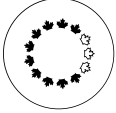
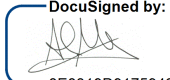


Public			
	COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE NATIONAL CAPITAL COMMISSION		<b>n°</b> 2025-P222
			<b>Au</b> Conseil d'administration
<b>Pour</b> DÉCISION			<b>Date</b> 2025-01-23
<b>Sujet/Titre</b>			
Approbation fédérale d'utilisation du sol et de design pour le projet de remplacement du pont Alexandra de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) et de la Commission de la capitale nationale (CCN) – Conception schématique avancée à 15 %			
<b>Résumé</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La présente proposition a pour de présenter le processus d'évaluation des études d'avant-projet pour le remplacement du pont Alexandra et d'obtenir du conseil d'administration l'approbation d'utilisation du sol et de design pour l'option recommandée.</li> <li>• Cette approbation permettrait à l'équipe de projet intégrée (EPI) de poursuivre les travaux de conception du nouveau pont et de produire un schéma de conception définitif.</li> </ul>			
<b>Résumé des risques</b>			
Étant donné que la présente proposition officialise la détermination d'un schéma de conception privilégié pour le remplacement du pont, il y a des risques de préoccupations du public ou des intervenants en ce qui concerne la conception schématique du pont proposé. Le respect des critères de performance applicables, la gestion du calendrier et du coût du projet sont également reconnus comme des risques potentiels.			
<b>Recommandation</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• QUE l'approbation fédérale d'utilisation du sol et de design pour la conception schématique avancée à 15 % du remplacement du pont Alexandra soit accordé conformément à l'article 12 de la <i>Loi sur la capitale nationale</i></li> <li>• QUE la signature du document d'approbation de l'utilisation et de la conception du sol fédéral soit déléguée au vice-président, Aménagement de la capitale.</li> </ul>			

<b>Soumis par :</b>  <small>DocuSigned by:</small> <small>8E8319D91759427...</small> Alain Miguelez Vice-président, Aménagement de la capitale et urbaniste en chef
---

## 1. Priorités stratégiques

- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029
  - Orientation stratégique 2 : Veiller à ce que la région de la capitale nationale ait un cachet pittoresque et naturel en assurant la conservation et la mise en valeur des biens naturels, des paysages culturels et du patrimoine bâti dont la CCN assure l'intendance.
  - Orientation stratégique 3 : Contribuer à l'évolution d'une région de la capitale nationale dynamique, connectée et durable qui soit une source d'inspiration pour le pays tout entier, par l'aménagement, l'enrichissement et l'amélioration des actifs de la CCN.
- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029
  - Priorité 2 : Remettre en état et revitaliser les actifs essentiels de la CCN.
  - Priorité 5 : Démontrer un leadership à l'échelle du pays en rendant la région de la capitale nationale résiliente aux aléas du climat et durable sur le plan de l'environnement.

### Gouvernement du Canada

- Budget de 2019
- Lettres de mandat (de 2019 et de 2021) du ministre des Services publics et de l'Approvisionnement du Canada (SPAC) ordonnant que le pont soit remplacé dans un délai de dix ans.

## 2. Autorité

Article 12 de la *Loi sur la capitale nationale*.

## 3. Contexte

La présente proposition fait suite à deux mises à jour du projet présentées au conseil d'administration les 20 juin et 1<sup>er</sup> octobre 2024. Le projet de remplacement du pont Alexandra a franchi une étape importante de la conception préliminaire avec la détermination par l'équipe de projet intégrée (EPI) d'un seul schéma de conception à retenir pour la suite. La présente demande d'approbation fédérale d'utilisation du sol et de design est la première d'une série d'approbations portant sur la conception du nouveau pont.

Le pont Alexandra enjambe la rivière des Outaouais dans le cœur de la capitale entre la pointe Kîwekî, à Ottawa, et l'intersection du boulevard des Allumettières et de la rue Laurier, à Gatineau. Ce pont interprovincial est un repère de premier plan et fait également partie intégrante du boulevard de la Confédération, le parcours d'honneur et

Public
--------

de découverte de la capitale. En 2019, le gouvernement du Canada a ordonné le remplacement du pont Alexandra.

À cette fin, une équipe de projet intégrée, composée de membres du personnel de SPAC et de la CCN, a été constituée pour faire progresser le projet de remplacement du pont Alexandra. L'équipe de projet intégrée SPAC-CCN a défini la portée et les exigences de conception du projet. Celles-ci sont établies dans le document intitulé *Remplacement du pont Alexandra – Principes de planification et de conception*, qui a été approuvé par le conseil d'administration de la CCN en juin 2021. À la suite de l'approbation de ce document et d'après les principes de planification et de conception qu'il établit pour le projet, la CCN a énoncé des critères de performance dans un vocabulaire fondé sur la notion de conformité. Le document *Remplacement du pont Alexandra : critères de performance pour la conception du pont* (voir l'annexe F) a été finalisé et approuvé par le Comité de la haute direction de la CCN en septembre 2022.

Les critères de performance serviront de base à l'évaluation par le personnel de la CCN des conceptions proposées du pont soumises aux fins de l'approbation fédérale. Toute proposition de conception du pont doit à la base répondre aux exigences des critères de performance pour faire l'objet d'une recommandation d'approbation au conseil d'administration de la CCN.

En mai 2023, SPAC a nommé un conseiller technique pour appuyer l'EPI dans la réalisation du projet. Le conseiller technique a fait progresser les études conceptuelles du nouveau pont et, avec l'EPI, a établi un cadre de conception et un calendrier de projet, y compris la séquence des étapes requises pour concevoir le nouveau pont. Les travaux suivants avaient été réalisés avant la présentation d'octobre 2024 au conseil d'administration.

- 1) Analyse détaillée des solutions possibles et des contraintes
- 2) Détermination d'un large éventail de types de ponts possibles et des alignements correspondants
- 3) Création d'un outil d'évaluation multicritères pour évaluer les schémas de conception
- 4) Préparation d'une liste longue de types de ponts et d'options d'alignement
- 5) Évaluation d'une liste longue d'options à l'aide d'un outil d'évaluation multicritères
- 6) Réduction à trois de la liste longue de schémas de conception
- 7) Poursuite de la conception et perfectionnement des trois schémas de conception retenus

Public
--------

Parallèlement à ces étapes, une évaluation d'impact sur le patrimoine et une approche de conservation du patrimoine associée ont été élaborées afin d'assurer la conservation de l'importance historique et culturelle du site. Ce travail important a permis de concevoir les schémas de conception retenus et affinés.

Un bref aperçu des principales caractéristiques de chacun des trois schémas de conception retenus est fourni ci-dessous :

**Écho** – Ce schéma de conception s'inspire du pont historique existant, réinterprétant sa forme selon des lignes contemporaines. Il combine deux piliers de soutien principaux et un plan de structure jumeau à travers lequel passe la piste cyclable. Alors que l'approche d'Ottawa soit fixe, la marge de recul du côté de Gatineau offre plus de souplesse, ce qui facilite l'accès du public à la rive. L'alignement vertical du pont est déterminé par les contraintes existantes, notamment la culée d'Ottawa, le dégagement de la rivière et les exigences en matière d'accessibilité.

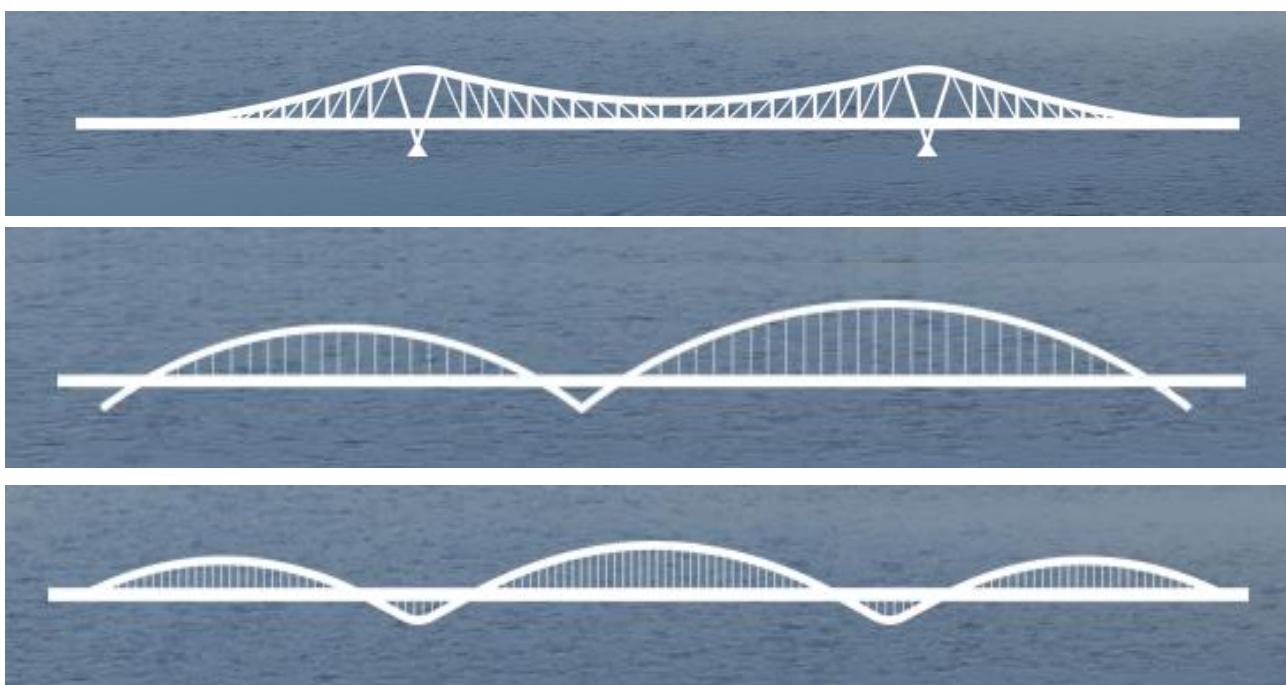
**Rendez-vous** – Un pont à deux arches présentant une asymétrie subtile et une jetée dans l'eau située au nord de la travée de navigation. Bien qu'elles atteignent environ 15 m au-dessus du pont existant à leur sommet, la hauteur et la transparence des arches amplifient les vues, procurant une sensation d'ouverture. Les arches créent un espace public pour les rassemblements. Les arches transparentes améliorent les liens visuels entre des zones précédemment séparées de chaque côté de la rivière. Le tracé permet la navigation fluviale tout en adoucissant les pentes pour améliorer l'accessibilité.

**Motion** – Un pont à trois arches de différentes hauteurs, formant un hommage au Motion dynamique de la rivière et de l'anguille d'Amérique (pimisi). L'alignement vertical du pont est conçu pour s'adapter aux contraintes existantes tout en maintenant une pente douce et inclusive, menant à deux grands espaces publics entre les arches. Le schéma de conception comporte deux appuis dans la rivière, de part et d'autre de la travée de navigation principale. Les nervures structurelles qui soutiennent le pont et font écho à la forme semblable trouvée dans le belvédère de la pointe Kiwekì.

Les trois schémas de conception améliorés ont été présentés plus en détail lors de la réunion d'octobre 2024 du conseil d'administration. À la suite de cette présentation, une deuxième série de consultations a été entreprise afin d'obtenir les commentaires du public sur les trois schémas de conception. Près de 5 200 sondages en ligne ont été remplis et 350 personnes ont assisté à des événements en personne. La section 9 décrit plus en détail le processus de consultation publique, et les résultats de cette série d'activités de consultation publique sont présentés à l'annexe C.

Public
--------

En novembre 2024, le personnel des Approbations fédérales a examiné les trois schémas de conception améliorés et a pu confirmer leur conformité aux *Critères de performance pour la conception du pont*. L'EPI a ensuite évalué les trois schémas améliorés à l'aide d'un outil d'évaluation multicritères. Le processus d'évaluation a permis à l'EPI de déterminer que le schéma de conception à privilégier était *Motion*. Un résumé du processus d'évaluation multicritères est présenté à l'annexe E. L'objectif de la présente proposition est de recommander l'approbation fédérale d'utilisation du sol et de design pour le schéma de conception privilégié, *Motion*, à l'étape de la conception schématique avancée à 15 %.



et Motion (en bas)

#### 4. Analyse des options / Analyse du personnel de la CCN

##### Cadre de planification de la capitale et base de l'examen de la AFUSDT

Dans son examen des trois schémas de conception proposés, le représentant de l'autorité réglementaire (le personnel des AFUSDT) a travaillé à faire en sorte que ceux-ci soit compatibles avec le cadre stratégique et les prescriptions des plans de la CCN suivants, et alignée sur ces derniers :

- Plan de la capitale nationale de 2017 à 2067 (2017)
- La protection des vues dans la capitale du Canada (2007)

Public
--------

- Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (2005) (actuellement en révision)
- Lignes directrices d'aménagement du boulevard de la Confédération (actuellement en révision)
- Plan d'aménagement des terrains riverains situés au nord de la rivière des Outaouais (2018)
- Plan lumière de la capitale de 2017 à 2027 (2017)
- Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020)
- Lignes directrices de conception de la capitale (2023)

L'examen du personnel des Approbations fédérales s'est appuyé par les *Critères de performance pour le remplacement du pont Alexandra pour la conception du pont* et a été éclairé par trois présentations au CCUDI en novembre 2023, mars 2024 et octobre 2024, ce qui a permis au comité de suivre de près le processus d'élaboration de la conception du projet et de fournir une rétroaction itérative au personnel. Un résumé des derniers commentaires du CCUDI lors de sa réunion d'octobre 2024 est présenté à l'annexe D.

L'analyse du personnel des Approbations fédérales à l'appui de cette soumission comprenait un examen plus détaillé de la documentation du projet soumise par l'équipe de projet intégrée. La documentation soumise comprend un rapport de conception conceptuel détaillé, le rapport de consultation publique (voir l'annexe C), ainsi que des dessins de projet et des rendus des trois schémas de conception améliorés. Le personnel des Approbations fédérales a été en mesure de confirmer que, sur la base du matériel soumis, les trois schémas de conception améliorés étaient conformes aux critères de performance applicables.

L'équipe de projet intégrée s'est appuyée sur l'analyse des Approbations fédérales, ainsi que sur les résultats des consultations publiques, de la mobilisation des Autochtones, de l'évaluation d'impact sur le patrimoine, en plus des commentaires du CCUDI, du Comité consultatif sur l'accessibilité universelle (CCAU) et du comité d'examen indépendant pour éclairer une évaluation multicritères des trois schémas de conception. Ce processus a permis de déterminer *Motion* comme le schéma de conception privilégié. Un résumé de l'analyse et de l'évaluation multicritères est présenté à l'annexe E.

### **Examen du concept recommandé par le personnel des AFUSD**

L'examen du projet de remplacement du pont Alexandra par les Approbations fédérales donnera lieu à une série d'approbations séquentielles présentées au conseil d'administration de la CCN à des étapes clés de la conception. Cette première présentation recommande l'approbation du schéma de conception privilégié, *Motion*, à l'étape de la conception schématique à 15 %.

Public
--------

Ce qui suit est un résumé de l'analyse effectuée par le personnel des Approbations fédérales sur la base des documents soumis à ce jour par l'EPI pour le schéma de conception choisi. Cet examen met l'accent sur les principaux critères de performance qui sont les plus pertinents à cette étape de la conception (voir l'annexe F).

- L'examen par les Approbations fédérales a confirmé que *Motion* est conforme aux *critères de performance pour la conception du pont* dans toutes les sections applicables (cadre de conception urbaine, espace public, expression et vues du pont et expérience visuelle). La réponse de la conception à d'autres critères de rendement progressera au fur et à mesure que le travail de conception de l'équipe de projet se poursuivra.
- Des trois schémas de conception retenus de la longue liste d'options, *Motion* est celui qui a le plus évolué pour améliorer l'intégration au paysage culturel environnant et est soutenu par un récit de conception bien élaboré qui reflète les commentaires reçus des collectivités autochtones et des experts en conception représentés au sein du comité d'examen indépendant, du CCUDI et de l'CCAU.
- Il a été constaté que la colonne vertébrale structurelle centrale, la «poutre en treillis», qui figurait à l'origine dans les itérations précédentes de ce schéma de conception, ne serait pas en mesure de réaliser l'échelle de présence visuelle souhaitée sur la silhouette urbaine du cœur de la capitale. Cela a abouti à l'évolution vers un pont en arc présentant des arches plus hautes et d'une forme plus sinueuse, avec des éléments structurels à la fois au-dessus et au-dessous du tablier, sans travée principale dominante.
- L'échelle globale de ce schéma révisé est considérée comme cohérente avec la topographie environnante (UD1a, UD1b, BE2c, BE2d). Les arches de *Motion* ont un profil vertical symétrique avec deux arches qui sont 3,5 mètres plus basses que le pont existant et une arche centrale qui est 3,5 mètres plus haute.
- Les dessins techniques de *Motion* démontrent la conformité aux exigences minimales de section transversale du pont, y compris la zone d'espace public (minimum 3 m avec une zone tampon d'objets fixes de 0,3 m), la voie de passage piétonne (minimum 4,0 m avec une zone tampon d'objets fixes de 0,3 m), la piste cyclable bidirectionnelle (minimum 3,0 m avec 0,3 m de zone tampon d'objets fixes) et les deux voies pour véhicules (voies de 3,5 m avec accotements de 1,2 m) comme prescrit dans les critères de performance (BE1c). *Motion* a également été conçu pour tenir compte des utilisations mixtes du transport en commun automobile et de la conversion future potentielle à un transport en commun uniquement ou à un lien de transport en commun basé sur le rail, comme un tramway. Il fournit également la pente de pont la plus faible et la plus accessible des trois schémas de conception.

- La section transversale et la morphologie de conception de *Motion* permettent l'incorporation d'éléments des deux autres conceptions, ainsi que celui qu'elle englobe déjà, pour protéger et prioriser la sécurité et le plaisir des modes de mobilité active.
- Les arches de *Motion* sont inclinées vers l'extérieur, ce qui donne une « masse » visuelle plus importante au-dessus du tablier du pont. Bien que cet effet visuel soit relativement subtil, l'expression angulaire doit continuer d'être prise en compte dans la composition plus large du paysage (UD1a, UD1b) et telle qu'elle apparaît dans les vues. Cela permettra de s'assurer que l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des symboles nationaux continuent d'être maintenues (VA1, VA1c).
- Par rapport aux autres schémas de conception, *Motion* reflète particulièrement l'accent mis par l'équipe de projet intégrée sur une vision « la rivière d'abord » et le désir de faire référence à la puissance et à la beauté de la rivière des Outaouais comme source d'inspiration pour sa conception. Des détails de conception uniques ont été élaborés et éclairés par l'iconographie culturelle et autochtone d'importance locale, en particulier le cycle de vie de l'anguille d'Amérique.
- *Motion* répond à l'approche de conservation du patrimoine élaborée pour le projet à partir des conclusions de l'évaluation d'impact sur le patrimoine (EIP). En particulier, le profil vertical et l'expression structurelle du pont sont perçus comme s'intégrant bien dans le cadre paysager plus large et offrent plusieurs caractéristiques qui amélioreront l'expérience du public sur le pont, notamment deux grands espaces de rassemblement (PS2a), des zones d'observation accessibles et des possibilités de sièges intégrés. La conception du pont vise à honorer les relations des Algonquins Anichinabés avec la Kichi Zībī (la rivière des Outaouais) (UD2a).
- Comme l'a indiqué l'évaluation des schémas de conception par l'EPI, il faudra examiner d'autres questions afin d'examiner les répercussions possibles sur la navigation fluviale autour du quai sur la rive de Gatineau. On s'attend à ce que la conception globale du schéma continue d'évoluer au fur et à mesure que l'élaboration de la conception se poursuit et que d'autres commentaires sont reçus. Les futures itérations de la conception intégreront des améliorations et des détails supplémentaires.



*Figure 2 - Rendu de Motion vu du parc Jacques-Cartier*

## 5. Détails financiers

Sans objet – La proposition porte uniquement sur l'approbation d'utilisation du sol et de design. Par conséquent, les détails financiers ne sont pas inclus.

## 6. Opportunités et résultats attendus

L'approbation de la présente proposition permettrait de faire progresser le schéma de conception retenu. La présente proposition est une étape clé dans la mise en œuvre du remplacement du pont et appuiera les politiques et les objectifs clés définis dans les *Critères de performance pour la conception du pont* de la CCN.

## 7. Alignement avec les politiques du gouvernement et de la CCN

- En 2019, le gouvernement du Canada a exigé le remplacement du pont Alexandra.
- L'analyse comparative entre les sexes (ACS) Plus continuera d'être prise en compte tout au long de l'élaboration du schéma conception. Une étude ACS Plus a été lancée afin d'assurer une approche globale de l'intégration et de la mise en œuvre de pratiques inclusives et équitables au projet de remplacement du pont Alexandra. L'étude a comporté un examen des politiques pertinentes, des meilleures pratiques et de l'implication directe (groupes de discussion et entretiens). Elle permettra de

Public

cerner les lacunes et de formuler des recommandations pour éclairer le travail de conception continu du projet afin de favoriser l'accessibilité et l'équité sociale pour les groupes marginalisés et vulnérables.

