMI.
- 1.5 Réviser l'arrêté de zonage pour aligner les exigences en matière de stationnement sur les cibles futures de répartition modale, et explorer des dispositions relatives au stationnement partagé.
- 1.6 Promouvoir l'accès à des options de mobilité diversifiées dans les projets de logements abordables.
- 1.7 Veiller à ce que tous les nouveaux immeubles résidentiels à logements multiples, commerciaux et de bureaux intègrent un aménagement de site axé sur les piétons et des caractéristiques à échelle humaine au niveau de la rue.
- 1.8 Mettre en place un cadre de gestion des stationnements de surface municipaux.
- 1.9 Encourager une intégration cohérente des usages du sol entre les zones commerciales, les corridors et les secteurs d'affaires et industriels, d'une part, et les Nouveaux quartiers et les quartiers établis, d'autre part.



Exemple d'aménagement de site axé sur les piétons (Image tirée de Minneapolis 2040)



Exemple d'un quartier complet (Image tirée de la Ville de Milton)

4.2 AXE THÉMATIQUE 2 : TRANSVERSALITÉ

Chaque composante du système de mobilité doit fonctionner de concert afin d'améliorer l'expérience de déplacement à Fredericton pour l'ensemble de la population. Les politiques de cet axe thématique visent à améliorer la prise de décision, à renforcer *l'équité en matière de transport* et à consolider les partenariats pour mettre en œuvre des solutions à l'échelle de tous les modes.

Notre ville aujourd'hui

Fredericton peut s'appuyer sur de nombreuses collaborations, tant internes qu'externes, pour coordonner la planification de la mobilité. Le gouvernement provincial et la Ville se partagent la propriété et l'exploitation de certaines parties du réseau routier, et les directions municipales responsables de l'utilisation du sol et des transports travaillent régulièrement de concert. Cet axe thématique vise pourtant à aller plus loin : il s'agit d'adopter une coordination interne et externe plus systématique pour relever des défis à la fois multimodaux et interpaliers. La Ville dispose par ailleurs de nombreux plans et initiatives approuvés qui servent chacun un objectif précis, mais dont la mise en œuvre gagnerait à être arrimée à une perspective de mobilité d'ensemble, en tissant des liens clairs entre le PMI et les documents existants. Enfin, l'ancrage de priorités telles que l'équité et la sécurité dans toutes les décisions de mobilité constitue un pilier essentiel du PMI.

Notre ville demain?

Fredericton s'efforce de devenir une ville inclusive où tous les habitants ont la possibilité d'accéder aux lieux importants. Cela signifie que les personnes de tous âges, de toutes capacités et de toutes identités disposent d'options sûres et accessibles pour se déplacer dans la ville. Fredericton sera également une ville où davantage de personnes se sentiront en sécurité et à l'aise lorsqu'elles se déplaceront à pied ou à vélo dans tous les quartiers. Les rues de Fredericton favoriseront la sécurité et le confort grâce à une combinaison adaptée d'infrastructures pour les piétons et les cyclistes, tout en constituant des espaces dynamiques. La ville sera un lieu où les programmes de *gestion de la demande de transport* favoriseront des choix de déplacement plus durables. La création d'une ville plus inclusive sera au cœur des décisions en matière de mobilité, en tirant parti du rôle du Bureau de l'inclusion communautaire pour apporter des perspectives diverses à la table des discussions. Fredericton entretiendra également des relations solides avec les autres niveaux de gouvernement, ce qui permettra de traiter les enjeux importants pour les habitants et nécessitant des solutions intergouvernementales.



Politiques relatives à la transversalité

- 2.1** Accélérer les investissements en mobilité dans les quartiers sous-desservis, en ciblant en priorité ceux où les niveaux de marginalisation sont les plus élevés.
- 2.2** Collaborer avec le Bureau de l'inclusion communautaire de la Ville afin d'ancrer les perspectives des communautés mal desservies dans les décisions touchant le système de mobilité.
- 2.3** Aligner les décisions relatives au système de mobilité sur les stratégies, plans et objectifs environnementaux de la Ville, afin de réduire les émissions et de renforcer la résilience face aux événements météorologiques extrêmes.
- 2.4** Prendre en compte le confort et la sécurité des piétons, des cyclistes et des usagers du transport en commun par toutes les conditions météorologiques, dès la conception des aménagements.
- 2.5** Mettre en place des mécanismes de suivi et de surveillance pour évaluer le système de mobilité, l'expérience des résidents et les tendances générales.
- 2.6** Mettre à jour annuellement les données sur les infrastructures de transport actif sur la page de données ouvertes de Fredericton afin de faciliter leur intégration dans les outils de planification d'itinéraires tier.
- 2.7** Continuer d'explorer et de favoriser des partenariats avec les parties prenantes en matière de transport, notamment les municipalités voisines, les Commissions de services régionaux, les gouvernements provincial et fédéral ainsi que l'Autorité aéroportuaire.
- 2.8** Collaborer avec les autres ordres de gouvernement pour harmoniser les approches et les normes en conformité avec les mises à jour de la Loi sur les véhicules à moteur et de la Loi sur la voirie.
- 2.9** Faire progresser la gestion de la demande de transport en élaborant des stratégies favorisant des choix de déplacement durables pour les résidents et le personnel municipal, et en établissant des partenariats avec les grands employeurs pour promouvoir des options de navettage durable.
- 2.10** Renforcer la sécurité des piétons aux intersections grâce à des mesures d'ingénierie ciblées et à des aménagements piétonniers adaptés.
- 2.11** Collaborer avec la province afin d'étudier des solutions visant à améliorer la sécurité des piétons pour les enfants aux abords des écoles de Fredericton.
- 2.12** Explorer des emplacements hors rue appropriés pour intégrer des œuvres d'art public dans les projets d'infrastructure de transport.
- 2.13** Surveiller l'évolution des nouvelles technologies de mobilité et mettre à jour périodiquement les stratégies, politiques et règlements pertinents (tels que la Stratégie de Fredericton sur les véhicules électriques et la recharge publique), selon les besoins.



