



**Projet de remplacement du pont Alexandra
Réunion n° 3 du Comité consultatif public
Procès-verbal de la réunion**

25 septembre 2024

Salle 207 (Labo d'urbanisme), Commission de la capitale nationale, 40, rue Elgin, Ottawa

PARTICIPANTS

Équipe de projet :

- Cédric Williams, CCN (modération)
- Karine Delorme-Pigeon, SPAC (coprésidence)
- Matthieu Galand, ARUP (expertise)
- Nicolas Demers-Stoddarts, Provencher-Roy (expertise)
- Nina Maher, CCN (observation)
- Émilie-Girard Ruel, CCN (observation)
- Isabelle Charron, SPAC (observation)
- Michelle Prévost-Bisson, CCN (observation)
- Betsabe Wences, CCN (observation)
- Ryan Kleineu, CCN (observation)
- Bruno Fabien, CCN (observation)
- Paul LeBrun, SPAC (observation)
- Sandra Cook, CCN (observation)
- Victoria Angel, ERA Architects (observation)
- Valérie Bédard, CIMA (observation)
- Michael Hanifi, Dillon (procès-verbal)

Participants en personne et en ligne :

- Josiah Firth, Association communautaire Basseville
- Claude Royer, Association des résidents de l'île de Hull
- Philippe Deschamps, Vision Centre-Ville (remplacement)
- Arto Kekikian, Patrimoine Ottawa
- Kelly Haussler, Tourisme Ottawa
- Patrick Robert-Meunier, MOBI-O (remplacement)
- Diane Harper, Bike Ottawa
- David Jeanes, Transport Action Canada
- Glenn Crawford, Le projet de legs du village



POINTS DÉTAILLÉS DE L'ORDRE DU JOUR ET DES PRÉSENTATIONS

La troisième réunion du Comité consultatif public (CCP) pour le projet de remplacement du pont Alexandra a porté sur la présentation des trois concepts préliminaires et la collecte de commentaires des membres. La séance a débuté par une séance portes ouvertes simulée, permettant aux participants de consulter des panneaux d'information, de visionner des vidéos et de fournir leurs commentaires à des stations interactives. La réunion a été animée par la Commission de la capitale nationale (CCN) et coprésidée par Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et Tourisme Ottawa. Des experts techniques d'ARUP, de Provencher_Roy et d'ERA Architects ont présenté en détail les concepts. Des périodes de discussion ont eu lieu tout au long de la rencontre afin de recueillir des commentaires sur les concepts et leur conformité aux objectifs du projet.

N°	Membre	Point
Partie 1 : Séance portes ouvertes simulée		
	SPAC et CCN	Séance informelle pour les membres du CCP : a. Consulter les panneaux b. Visionner les vidéos des concepts c. Échange avec les experts
Partie 2 : Introduction		
	SAPC et CCN	Mot de bienvenue et présentations : a. Reconnaissance du territoire b. Consignes de santé et sécurité (toilettes, sorties d'urgence) c. Ordre du jour d. Présentation de l'équipe du projet
Partie 3 : Mise à jour sur le projet		
	SAPC et CCN	Mise à jour générale du projet a. Rappel de l'échéancier du projet b. Mise à jour sur l'engagement autochtone c. Mise à jour sur l'analyse d'impact sur le patrimoine d. Période de questions
Partie 4 : Présentation des concepts		
	ARUP	Présentations des concepts individuel a. Concept "Écho" b. Concept "Rendez vous" c. Concept "Motion"
Partie 5 : Discussion		
	CCN	Recueillir des commentaires sur chacun des concepts et leur conformité aux objectifs du projet.
Partie 6: Prochaines étapes		