- L'accessibilité universelle fait partie des exigences du projet et est décrite dans le document établissant les critères de performance (PS4). Les critères exigent que le nouveau pont et ses abords soient universellement accessibles, en veillant à ce que tous les usagers se sentent accueillis, à l'aise et en sécurité, et puissent profiter des espaces publics dédiés aux piétons et à la mobilité active.
- L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a déterminé qu'une évaluation d'impact n'est pas requise pour remplacer le pont Alexandra. La description détaillée du projet indique les mesures d'atténuation et des engagements à mettre en œuvre dans le cadre du projet pour répondre aux effets environnementaux et aux commentaires reçus par le biais de la consultation du public et de la mobilisation des parties prenantes.
- La durabilité est définie comme un objectif principal du projet. Tous les aspects du projet, y compris la conception, la déconstruction et la construction, sont pris en compte afin d'assurer l'alignement sur la Stratégie fédérale de développement durable 2022 à 2026. Une demande de vérification Envision est prévue dans le cadre du projet. La vérification Envision repose sur l'attribution de crédits sur la base d'indicateurs de performance relatifs à la durabilité de l'infrastructure et portant sur des sujets comme le climat et la résilience, l'affectation des ressources et la qualité de vie.

## 8. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Mesure d'atténuation
Préoccupations du public et des intervenants	Moyenne	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• L'EPI se servira des commentaires reçus dans le cadre de la consultation publique et de la sensibilisation des intervenants pour guider l'amélioration du schéma de conception privilégié.</li> <li>• D'autres consultations publiques sont prévues pour appuyer les phases subséquentes de conception du pont.</li> <li>• La CCN et SPAC continueront de collaborer à des initiatives de communication publique, tant proactives que réactives.</li> </ul>
Conformité aux Critères de	Faible	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les critères de performance continueront de servir de base</li> </ul>

Public			
<i>performance pour la conception du pont</i>			<p>principale à l'examen réglementaire de la CCN des schémas de conception du pont soumis à l'approbation fédérale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus d'approbation séquentiel assurera la conformité aux critères tout au long de l'élaboration de la conception du pont.</li> </ul>
Réduction du financement prévu du projet, ce qui pourrait avoir une incidence sur la mise en œuvre du schéma de conception approuvé	Faible	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le promoteur détermine et intègre de manière proactive les gains d'efficacité de la conception afin d'optimiser les coûts du projet sans compromettre le schéma de conception approuvé et la conformité aux critères de performance.</li> <li>Le promoteur maintiendra des points de contact réguliers avec le CCUDI afin de présenter des mises à jour sur l'évolution du schéma de conception et de s'assurer du respect des attentes.</li> </ul>
Répercussions liées aux retards dans les approbations des études d'avant-projet	Faible	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>Le processus d'approbation séquentiel a été établi afin de fournir à l'EPI une assurance supplémentaire lorsque les études d'avant-projet du nouveau pont atteignent des étapes importantes.</li> <li>Le personnel des Approbations fédérales continuera de s'assurer que les études d'avant-projet sont conformes aux critères de performance propres au projet et approuvés, et de déceler et de résoudre de manière proactive tout risque de non-conformité du projet.</li> </ul>

## 9. Engagement public et communications

- Conformément au cadre de conception et à l'échéancier du projet, la CCN, par l'intermédiaire de l'EPI et de SPAC, a élaboré un plan d'implication du public et des intervenants pour appuyer l'élaboration de la conception.
- Une première ronde de consultation extensive du public et des parties prenantes a été réalisée à l'automne 2020-2021 dans le cadre des étapes 1A et 1B du projet. Les commentaires reçus ont guidé l'élaboration des exigences du projet telles que

Public
--------

- définies par les principes de planification et de conception, la description détaillée du projet ainsi que les critères de performance ultérieurs pour la conception du pont.
- Un comité consultatif public (CCP) a été mis sur pied pour assurer la prise en compte de la diversité des intérêts des parties prenantes et des citoyens tout au long du processus d'élaboration de la conception.
  - Une nouvelle consultation publique a été menée en octobre 2024, y compris deux journées portes ouvertes, un sondage en ligne ainsi que des réunions avec les intervenants afin d'obtenir des commentaires sur les trois schémas de conception améliorés. Les trois schémas ont été très bien accueillis dans le cadre du sondage et des journées portes ouvertes. Les commentaires du public ont permis à l'EPI de cerner les aspects communs aux trois schémas que les gens appréciaient ou estimaient pouvoir être améliorés. Les résultats détaillés de cette deuxième série d'activités de consultation publique sont présentés à l'annexe C.
  - L'équipe de projet intégrée coordonne une consultation et une mobilisation continues auprès de 19 collectivités et organisations autochtones. La mobilisation des parties prenantes autochtones pour le projet s'articule autour de trois piliers :
    - Impact sociaux et environnementaux du projet;
    - Participation aux retombées économiques du projet;
    - Connaissances autochtones, y compris l'intégration de la culture et des valeurs autochtones à la conception.
  - La consultation publique d'octobre 2024 a fait l'objet d'une solide campagne de communication et de marketing, afin d'assurer l'adoption du sondage et la participation aux journées portes ouvertes.
  - La CCN continue de collaborer avec SPAC pour s'assurer l'harmonisation des messages clés des communications, du contenu Web et des lignes de presse.

## 10. Prochaines étapes

- Hiver 2025 – Finalisation et signature du document d'approbation fédérale d'utilisation du sol et de design
- Printemps 2025 – Présentation au CCUDI de la CCN sur l'avancement continu de la conception schématique
- Automne 2025 – Présentation au conseil d'administration pour approbation de la conception schématique à 100 % achevée
- 2025-2028 – Phase d'approvisionnement – Partenariat engagé pour soutenir la préparation des documents de conception et de construction élaborés.
- 2028 – Présentation au conseil d'administration pour approbation de la conception détaillée à 100 % achevée.
- 2028-2032 – Construction / Mise en œuvre

Public

## **11. Liste des annexes**

Annexe A – Plan de localisation

Annexe B – Dessins de conception – *Motion*

Annexe C – Rapport de consultation publique

Annexe D – Extraits du procès-verbal de la réunion d'octobre 2024 du CCUDI







Annexe E – Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié

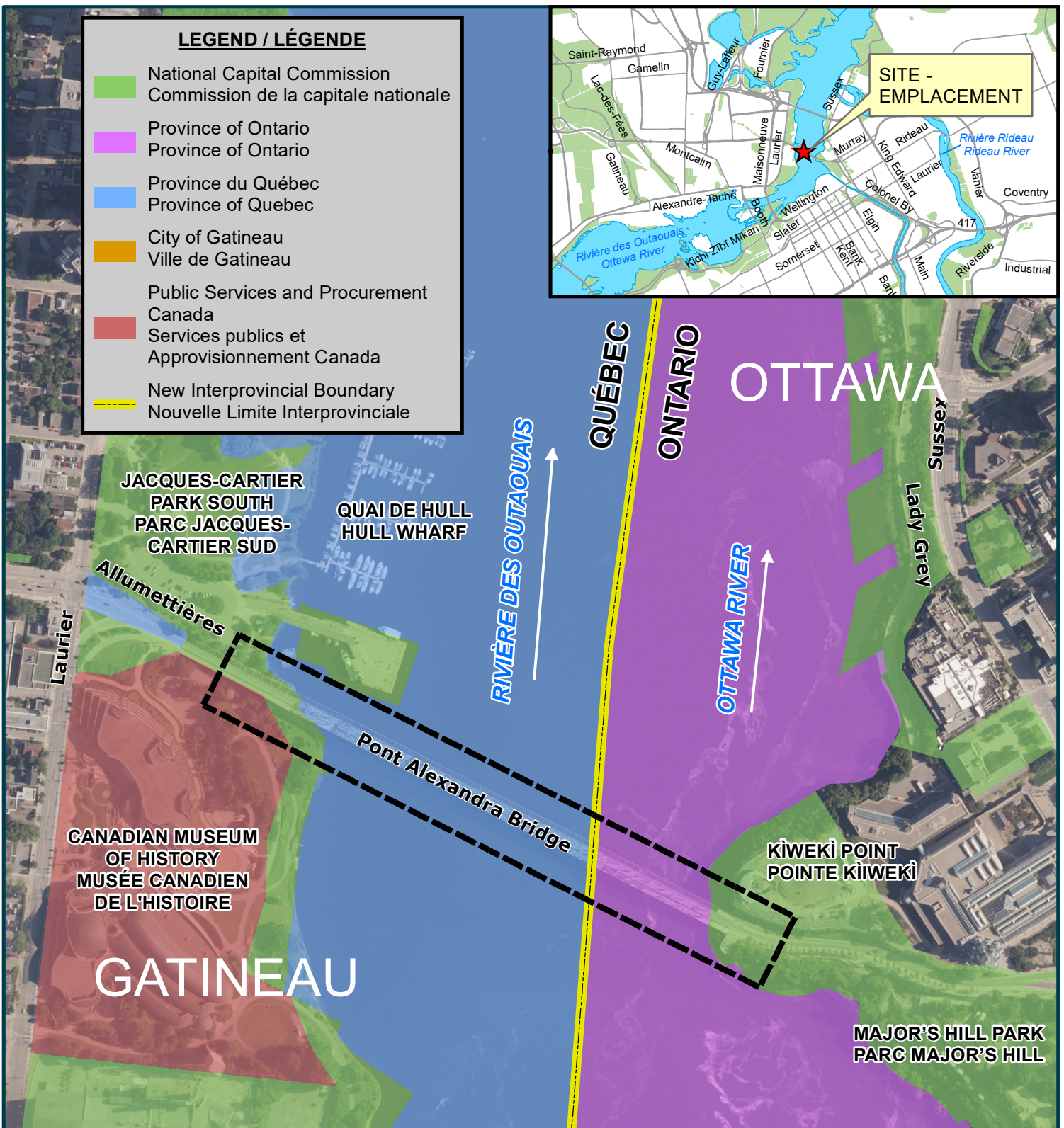
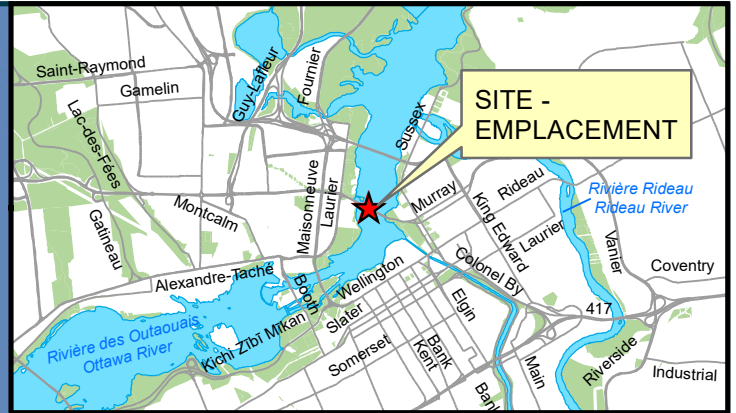
Annexe F – Critères de performance pour la conception du pont

## **12. Auteurs de la soumission**

- Alain Miguelez, vice-président, Aménagement de la capitale (AC)
- Isabel Barrios, directrice, Approbations fédérales et Programmes du patrimoine et d'archéologie (AFPPA), AC
- Kate-Issima Francin, cheffe, Approbations fédérales de l'utilisation du sol et des transaction, AFPPA, AC
- Christopher Meek, planificateur principal, Utilisation du sol et transactions, AFPPA, AC

**LEGEND / LÉGENDE**

-  National Capital Commission  
Commission de la capitale nationale
-  Province of Ontario  
Province of Ontario
-  Province du Québec  
Province of Quebec
-  City of Gatineau  
Ville de Gatineau
-  Public Services and Procurement  
Canada  
Services publics et  
Approvisionnement Canada
-  New Interprovincial Boundary  
Nouvelle Limite Interprovinciale



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Canada

Subject - Objet

ALEXANDRA BRIDGE LAND OWNERSHIP /  
PROPRIÉTÉS FONCIÈRES PONT ALEXANDRA

Submitted by - Soumis par

A. MIGUELEZ, Vice-President / Vice-président

Branch - Direction

CPI/AC

Date

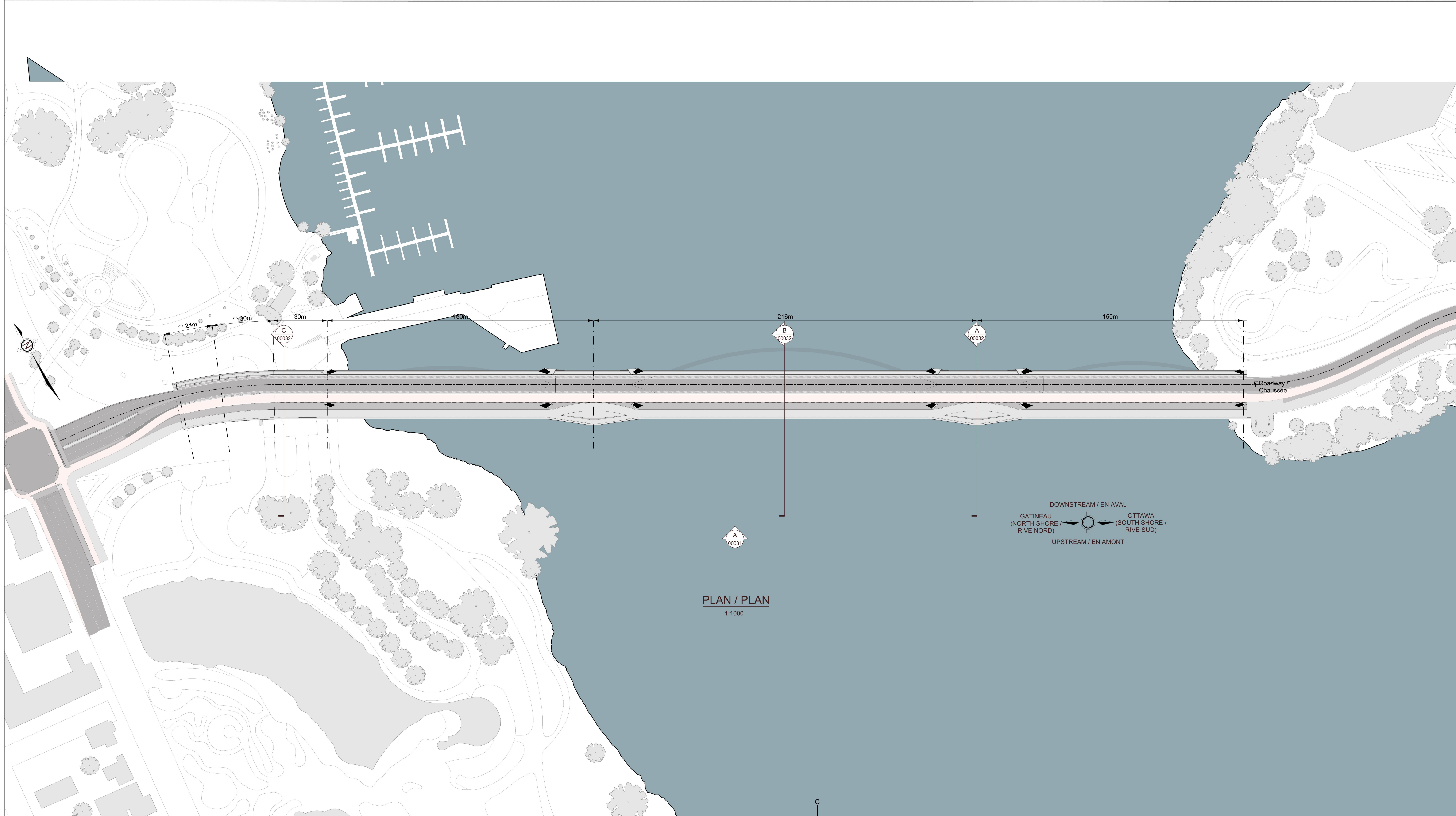
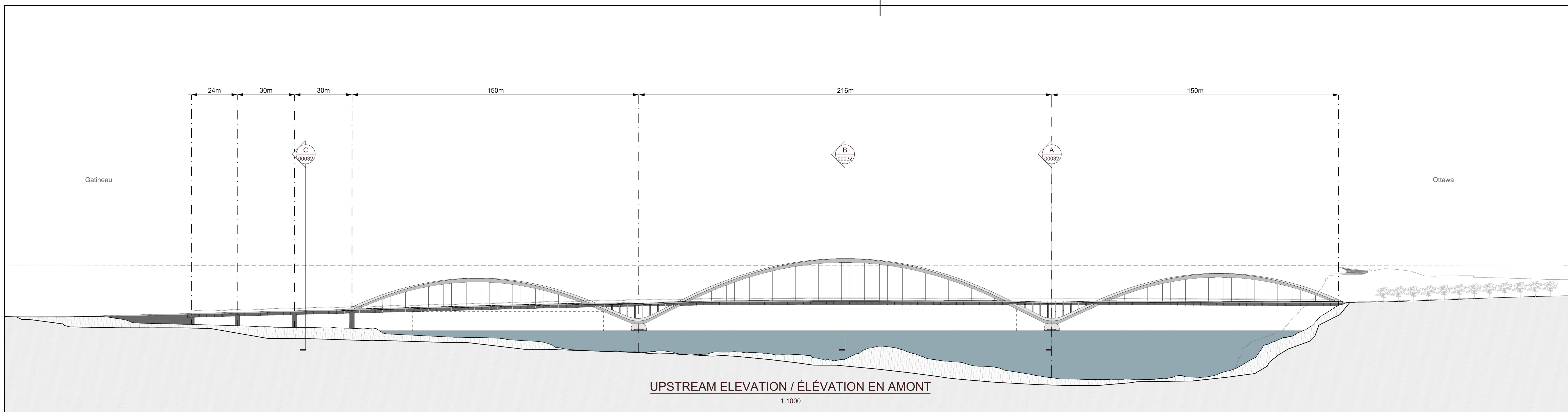
2024-01-19

Scale - Échelle

1:5,000

Parcel - Parcelle





This document shall not be used for construction purposes / Ce document ne doit pas être utilisé à des fins de construction

Verify all dimensions & conditions on site and immediately notify the departmental representative of all discrepancies.

Vérifier les dimensions et conditions sur le site et en aviser le représentant ministériel immédiatement de toute divergence.