Transport en commun Fredericton exploite un service de transport adapté pour les personnes en situation de handicap



Une famille profite du parc du lac Killarney

4.3 AXE THÉMATIQUE 3 : TRANSPORT ACTIF

Fredericton s'emploie à encourager la marche et le vélo en comblant les lacunes du réseau, en développant les infrastructures et en offrant des équipements tels que des stationnements sécurisés pour vélos. Les politiques du PMI s'appuient sur ces acquis pour multiplier les occasions de se déplacer de manière active, sûre et pratique. Le transport actif peut faire partie d'un mode de vie sain, pour aider les résidents à atteindre les 150 minutes d'activité physique par semaine recommandées.⁸

Une part modale élevée du transport actif présente de nombreux avantages : amélioration globale de la santé publique, réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, animation accrue des artères commerciales, réduction de la demande en stationnement pour véhicules – une ressource coûteuse –, et davantage d'occasions de tisser des liens communautaires. Les infrastructures de transport actif, en particulier, peuvent également accroître la capacité de déplacement des personnes sur le réseau routier. À mesure que le transport actif gagne en popularité, il s'intègre à la routine quotidienne, et un plus grand nombre de personnes envisageront d'abord les options actives.

Notre ville aujourd'hui

Les résidents de Fredericton utilisent le réseau de sentiers, de pistes cyclables et de trottoirs pour bon nombre de leurs déplacements. Le *Plan de connexion de transport actif de la Ville* (2017) comprend une liste de stratégies concrètes et précises pour améliorer le réseau de transport actif et remédier aux lacunes existantes. Plus de 150 km de sentiers offrent à la fois un accès récréatif et des possibilités de déplacement pour la marche, le vélo, la course et la randonnée. En hiver, les tronçons pavés des sentiers sont déneigés, tandis que les sentiers des parcs Odell et du lac Killarney sont entretenus pour la pratique de sports hivernaux, comme la raquette et le ski de fond. En plus des sentiers, Fredericton dispose de 45 km de pistes cyclables et de 39 km de voies cyclables pour relier les cyclistes à travers la ville.

Les résidents sont déjà à l'aise avec le transport actif. En 2025, on estime que 14 % des déplacements effectués en heure de pointe l'après-midi à Fredericton le sont à pied ou à vélo. Les commentaires du public recueillis lors de l'élaboration du PMI ont confirmé l'intérêt pour le transport actif : sur plus de 300 réponses, 61 % des répondants au sondage ont indiqué avoir souvent ou assez fréquemment recours aux modes de transport actif. Cet engouement croissant pour les modes actifs est une base solide sur laquelle s'appuyer.

Cependant, le réseau de transport actif présente des lacunes. Des maillons manquants subsistent dans le réseau existant, notamment entre les sentiers existants et les nouveaux secteurs résidentiels. Certains itinéraires sont fragmentés par des routes à fort débit ou des traversées non contrôlées. Les sentiers ne se raccordent pas toujours facilement aux destinations. Les itinéraires protégés ou hors rue nord-sud permettant de parcourir les pentes de la ville sont peu nombreux.