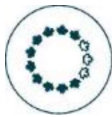


PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION

N°	Membre	Questions / Commentaires	Réponses de l'équipe de projet
Le point			
1.	C. Royer	Serait-il possible d'obtenir plus en avance l'information à propos de la réunion?	<ul style="list-style-type: none">Oui. Idéalement, nous visons deux semaines avant.
2.	D. Harper	Pourrions-nous avoir les grandes lignes de ce qui a été dit et appris jusqu'à présent à propos des études environnementales?	<ul style="list-style-type: none">Oui. Nous pouvons rassembler ces renseignements et les envoyer.
3.	C. Royer	Serait-il possible d'informer les membres du Comité consultatif public des progrès du comité d'examen indépendant de l'Institut royal d'architecture du Canada?	<ul style="list-style-type: none">Le comité d'examen indépendant a examiné les options de conception élaborée par le conseiller technique et a fourni ses conseils à l'équipe de projet intégrée. À ce stade, l'équipe de projet intégrée estime que le comité d'examen indépendant a accompli le mandat qui lui était confié.
Les concepts			
4.	C. Royer	Est-ce que la palette de matériaux est encore à déterminer pour les trois concepts?	<ul style="list-style-type: none">Pour le moment, la palette de matériaux est très limitée pour les trois concepts. Nous n'en sommes pas encore au stade des couleurs et des finis. Nous voulions que les concepts soient réalistes, mais pas nécessairement que le pont soit blanc.
5.	P. Deschamps	Quelqu'un a posé une question sur la largeur de chaque section, en particulier la voie piétonne et la grande place.	<ul style="list-style-type: none">Il y a beaucoup d'espace pour les cyclistes et le public en général. Les arches arrivent sur une place publique.Le concept Motion, par exemple, comporte deux places publiques.
6.	D. Jeanes	Écho et Rendez-vous semblent déséquilibrés, et Motion est très différent, car la route et les voies cyclables sont directement au-dessus des piliers. Pourquoi y a-t-il cette différence entre les concepts?	<ul style="list-style-type: none">Les dispositions fonctionnelles sont différentes. Pour Motion, le tramway et les cyclistes sont à l'intérieur des arches structurelles qui supportent le tablier et les voies piétonnes sont du côté amont de la rivière.Pour Écho et Rendez vous, la plateforme du tramway est à l'extérieur des éléments structuraux du côté en aval de la rivière.Les voies piétonnes et cyclables sont à l'intérieur de la structure. Cela crée une répétition différente entre les éléments structurels.Dans ce concept, la répétition structurelle des matériaux entre les arches est inégale, car la demande structurelle prévue est légèrement différente.



7.	D. Jeanes	Les charges structurelles sont les mêmes, mais les charges dynamiques seront différentes parce que les voitures et les camions sont plus lourds que les gens.	<ul style="list-style-type: none">• Dans l'ensemble, les formes structurelles de ces deux voies sont semblables malgré la différence de charge, mais il n'y aura pas d'asymétrie entre les côtés.
8.	P. Robert-Meunier	<p>Est-il possible que le concept définitif contienne des éléments des trois concepts?</p> <p>Comment avoir la certitude que nous pourrions intégrer un tramway sur la structure?</p> <p>L'idée d'un quatrième concept, dont nous avons discuté, n'a pas été prise en compte. Sera-t-il possible de reprendre des éléments non structurels du vieux pont et de les intégrer au nouveau?</p> <p>Enfin, il serait important que les largeurs soient plus grandes le long des voies piétonnes, car c'est ce qui déterminera le confort des déplacements à pied.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Rien n'empêche que le concept définitif contienne des éléments des autres concepts. Il pourra être affiné. Certains éléments des matériaux, notamment, pourront être légèrement modifiés.• Dans le plan de la configuration future du tramway, les critères ferroviaires sont à petite échelle. En outre, il y a aussi des différences en ce qui concerne les charges, statique et dynamique. Les deux sont à l'étude.• Un aspect commémoratif sera intégré. Cependant, d'un point de vue structurel aucun élément du vieux pont ne peut être récupéré.• Une étude sur la réglementation et les matériaux du pont existant est en cours.• Les trois ponts respectent les exigences minimales pour qu'il y ait assez de place pour les personnes à pied.
9.	C. Royer	Quel concept se prête le mieux à une transformation multimodale, par exemple pour le tramway?	<ul style="list-style-type: none">• Les trois concepts peuvent subir l'épreuve du temps, s'adapter aux réalités du transport public et résister à la charge statique et à la charge dynamique d'un tramway. Même chose pour le tracé. Les trois ponts sont adaptables à ces fins.• Le pont Champlain est une réussite en matière d'adaptabilité pour l'avenir. Une voie centrale est prévue pour le transport collectif, mais il serait possible d'aménager autre chose sur ce pont, comme un tramway.
10.	P. Robert-Meunier	Une question complémentaire a été posée sur la nécessité de concevoir le pont pour les voitures, s'il est prévu de transformer une voie du pont pour le tramway.	<ul style="list-style-type: none">• Nous nous concentrons sur la polyvalence pour l'avenir.• Nous garderions la route durable afin de maintenir la fonction si le mode de déplacement venait à changer.
11.	D. Harper	La largeur prévue pour les cyclistes équivaut à celle d'une personne. Ce serait bien si c'était plus large, pour que les vélos puissent circuler côte à côte. D'un point de vue cycliste, je constate qu'on accorde beaucoup de place aux personnes à pied, mais peu aux cyclistes.	<ul style="list-style-type: none">• C'est noté.• Il faut garder en tête que dans les trois concepts, les cyclistes peuvent descendre de vélo et entrer dans les places publiques.
12.	K. Haussler	Dans les trois il y a des endroits pour les déplacements ordinaires à pied. Je ne vois pas de voie réservée au jogging. Je crains que s'il n'y en a pas, les adeptes du jogging effectuent des dépassements par la voie cyclable.	<ul style="list-style-type: none">• C'est noté. Merci.