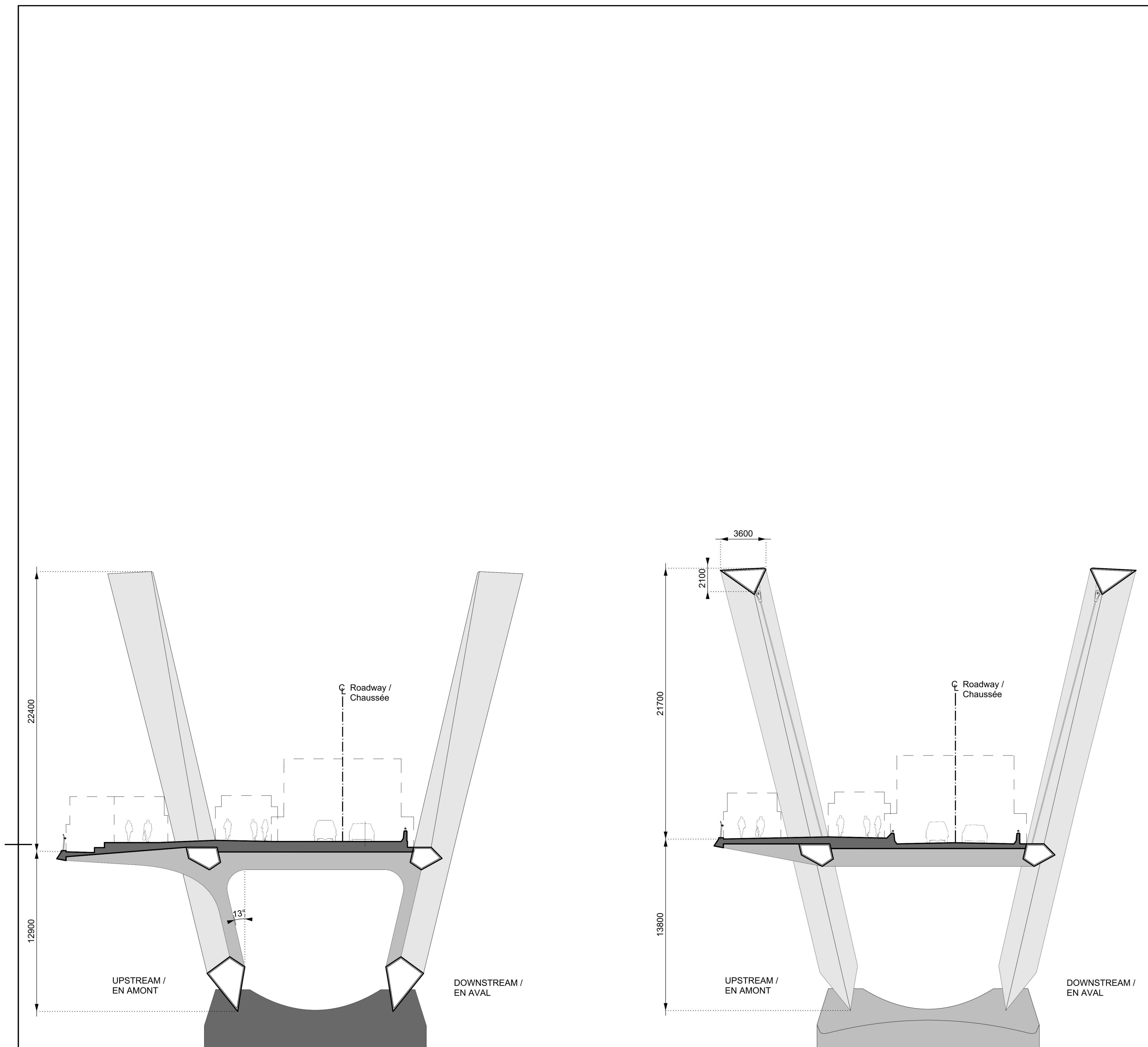
P01	FOR IPT REVIEW	2024/08/23
revisions	description	date

A	A
C	B C

project **ALEXANDRA BRIDGE REPLACEMENT PROJECT R. 103064** project

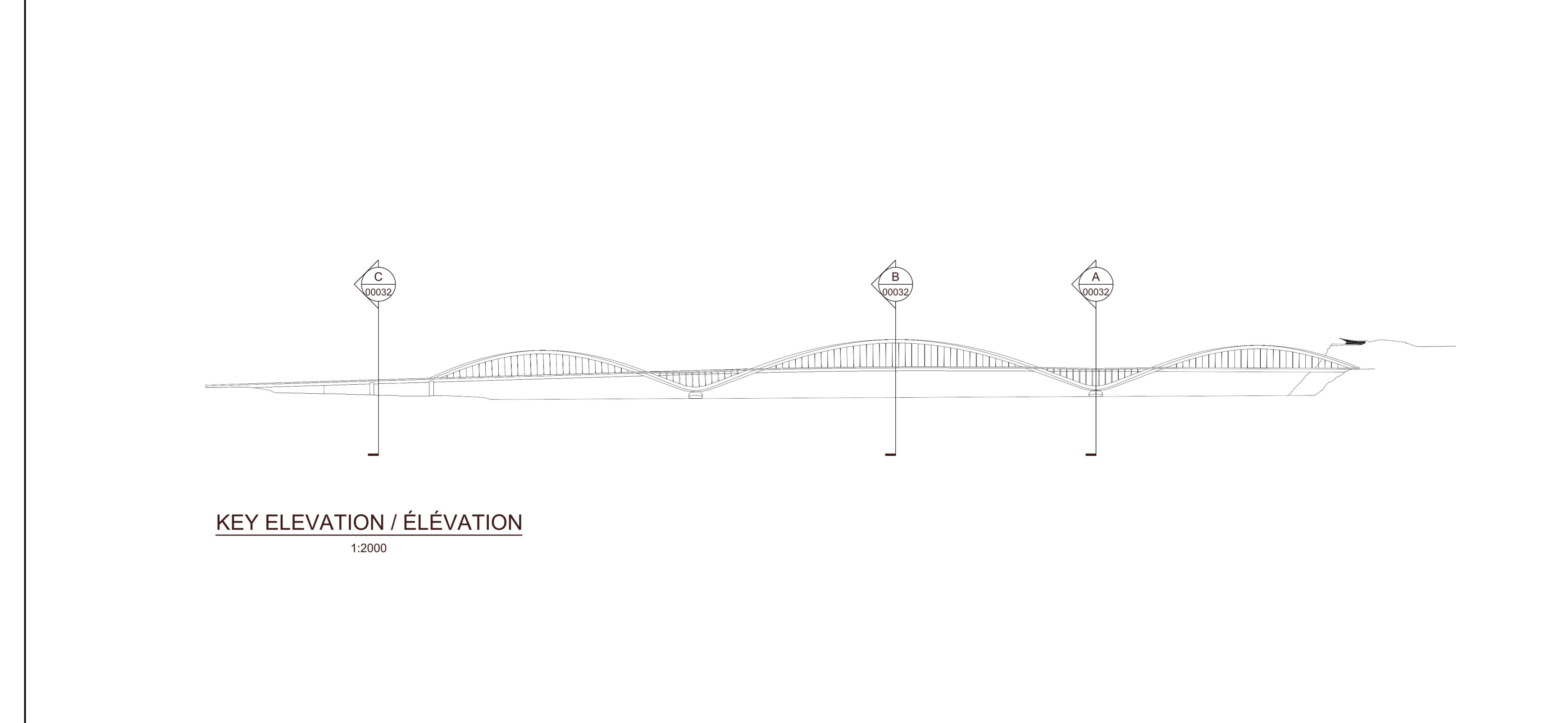
drawing **ARCHITECTURE FLOW GENERAL ARRANGEMENT ARCHITECTURE COULER DISPOSITION GÉNÉRALE** dessin

Designed By	J.HEATON	Conçu par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Drawn By	J.HEATON	Dessiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Reviewed By	L.LANGRIDGE	Examiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Approved By	M.KNIGHT	Approuvé par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Tender		Soumission
Project Manager		Administrateur de projets
Project no.	<b>295265-00</b>	No. du projet
Drawing no.	<b>ABRP-TA-CD-AB-DR-A-00031-BI</b>	No. du dessin

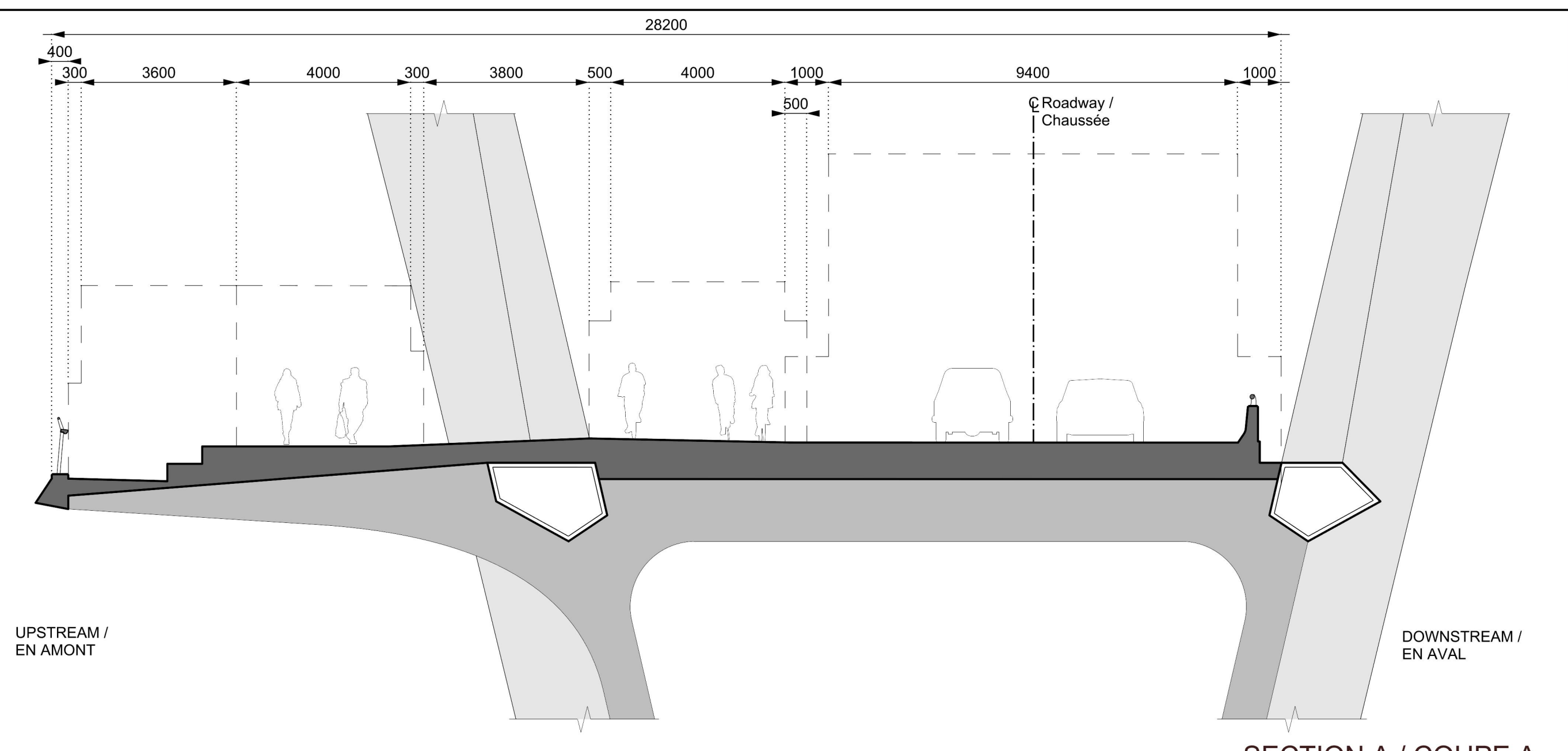


**SECTION A / COUPE A**  
1:200

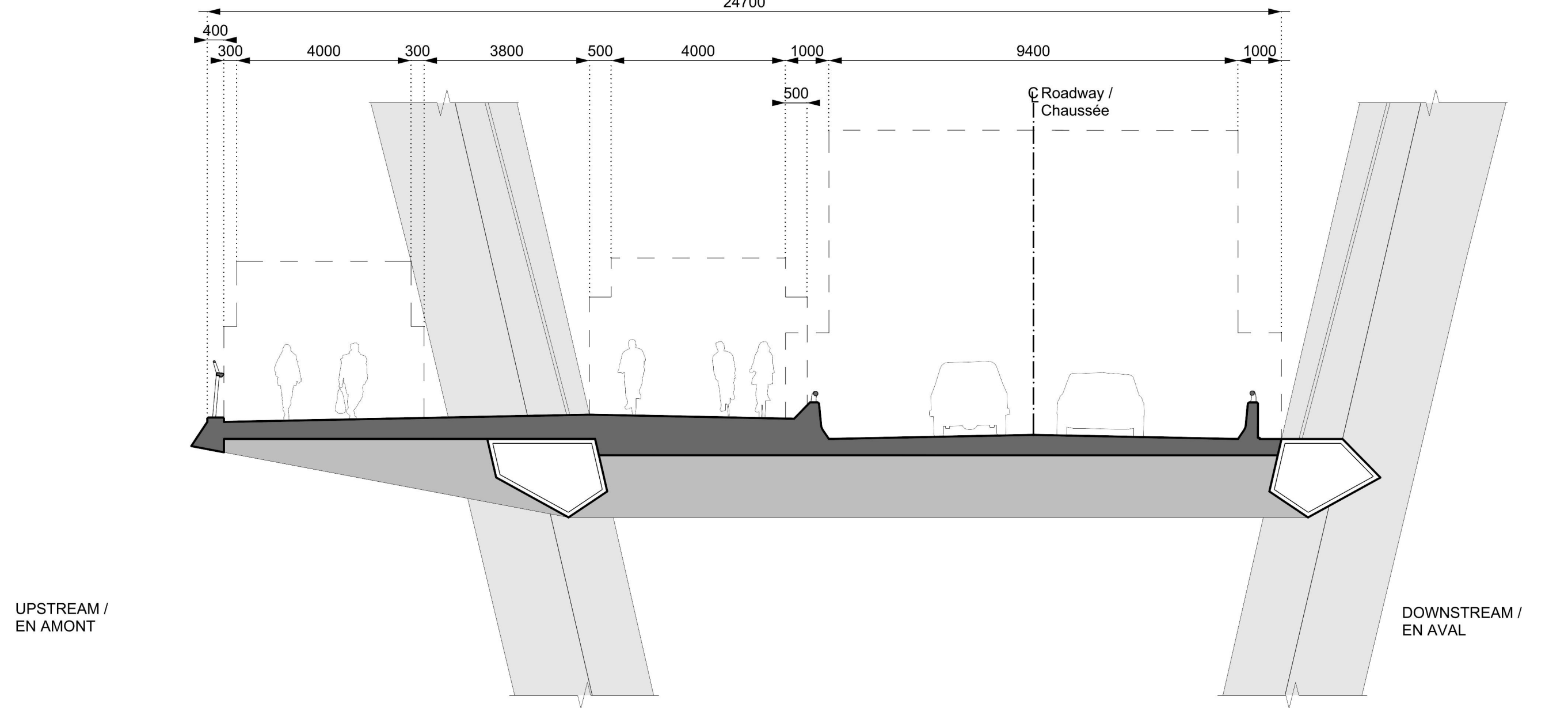
**SECTION B / COUPE B**  
1:200



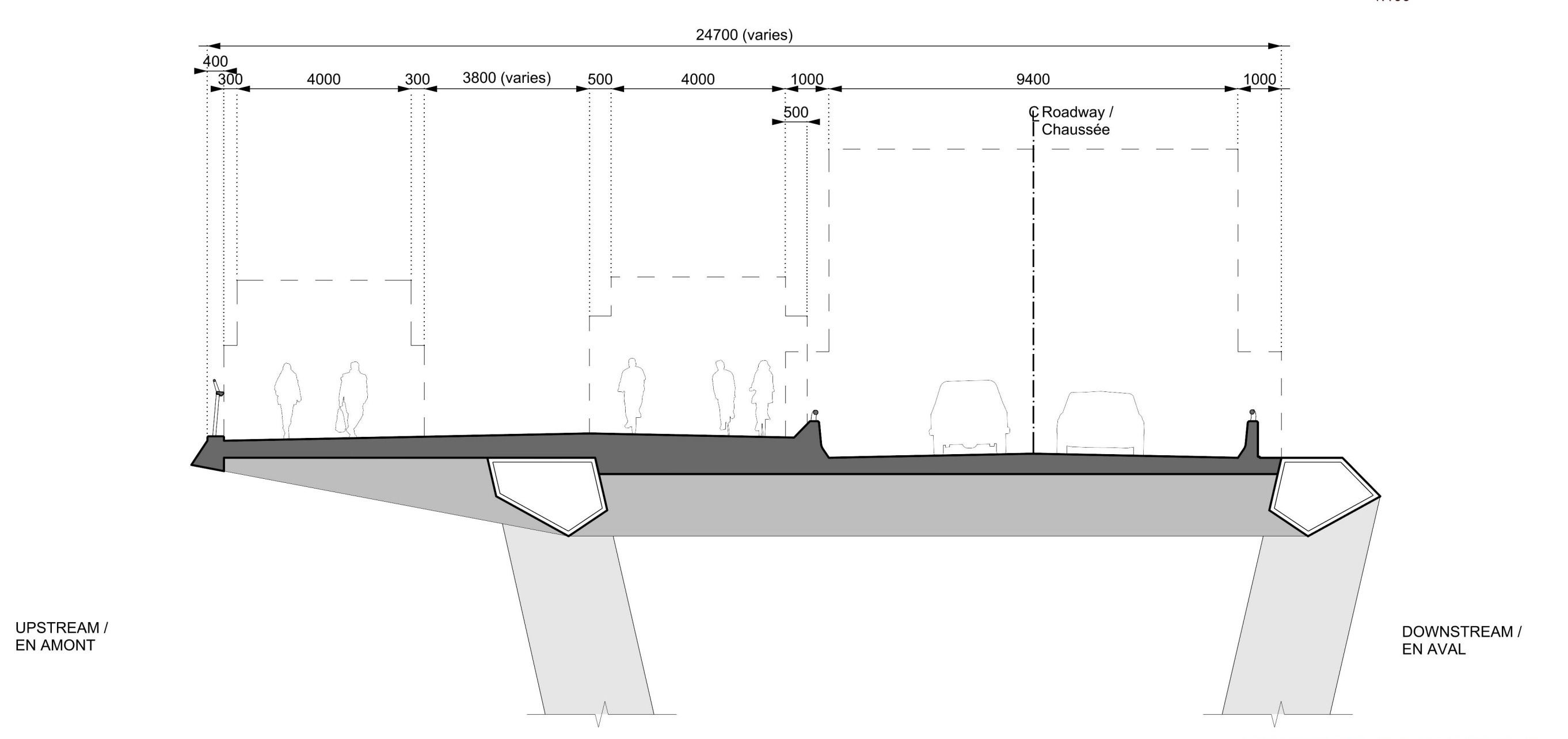
**KEY ELEVATION / ÉLÉVATION**  
1:2000



**SECTION A / COUPE A**  
1:100



**SECTION B / COUPE B**  
1:100



**SECTION C / COUPE C**  
1:100

**Canada**

Public Services and Procurement Canada / Services publics et Approvisionnement Canada  
Real Property Branch / Direction générale des biens immobiliers

consultant **ARUP** consultant  
1, Place Ville Marie, bureau 3270  
Montreal, QC H3B 3Y2  
www.arup.com

in collaboration with **DILLON CONSULTING** en collaboration avec **THURBER ENGINEERING LTD.** **CIMA+**

Knight Architects **PROVENCHEUR\_ROY**

seal \_\_\_\_\_ sceau \_\_\_\_\_

This document shall not be used for construction purposes / Ce document ne doit pas être utilisé à des fins de construction

Verify all dimensions & conditions on site and immediately notify the departmental representative of all discrepancies.  
Vérifier les dimensions et conditions sur le site et en aviser le représentant ministériel immédiatement de toute divergence.

P01	FOR IPT REVIEW	2024/08/23
revisions	description	date

A
C

A detail no. / no. du détail

B location drawing no. / sur dessin no.

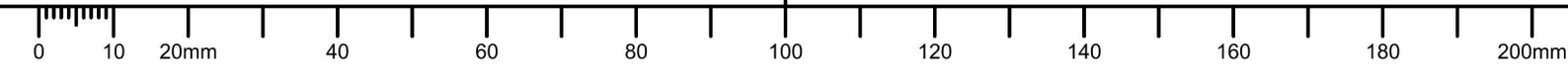
C drawing no. / dessin no.