Le sentier de rivière sud de Fredericton

Carte des sentiers de la Ville de Fredericton

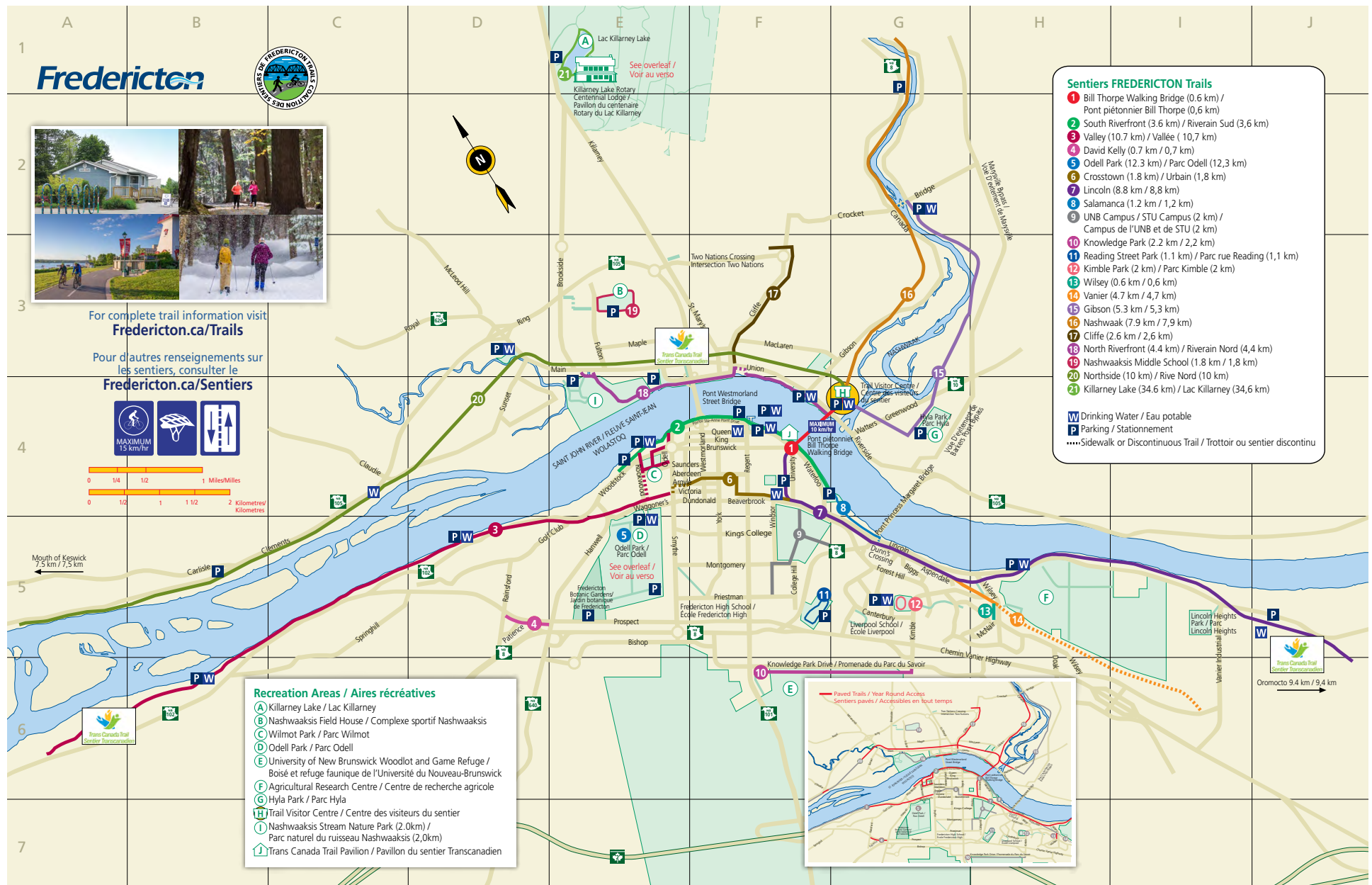


Figure 8 : Carte des sentiers de la Ville de Fredericton

Notre ville demain?

Fredericton aspire à être une ville où le transport actif fait partie de la routine quotidienne d'un grand nombre de résidents. L'objectif de report modal signifie que de nombreux déplacements seront entièrement effectués à pied ou à vélo, et que l'utilisation du transport en commun augmentera également. L'objectif global est qu'au moins 30 % de tous les déplacements au sein de la ville soient effectués à pied, à vélo, en transport en commun ou par d'autres modes durables. Dans le cadre des déplacements en transport en commun, les usagers recourront presque toujours à des modes actifs pour se rendre à l'arrêt d'autobus et en revenir; les arrêts d'autobus doivent donc être desservis par des itinéraires piétonniers sûrs et accessibles.

Un réseau de transport actif complet et connecté est essentiel. Fredericton continuera d'élargir le réseau tout en comblant ses lacunes. La sécurité, le confort et la fiabilité en toutes saisons sont fondamentaux. La conception d'aménagements qui minimisent les conflits avec les véhicules, offrent une signalisation directionnelle claire et renforcent la confiance des usagers encouragera davantage de résidents à choisir les modes actifs pour leurs déplacements quotidiens. Le réseau sera complété par des stationnements à vélos situés à des emplacements pratiques.

Développer une véritable culture du transport actif est tout aussi fondamental. Apprendre à faire du vélo ou à s'orienter dans le réseau de sentiers peut constituer un obstacle au choix des modes actifs. Initier les enfants aux modes actifs dès le plus jeune âge contribue à développer des compétences pour la vie. Faire connaître le vélo et la marche comme des options pratiques, agréables et accessibles à tous les âges constitue une autre étape vers le report modal.

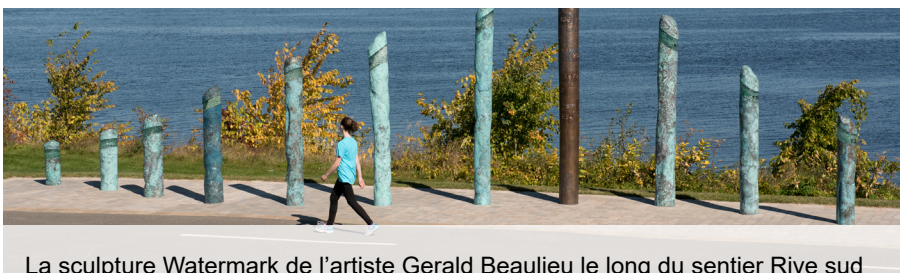
Ces priorités fondent les politiques présentées ci-dessous, dont l'ambition est de faire du transport actif un choix sûr, accessible et naturel pour le plus grand nombre, dans une ville dynamique et bien connectée.