13.	C. Royer	Est-ce que ce pont comporte une première technologique? Est-ce qu'il comportera une réalisation technique qui sera considérée comme étant remarquable?	<ul style="list-style-type: none">• À l'heure actuelle, le simple fait de construire ce pont aujourd'hui est une avancée technologique.• L'innovation est présente à chaque étape du projet. Les trois concepts créent un engagement structurel de longue durée qui est facile à tenir. Certaines caractéristiques seront particulières.• Il y a de nombreuses façons d'innover qui permettent de se démarquer. Dans son urbanité, ce pont jouera un rôle important entre deux villes de la région de la capitale nationale. Ce rôle sera complexe, car le nouveau pont ne servira pas uniquement aux voitures ou au rail.• Un aspect innovant, aussi, sera la résistance du pont, dont la durée de vie prévue est de 150 ans.
-----	----------	--	---

Discussion

Question 1 – Quels aspects du concept Écho trouvez-vous les plus attrayants ou vous interpellent le plus? Quels éléments pourraient être améliorés? Dans quelle mesure pensez-vous que ce concept satisfait à vos besoins pour vos déplacements et vos loisirs, et pour l'intégration du pont à ce qui l'entoure?

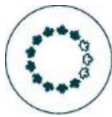
14.	D. Jeanes	<ul style="list-style-type: none">• J'aime que le nouveau pont soit sensiblement de la même hauteur que l'ancien. La vue sur les édifices du Parlement depuis le parc Jacques-Cartier est préservée. Ce pont évoque effectivement le concept d'un pont en porte-à-faux en ce sens que les deux moitiés s'équilibrent visuellement sur leurs piliers comme c'était le cas pour l'ancien pont.• C'est une structure à treillis. Les deux autres sont suspendues par des câbles à des arches et n'évoquent pas autant l'ancien pont.
15.	P. Robert-Meunier	<ul style="list-style-type: none">• J'apprécie qu'on ait fait un effort pour que le concept soit plus proche de ce que nous avons actuellement.• C'est ce concept qui donne le plus d'espace pour les déplacements à pied, mais il serait important d'envisager que les voies piétonnes soient encore plus larges.• Il est rectiligne, et les gens peuvent s'y arrêter et admirer la rivière et le paysage.• Si nous pouvions intégrer certains des éléments des autres concepts à celui-ci, ce serait intéressant.• Puisque ce pont doit durer 150 ans, il serait important de le penser en fonction de cet horizon. Pour que plus de gens se déplacent à vélo, sa largeur doit être suffisante pour satisfaire aux besoins actuels et futurs.• Des deux côtés du pont, il faut augmenter la capacité des voies cyclables.• Avec ce concept, nous faisons encore certains compromis routiers entre le transport actif et l'automobile.• Il faudrait accorder beaucoup d'avantages aux modes de transport autres qu'automobiles.• La ligne de tramway doit être bien pensée et bien construite.