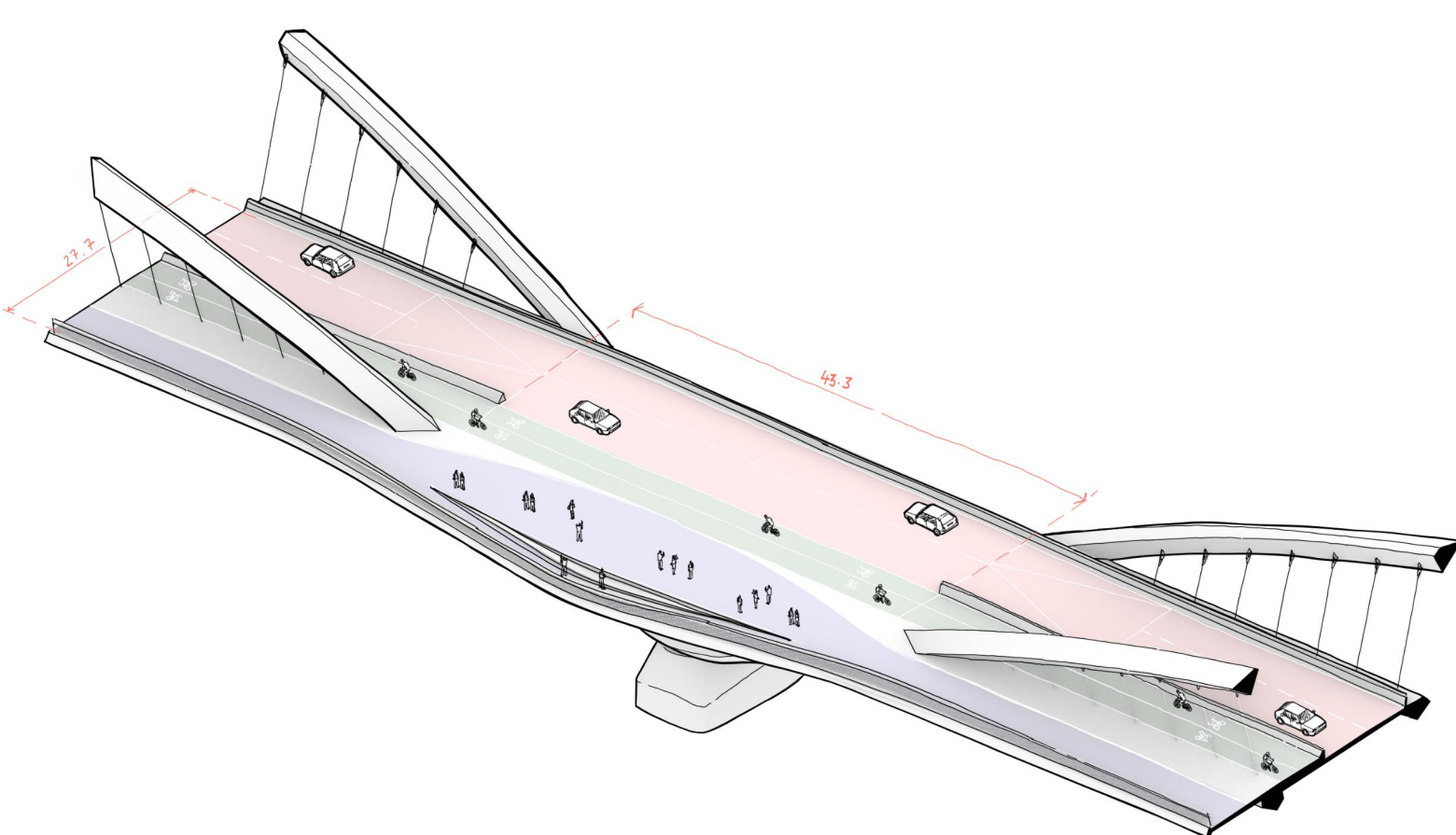
A
B
C

project **ALEXANDRA BRIDGE REPLACEMENT PROJECT R. 103064** projet

drawing **ARCHITECTURE FLOW SECTIONS ARCHITECTURE COULER COUPES** dessin

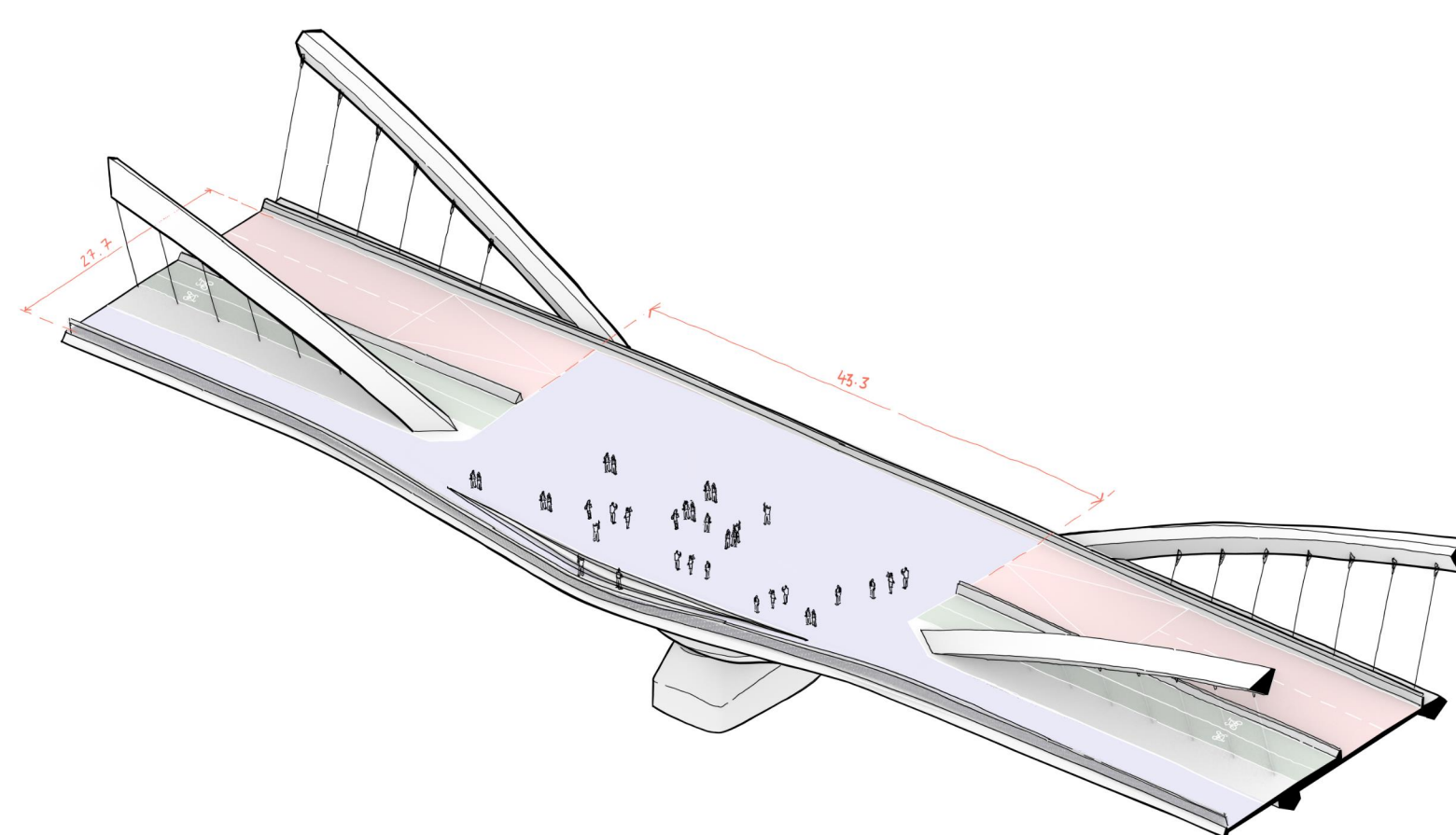
Designed By	J.HEATON	Conçu par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Drawn By	J.HEATON	Dessiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Reviewed By	L.LANGRIDGE	Examiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Approved By	M.KNIGHT	Approuvé par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Tender		Soumission
Project Manager		Administrateur de projets
Project no.	<b>295265-00</b>	No. du projet
Drawing no.	<b>ABRP-TA-CD-AB-DR-A-0032-BI</b>	No. du dessin





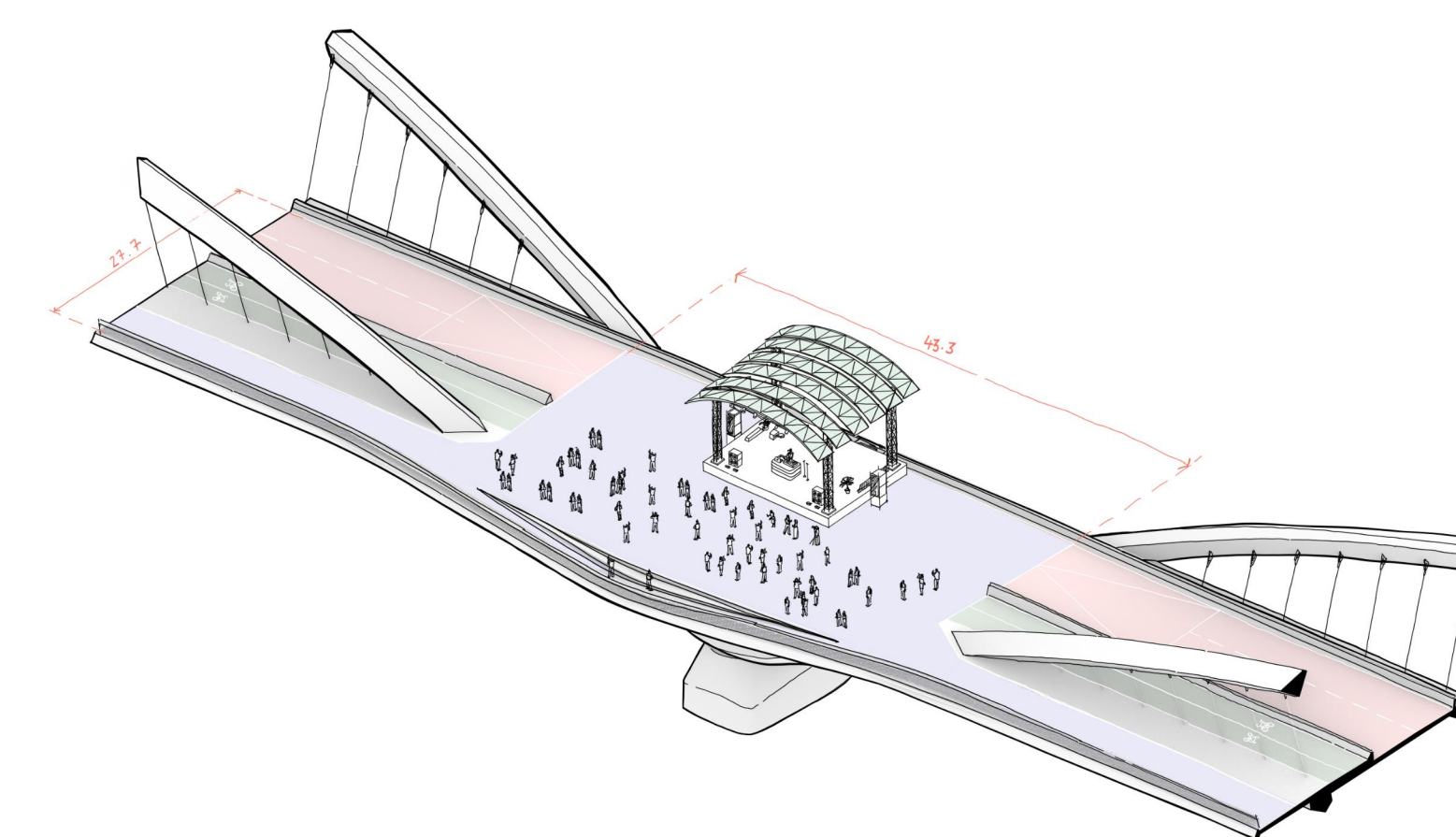
D - BRIDGE DECK USE 1 / D - UTILISATION DU TABLIER DE PONT 1

Place between the Arches  
 Place entre les Arches  
 General modal use arrangement  
 Dispositions générales d'utilisation modale



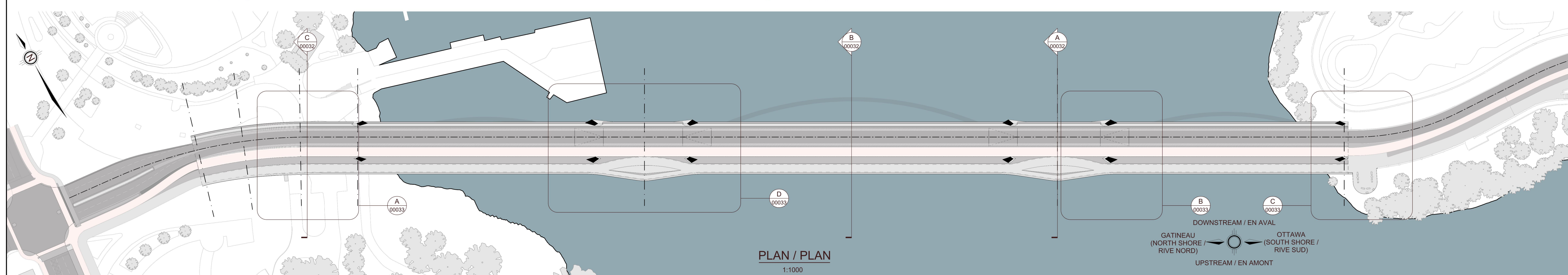
D - BRIDGE DECK USE 2 / D - UTILISATION DU TABLIER DE PONT 2

Place between the Arches  
 Place entre les Arches  
 Public space use arrangement  
 Aménagement de l'espace public



D - BRIDGE DECK USE 3 / D - UTILISATION DU TABLIER DE PONT 3

Place between the Arches  
 Place entre les Arches  
 Special event use arrangement  
 Disposition en cas d'activités événementielles



PLAN / PLAN  
 1:1000

DOWNSTREAM / EN AVAL  
 GATINEAU (NORTH SHORE / RIVE NORD) OTTAWA (SOUTH SHORE / RIVE SUD)  
 UPSTREAM / EN AMONT

This document shall not be used for construction purposes / Ce document ne doit pas être utilisé à des fins de construction

Verify all dimensions & conditions on site and immediately notify the departmental representative of all discrepancies.

Vérifier les dimensions et conditions sur le site et en aviser le représentant ministériel immédiatement de toute divergence.

P01	FOR IPT REVIEW	2024/08/23
revisions	description	date

A	A detail no. / no. du détail	A
C	B location drawing no. / sur dessin no.	B C
	C drawing no. / dessin no.	

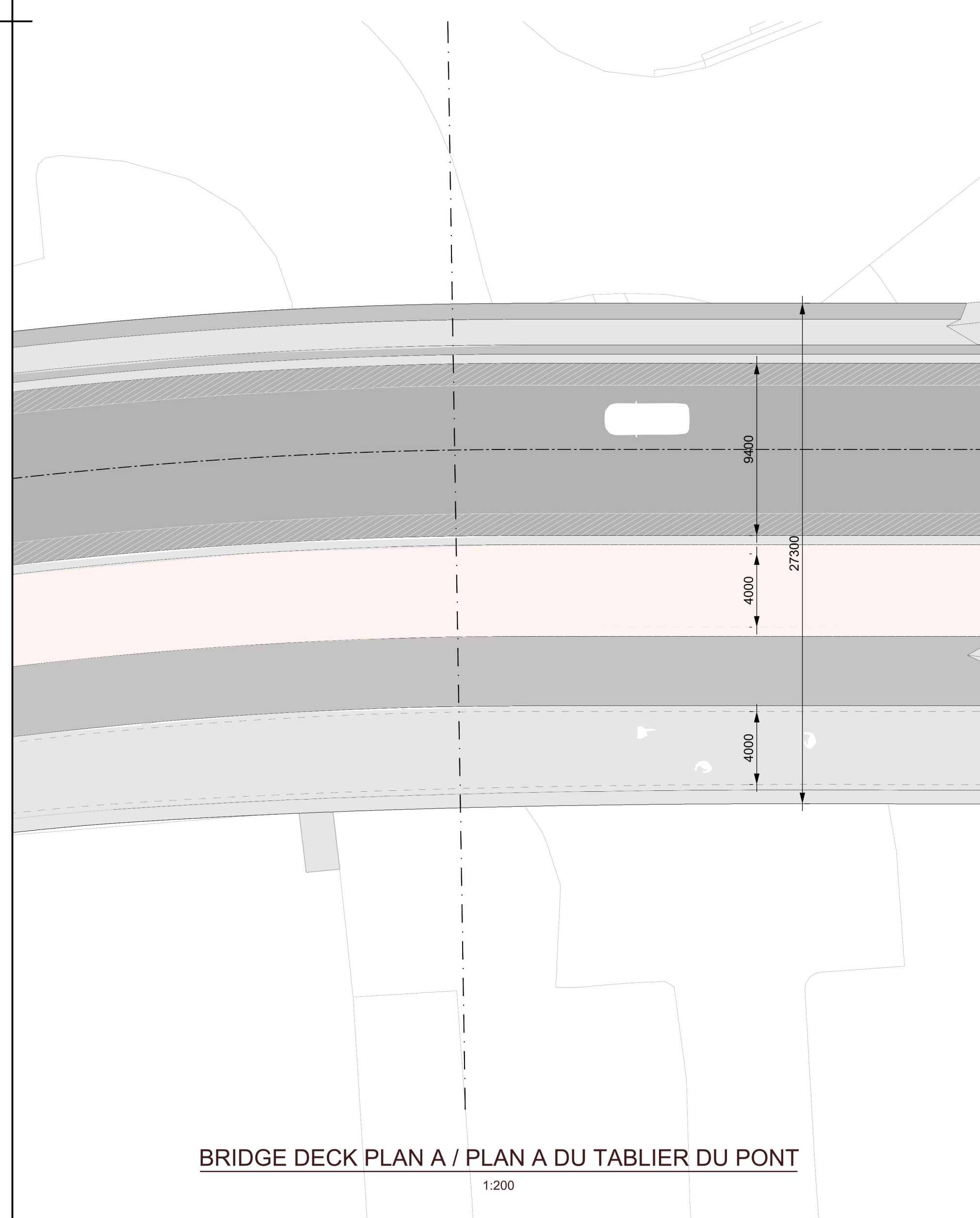
project **ALEXANDRA BRIDGE REPLACEMENT PROJECT R. 103064** project

drawing **ARCHITECTURE FLOW BRIDGE DECK USE ARCHITECTURE COULER UTILISATION DU TABLIER DU PONT** dessin

Designed By	J.HEATON	Conçu par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Drawn By	J.HEATON	Dessiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Reviewed By	L.LANGRIDGE	Examiné par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Approved By	M.KNIGHT	Approuvé par
Date	2024/08/23	(yyyy/mm/dd)
Tender		Soumission

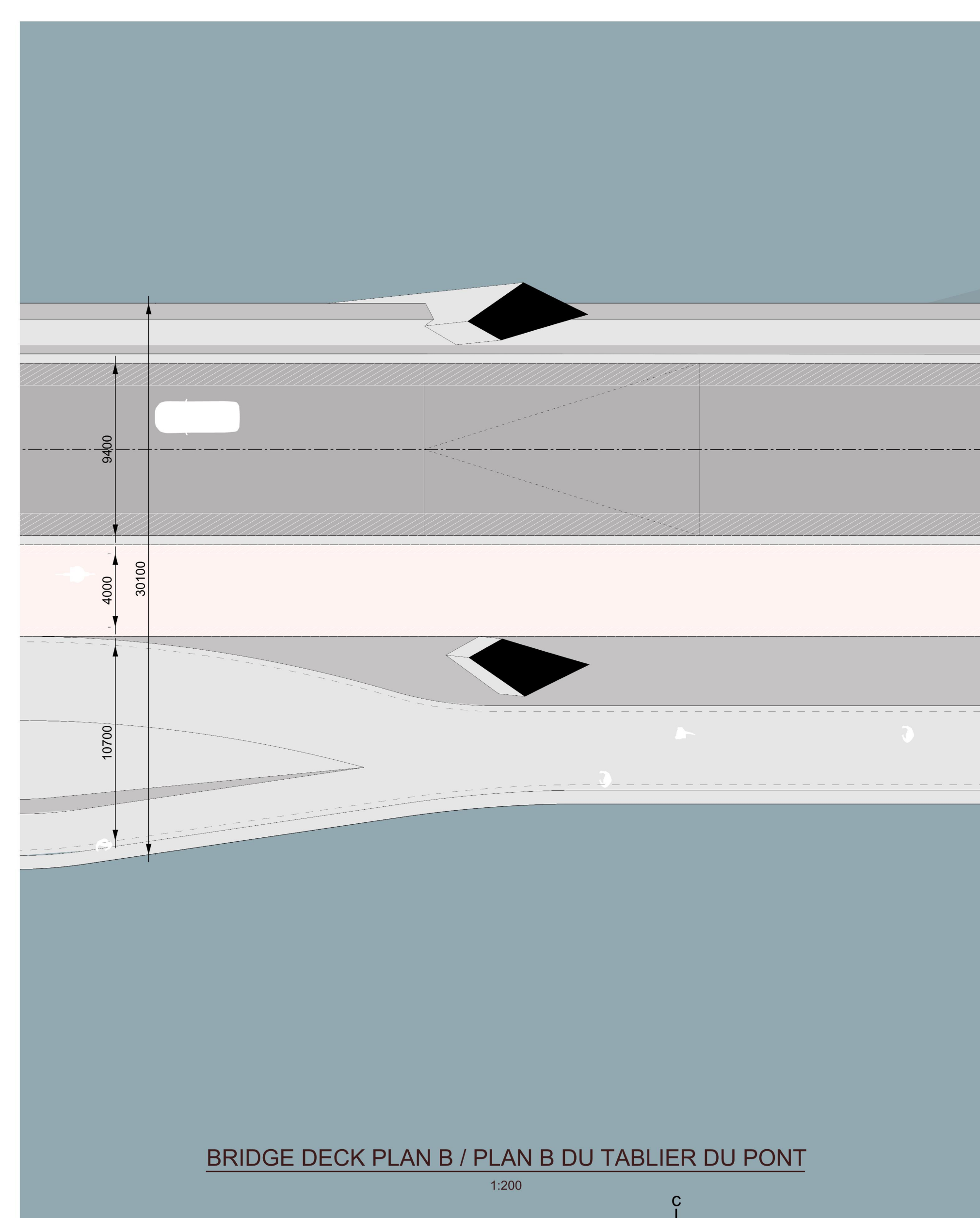
Project Manager **295265-00** Administrateur de projets  
 Project no. No. du projet