Des cyclistes sur le pont piétonnier Bill Thorpe

Politiques relatives au transport actif

- 3.1** Renforcer la connectivité du réseau en comblant les maillons manquants entre les itinéraires de transport actif, en desservant les zones de croissance désignées, en consolidant les liaisons apaisées et en explorant des options hors rue pour les déplacements en côte.
- 3.2** Repérer les lacunes du réseau afin d'assurer des cheminements et sentiers piétonniers continus et accessibles à tous les âges et toutes les capacités, favorisant des déplacements sûrs et confortables.
- 3.3** Saisir les occasions d'aménager des installations cyclables dans les secteurs propices au transport actif.
- 3.4** Améliorer l'expérience cycliste, notamment aux intersections et sur les ponts.
- 3.5** Explorer des façons d'améliorer la connectivité piétonnière sur le pont de la rue Westmorland.
- 3.6** Examiner régulièrement l'avancement des mises à niveau des sentiers identifiées dans le Plan de connexion de transport actif et répertorier les éléments en suspens afin d'orienter l'élaboration du plan de travail du PMI.
- 3.7** Interdire le stationnement dans les pistes cyclables partout où cela est réalisable, afin d'en garantir la sécurité et la fluidité.
- 3.8** Tirer parti du sondage existant sur l'expérience des usagers et des compteurs automatiques de sentiers pour surveiller l'achalandage et guider les priorités d'entretien et de mise à niveau.
- 3.9** Poursuivre l'installation d'éclairage sur les sentiers prioritaires de première catégorie à Fredericton afin d'en faciliter l'utilisation toute l'année et à toute heure du jour.
- 3.10** Sensibiliser les usagers et clarifier les règles relatives aux véhicules autorisés et aux comportements appropriés sur les infrastructures de transport actif en site propre et sur voirie.
- 3.11** Installer une signalisation directionnelle claire le long des aménagements cyclables sur voirie et maintenir à jour une carte cycliste publique indiquant notamment les niveaux d'éclairage et la distance de séparation avec la circulation, afin d'aider les usagers à naviguer en sécurité et à planifier leurs itinéraires.
- 3.12** Poursuivre l'installation de stationnements à vélos sécurisés aux destinations clés de Fredericton.
- 3.13** Collaborer avec les promoteurs immobiliers pour encourager l'intégration de stationnements à vélos sécurisés et conviviaux dans les nouveaux projets de développement.
- 3.14** Explorer le potentiel d'offrir des services de micromobilité en libre-service, tels que des trottinettes électriques, des vélos et des vélos électriques.
- 3.15** Établir des partenariats avec des organisations communautaires et des écoles pour promouvoir les déplacements à vélo au moyen de communications, d'ateliers de compétences et d'initiatives de changement de comportement axées sur la sécurité.
- 3.16** S'efforcer d'offrir des itinéraires piétonniers sûrs, continus et utilisables par des personnes présentant un large éventail de capacités, y compris celles utilisant des aides à la mobilité.
- 3.17** Favoriser la connectivité piétonne entre les nouveaux projets de développement riverains du réseau de sentiers et ce réseau



La sculpture Watermark de l'artiste Gerald Beaulieu le long du sentier Rive sud



Exemple d'un système de location de vélos en libre-service avec stations d'ancrage — Source de l'image : Bixi

4.4 AXE THÉMATIQUE 4 : TRANSPORT EN COMMUN

Transport en commun Fredericton joue un rôle central dans le système de mobilité de la Ville. À mesure que la population augmente et que de nouveaux quartiers sont aménagés, le transport en commun dispose d'un potentiel accru pour mieux répondre à la demande de déplacement. Par rapport aux coûts de possession ou d'utilisation d'un véhicule personnel, il constitue une option de déplacement nettement plus abordable. Élargir l'accès au transport en commun – que ce soit pour couvrir une partie ou la totalité des besoins de déplacement des résidents – contribuera à renforcer l'équité et l'accessibilité à l'échelle de la ville.

Le Plan stratégique de Transport en commun Fredericton (2019) programme l'amélioration du service et la croissance de la fréquentation, tout en recensant des pistes d'innovation. Le PMI intègre des politiques visant à articuler ses orientations directrices et ses thèmes centraux avec les travaux déjà engagés par Transport en commun Fredericton.

Notre ville aujourd'hui

Transport en commun Fredericton fonctionne sept jours sur sept et transporte plus d'un million de passagers par an.⁹ Le réseau comprend 10 lignes d'autobus régulières, un service de transport adapté et un service à la demande couvrant deux secteurs au sud du Wolastoq (fleuve Saint-Jean). À mesure que la population croît, la fréquentation des trois services continue de progresser.

Sur les lignes régulières, la fréquentation a augmenté de 23 % entre 2024 et 2025,¹⁰ progression qui s'explique par les améliorations de service apportées : mise en place d'un service dominical en 2024 et introduction d'un passage toutes les 30 minutes en 2025. La demande relative au transport adapté (service spécialisé destiné aux passagers inscrits en situation de handicap) continue d'augmenter : entre janvier 2024 et 2026, le nombre de clients inscrits a progressé de 47 %. Le service à la demande propose une combinaison de réservations par application mobile et par téléphone, permettant aux usagers de planifier leurs déplacements à leur convenance. Sur une période de six mois en 2025, 6 800 trajets ont été effectués par l'intermédiaire de ce service, soit une légère progression par rapport à 2024.

Au cours des 14 dernières années, Fredericton a accru de 48 % son investissement en heures de service par habitant, un rythme qui dépasse la croissance démographique : le réseau offre ainsi, en moyenne, un meilleur service à chaque résident. Ces effets sont tangibles : les investissements consentis dans les niveaux de service se traduisent par une hausse de la fréquentation par habitant.

Lors de la consultation publique, un cinquième des répondants (sur 321 réponses) ont indiqué avoir souvent ou assez fréquemment recours au transport en commun; plus de la moitié ont également signalé que les itinéraires de bus et l'entretien hivernal des arrêts constituent des obstacles importants à leurs déplacements quotidiens.