16.	K. Haussler	<ul style="list-style-type: none">• De ces trois ponts, c'est celui que je préfère. Il se démarque sans être trop imposant.• J'aime ce pont pour le lien qu'il établit avec le canot. Il comporte un bon élément narratif, puisque le canot a été le premier moyen de traverser la rivière.• Du point de vue touristique, l'animation du pont est bonne, tout comme l'éclairage.• Il y a une possibilité pour de l'escalade sur le pont. Il y a quelques obstacles pour la tenue d'activités, et j'irais pour un peu plus d'ouverture, si possible.• Les quelques piliers ne dérangent pas, car ils ne sont pas à l'emplacement même.
17.	J. Firth	<ul style="list-style-type: none">• C'est le concept qui ressemble le plus au pont existant. Surtout la structure. Les câbles paraissent peut-être plus beaux et plus légers, mais c'est la masse et le volume du pont qui lui donnent son aspect.• Une chose que j'aime bien avec ce concept-ci, si on le compare à Motion, c'est qu'il comporte des éléments aériens comme le pont d'origine. Il donne une idée de l'échelle de ce qui l'entoure.• L'important pour nous, en tant que communauté du côté d'Ottawa, c'est que la route ne prenne pas plus d'importance et qu'elle ne s'agrandisse pas. Nous voulons que ce soit exactement la même route. Nous ne voulons pas voir la circulation automobile augmenter sensiblement dans le quartier.• Ce pont est certes relié à la promenade Sussex, mais il l'est surtout aux rues Murray et St. Patrick. Nous avons profité de l'absence d'heures de pointe depuis la fermeture du pont et aimerions que ça continue – ou du moins que l'on fasse preuve de respect pour le quartier.• J'appuie également la place accordée au cyclisme.
18.	G. Crawford	<ul style="list-style-type: none">• Il devrait y avoir des bannières et du mobilier urbain, comme sur le pont existant.• L'équipe de projet a confirmé que tous les concepts prévoient du mobilier urbain, des bannières, etc., car le pont fait partie du boulevard de la Confédération.
Question 2 – Quels aspects du concept Rendez vous trouvez-vous les plus attrayants ou vous interpellent le plus? Quels éléments pourraient être améliorés? Dans quelle mesure pensez-vous que ce concept satisfait à vos besoins pour vos déplacements et vos loisirs, et pour l'intégration du pont à ce qui l'entoure?		
19.	C. Royer	<ul style="list-style-type: none">• Le but de Rendez-vous est de faire de ce pont un lieu de rassemblement attrayant. A-t-il été conçu dans une optique structurelle ou pour offrir une vue optimale sur le Parlement et les autres attraits?
20.	P. Robert-Meunier	<ul style="list-style-type: none">• Il est plus large à certains endroits, il y a plus de place pour les gens à pied.• Il sert à la fois pour les déplacements et comme lieu d'observation.• Il semble y avoir des zones d'ombre, car il est couvert par les arches.• La séparation du cyclisme et de la marche est très importante. Nous voulons éviter les problèmes que pourrait entraîner la coexistence de plusieurs types d'utilisation. Donc, cet aspect du concept est bon.
21.	C. Royer	<ul style="list-style-type: none">• Pourrions-nous envisager des voies bidirectionnelles ou deux voies unidirectionnelles avec ce pont?• L'équipe de projet a fait remarquer qu'il s'agissait d'une question opérationnelle en lien avec la circulation.
22.	K. Haussler	<ul style="list-style-type: none">• C'est le concept que j'aime le moins parmi les trois concepts présentés, car il est trop imposant, voire dominant. Il ne s'intègre pas au paysage.• Il y a de la place pour la tenue d'activités, mais s'il n'y en a que deux par année ce n'est pas la meilleure utilisation de l'espace.
23.	J. Firth	<ul style="list-style-type: none">• C'est le concept que j'aime le moins. Il n'a pas sa raison d'être.• Je serais curieux de savoir comment vous comptez empêcher les planchistes d'utiliser les arches.