Drawing no. **ABRP-TA-CD-AB-DR-A-00033-BI** No. du dessin



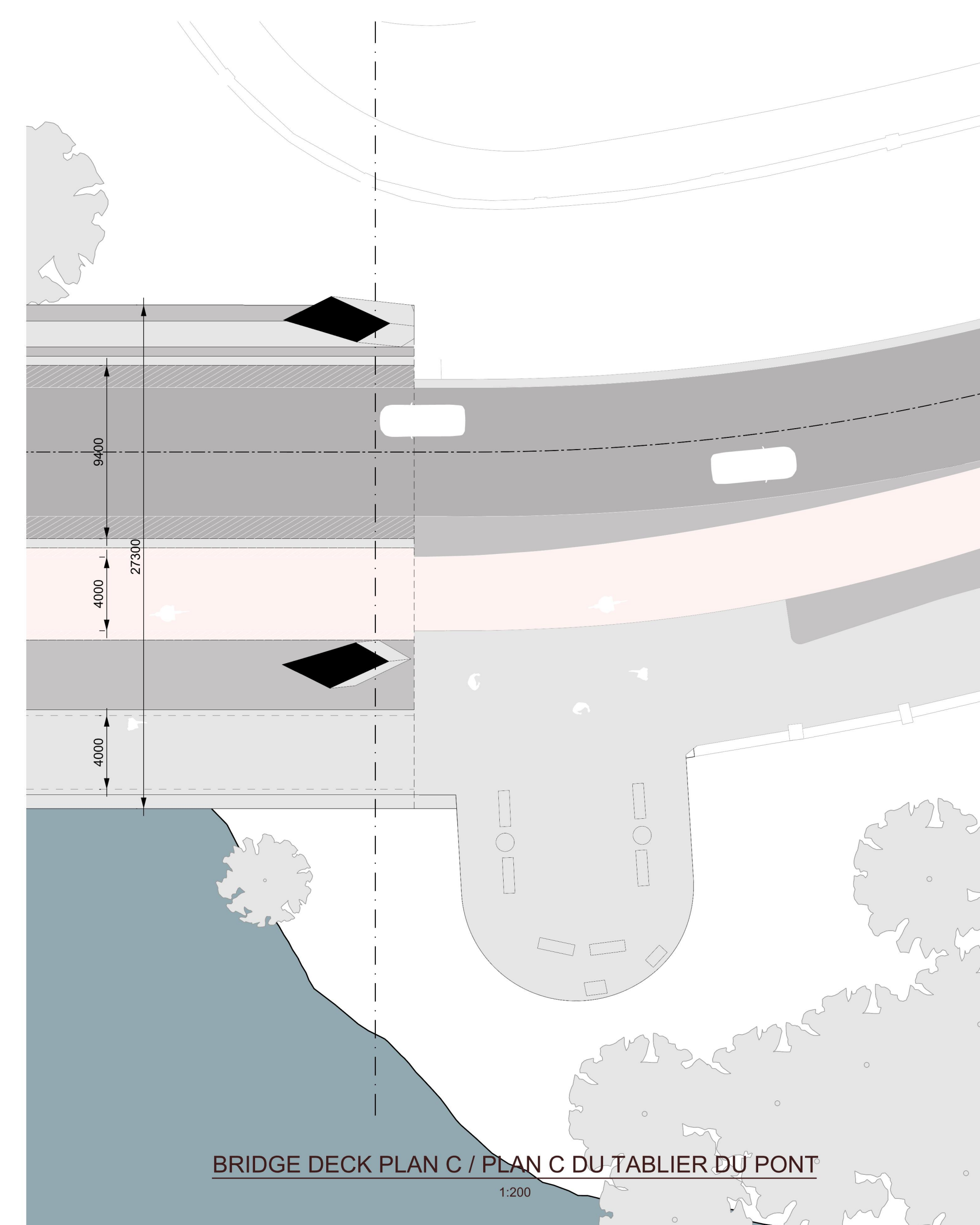
BRIDGE DECK PLAN A / PLAN A DU TABLIER DU PONT

1:200



BRIDGE DECK PLAN B / PLAN B DU TABLIER DU PONT

1:200



BRIDGE DECK PLAN C / PLAN C DU TABLIER DU PONT

1:200



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

# Projet de remplacement du pont Alexandra

DEUXIÈME RONDE DE CONSULTATIONS PUBLIQUES

OCTOBRE 2024



---

## Table des matières

<b>Rapport de consultation publique : deuxième ronde</b>	<b>2</b>
Activités de consultation publique.....	2
<b>Résumé des commentaires du public</b>	<b>4</b>
Commentaires à propos du concept Écho.....	6
Commentaires à propos du concept Rendez vous.....	9
Commentaires à propos du concept Motion.....	12
Commentaires sur les lieux de rassemblement.....	15
Idées pour bien rendre l'importance historique des lieux.....	16
<b>Conclusions</b>	<b>17</b>
<b>Prochaines étapes</b>	<b>17</b>
<b>Données démographiques</b>	<b>18</b>

# Sommaire exécutif

## Principaux constats

### Écho



- Rend hommage au pont existant
- Un bon équilibre entre la modernité et le patrimoine
- Le design en treillis gêne la vue et ne convient pas au site

### Rendez vous



- Offre des points de vue ouverts et dégagés
- Les répondants ont apprécié le design moderne et minimaliste
- Certains trouvent que le design est ennuyeux et sans originalité

### Motion



- Comme Rendez vous, les points de vue dégagés ont été appréciés
- Concept fluide et dynamique dont les proportions s'intègrent bien au site
- La séparation des cyclistes, des piétons et les véhicules devrait être améliorée



**5188**  
sondages  
complétés



**350**  
participants  
aux événements  
portes ouvertes

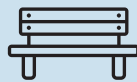


**1900**  
commentaires  
sur les médias sociaux

## Commentaires communs à tous les concepts



Séparer tous les types d'utilisateurs du pont (Voies réservées en fonction de l'usage)



Des endroits où s'asseoir sont nécessaires



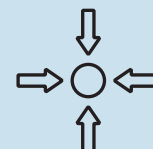
Planification proactive pour le transport collectif de masse (train léger, tram)



La gestion de la circulation doit être considérée



Améliorer la connectivité dans le secteur pour les modes de transport actif



Le concept de lieux de rassemblement sur le pont est bien perçu par le public



Musée canadien de l'histoire – 2 octobre 2024

## Rapport de consultations publiques : deuxième ronde

Le 1er octobre 2024, au cours d'une séance publique de son conseil d'administration, la CCN a présenté trois concepts possibles pour le remplacement du pont Alexandra : Écho, Rendez vous et Motion.

Au cours d'un processus exhaustif de consultation, la CCN a invité la population à donner son avis sur chacun des concepts présentés. Les commentaires du public, en plus de ceux provenant des communautés autochtones, ceux recueillis lors de réunions d'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) et des rencontres avec des parties prenantes ont été communiqués dans le cadre du processus d'évaluation, qui comprend les éléments conceptuels à recommander pour le concept définitif.

### Activités de consultation publique

Du 1er au 24 octobre 2024, la population a pu donner son avis sur les trois concepts présentés de plusieurs façons, en présentiel et en ligne.

La CCN a d'abord fait connaître la consultation dans les médias, lorsqu'elle a fait le point sur le projet au cours d'une séance de son conseil d'administration. Elle a ainsi obtenu une bonne couverture des trois concepts sur de nombreuses plateformes. Elle a également présenté les concepts sur son site Web et des bulletins d'information contenant des mises à jour ont été envoyés à la liste de diffusion de l'engagement public de la CCN.

À chaque extrémité du pont, la CCN a installé des panneaux d'information. Elle a aussi fait de la publicité dans les médias locaux et les réseaux sociaux, ce qui a également donné de la visibilité à la consultation.

La population a pu s'exprimer par :

- sondage en ligne;
- papillons adhésifs et échanges, au cours de deux activités « portes ouvertes »;
- commentaires sous les messages en lien avec la consultation, affichés dans les médias sociaux;

En outre, il y a eu des réunions d'ACS+, des réunions avec un comité consultatif public et des réunions individuelles avec les parties prenantes.

### Événements portes ouvertes

- **2 octobre**  
Musée canadien de l'histoire, 153 personnes
- **3 octobre**  
Centre Rogers, 196 personnes

**Le public a laissé 558 commentaires sur papillons adhésifs.**

### Sondage en ligne

du 1<sup>er</sup> au 24 octobre

5 188 réponses

### Médias sociaux

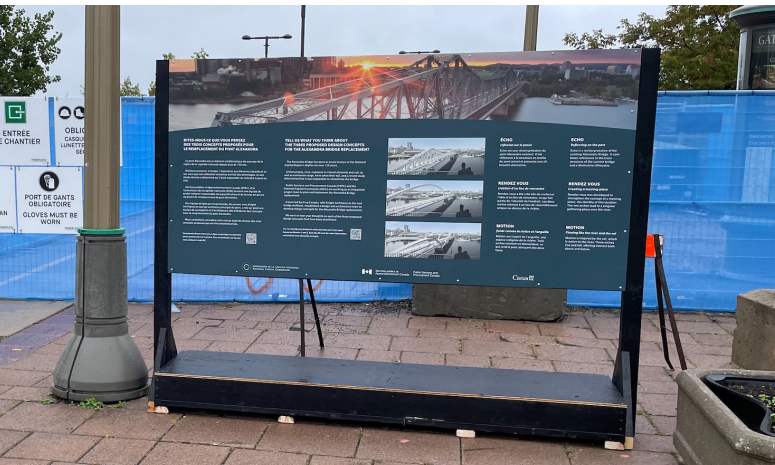
- **Engagement** – La campagne dans les médias sociaux a suscité près de 1 900 messages à propos du pont, ce qui indique un intérêt élevé du public.
- **Réactions et mentions « J'aime »** – Le contenu relatif au pont a provoqué 1 700 réactions et mentions « J'aime », ce qui indique une interaction positive de la part du public, y compris son appui.
- **Impressions** – Les contenus à propos du pont ont généré 300 000 impressions, ce qui indique que la campagne a eu une grande portée et beaucoup de visibilité sur toutes les plateformes.

### Publipostage électronique

Le taux de libre accès aux consultations sur le pont Alexandra au moyen du publipostage électronique était de 54 %, ce qui est plus élevé que le taux de référence de 51 % concernant la mobilisation du public. Ce taux élevé de libre accès indique un intérêt marqué pour les courriels de consultation aux destinataires. Le taux de clics pour la consultation sur le pont Alexandra au moyen du publipostage électronique était de 18 %, ce qui est nettement supérieur au taux de référence de 12 %.

### Comité consultatif public

Le comité consultatif public s'est réuni en septembre 2024 pour discuter des trois concepts. Neuf membres de ce comité les ont commentés.



Centre Rogers – 3 octobre 2024



---

## Résumé des commentaires du public

D'après le sondage et les activités « portes ouvertes », les trois concepts sont bien perçus. Parmi la population, certaines personnes ont indiqué qu'elles s'attendaient à ce que l'un des concepts se dégage clairement des autres et ont été surprises de trouver viables les trois options présentées.

Les commentaires du public ont permis de dégager les aspects, préférés ou à améliorer, qui sont communs aux trois concepts :

### Esthétique

Les gens ont mis l'accent sur l'importance de l'aspect visuel et esthétique du pont et sur la nécessité qu'il s'intègre harmonieusement à l'architecture locale et au paysage environnant.

### Connexion

Les gens ont souligné l'importance d'améliorer la connectivité dans le secteur. Ils ont indiqué la nécessité d'accorder la priorité à la connexion des quartiers entre eux et à l'intégration du réseau de transport actif existant, des conditions essentielles à la convivialité des connexions et à la santé de l'économie locale.

### Vision à long terme

Les gens ont aimé la prise en compte des besoins futurs, comme la possibilité d'intégrer le transport sur rail et divers éléments artistiques et culturels des peuples autochtones. Ils appuient aussi l'idée de concevoir le pont en fonction de la croissance démographique anticipée et des besoins futurs en matière de transport.

## Navettage

- **Efficacité** – Les gens ont aimé la capacité de rendre la circulation fluide en ayant des voies réservées en fonction de l’usage (circulation automobile, vélo, marche).
- **Séparation des usages** – Les gens ont jugé essentiellement prioritaire de diviser nettement les voies en fonction de l’usage, et ce, pour les trois concepts (véhicules, vélos, marche). Ils ont mentionné l’importance de protéger adéquatement les voies réservées au transport actif, pour assurer la convivialité de la traversée et la sécurité des personnes.
- **Accessibilité** – Les gens ont souligné l’importance de rendre le pont accessible pour toutes les personnes qui l’empruntent, y compris celles qui n’ont pas de voiture.
- **Circulation automobile** – Les avis sont partagés. Certaines personnes estiment qu’il serait nécessaire d’augmenter le nombre de voies réservées à la circulation automobile, pour soulager la congestion, tandis que d’autres préféreraient que la priorité soit accordée au transport actif.
- **Transport collectif** – L’efficacité de la circulation et l’intégration du transport collectif ont de l’importance pour tous les concepts. L’intégration du transport collectif (de préférence à la réservation de voies à la circulation automobile) est un thème récurrent. Certaines personnes recommandent de réserver des voies pour les autobus, le tramway ou le train léger.

## Loisir

- **Lieux de rassemblement** – L’idée d’aménager des lieux de rassemblement est bien perçue. De nombreuses personnes trouvent que le pont est un bon endroit où pratiquer des activités de loisir ou se divertir. L’installation de sièges ainsi que l’aménagement de zones ombragées et d’endroits adéquats lors de la tenue d’activités d’envergure sont des suggestions récurrentes.
- **Installations** – Afin de rendre la partie piétonnière plus conviviale, les gens ont suggéré d’aménager des bancs et de créer des points de vue panoramiques.

## Choix des couleurs et des matériaux

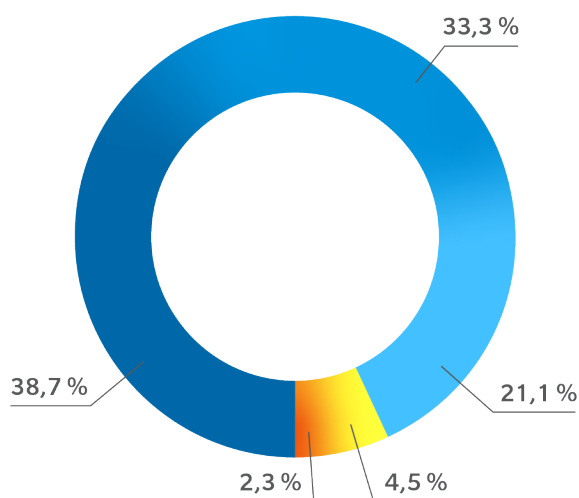
Plusieurs personnes ont insisté sur l’importance de la couleur et suggéré que le nouveau pont soit assorti aux couleurs de la pierre du Parlement et des formations rocheuses naturelles environnantes. Parce qu’ils reflètent le patrimoine historique et industriel de la région, le cuivre et l’acier comptaient parmi les matériaux populaires. Certaines personnes préféreraient que les matériaux soient naturels et locaux.



## Commentaires à propos du concept Écho

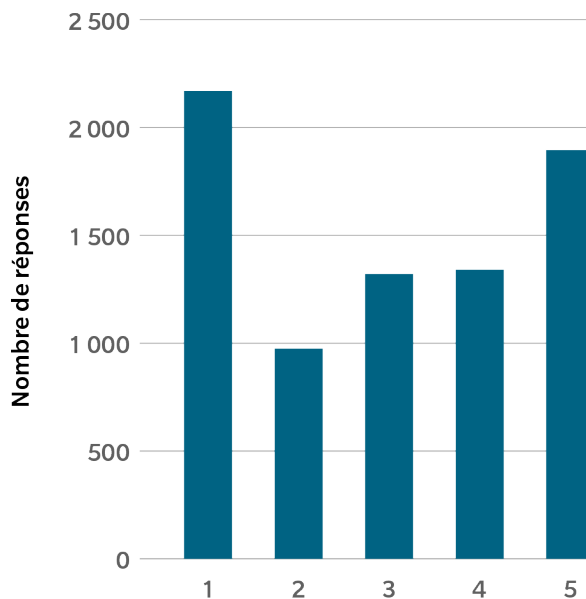
Le concept Écho est très aimé, plus de 70 % des gens l'ayant qualifié d'« Excellent » ou « Bon ». Ce résultat indique que ce concept reçoit largement l'approbation du public.

Comment évalueriez-vous le concept Echo?



Options	Nombres de réponses
Excellent	1 817
Bon	1 565
Moyen	992
Mauvais	212
Très mauvais	107

## Éléments préférés du concept Écho



Élément du concept Écho	Nombres de réponses
1 Ce concept est une réinterprétation contemporaine de l'actuel pont Alexandra.	2 169
2 Il s'agit d'un pont à deux plans à poutres triangulaires en acier.	974
3 Des piliers en V distinctifs soutiennent le pont et marquent l'emplacement d'un espace public sur le tablier.	1 321
4 La conception comprend des renforts en bois inspirés de la structure des canots en écorce de bouleau.	1 340
5 Le tracé droit offre un passage direct et efficace.	1 895

La « réinterprétation contemporaine de l'actuel pont Alexandra » est l'élément préféré par les personnes répondantes, 59,29% l'ayant sélectionné. Ce résultat indique une forte volonté de maintenir la continuité historique, tout en modernisant la structure.

Le « tracé droit offrant un passage [...] efficace » est également parmi les aspects préférés, dans une proportion de 51,80 %. Ce résultat indique que l'aspect fonctionnel du pont et la facilité à l'emprunter ont de l'importance, en particulier en contexte de navettage quotidien.

Plus du tiers des gens ont sélectionné « la conception [qui] comprend des renforts en bois inspirés de la structure des canots en écorce de bouleau » et « les piliers en V distinctifs ». Ce résultat indique que les aspects culturels et structurels sont très importants.

L'élément « pont à deux plans à poutres triangulaires en acier », même s'il est important pour l'intégrité structurelle de l'ouvrage, s'avère celui pour lequel les gens ont le moins d'intérêt.

Les commentaires suivants sont présentés conformément aux principes de conception utilisés pour le processus d'évaluation.

### **Écho – Expression du pont**

#### Équilibre entre modernité et patrimoine :

De nombreuses personnes aiment l'approche conceptuelle d'Écho, qui tend vers un équilibre entre le génie moderne du pont et une image fugitive de son passé. Quelques personnes estiment toutefois que le design pourrait être plus innovant et davantage tourné vers l'avenir. Quelques-unes recommandent d'y incorporer des éléments plus modernes, tout en respectant l'ancien design.

#### Attachement sentimental :

De nombreuses personnes aiment que le design d'Écho rappelle l'actuel pont Alexandra, pour lequel elles ont un attachement sentimental. Ce lien avec le passé est perçu comme un aspect positif.

#### Esthétique :

De nombreuses personnes aiment les arcs et les courbes du concept Écho, qualifiant sont design de classique et intemporel. De nombreuses personnes ont mentionné que ce concept se distinguait de nombreux ponts modernes, tout en rappelant l'ancienne structure. Certaines ont indiqué qu'elles aiment mieux cette structure en treillis que les câbles des autres concepts.

#### Lourdeur :

Certaines personnes trouvent la structure trop lourde et imposante, ce qui pourrait bloquer la vue et nuire à l'esthétique en général.

---

**« Je trouve la structure doucement incurvée très attrayante et originale. Je ne me souviens pas avoir vu d'autres ponts comme celui-là. Je trouve la symétrie des deux pics très esthétique. »**

---

### **Écho – Intégration au domaine de la capitale**

#### Unicité et familiarité :

Le concept Écho est celui que les gens trouvent le plus unique, bien qu'il leur semble également familier. Ils aiment l'épaisseur des éléments structurels de soutien et l'ombre qu'ils procurent.

#### Intégration aux environs :

Les gens aiment la façon dont le concept Écho s'arrime au Musée canadien de l'histoire et à la géographie des lieux. Ils aiment la référence au canot d'écorce algonquin pour son importance culturelle et ses qualités esthétiques.

### **Écho – Lieux publics et caractère expérientiel**

#### Sécurité du transport actif :

De nombreuses personnes saluent l'utilisation de la structure du pont pour séparer les voies réservées à la marche, au vélo et à la circulation automobile pour accroître la sécurité et la fonctionnalité de la traversée. Que la bande cyclable soit située au centre de la structure porteuse centrale a souvent été considéré comme un élément favorable, les cyclistes ayant ainsi une voie qui leur est réservée.

#### Endroits réservés :

Les endroits réservés à la marche ou au vélo sont bien perçus. La possibilité d'intégrer des options de transport en commun reçoit également un appui.

---

**« Meilleure sécurité des espaces pour la marche, le vélo et la circulation automobile. »**

---

#### Lieux rassemblement de petite surface :

Certaines personnes estiment que les lieux de rassemblement sont trop petits et encombrés par les poutres, ce qui les rend moins invitants pour la tenue d'activités. Certaines suggèrent d'agrandir la surface destinée à cette fin et de réduire le nombre de poutres obstructives pour le rendre les lieux plus fonctionnels et plus accueillants. Plusieurs suggèrent d'intégrer des éléments du concept Motion aux lieux de rassemblement du concept Écho, notamment « points d'observation en porte-à-faux » et les sièges intégrés.

#### **Écho – Panoramas et expérience visuelle**

##### Lourdeur :

La plupart des gens n'ont pas formulé de commentaires clairs sur l'expérience visuelle. Cela dit, certaines personnes trouvent la structure trop lourde et imposante, ce qui est susceptible de bloquer la vue et de nuire à l'esthétique des lieux en général.

---

**« La structure générale, en particulier les poutres verticales, est trop massive et lourde. Ça obstrue la vue et on manque une occasion de faciliter la perméabilité visuelle. »**

---

---

**« En ce qui me concerne, je trouve la structure trop lourde. Les poutres verticales sont très volumineuses et cachent beaucoup la magnifique vue. »**

---

#### **Écho – Durabilité et environnement**

##### Incorporation d'éléments du pont actuel :

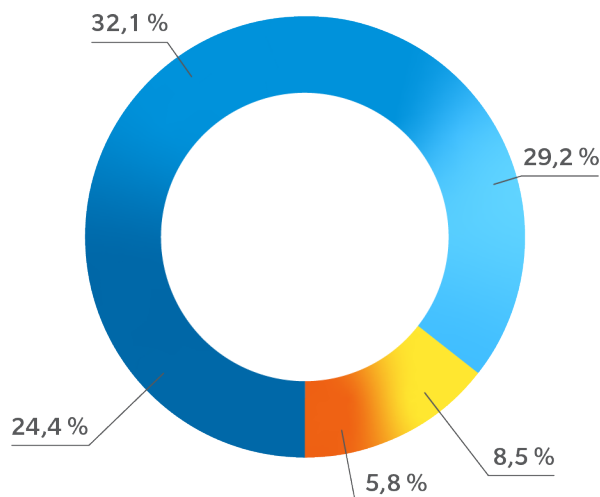
De nombreuses personnes suggèrent d'incorporer des éléments du pont actuel au nouveau design, par exemple dans le mobilier urbain ou comme éléments décoratifs.