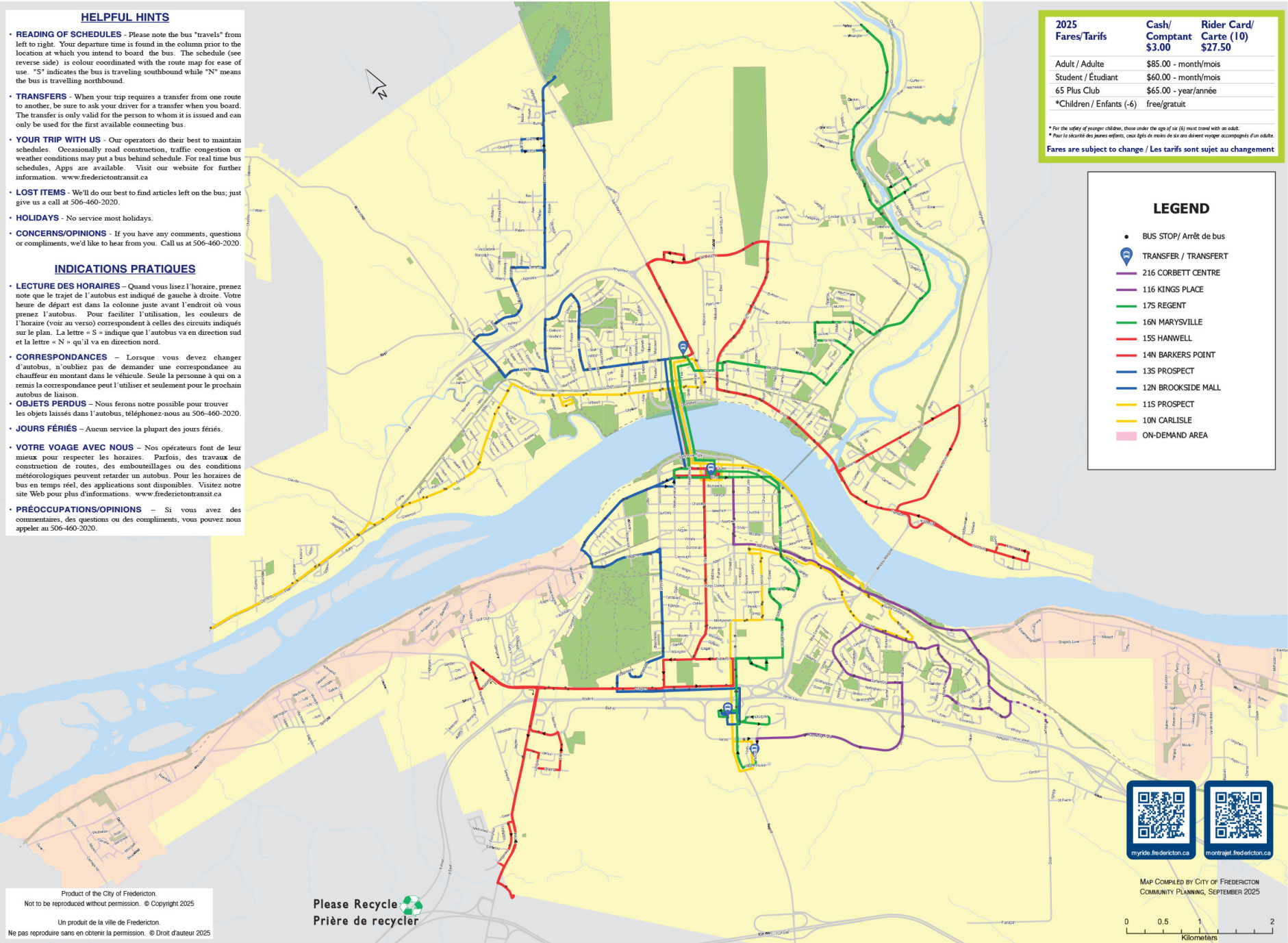


Fredericton Transit au service des usagers en hiver

⁹ City of Fredericton, *Fredericton Transit*

¹⁰ *Mobility Committee Transit Update, February 2026*

Carte du réseau de transport en commun de la Ville de Fredericton



Product of the City of Fredericton.
Not to be reproduced without permission. © Copyright 2025

Un produit de la ville de Fredericton.
Ne pas reproduire sans en obtenir la permission. © Droit d'auteur 2025

Please Recycle
Prière de recycler

MAP COMPILED BY CITY OF FREDERICTON
COMMUNITY PLANNING, SEPTEMBER 2025

0 0.5 1 2
Kilometers

Figure 9 : Carte du réseau de transport en commun de la Ville de Fredericton

Notre ville demain?

L'accroissement de la fréquentation du transport en commun sera l'un des principaux leviers pour atteindre la cible du PMI, qui prévoit que 30 % de l'ensemble des déplacements effectués dans la Ville le soient par des modes durables. La fréquentation dépend de nombreux facteurs : l'accessibilité du réseau à des publics diversifiés, sa compétitivité par rapport à l'automobile, la conception des lignes et leur fréquence. Le *Plan stratégique de Transport en commun Fredericton* vise à améliorer la qualité du service et à accroître la fréquentation, dans la perspective d'une densification progressive de la forme urbaine.

À l'horizon 2050, une large part de la population percevra le transport en commun comme une option de déplacement pratique et fiable, que ce soit pour certains trajets ou pour l'ensemble de leurs déplacements. Un système de mobilité intégré favorise la liberté de choix : un automobiliste pourra opter, selon sa destination, l'heure de la journée ou les possibilités de stationnement, pour un autre mode de déplacement; de son côté, un usager des transports en commun pourra multiplier les arrêts intermédiaires à mesure que les fréquences de passage augmenteront.

La gestion des rues et des intersections, l'entretien hivernal et la conception des quartiers constituent autant de leviers que la Ville peut actionner pour améliorer la fiabilité du transport en commun et sa compétitivité par rapport à l'automobile du point de vue des temps de parcours. Les politiques énoncées ci-dessous soutiendront la mise en œuvre du *Plan stratégique de Transport en commun Fredericton* et prolongeront la réflexion au-delà de 2050.



Politiques relatives au transport en commun

- 4.1** Mettre la planification stratégique du transport en commun en cohérence avec la vision et les principes directeurs du PMI.
- 4.2** Étudier des mesures susceptibles d'améliorer la compétitivité du transport en commun sur le plan des temps de parcours.
- 4.3** Améliorer l'expérience des usagers en renforçant les liaisons entre les arrêts de transport en commun, les aménagements de transport actif et l'espace public environnant.
- 4.4** Réviser périodiquement les normes de service en fonction des différents types d'utilisation du sol, afin de garantir : l'adéquation du service aux divers niveaux de densité et d'usages; le soutien aux cibles de part modale à long terme; la cohérence avec la vision et les principes directeurs du PMI; la conformité avec la Stratégie de croissance et le Plan municipal.
- 4.5** Envisager, pour améliorer l'accessibilité du transport en commun, des approches à plusieurs volets adaptées aux personnes présentant des capacités motrices, visuelles, auditives, de communication et cognitives diverses..
- 4.6** S'efforcer d'augmenter le nombre d'arrêts d'autobus accessibles et entretenus tout au long de l'année.
- 4.7** Promouvoir les principes d'aménagement propices au transport en commun dans la conception des nouveaux quartiers.