Question 3 – Quels aspects du concept Motion trouvez-vous les plus attrayants ou vous interpellent le plus? Quels éléments du concept Motion pourraient être améliorés? Dans quelle mesure pensez-vous que ce concept satisfait à vos besoins pour vos déplacements et vos loisirs, et pour l'intégration du pont à ce qui l'entoure?		
24.	C. Royer	<ul style="list-style-type: none">• J'ai cherché « Motion » sur Google et j'ai des doutes quant à la signification de ce mot en français.
25.	G. Crawford	<ul style="list-style-type: none">• Je suis curieux de savoir comment seront séparées les voies cyclables et automobiles. D'après les animations, ça n'a pas l'air rigide.• L'équipe de projet a fait remarquer qu'actuellement, une barrière en jersey est prévue entre les cyclistes et les véhicules pour tous les concepts. Elle envisage que le pont évoluera au fil des ans, et qu'il deviendra une vaste place publique d'importance quand il sera fermé à la circulation automobile. Quand le pont sera fermé, il y aura des moments où les gens pourront passer d'un côté à l'autre. Le pont existe à la fois en aval et en amont.• L'équipe de projet a aussi fait remarquer que le design du mobilier urbain n'est pas terminé. Pour les trois concepts, il faut accorder beaucoup de réflexion aux bornes, à la séparation des voies, à la sécurité des cyclistes compte tenu de la présence des véhicules, et à la façon dont les cyclistes peuvent s'arrêter et descendre de vélo pour profiter de la vue. Les trois concepts prévoient ne pas obliger les gens à franchir les barrières en jersey.
26.	J. Firth	<ul style="list-style-type: none">• J'aime beaucoup celui-ci, surtout à cause des places publiques. Les structures s'ouvrent vers l'extérieur, alors c'est plus comme le pont d'origine.• J'aime bien les saillies pour les piétons et les places en gradins.• Lors de discussions passées, il a été question de la possibilité d'animer l'eau. Je me demande s'il a été envisagé d'aménager un escalier pour descendre jusqu'à la jetée. Il semble y avoir amplement de place en dessous (autre point de vue).• L'équipe de projet a fait remarquer que pour les trois concepts, l'idée de se connecter directement à l'eau a été écartée pour des raisons d'accessibilité et d'accès universels. Cependant, un élément intéressant des trois concepts est qu'ils permettront aux gens à pied ou à vélo de passer du pont au parc Jacques-Cartier sans avoir à « descendre » du pont.• Du côté de Gatineau, il est important de se connecter à l'eau de manière significative.
27.	P. Deschamps	<ul style="list-style-type: none">• Dans ce scénario, les cyclistes sont plus près des voitures et plus loin de l'eau.• Les lignes sont belles, mais ça manque d'animation des deux côtés du pont, tant pour les cyclistes que pour les personnes à pied.• Il faudrait pouvoir s'arrêter et descendre de vélo.
28.	P. Robert-Meunier	<ul style="list-style-type: none">• Il est important de pouvoir s'arrêter et descendre de son vélo. Par exemple, pour boire de l'eau ou quand les enfants ont besoin d'attention.• Sur le pont William-Commanda, par exemple, c'est étroit.• Un pont qui mène à l'eau et l'accès à l'eau sont importants. Dès le printemps, il est possible d'accéder au réseau de sentiers, mais il faudrait tenir compte du transport actif en toute saison.
29.	D. Jeanes	<ul style="list-style-type: none">• Ce que j'aime de Motion, du point de vue des déplacements, c'est qu'on peut se rendre aux points de rassemblement, en profiter, puis revenir en arrière si on ne veut pas traverser. Même chose à vélo.• Comme passerelle, le pont est très exposé. Quand il y a du vent ou par mauvais temps, ça peut être inconfortable.• Écho est clairement préféré. Motion a un avantage sur Rendez vous.



Question 4 – Lorsque vous songez à l’utilisation des lieux de rencontre proposés pour chacun des concepts, quelles idées créatives avez-vous pour leur utilisation courante et les événements de faible ou grande envergure?

30.	J. Firth	<ul style="list-style-type: none">• Utilisations courantes variées (p. ex. cantine servant du café).• Comme ce qui se fait avec les Bistros CCN.
31.	D. Harper	<ul style="list-style-type: none">• Toilettes.
32.	K. Haussler	<ul style="list-style-type: none">• Kiosques à café, escalade du pont et spectacles de lumière.• Organiser des activités plus souvent que deux fois par an. Nous avons besoin de choses uniques qui vendent Ottawa.• Changement des couleurs sur le pont.
33.	G. Crawford	<ul style="list-style-type: none">• Festivals variés de toutes tailles.• La Fierté, avec l’éclairage, serait formidable.
34.	P. Deschamps	<ul style="list-style-type: none">• Festivals de musique, éclairage, plus d’activités nécessitant l’interruption de la circulation automobile.
35.	D. Jeanes	<ul style="list-style-type: none">• Points de repère visibles – des panneaux (activités, tourisme, interprétation).• Plus d’interruptions de la circulation automobile. Nous avons supporté de nombreuses fermetures de route sur ce pont sans que la ville soit paralysée.
36.	P. Robert-Meunier	<ul style="list-style-type: none">• Accessibilité pour les activités de tous les jours.
37.	D. Harper	<ul style="list-style-type: none">• L’attrait des zones de divertissement, cet été, était formidable. C’était populaire et simple. Il est important de pouvoir créer des programmes, mais aussi de les changer assez régulièrement.

Prochaines étapes

38.	<ul style="list-style-type: none">• Deux journées portes ouvertes sont prévues pour le public, les 2 et 3 octobre, ainsi qu’un sondage en ligne, du 1^{er} au 24 octobre.• Nous formerons des groupes de travail avec des spécialistes de la CCN et de SPAC, et une personne-conseil pour les aspects techniques, et nous évaluerons les trois concepts.• Nous sélectionnerons un concept à soumettre à l’approbation du conseil d’administration de la CCN (automne 2024-hiver 2025).
-----	--