## Commentaires à propos du concept Rendez vous

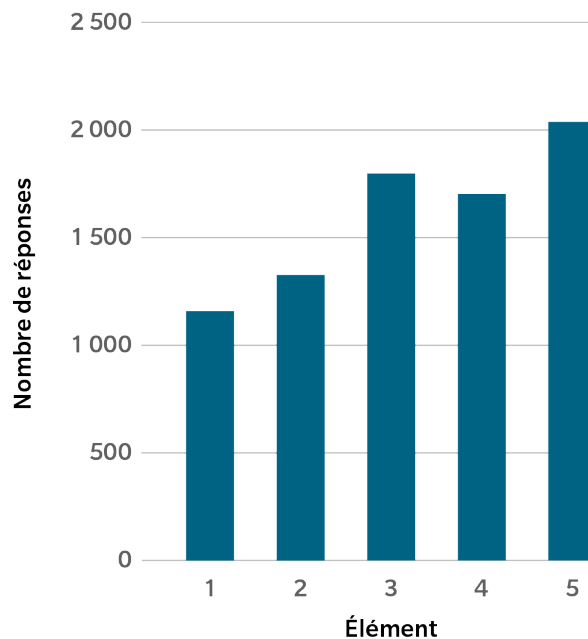
Le concept Rendez vous a obtenu des avis positifs. La majorité des gens l'a qualifié d'« Excellent » ou « Bon », ces deux catégories totalisant 56,52 % des réponses. Ce résultat indique que plus de la moitié des gens ont une opinion favorable de ce concept.

Comment évalueriez-vous le concept Rendez vous ?



Options	Nombres de réponses
Excellent	796
Bon	1 041
Moyen	947
Mauvais	277
Très mauvais	189

## Rendez vous – Éléments préférés du concept



Aspect ou élément du concept Rendez vous	Nombres de réponses
1 Ce concept s'articule autour de deux grands arcs qui semblent glisser légèrement dans la rivière avec un seul soutien.	1 158
2 Le point de jonction des arcs forme naturellement un espace de rencontre au niveau du tablier, inspiré par la fonction traditionnelle de la rivière comme lieu de rassemblement.	1 326
3 Les arcs font une division naturelle entre les piétons, les cyclistes et les véhicules.	1 797
4 De larges espaces publics sont aménagés entre la piste cyclable et la voie piétonnière, qui soulignent la double fonction du pont et tant que destination et route.	1 702
5 Le grand tablier est doté d'ouvertures permettant de voir et d'éclairer la rivière et le rivage en contrebas.	2 036

Le « grand tablier [...] doté d'ouvertures permettant de voir et d'éclairer la rivière », sélectionné à hauteur de 65,13 %, est l'élément le plus apprécié. Ce résultat indique une préférence pour les éléments qui rehaussent l'expérience visuelle et l'esthétique.

En tout, 57,49 % des gens accordent une grande valeur à l'utilisation des arcs pour séparer la circulation piétonnière, cycliste et automobile, ce qui met en relief la nécessité de séparer nettement les usages pour des raisons de sécurité et de fonctionnalité.

Le fait que 54,45 % des gens ont sélectionné les « larges espaces publics [...] entre la piste cyclable et la voie piétonnière » indique qu'ils voient le pont comme un lieu utile à la traversée, mais récréatif également.

Le « point de jonction des arcs [formant] un espace de rencontre au niveau du tablier » est un élément choisi dans une proportion de 42,42 %, ce qui reflète une volonté d'incorporer des éléments culturels et historiques.

L'aspect des « deux grands arcs [...] avec un seul soutien » est celui qui obtient le moins la faveur du public, choisi dans une mesure de 37,04 % seulement. Ce résultat indique que d'autres caractéristiques ont priorité sur le design structurel.

Les commentaires suivants sont présentés conformément aux principes de conception utilisés pour le processus d'évaluation.

### **Rendez vous – Expression du pont**

#### Moderne et effilé :

L'esthétique moderne et minimaliste, les lignes épurées et les courbes élégantes du pont en ont séduit plusieurs.

---

**« Aspect moderne/contemporain. Légèreté de la structure qui ouvre sur des vues panoramiques. »**

---

#### Unique pile de soutien :

La présence dans la rivière d'une unique pile de soutien a été remarquée pour son impact minimal sur l'environnement et ses qualités esthétiques.

#### Aspect ordinaire :

De nombreuses personnes estiment que le design est trop ordinaire et manque d'unicité, de caractère distinctif; le comparant à d'autres ponts modernes que l'on trouve dans diverses villes ailleurs dans le monde. Cette impression est partagée, certaines personnes ayant décrit ce concept comme étant ennuyeux ou peu inspirant. À d'autres, il rappelle le pont commémoratif de Vimy à Barrhaven.

#### Asymétrie des arcs :

Certaines personnes n'aiment pas l'asymétrie des arcs et préféreraient que l'aspect du pont soit mieux équilibré et plus symétrique. Certaines ont aussi commenté les proportions des arcs comme étant trop hautes ou trop imposantes.

### **Rendez vous – Intégration au domaine de la capitale**

#### Importance culturelle :

Certaines personnes aiment le lieu de rassemblement central; pour ses utilisations pratiques, mais aussi pour son importance culturelle, notamment son lien avec l'histoire des Autochtones de la région, pour qui l'endroit était un lieu de rencontre.

#### Références historiques :

Certaines personnes s'inquiètent du fait que le design ne reflète pas l'importance historique de l'actuel pont Alexandra; qu'on a manqué une occasion d'incorporer des éléments qui rendent hommage à son patrimoine.

---

**« Rien ne m'interpelle dans ce concept. Il pourrait se trouver n'importe où – il me semble fade et sans racines; sans référence historique et sans identité emblématique en lien avec ce lieu unique ».**

---

#### Impression visuelle :

La hauteur et l'échelle des arcs sont considérées comme pouvant être écrasantes et déplacées dans le contexte des bâtiments historiques et du paysage des environs. Certaines personnes suggèrent de réduire la hauteur des arcs afin qu'ils s'intègrent mieux au paysage environnant.

#### Adaptation au contexte :

Quelques personnes estiment que le concept est trop moderne et s'intègre mal au contexte historique et culturel de la région. Même si beaucoup de gens aiment le design, c'est souvent avec la réserve qu'il ne convient peut-être pas à cet endroit-là.

### **Rendez vous – Lieux publics et caractère expérientiel**

#### Lieu de rassemblement central :

Le concept d'un lieu de rencontre, ou de rassemblement, central est en général bien perçu, ce qui appuie l'idée que le pont est un lieu communautaire où tenir des activités. Des personnes ont suggéré d'inclure des structures donnant de l'ombre et des sièges, pour rendre les lieux plus confortables et utilisables.

---

*« J'aime beaucoup le concept de "lieu de rencontre".  
C'est plutôt unique. »*

---

#### Inquiétudes quant à la sécurité :

On a exprimé des inquiétudes quant à la sécurité d'une place ouverte, un véhicule pouvant déraper et se retrouver dans les secteurs cyclables ou piétonniers.

### **Rendez vous – Panoramas et expérience visuelle**

#### Ouverture :

Beaucoup de gens aiment le design ouvert, qui améliore la visibilité et dégage la vue du paysage, rivière et lieux emblématiques à proximité y compris.

#### Impression visuelle :

La hauteur et l'échelle des arcs sont considérées comme pouvant être écrasantes. Certaines personnes estiment que le design pourrait bloquer des panoramas importants, comme la vue sur la colline du Parlement ou, en direction de Gatineau, la pointe Kiweki. Certaines suggèrent de réduire la hauteur des arcs, afin qu'ils s'intègrent mieux au paysage environnant et nuisent le moins possible à la vue.

### **Rendez vous – Durabilité et environnement**

#### Unique pile de soutien :

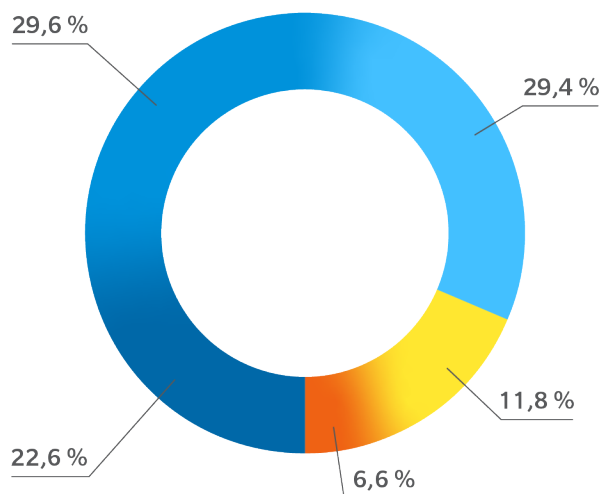
La présence dans la rivière d'une unique pile de soutien a été remarquée pour son impact minimal sur l'environnement et ses qualités esthétiques.



## Commentaires à propos du concept Motion

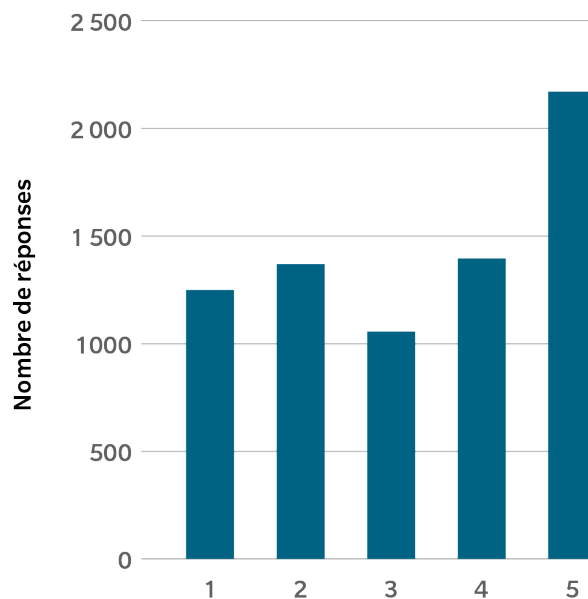
Le concept Motion est positivement perçu. La majorité des gens l'ont qualifié d'« Excellent » ou « Bon », ces deux catégories totalisant 52,20 % des réponses. Ce résultat indique que plus de la moitié des gens ont une opinion favorable de ce concept.

### Comment évalueriez-vous le concept Motion?



Options	Nombres de réponses
Excellent	692
Bon	908
Moyen	901
Mauvais	361
Très mauvais	203

## Motion – Éléments préférés du concept



Aspect ou élément du concept	Nombres de réponses
<b>Rendez vous</b>	
1 Inspiré par le mouvement fluide de la rivière et de sa précieuse espèce indigène, l'anguille ou <i>pimisi</i> , le concept s'articule autour d'une suite d'arcs distinctifs.	1 249
2 Les arcs dessinent des courbes qui ondulent au-dessus et au-dessous du tablier et qui forment naturellement deux espaces publics ouverts au niveau du tablier.	1 369
3 Des nervures incurvées inspirées d'un canoë portagé soutiennent les points d'observation en porte-à-faux.	1 056
4 La chaussée passe entre les lignes de la structure, avec une voie réservée à une piste cyclable surélevée au-dessus de la chaussée.	1 396
5 Des sièges sont prévus dans les espaces publics et le long des arcs, qui divisent de façon naturelle la passerelle piétonne et la piste cyclable.	2 170

L'inclusion de sièges dans les places publiques et le long des arcs, un aspect sélectionné dans une proportion de 71,64 %, est l'élément le plus apprécié du concept. Ce résultat indique une préférence marquée pour les installations qui améliorent le confort et la commodité. L'idée de la chaussée qui « passe entre les lignes de la structure, avec une voie réservée à une piste cyclable surélevée au-dessus de la chaussée » a également beaucoup de valeur, 46,09 % des gens ayant sélectionné cette option. Ce résultat met en lumière l'importance de la sécurité et de la commodité pour les cyclistes.

L'aspect des arcs qui « dessinent des courbes qui ondulent au-dessus et au-dessous du tablier et qui forment [...] deux espaces publics ouverts au niveau du tablier » a été choisi par 45,20 % des gens. Ce résultat indique que ces éléments fonctionnels et esthétiques ont fortement la faveur du public. L'enchaînement des arcs distinctifs, inspiré « par le mouvement fluide de la rivière et de [son] espèce indigène, l'anguille [d'Amérique] », a plu à 41,23 % des gens, tandis que les « nervures incurvées inspirées d'un canoë portagé [soutenant] les points d'observation en porte-à-faux » n'ont plu que dans une proportion de 34,86 %.

Les commentaires suivants sont présentés conformément aux principes de conception utilisés pour le processus d'évaluation.

### **Motion – Expression du pont**

#### Design moderne et unique :

De nombreuses personnes aiment les éléments conceptuels modernes et uniques de Motion et le trouvent attrayant et visuellement intéressant. Les descriptifs « attrayant », « beau » et « attirant » sont souvent utilisés.

---

*« Ce concept est époustouflant. Il s'intègre bien aux environs : il évoque les ondulations de l'œuvre de Douglas Cardinal (le Musée), de la rivière et des collines de la Gatineau. Il s'inscrit aussi dans l'esprit de la réconciliation avec les groupes autochtones de la région, qui habitent ici depuis des siècles. C'est moderne. C'est simple. C'est magnifique. »*

---

#### Fluidité et dynamisme :

De nombreuses personnes aiment la fluidité et le dynamisme du design, qui évoquent l'ondulation d'une anguille ou des vagues, donnant ainsi une impression de mouvement et d'harmonie avec la rivière.

#### Esthétique :

Les courbes et les arcs qui montent puis redescendent sous la route sont perçus comme ajoutant aux qualités esthétiques du concept.

#### Symétrie et équilibre :

Certaines personnes estiment que le design pourrait être plus symétrique et mieux équilibré, suggérant parfois de rendre la taille et la forme des arcs plus uniformes.

#### Arcs et éléments de soutien :

Certaines personnes trouvent que les arcs qui tendent vers l'extérieur pourraient être instables ou créent un effet peu attrayant. On a suggéré que les arcs soient plus hauts et plus fins ou mieux intégrés au tablier du pont.

#### Aspect ordinaire :

Quelques personnes estiment que le design est trop ordinaire et manque de caractère, et suggèrent d'y incorporer des éléments plus distinctifs afin qu'il se démarque.

### **Motion – Intégration au domaine de la capitale**

#### Esthétique :

Les gens aiment beaucoup les courbes du concept et la façon dont il s'arrime au paysage environnant, en particulier au Musée canadien de l'histoire.

---

*« Bien. Je me vois me promener sur ce pont. Il s'intègre bien avec le musée et Kiweki. »*

---

#### Profil bas qui s'intègre mieux :

La faible hauteur des arcs, à comparer aux autres concepts, est jugée moins envahissante, ce qui préserve les lignes de vue importantes et assure une plus belle harmonie avec les environs.

#### Inspiration autochtone :

La référence à l'anguille et le lien avec la culture autochtone ont touché de nombreuses personnes, ces aspects ajoutant une touche importante et symbolique au concept. Certaines personnes suggèrent qu'il serait préférable d'incorporer des éléments autochtones plus visibles au concept – ou qui revêtent une plus grande signification.

#### Impression visuelle :

Certaines personnes estiment que le design est trop moderne et ne correspond pas au contexte historique du secteur, et préféreraient un design qui reflète le patrimoine environnant.

### **Motion – Lieux publics et caractère expérientiel**

#### Points d'observation invitants :

L'inclusion de points d'observation est un aspect positif important. On considère ces endroits comme étant des attraits touristiques uniques qui rehaussent le caractère expérientiel des lieux.

#### Craintes à propos de la sécurité des voies cyclables :

De nombreuses personnes s'inquiètent de la proximité des voies piétonnes et, surtout, cyclables, aux voies réservées à la circulation automobile. Un grand nombre s'inquiètent de l'absence de séparation entre les modes de déplacement. Les gens ont exprimé des inquiétudes à propos de la sécurité, du confort et de la pollution sonore. Comme solution possible, beaucoup suggèrent qu'il y ait une barrière physique entre les voies pour prévenir les accidents et améliorer le caractère expérientiel des lieux.

---

**« La voie cyclable et les voies routières doivent être mieux séparées. Ce concept pourrait créer des désagréments aux cyclistes à cause des éclaboussures, par mauvais temps, et, dans des conditions normales, à cause du bruit et de la proximité des véhicules. »**

---

#### Sièges et ombre :

L'augmentation du nombre de places assises et de structures d'ombrage est une suggestion fréquente pour que le pont soit plus convivial et plus confortable.

### **Motion – Panoramas et expérience visuelle**

#### Ouverture et légèreté :

Les personnes qui aiment le design du concept Motion en aiment notamment la structure ouverte et aérée. Les gens accordent de la valeur à la vue dégagée et à l'impression de spaciosité que procure l'angle des arcs qui tendent vers l'extérieur. Plusieurs ont mentionné l'absence de gros éléments structurels de soutien qui bloqueraient la vue.

#### Profil bas qui s'intègre mieux :

Les personnes qui aiment le concept jugent que la faible hauteur des arcs, à comparer aux autres concepts, est moins envahissante, ce qui préserve les lignes de vue importantes et assure une plus belle harmonie avec les environs.

### **Motion – Durabilité et environnement**

Aucun commentaire substantiel n'a été reçu concernant la durabilité pour le concept Motion.

## Commentaires sur les lieux de rassemblement

Le sondage invitait les gens à réfléchir aux lieux de rassemblement proposés pour chacun des concepts; à donner des créatives pour leur utilisation courante et la tenue d'activités de faible ou grande envergure. Une analyse des réponses a permis de dégager des thèmes communs à tous les concepts.

### Idées d'utilisation courante

#### Sièges et détente :

On a souvent suggéré d'installer des bancs et d'aménager des zones ombragées et des endroits confortables pour se reposer et profiter de la vue.

#### Marchands et charriots alimentaires :

La préférence est nettement en faveur que soient autorisés les commerces de nourriture et boissons (charriots à crème glacée, stands de café, bistrots éphémères) pour agrémenter le caractère expérientiel du pont au quotidien.

#### Installations d'art public :

L'intégration d'art public, de plaques d'information historique et d'installations interactives est une idée populaire pour rendre les lieux attrayants et éducatifs.

#### Forme et loisirs :

Les idées suggérées comprennent des cours de mise en forme et de yoga gratuits, et l'aménagement d'aires de répit pour les adeptes du jogging et du vélo.

### Idées d'activités de faible envergure

#### Marchés et foires :

La tenue de marchés (weekend, soirée) et de foires saisonnières de produits locaux, artisanat et aliments y compris, est une suggestion fréquente.

#### Musique et autres performances de rue :

On a suggéré que soit autorisée la tenue de spectacles de rue, musicaux ou autre, pour divertir les gens et créer une ambiance animée.

#### Cours et ateliers :

On a suggéré d'organiser de petits ateliers, des cours d'art et des soirées à micro ouvert pour intéresser les gens du coin.

### Idées d'activités de grande envergure

#### Concerts et festivals :

On a suggéré la tenue de concerts, de festivals de musique et de célébrations culturelles variées, notamment au cours d'évènements tels que la fête du Canada.

#### Feux d'artifice et jeux de lumière :

On a suggéré que le pont serve de point d'observation privilégié pour les feux d'artifice et les jeux de lumière, car la vue y serait spectaculaire.

#### Manifestations sportives :

On a suggéré que le pont soit un point fort de l'itinéraire de marathons, courses cyclistes et autres évènements sportifs.

### Autre

Les gens ont insisté sur l'importance de mesures de sécurité adéquates et d'un entretien régulier.

La nécessité de fournir de l'ombre et une protection contre les intempéries, afin que les lieux soient confortables toute l'année, est un autre thème important qui a été soulevé. Les idées à cet égard comprenaient l'ajout d'auvents et de parapluies, et d'une protection contre la pluie et le vent.

On a aussi suggéré l'intégration d'espaces verts et d'installations écologiques, comme des jardins et des zones paysagées, pour que le pont soit attrayant, agréable et respectueux de l'environnement.

Les gens ont également souligné la nécessité de rendre les éléments conceptuels accessibles, pour que quiconque puisse emprunter le pont et utiliser ses commodités, y compris les personnes handicapées, et que tout le monde puisse en profiter.

## **Idées pour bien rendre l'importance historique des lieux**

Dans le sondage, on demandait aux gens comment commémorer les aspects patrimoniaux du pont actuel et s'ils avaient des anecdotes à raconter à son sujet. Une analyse des réponses a permis de dégager certains éléments communs qu'il serait possible de prendre en compte dans le concept préféré.

### **Choix de couleurs et de matériaux**

Plusieurs personnes trouvent que la couleur est importante et suggèrent que le nouveau pont soit assorti aux couleurs de la pierre du Parlement et des formations rocheuses naturelles environnantes. Parce qu'ils reflètent le patrimoine historique et industriel de la région, le cuivre et l'acier sont des matériaux populaires.

### **Réutilisation des matériaux**

De nombreuses idées portent sur la réutilisation des matériaux du pont actuel (incorporation du métal du pont actuel à la nouvelle structure; création d'œuvres d'art public ou de sièges à partir de la structure de fer; exposition de certains éléments du pont actuel, pour le commémorer; etc.).