4.5 AXE THÉMATIQUE 5 : RÉSEAU ROUTIER ET CIRCULATION DES VÉHICULES

Les routes de Fredericton permettent chaque jour le déplacement de milliers de personnes et le transport de tonnes de marchandises. Cet axe thématique vise à rendre ces déplacements plus sûrs, plus efficaces et plus agréables pour tous les usagers de la route. La technologie, les communications et la conception peuvent contribuer à mieux gérer l'usage du réseau routier. L'Étude des transports de Fredericton, élaborée en parallèle avec le PMI, comprend une analyse des volumes de circulation et des capacités routières futures, et propose des options d'amélioration ou de renforcement des infrastructures en vue de maintenir la fluidité de la circulation automobile à mesure que la ville se développe. Le PMI s'appuie sur ses orientations stratégiques pour donner suite aux recommandations de l'Étude des transports et pour tirer le meilleur parti des investissements déjà consentis.

Notre ville aujourd'hui

Le réseau routier de Fredericton compte plus de 1 000 km de voies de circulation et 80 intersections à feux.¹¹ Parmi les grands axes routiers, la route 7 assure la liaison avec la Transcanadienne, tandis que la route 8 du Nouveau-Brunswick relie la ville aux municipalités voisines et facilite les déplacements interprovinciaux. Ces routes provinciales, gérées par le gouvernement du Nouveau-Brunswick, répondent à la fois aux besoins de mobilité locale et régionale.

Le Wolastoq (fleuve Saint-Jean) est l'élément géographique structurant par excellence de Fredericton, divisant la ville en deux parties, nord et sud. Trois ouvrages permettent de traverser le fleuve :

- **Pont de la rue Westmorland** : pont à quatre voies doté d'un trottoir; il s'agit de la voie routière la plus fréquentée du Nouveau-Brunswick, avec plus de 56 000 véhicules par jour.¹²
- **Pont Princess Margaret** : pont à deux voies réservé aux véhicules, desservant principalement le secteur est de la ville, avec plus de 21 600 véhicules par jour.
- **Pont piétonnier Bill Thorpe** : ouvrage de 0,6 km reliant le centre-ville de Fredericton au quartier South Devon; il soutient le transport actif avec plus de 600 000 traversées par an.

Ces trois ouvrages constituent des liaisons vitales qui relient les différents secteurs de la ville et s'intègrent au réseau de transport actif. Lors de la consultation publique, les résidents ont exprimé leur souhait de disposer d'une traversée supplémentaire desservant le secteur ouest de la ville.

Fredericton dispose d'un réseau de stationnements étagés, sur rue et de surface qui répondent aux besoins des résidents, des visiteurs et des travailleurs. Le *Plan directeur de stationnement (2019)* propose des solutions de gestion novatrices, notamment des améliorations technologiques, des stratégies tarifaires ainsi que des stratégies de gestion de l'offre et de la demande, afin d'optimiser l'utilisation de cet espace précieux.

Fredericton est en pleine croissance et le réseau routier répond aujourd'hui à la demande. Toutefois, la poursuite de la croissance démographique, conjuguée à l'augmentation du taux de motorisation, est susceptible d'engendrer de la congestion à l'avenir.



¹¹ Ville de Fredericton. Routes et stationnement

¹² Fredericton en mouvement, présentation du Comité sur la mobilité, juillet 2021.

Notre ville demain?

Pour gérer la congestion et la demande de déplacement, Fredericton privilégiera une utilisation plus intelligente et plus efficiente des infrastructures routières existantes, plutôt que l'élargissement de la capacité routière comme solution principale. L'accent sera mis sur les améliorations opérationnelles et le développement des options multimodales, afin de permettre à davantage de personnes de se déplacer en toute sécurité et de manière fiable. Sont notamment visés : l'optimisation des intersections, la reconfiguration des voies, l'amélioration de la synchronisation des feux de signalisation, le renforcement des services de transport en commun, ainsi que la création de trottoirs et d'aménagements cyclables plus sûrs et mieux reliés au reste du réseau. La planification de l'utilisation du sol jouera également un rôle déterminant dans la réduction des distances de déplacement et dans le soutien aux choix de mobilité durables.

Plusieurs de ces politiques constituent des mesures de sécurité ciblées, mais la sécurité routière, en tant que principe, peut orienter un grand nombre de décisions relatives aux routes. Bien des blessures et des décès sur la route seraient évitables grâce à l'ingénierie et à la conception des infrastructures. Prévenir les collisions ne se résume pas à sensibiliser les usagers aux bonnes pratiques : il s'agit aussi de veiller à ce que les aménagements routiers encouragent des comportements prudents, aident à prévenir les erreurs et reposent sur une conception pardonnante pour en atténuer les conséquences lorsqu'elles surviennent néanmoins.