## **Plaques historiques et interprétation**

De nombreuses suggestions portent sur l'installation de plaques historiques et de panneaux d'interprétation expliquant l'histoire du pont Alexandra, sa construction et son importance (chronologie de l'histoire du pont, photos, anecdotes sur sa connexion de Gatineau et Ottawa, etc.)

### **Lien avec les peuples autochtones**

Le reflet du patrimoine autochtone régional est un thème récurrent (intégration de l'art et des symboles autochtones dans le design du pont; utilisation de motifs représentant l'importance culturelle de la rivière; reconnaissance de l'occupation de longue date et du territoire traditionnel; etc.).

### **Éléments conceptuels**

Certaines personnes suggèrent que le nouveau pont reprenne le design du pont actuel, avec des interprétations modernes de sa structure en treillis. D'autres proposent l'ajout de motifs plus décoratifs et détaillés, pour lui donner du charme et du caractère.



---

## Conclusions

- Les gens aiment les trois concepts, estimant qu'ils présentaient tous un attrait esthétique et qu'ils s'intégreraient au paysage chacun à sa manière.
- La mise à profit du design pour séparer les types d'utilisation est un point fort, en particulier pour les concepts Écho et Rendez vous.
- La plupart des gens aiment les lieux de rassemblement et ont beaucoup d'idées sur la manière de s'en servir et de les aménager.
- Beaucoup de gens estiment que le concept devrait refléter l'histoire et les lieux, et que le souvenir du pont actuel pourrait être honoré en réutilisant certains de ses matériaux et grâce à des plaques historiques et à l'interprétation.

---

## Prochaines étapes

Les commentaires et les suggestions reçus du public ont été résumés et communiqués dans le cadre du processus d'évaluation afin de guider l'analyse de chaque concept, de même que la rétroaction reçue des communautés autochtones, des membres du Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier et du Comité consultatif sur l'accessibilité universelle de la CCN, ainsi que des membres du Comité d'examen indépendant.

Le processus d'évaluation permettra de déterminer un concept privilégié qui sera soumis à l'approbation du conseil d'administration de la CCN au printemps 2025.

Par ailleurs, l'équipe de projet intégrée peaufinera le concept préféré en s'appuyant sur les commentaires et les suggestions du public, ainsi que sur ceux reçus des autres groupes mentionnés ci-dessus.

La prochaine série de consultation publique sur le concept de référence du pont est prévue pour 2025–2026.



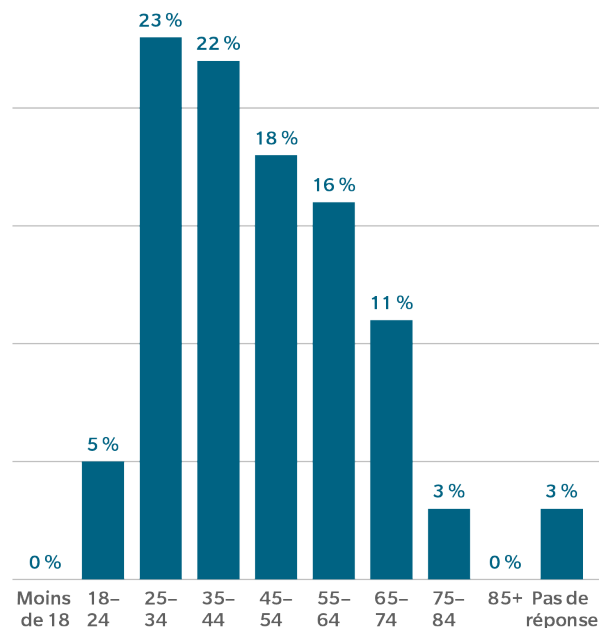
## Données démographiques

Le sondage a permis de recueillir des données démographiques sur les personnes répondantes :

### Âge

Plus de 50 % ont moins de 44 ans, ce qui indique un grand intérêt de la part de ces groupes.

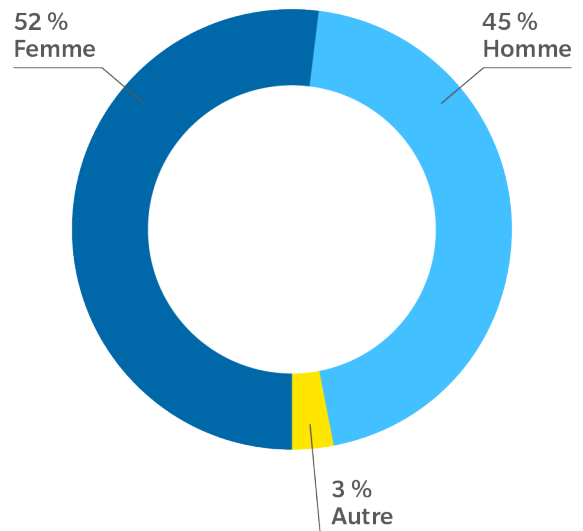
### Âge des répondants



### Genre

La répartition par genre est présentée ci-après.

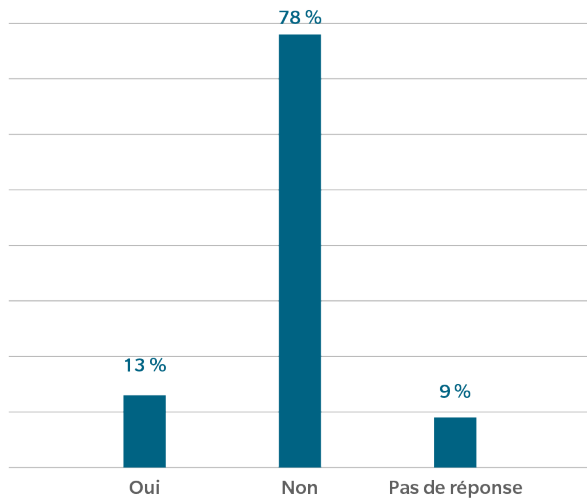
### Genre des répondants



### Personnes qui s'identifient à une minorité visible

Un pourcentage plus élevé de personnes ayant répondu à l'enquête se sont identifiées à une minorité visible comparativement à la moyenne pour la région de la capitale nationale.

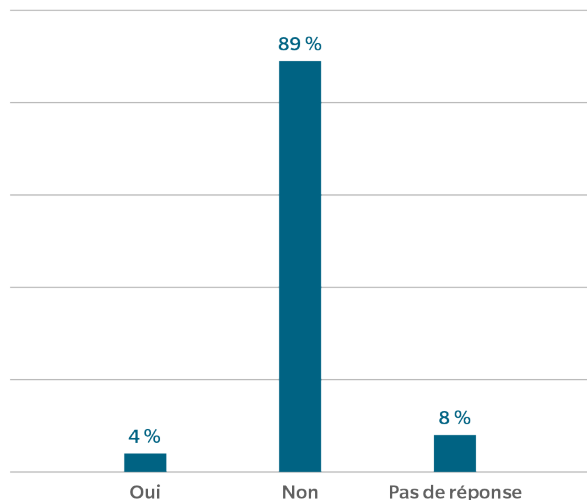
#### Personnes qui s'identifient à une minorité visible



### Personnes qui s'identifient en tant qu'Autochtones

Le pourcentage de gens qui se sont identifiés comme étant Autochtones est deux fois plus élevé que celui de la population autochtone estimative dans la région de la capitale nationale.

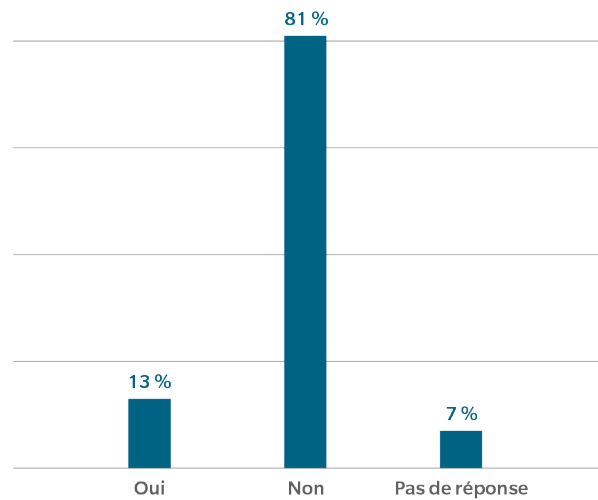
#### Personnes s'identifiant en tant qu'Autochtones



### Personnes qui s'identifient comme ayant un

Bien que 13 % des gens s'identifient comme étant handicapés, ce pourcentage est néanmoins inférieur à celui de la population canadienne, qui s'élève aux 27%.

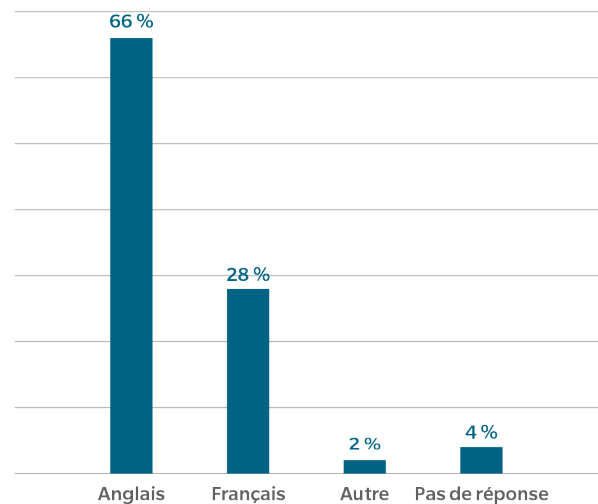
#### Personnes qui s'identifient comme ayant un handicap



### Langue

La proportion de personnes qui ont indiqué leur première langue officielle est représentative des statistiques de la région de la capitale nationale.

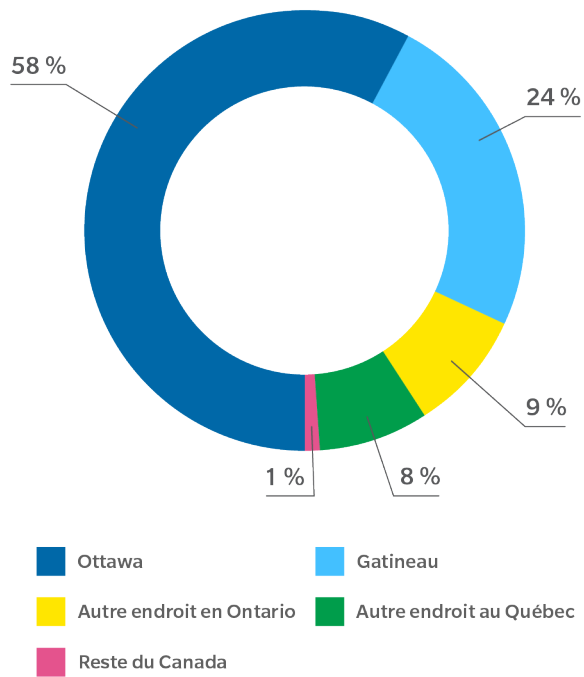
#### Première langue officielle des répondants

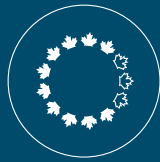


## Origine

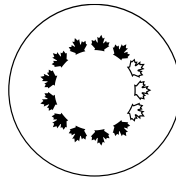
L'origine des personnes qui ont répondu au sondage indique une bonne représentation de l'extérieur de la région de la capitale nationale, plus particulièrement en Ontario et au Québec. La proportion entre Gatineau et Ottawa correspond à la population de chaque ville.

### Lieu d'origine des répondants





NATIONAL CAPITAL COMMISSION  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE



**NATIONAL CAPITAL COMMISSION**  
**COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE**

**Advisory Committee  
on Planning, Design and Realty**

**Thursday, October 24, 2024**

IN CAMERA MEETING  
40 Elgin Street, Ottawa, Room 324

**MINUTES**

The committee has approved these minutes on December  
12, 2024.

**Comité consultatif  
de l'urbanisme, du design  
et de l'immobilier**

**Le jeudi 24 octobre 2024**

SÉANCE À HUIS CLOS  
40, rue Elgin, Ottawa, pièce 324

**PROCÈS-VERBAL**

Le comité a approuvé ce procès-verbal le 12 décembre  
2024.

**PSPC / NCC – Alexandra Bridge 9  
Replacement Project**

Refinement of Design Options

**Concept improvement**

- The 3 proposed plans are sophisticated and meet objectives at different levels, such as active mobility, sustainability, visual signature.
- Include Jacques Cartier Park in the plan's design, drawing inspiration from Washington DC's 11th Street Bridge over the Anacostia River, and the park that is integrated into it.
- Encourage reflection on the use of the bridge by pedestrians during different seasons :
  - To better define the impact of meteorological elements such as wind, sun, precipitation and snow on the use of public space.
  - The winter pedestrian experience should not focus exclusively on snow shovelling. As Ottawa is known for its

**SPAC / CCN - Projet de remplacement du  
pont Alexandra**

Affinement des options de conception

**Amélioration du concept**

- Les 3 plans proposés sont sophistiqués et répondent aux objectifs à différents niveaux, tels que la mobilité active, la durabilité, la signature visuelle.
- Inclure le parc Jacques Cartier dans la conception du plan en s'inspirant du pont de la 11ème rue de Washington DC qui traverse la rivière Anacostia ainsi que le parc qui y est intégré.
- Encourager une réflexion au sujet de l'utilisation du pont par les piétons durant les différentes saisons :
  - Mieux expliquer l'impact des éléments météorologiques tel le vent, le soleil, les précipitations et la neige lors de l'occupation de l'espace public,
  - L'expérience du piéton en hiver ne doit pas se focaliser exclusivement sur le déneigement. Ottawa étant connu

severe winters, the bridge must take this season into consideration and fulfill its mission as a public gathering place at all times.

- Allow for a clearer distinction between pedestrian, cycling and vehicular spaces.
- The Motion option :
  - Indigenous inspiration at each and every level of design, as opposed to forced application.
- The Echo option :
  - Provide open space to encompass pedestrians within the Echo option.

#### National Identity

- Given the importance of respecting Indigenous culture, it is essential to include this perspective in the design of the bridge.

#### Connectivity and Accessibility

- Improve the connectivity between the bridge and landing areas on both sides of the shoreline.
- Conduct a prior universal accessibility assessment.
- Reflect beforehand on universal accessibility in all its aspects, and include the perspective from the outset of the bridge's design once the option has been chosen, including notably:
  - useful measures to ensure that people with reduced mobility not only have sufficient space to circulate in areas dedicated to gatherings;
  - but also, an unobstructed view of the river, avoiding the use of standardized railings;
  - Adopt clear demarcations between the different lanes (pedestrian, cycle and road)

pour la rudesse de son hiver, le pont doit prendre en considération cette saison et accomplir sa mission de lieu de rassemblement public en tout temps.

- Permettre une distinction plus claire entre les espaces piétons, les espaces cyclables et les espaces pour véhicules.
- L'option Motion :
  - L'inspiration autochtone se manifeste à tous les niveaux de la conception, contrairement à l'application forcée.
- L'option Echo :
  - Prévoir un espace ouvert permettant d'englober les piétons au sein de l'option Écho.

#### Identité nationale :

- Le respect de la culture autochtone étant un aspect important, il est nécessaire d'inclure cette perspective lors de la réalisation du pont.

#### Connectivité et accessibilité

- Améliorer la connexion entre le pont et les débarcadères dans les espaces des deux côtés de la rive.
- Procéder à une évaluation sur l'accessibilité universelle préalable.
- Réfléchir en amont sur l'accessibilité universelle dans tous ses aspects et en inclure la perspective dès les prémices de la conception du pont une fois l'option choisie, dont notamment :
  - des moyens utiles permettant aux personnes à mobilité réduite d'avoir outre un espace suffisant pour circuler dans les lieux dédiés aux rassemblements;
  - mais aussi une vue dégagée sur la rivière et ce, en évitant l'utilisation des garde-corps standardisés;
  - Adopter des démarcations claires entre les différentes voies (piétonnes, cyclables et routière)

- Ensure that the lanes are adaptable and flexible enough to accommodate rail-based public transportation, including the design of a tramway or other light rail system linking the two sides of the river, which could be envisioned in the future.

### Structure and Design

- Consider effective approaches to ensuring the safety of different types of users, in particular:
  - Pedestrians: materials and railings featuring a design compatible with the bridge's structure, guaranteeing optimal suicide prevention.
  - Motorists: cutting-edge technology for automatic speed reduction.
- Encourage reflection on the reuse of parts of the existing bridge as works of art, for example, enabling their implementation as urban furniture.
- Pay particular attention to the details that make this bridge a symbol of the National Capital Region, in enabling the structure to reflect the high quality of its design, including the materials and colors that will be chosen to avoid standardization and uniformity.
- Include in the initial consideration of the bridge's design the selection and fine-tuning of the details necessary for the success of the project as a whole.

- S'assurer que les voies permettent l'adaptabilité et la flexibilité à l'inclusion d'un moyen de transport collectif à rail dont notamment la conception d'un tramway ou autre train léger reliant les deux rives et qui pourrait être envisagé à l'avenir.

### Structure et conception

- Réfléchir à des moyens efficaces afin d'assurer la sécurité des différents types d'usagers notamment :
  - Les piétons : des matériaux et garde-corps au design compatible avec la structure du pont, garantissant une prévention optimale contre le suicide.
  - Les automobilistes : des technologies de pointe permettant la réduction automatique de la vitesse.
- Encourager la réflexion au sujet de la réutilisation de parcelles du pont actuel comme des œuvres d'arts par exemple permettant leurs implémentations en tant que mobilier urbain.
- Porter une attention particulière aux détails faisant de ce pont un symbole de la Région de la capitale nationale en ce sens que l'ouvrage puisse refléter la haute qualité de sa conception y compris les matériaux et les couleurs qui seront choisis afin d'éviter sa standardisation et son uniformité.
- Inclure dans la réflexion initiale de la conception du pont celle relative au choix et à la finesse des détails éléments nécessaires à la réussite du projet dans son ensemble.

---

Objet	Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié
N° de projet / de dossier de SPAC	R.103064 / 295265
Date :	Le 9 décembre 2024

---

## 1. Introduction

Le présent document de présentation technique expose les résultats de l'évaluation qui a mené à la détermination du schéma de conception privilégié pour le projet de remplacement du pont Alexandra, ainsi que la justification à l'appui. Ce schéma de conception privilégié guidera la préparation du document d'approbation fédérale d'utilisation du sol, de design et de transaction (AFUSDT) qui doit être soumis au conseil d'administration de la CCN pour approbation.

Le comité de l'équipe de projet intégrée (EPI), qui a été chargé de déterminer un schéma de conception privilégié, est convaincu que l'évaluation des trois schémas de conception a été menée conformément au processus prévu et que les groupes de travail ont discuté de manière appropriée et relevé les points forts et les points faibles importants de chacun.

## 2. Aperçu du processus d'évaluation

Le processus d'évaluation repose sur une approche améliorée d'évaluation multicritères fondée sur les *Critères de performance pour la conception du pont* formulés d'après les commentaires sur les valeurs mises de l'avant dans le cadre des consultations publiques 1A et 1B, et appliquée initialement en janvier 2024 pour présélectionner les trois schémas de conception. Les évaluateurs désignés, appuyés par les groupes de travail, ont évalué sept objectifs clés.

Les cinq premiers objectifs s'accordent avec les *Critères de performance pour la conception du pont* approuvés par le conseil d'administration de la CCN. Les objectifs 1 et 2, qui traitent de l'expression du pont et de l'intégration au domaine de la capitale, visent la création d'un pont qui répond à son contexte patrimonial et environnemental et l'améliore tout en représentant l'identité culturelle du lieu et en s'appuyant sur l'héritage du pont existant, offrant ainsi un legs significatif aux générations futures.

Les objectifs 3 et 4, qui traitent de l'espace public et de l'expérience usager ainsi que des points de vue et de l'expérience visuelle, mettent l'accent sur la création d'un espace public dynamique qui accueille différents usagers tout en améliorant les points de vue et en offrant une expérience spatiale cohérente aux usagers du pont.

L'objectif 5, axé sur le développement durable et l'environnement, met l'accent sur une conception du pont qui appuie le développement durable, atténue les impacts, améliore la résilience et s'aligne sur les principes autochtones de gérance de l'environnement.

Les objectifs 6 et 7 portent sur les considérations techniques liées au coût de construction, au calendrier, à l'exploitation et à l'entretien.



---

**Objet** Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié  
**N° de projet / de dossier de SPAC** R.103064 / 295265  
**Date :** Le 9 décembre 2024

---

L'évaluation a tenu compte de trois schémas de conception du pont, évaluant leurs points forts, leurs et points faibles importants par rapport à chaque objectif, qui ont reçu une note adjectivale, puis se sont traduites en scores numériques.

Les groupes de travail, les évaluateurs et le comité de l'EPI ont tiré parti des idées des sources suivantes en appliquant l'évaluation multicritères aux schémas de conception présélectionnés :

- La consultation du public
- L'implication des Autochtones
- Évaluation d'impact sur le patrimoine (EIP) et approche de conservation du patrimoine
- Le rapport et les notes de service du comité d'examen indépendant (CEI)
- Les commentaires du Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI)
- Les commentaires du Comité consultatif sur l'accessibilité universelle (CCAU)
- Les commentaires des groupes de discussion sur l'ACS Plus

Ces connaissances sont intégrées à la détermination des points forts et des points faibles importants au niveau des groupes de travail avant que les schémas de conception ne soient évalués, chaque évaluateur fournissant une cote indépendante. Cette méthode offre aux évaluateurs une plus grande souplesse et permet d'obtenir un plus large éventail de conclusions. Les cotes sont ensuite utilisées pour calculer une cote moyenne pour chaque schéma, ainsi qu'une fourchette fournie par les cotes les plus faibles et les plus élevées.