Politiques relatives au réseau routier et à la circulation des véhicules

- 5.1** Faire de la sécurité routière une priorité dans la planification, la conception, la mise en œuvre et l'exploitation des réseaux de mobilité de Fredericton.
- 5.2** Réduire la nécessité d'élargir le réseau routier en privilégiant des solutions innovantes de gestion du trafic et des approches multimodales, afin d'accroître l'efficacité, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'atténuer la pression sur le stationnement.
- 5.3** Explorer les moyens d'améliorer les liaisons est-ouest existantes à l'échelle de la ville.
- 5.4** Examiner, élaborer et actualiser diverses lignes directrices en matière de transport, notamment pour la modération de la circulation, la gestion des vitesses, ainsi que l'éclairage des rues et des sentiers.
- 5.5** Harmoniser les mises à jour du système de classification des routes avec la vision et les principes directeurs du PMI.
- 5.6** Encourager la diversité modale sur les routes artérielles afin d'améliorer les liaisons multimodales à l'échelle du réseau de mobilité.
- 5.7** Continuer à s'appuyer sur le cadre de modération de la circulation de la Ville pour repérer et hiérarchiser les rues justifiant de telles mesures.
- 5.8** Mettre au point des indicateurs, des outils cartographiques, des tableaux de bord et des rapports permettant de mesurer la performance en matière de sécurité et d'en faciliter l'analyse.
- 5.9** Mener des campagnes de sensibilisation à la sécurité routière pour faire connaître aux conducteurs les comportements à adopter en présence des différents types d'usagers de la route.
- 5.10** Étudier la mise en place de systèmes de détection aux intersections et dans les corridors de déplacement, capables d'identifier tous les types d'usagers de la route, en particulier le long du réseau cyclable.
- 5.11** Collaborer avec les entreprises, les associations locales et d'autres partenaires intéressés pour mettre en œuvre des piétonnalisations temporaires de rues.
- 5.12** S'efforcer de concevoir et de rénover les aménagements de manière à respecter ou à dépasser les normes d'accessibilité, en restant à la pointe des nouvelles lois et politiques provinciales.
- 5.13** Examiner l'avancement des recommandations du Plan directeur de stationnement et recenser les éléments en suspens afin d'orienter l'élaboration du plan de travail du PMI.



Un parc-mètre à Fredericton

5. CONCRÉTISER LE PLAN ET MAINTENIR L'ÉLAN



5. Concrétiser le Plan et Maintenir L'élan

Le PMI trace une feuille de route ambitieuse à l'horizon 2050 et pose les bases des futures décisions et de la planification stratégique en matière de mobilité. Par son approche globale, il instaure un cadre d'intégration entre planification de l'utilisation du sol et planification des transports. Lorsque la Ville actualisera ses divers plans et stratégies liés au transport, le PMI leur servira de boussole.

Le PMI bénéficie du soutien du personnel municipal, des membres du Comité sur la mobilité, des membres du Conseil ainsi que des contributions de nombreuses personnes et parties prenantes. L'objectif du PMI n'est pas de dresser une liste d'actions précises. Toutefois, cette dernière section présente quelques idées sur la manière dont la Ville peut s'approprier le PMI et maintenir l'élan à mesure que de futurs plans seront élaborés et mis à jour.

Un travail d'équipe

La mise en œuvre du PMI est une entreprise collective qui implique le personnel municipal, le Conseil et les résidents de la ville. Elle nécessitera une collaboration étroite, centrée sur les objectifs communs définis dans le PMI. Cette dynamique pourrait passer par l'instauration de mécanismes internes de coordination au sein de la Ville – d'autant que les mesures recommandées font rarement appel à un seul service municipal. Ces mécanismes pourraient prendre la forme de bilans annuels ou biennaux sur les initiatives, leur cohérence avec le PMI et les progrès accomplis à ce jour.

La mise en œuvre implique également d'intégrer ces actions dans les processus existants de la Ville. Plusieurs politiques énoncées dans le PMI sont déjà engagées et font l'objet de travaux. Menées discrètement par le personnel, elles sont rarement mises en valeur en tant qu'éléments d'une stratégie d'ensemble. Le fait de les inscrire sous l'égide d'un plan officiellement adopté offrira au personnel et au Conseil municipal l'occasion de consacrer les ressources nécessaires à ce travail important. Si le PMI s'attache à tracer une vision ambitieuse, c'est bel et bien par les mesures concrètes accomplies au quotidien par le personnel que cette vision devient réalité.

L'implication des habitants est tout aussi indispensable au succès du PMI, qu'il s'agisse de les associer aux initiatives, de recueillir leurs avis ou de mesurer l'évolution de la perception du public au fil du temps. La motion présentée et adoptée lors de la réunion du Comité sur la mobilité du 24 février 2026 en est un bon exemple : le Comité a ainsi résolu de créer une instance consultative professionnelle et technique officielle pour soutenir la mise en œuvre du PMI.¹³

Cette motion ne constitue pas une politique; elle correspond plutôt à un engagement à concrétiser. Son adoption formelle par le Conseil nécessiterait en outre un processus dédié; elle ne saurait être instituée par le PMI lui-même. C'est pourquoi elle est mentionnée dans cette section. Un examen des pratiques d'autres administrations a montré qu'un tel dispositif ne figure pas couramment parmi les politiques des PMI comparables; d'autres villes disposent toutefois de comités similaires. Cette piste méritera d'être approfondie par le personnel, afin de déterminer en quoi elle pourrait être bénéfique pour la Ville dans le cadre du PMI.



¹³ Le Conseil municipal, siégeant en comité lors de la réunion du Comité sur la mobilité du mardi 24 février 2026, a adopté la résolution suivante : « ATTENDU QUE des recommandations de politiques provisoires sont sollicitées auprès du Conseil en vue de leur intégration dans le Plan de mobilité intégré provisoire, IL EST RÉSOLU QUE le Comité sur la mobilité recommande d'ajouter à la liste des orientations politiques provisoires du Plan de mobilité intégré (PMI) la création d'un comité consultatif professionnel et technique composé d'experts résidents et de leaders civiques issus du milieu de la défense de la mobilité et des infrastructures, chargé de conseiller le Conseil municipal et le Comité sur la mobilité dans le cadre de leur mandat. »

Suivi des progrès

Le suivi de la mise en œuvre du PMI à l'aide d'indicateurs clés est tout aussi essentiel pour maintenir l'élan et renforcer durablement la confiance du public. Deux politiques du PMI portent directement sur cette question :

- **2.5:** Établir des mécanismes de suivi et de rapport pour évaluer le système de mobilité, les expériences des résidents et les tendances générales.
- **3.8:** Tirer parti du sondage existant sur l'expérience des usagers et des compteurs automatiques de sentiers pour surveiller l'utilisation des sentiers et orienter la hiérarchisation des priorités en matière d'entretien et d'améliorations.

Pour être efficace, ce suivi devra être systématique, s'appuyer sur des sources de données existantes ou planifiées, et rester réalisable à intervalles réguliers sans alourdir indûment la charge du personnel.

Tableau 1 : Indicateurs de suivi potentiels

Indicateur	Considérations
Part modale des déplacements domicile-travail	Le recensement canadien fournit des données sur la part modale typique des déplacements domicile-travail. Historiquement, cette donnée n'a pas tenu compte des nuances liées au travail hybride, aux variations saisonnières dans les habitudes de déplacement, ni aux choix peu fréquents mais réguliers (comme aller au travail à vélo un ou deux jours par semaine tout en prenant la voiture le reste du temps).
Distance des trajets domicile-travail	Disponible grâce au recensement canadien
Données de fréquentation des transports en commun	Disponibles grâce à la collecte de données de Transport en commun Fredericton. Envisager des moyens de comptabiliser le nombre d'usagers effectuant des correspondances entre lignes, ainsi que les endroits où ces correspondances sont les plus fréquentes.
Comptages de cyclistes et de piétons	Envisager d'élargir l'utilisation des compteurs de sentiers existants et de les compléter par des comptages manuels.
Accès aux emplois et aux services par transports en commun	Disponible grâce aux Mesures d'accessibilité spatiale de Statistique Canada
Nombre de résidents à moins de 400 m d'une ligne de transport en commun	Nécessite une mise à jour de la population par zone.
Nombre de résidents à moins de 400 m d'une piste cyclable	Nécessite une mise à jour de la population par zone.
Enquêtes régulières auprès des cyclistes et des usagers des transports en commun	Envisager des systèmes de suivi internes pour mieux relier les programmes d'investissement à la saisie des données.
Kilomètres de pistes cyclables et de trottoirs aménagés annuellement	Envisager des systèmes de suivi internes pour mieux relier les programmes d'investissement à la saisie des données.

La croissance soutenue de Fredericton à l'horizon 2050 s'accompagnera d'une demande de déplacements en progression au sein de la Ville. Le PMI entend accompagner cette évolution et s'appuyer sur la dynamique d'une ville en pleine expansion, jusqu'en 2050 et au-delà.

GLOSSAIRE



Glossaire

Transport actif : Toute forme de déplacement non motorisé utilisant sa propre énergie, seule ou combinée à une assistance électrique).

- *Exemples de transport actif : marche, vélo, planche à roulettes, patins en ligne, jogging, course à pied, ski et utilisation d'une aide à la mobilité telle qu'un fauteuil roulant. Adopter les modes actifs peut être aussi simple que de transformer de courts trajets de 2 km en voiture jusqu'au commerce du quartier en activité physique quotidienne.*

Quartiers complets : Quartiers où les résidents ont accès aux services et équipements essentiels à une distance et dans un temps de trajet raisonnables depuis leur domicile. En favorisant un développement mixte plus compact, les villes peuvent réduire les émissions de gaz à effet de serre et simplifier la vie au quotidien.

Micromobilité : Véhicules légers et à faible vitesse conçus pour les courts trajets. Ces engins sont généralement limités à une vitesse maximale d'environ 32 km/h, ce qui les rend compatibles avec les pistes cyclables et les rues à vitesse réduite.

Cible de part modale : Objectif mesurable guidant les décisions en matière de politiques et d'infrastructures.

Système de mobilité : Ensemble des éléments dont une personne a besoin pour effectuer un déplacement, notamment les trottoirs, les pistes cyclables, les autobus, les traversées piétonnes accessibles, les ponts, les routes, et bien d'autres composantes.

Nouvelles technologies de mobilité : Différents types de services à la demande et de technologies à zéro émission. Ce terme désigne généralement le covoiturage, l'autopartage, le vélopartage, le transport en commun à la demande, ainsi que les véhicules à zéro ou faibles émissions. Ces technologies évoluent en permanence et de nouveaux produits sont régulièrement lancés sur le marché.

Heures de service : Nombre total d'heures pendant lesquelles les autobus sont en exploitation; ce total augmente à mesure que de nouvelles lignes s'ajoutent, que les fréquences s'accroissent et que les plages horaires s'élargissent.

Modes durables : Terme générique (incluant la marche, le vélo et le transport en commun) désignant les modes de déplacement qui minimisent les impacts négatifs sur l'environnement, la société et l'économie.

Gestion de la demande en transport (GDT) : Utilisation de politiques, de programmes, de services et de produits visant à influencer sur le fait que les personnes se déplacent ou non, ainsi que sur les raisons, les moments, les destinations et les modes de leurs déplacements.

- *Exemples de mesures de GDT en milieu de travail : réviser et adapter les politiques de stationnement, améliorer les équipements pour le transport actif (p. ex., stationnements pour vélos et douches), ou proposer des avantages flexibles aux navetteurs, tels que des abonnements aux transports en commun.*

Équité en matière de transport : Concept désignant la répartition équitable des services, des politiques, des processus et des infrastructures de transport.

Usager vulnérable de la route : Piéton, cycliste, motocycliste ou toute personne circulant sur la voie publique qui ne bénéficie pas de la protection offerte par la carrosserie d'un véhicule.



Fredericton