Une analyse de sensibilité a permis d'évaluer la robustesse des résultats de l'évaluation dans différents scénarios. Dans chaque scénario, le poids d'un seul objectif est augmenté, le poids des autres objectifs diminuant en conséquence. Cela a permis au comité de l'EPI de confirmer la résilience des résultats de l'évaluation malgré les changements dans la pondération relative de chaque objectif.

Après la détermination du schéma de conception privilégié, les idées recueillies précédemment contribueront à son développement ultérieur.

**Objet** Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié  
**N° de projet / de dossier de SPAC** R.103064 / 295265  
**Date :** Le 9 décembre 2024

### 3. Éléments communs des schémas de conception de pont

Conformément au processus de conception, les trois schémas de conception atteignent plusieurs objectifs de base. Il s'agit notamment des éléments suivants :

- Satisfaire aux *Critères de performance* définis par la CCN et être acceptable pour approbation par le conseil d'administration de la CCN
- Être guidé par l'évaluation d'impact sur le patrimoine (EIP) et l'approche de conservation du patrimoine
- Respect de l'enveloppe budgétaire établie et être constructible dans les délais prévus

Les schémas de conception respectent aussi les engagements pris dans la description détaillée du projet et les normes nécessaires pour la délivrance de permis, les approbations et la conformité aux lois, y compris la conformité environnementale.

### 4. Aperçu de l'évaluation des schémas de conception

L'évaluation multicritères a déterminé que tous les schémas de conception sont semblables en ce qui concerne le carbone intrinsèque, le coût, le calendrier et l'entretien à long terme. Tous les schémas sont semblables en ce qui concerne les objectifs 6 (coût et calendrier de construction) et 7 (fonctionnement et entretien). Les sous-sections suivantes décrivent la performance des trois schémas par rapport aux autres objectifs.

#### 4.1 Écho



Ce schéma de conception est une réinterprétation du pont existant, laquelle suscite un sentiment d'appartenance en évoquant l'ancien ouvrage. Il a une forte présence et définit bien la limite en aval du bassin fluvial au cœur du paysage central de la capitale, en examinant les vues des véhicules à partir de points de vue vers l'amont. Néanmoins, l'opacité et l'inégalité de la conception sur toute la portée introduisent des complexités en ce qui concerne l'expérience usager et les vues.

**Objet** Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié  
**N° de projet / de dossier de SPAC** R.103064 / 295265  
**Date :** Le 9 décembre 2024

Par conséquent, ce schéma de conception a obtenu de bons résultats pour les objectifs 1 (expression du pont) et 2 (intégration au domaine de la capitale). Toutefois, au moins un autre schéma a obtenu un score plus élevé en regard des objectifs 3 (espace public et expérience usager) et 4 (vues et expérience visuelle).

#### 4.2 Rendez-vous



Les arches de ce schéma de conception requièrent un seul appui dans l'eau, ce qui devrait normalement rendre les impacts environnementaux plus faciles à contenir et à atténuer. Il est cependant considéré comme imposant et manquant de relation avec son environnement. Les arches s'élèvent au-dessus des points de repère adjacents et interfèrent avec l'horizon.

En raison de la présence d'un seul pilier, ce schéma de conception a obtenu de bons résultats pour l'objectif 5 (développement durable et environnement). Toutefois, au moins un autre schéma a obtenu des résultats plus élevés pour les objectifs 1 à 4 (expression du pont, intégration au domaine de la capitale, espace public et expérience usager, vues et expérience visuelle).

#### 4.3 Mouvement



Ce schéma de conception complète les sites environnants et le paysage naturel. La structure atteint un équilibre entre la transparence et la masse, en encadrant les symboles nationaux tout en fournissant une séquence de points de vue invitante à la fois en amont et en aval. De plus, les plateformes d'observation accessibles établissent un lien visuel fort entre le pont et la rivière.

De plus, ce schéma offre les pentes les plus faibles, ce qui favorise l'accessibilité universelle.

Le schéma de conception nécessite deux piliers, ce qui a des impacts sur l'habitat faunique et pose des défis à la navigation à la proximité du quai sur la rive de Gatineau. Ces impacts devraient être atténués par d'autres améliorations.

Par conséquent, ce schéma de conception a obtenu de bons résultats pour les objectifs 1 à 4 (expression du pont, intégration au domaine de la capitale, espace public et expérience usager, vues et expérience visuelle). Toutefois, au moins un autre schéma a obtenu un score plus élevé en regard de l'objectif 5 (développement durable et environnement).

**Objet** : Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié  
**N° de projet / de dossier de SPAC** : R.103064 / 295265  
**Date** : Le 9 décembre 2024

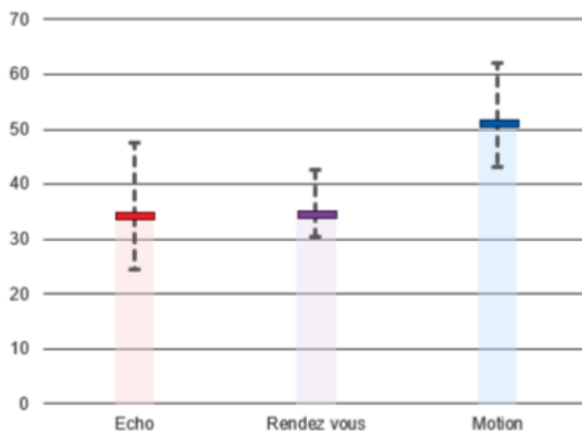
## 5. Résultat du processus d'évaluation

Comme il est indiqué à la section 3, tous les schémas de conception répondent aux *Critères de performance pour la conception du pont*, au budget établi et au calendrier de construction. Ils adhèrent aussi aux critères et normes environnementaux définis dans la DPD. De plus, tous les schémas de conception ont été éclairés par l'EIS, et l'évaluation multicritères a déterminé qu'ils sont comparables en termes de carbone intrinsèque, de coût, de calendrier et d'entretien à long terme.

L'évaluation multicritères identifie toutefois des distinctions dans les cinq premiers objectifs décrits à la section 2. À la suite d'un examen approfondi des trois schémas de conception, le comité de l'EPI a déterminé **Mouvement** comme le schéma de conception privilégié. Ce résultat est basé sur le principe d'obtention du score le plus élevé dans l'évaluation multicritères, par une marge significative, et cette performance est cohérente dans tous les scénarios de tests de sensibilité.

Ces résultats sont illustrés aux figures 1 et 2.

Weighted Total Score | Average and Bracket



#	Description	Weighting	Score
1.0	Bridge Expression	12.5%	/12.5
2.0	Capital Realm Integration	12.5%	/12.5
3.0	Public Space & User Experience	17.5%	/17.5
4.0	Views & Visual Experience	15.0%	/15
5.0	Sustainability and the Environment	20.0%	/20
6.0	Construction Cost and Schedule	10.0%	/10
7.0	Operation and Maintenance	12.5%	/12.5

Figure 1 – Score total pondéré

**Objet** : Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié  
**N° de projet / de dossier de SPAC** : R.103064 / 295265  
**Date** : Le 9 décembre 2024

Weighted Total Score | Sensitivity Testing of Average

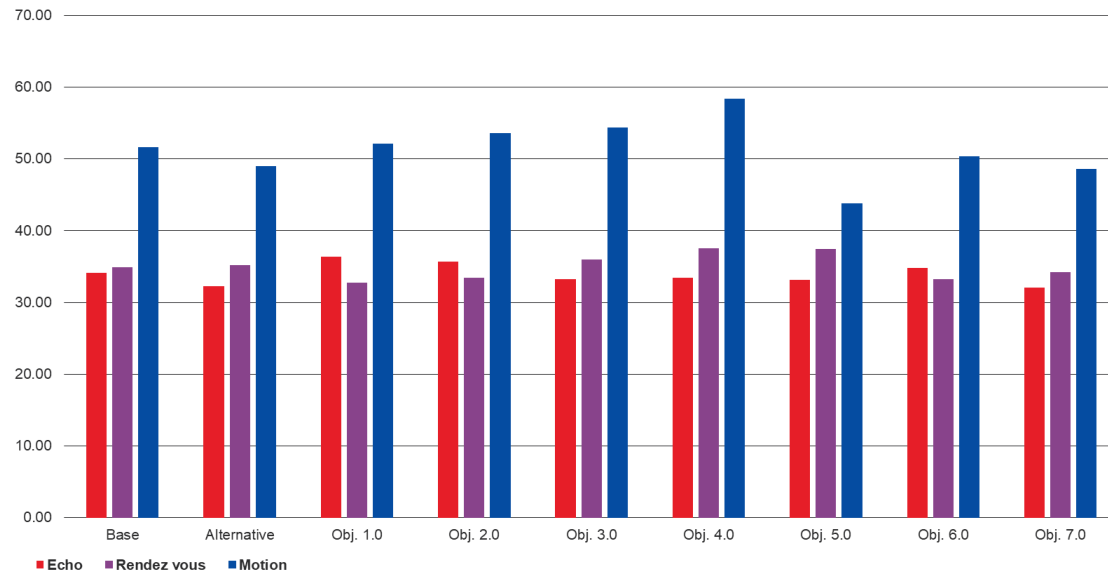


Figure 2 – Test de sensibilité

## 6. Possibilité d'amélioration du schéma de conception privilégié

Bien que *Mouvement* soit déterminé comme le schéma de conception privilégié, de nombreux points forts ont aussi été relevés pour *Écho* et *Rendez-vous* au cours de l'évaluation. Le schéma de conception privilégié sera encore amélioré, avec la possibilité d'intégrer, dans la mesure du possible, des éléments d'*Écho* et de *Rendez-vous*, en veillant à ce que le schéma définitif intègre les attributs positifs des trois schémas de conception.

L'évaluation a aussi permis de cerner les domaines potentiels de développement ultérieur avec le schéma de conception privilégié. Un domaine clé est le choix du mode de construction pour assurer l'approche la plus respectueuse de l'environnement pour les travaux dans l'eau. De plus, une autre possibilité d'amélioration consiste à atténuer l'impact du schéma de conception sur la navigation, qui limite actuellement l'utilisation du quai du côté ouest.

---

Objet	Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié
N° de projet / de dossier de SPAC	R.103064 / 295265
Date :	Le 9 décembre 2024

---

## 7. Conclusion et prochaines étapes

La détermination du schéma de conception privilégié a reposé sur un processus d'évaluation rigoureux et complet, appuyé par un large éventail de points de vue. À la suite de son examen des résultats de l'évaluation, le comité de l'EPI propose **Mouvement** comme le schéma de conception privilégié.

Le schéma de conception privilégié devrait faire l'objet d'un perfectionnement supplémentaire, en tenant soigneusement compte de l'intégration, dans la mesure du possible, des points forts d'**Écho** et de **Rendez-vous**. De plus, les points faibles relevés au cours de l'évaluation doivent, dans la mesure du possible, être atténués afin d'améliorer le schéma global.

L'amélioration du schéma de conception devrait respecter les sensibilités culturelles et demeurer sensible aux commentaires recueillis dans le cadre des consultations, en veillant à ce que le schéma de conception définitif reflète les divers besoins et aspirations de tous les Canadiens.

### Prochaines étapes :

- Décembre 2024 : Approbation de l'*Évaluation et détermination du schéma de conception privilégié* par la structure de gouvernance du projet de remplacement du pont Alexandra
- De décembre 2024 à janvier 2025 : Processus de présentation de l'AFUSDT au conseil d'administration
- Janvier 2025 : Recommandation d'approbation du schéma de conception privilégié (*Mouvement*) au conseil d'administration de la CCN

# Remplacement du pont Alexandra : critères de performance pour la conception du pont

Juillet 2022



NATIONAL CAPITAL COMMISSION  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Canada



Préparé pour la Commission de la capitale nationale par DTAH  
[www.dtah.com](http://www.dtah.com)

Juillet 2022

Courriel : [info@ncc-ccn.ca](mailto:info@ncc-ccn.ca) | Télécopieur : 613-239-5063  
Téléphone : 613-239-5000 | Sans frais : 1-800-465-1867  
ATS : 613-239-5090 | ATS sans frais : 1-866-661-3530



## **2 Objectif**

### **4 1.0 Cadre d'aménagement urbain**

5 1.1 Patrimoine, archéologie et paysages culturels

6 1.2 Culture autochtone

7 1.3 Boulevard de la Confédération

8 1.4 Environnement naturel

9 1.5 Climat et microclimat

### **10 2.0 Espace public**

11 2.1 Mobilité

12 2.2 Espace public et expérience des usagers

14 2.3 Accès aux rives

15 2.4 Accessibilité universelle et inclusion

### **16 3.0 Expression du pont**

17 3.1 Aménagement général

19 3.2 Image et forme visuelle

20 3.3 Excellence de la conception

22 3.4 Matériaux et finis

23 3.5 Éclairage

### **24 4.0 Vues et expérience visuelle**

25 4.1 Protection des vues

26 4.2 Vues vers le pont

29 4.3 Séquence spatiale

### **30 5.0 Autres normes et exigences de la CCN**

### **33 Annexe A – Points d'observation choisis**

### **57 Annexe B – Énoncés d'orientation**

### **83 Annexe C – Liste de vérification des critères**

# Objectif

---

Le présent document décrit les exigences et les attentes en matière de planification et de conception de la CCN associées au projet de remplacement du pont Alexandra sous la forme de critères de performance. Toute nouvelle conception de pont soumise à l’approbation fédérale en vertu de l’article 12 de la *Loi sur la capitale nationale* sera évaluée par la CCN en fonction de ces critères et d’autres facteurs, comme les commentaires reçus dans le cadre de la consultation publique et de la mobilisation des Autochtones et des intervenants. Une proposition de conception doit, au minimum, satisfaire aux exigences des critères de performance pour être recommandée au conseil d’administration de la CCN pour approbation.

Le présent document vise à guider le requérant (l’équipe de projet intégrée de Services publics et Approvisionnement Canada/la Commission de la capitale nationale [EPI de SPAC/la CCN]) tout au long de la conception et du processus décisionnel en assurant la transparence et la prévisibilité des attentes de la CCN afin d’obtenir une approbation fédérale.

Les critères de performance résument les intérêts de la capitale de la CCN qui s’appliquent au projet, conformément au mandat, aux plans, aux politiques, et aux lignes directrices et aux Principes de planification et de conception relatifs au remplacement du pont Alexandra approuvés par le conseil d’administration de la CCN en juin 2021. Le présent document s’applique précisément au projet de remplacement du pont Alexandra et ne se substitue pas aux exigences relatives aux approbations fédérales de la CCN.

Les critères doivent être lus par le requérant, y compris par ses consultants et ses entrepreneurs, conjointement avec tous les plans et règlements fédéraux, provinciaux et municipaux applicables, ainsi qu’avec les études, les recherches sur le terrain et les analyses propres au projet. Le requérant doit également consulter le public, les intervenants et les communautés autochtones et démontrer que les commentaires de ces parties et partenaires du projet ont été considérés dans le cadre de la conception du nouveau pont.

Bien que les critères de performance ne dictent pas de méthodologie de conception, de style architectural ou de solutions d'ingénierie, le requérant doit élaborer des propositions conceptuelles qui :

- Répondent à ces critères;
- Vont de la réinterprétation de la conception historique du pont à une structure moderne entièrement contemporaine;
- Démonstrent l'excellence de la conception par la mise en œuvre de pratiques exemplaires pour produire **une conception appropriée et adaptée** pour le remplacement de cette structure d'ingénierie d'importance historique nationale à cet emplacement proéminent.

Il est donc fortement recommandé que ces critères soient inclus dans les documents d'approvisionnement le requérant pour les services de conception.



Source : Jeffrey Eisen



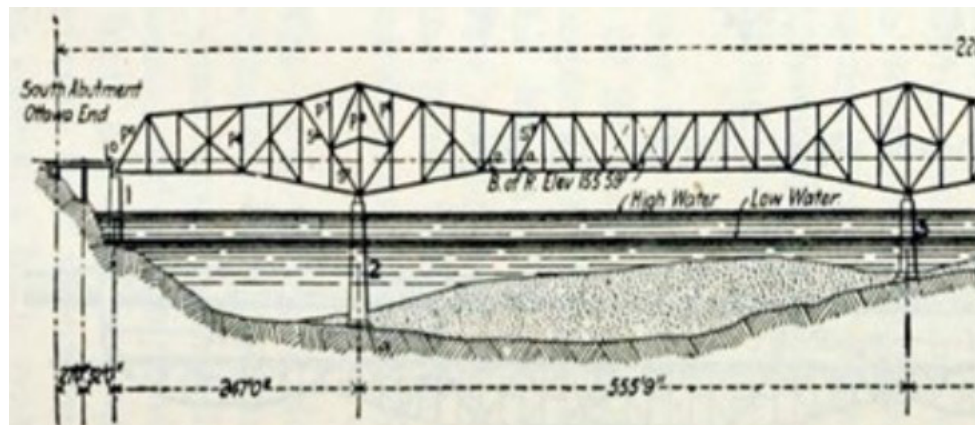
# 1.0 Cadre d'aménagement urbain

Le pont Alexandra se trouve dans un cadre culturel, archéologique, récréatif et urbain interprovincial unique, au sein d'un riche contexte patrimonial d'envergure. Il est flanqué de deux des plus importantes institutions culturelles de la capitale nationale, le Musée canadien de l'histoire et le Musée des beaux-arts du Canada. Le pont se situe à environ 250 m des écluses du canal Rideau, un site du patrimoine mondial de l'UNESCO, et de la Colline du Parlement. Il côtoie également plusieurs grands espaces emblématiques de la région de la capitale nationale, notamment la pointe Nepean, le parc Major's Hill et le parc Jacques-Cartier, ce dernier accueillant chaque année le festival hivernal de la capitale, le « Bal de Neige ».

## Énoncé de mission

« Créer un lien de transport interprovincial durable qui accordera la priorité à la mobilité active et soulignera l'importance symbolique du site pour tous les Canadiens pour de nombreuses générations à venir. »

Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception



## 1.1 Patrimoine, archéologie et paysages culturels

**UD1. La conception du nouveau pont doit s'inspirer de l'héritage du pont actuel en créant sa propre envergure distincte, réalisée de manière sensible au paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais.**

**UD1a.** Préserver l'intégrité visuelle du paysage culturel par une intégration harmonieuse du nouveau pont dans le contexte urbain et naturel en place et en évolution. La taille, l'échelle et l'expression de la conception des nouvelles caractéristiques du pont doivent être sensibles au contexte patrimonial et compatibles avec ce dernier.

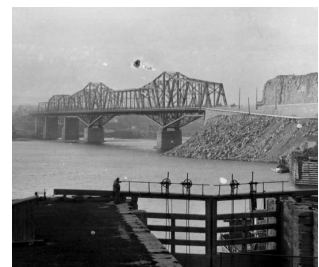
**UD1b.** La conception du nouveau pont doit tenir compte de son rôle de lien dans le paysage central de la capitale et contribuer de manière positive à la composition visuelle et symbolique globale.

**UD1c.** La conception du nouveau pont doit tenter d'intégrer, lorsque cela est possible, des éléments qui vont au-delà de la structure principale du pont, et réutiliser de la pierre, de l'acier et d'autres matériaux récupérés lors de la démolition de la structure existante.

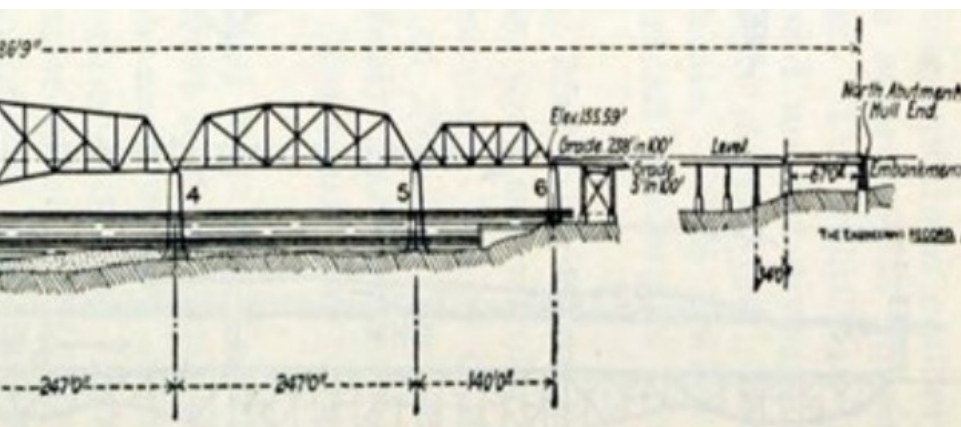
**UD1d.** Intégrer les voies d'accès au pont dans le paysage le long des rives de sorte à préserver la topographie et la qualité naturelle du corridor de la rivière des Outaouais et améliorer l'importance visuelle de ces caractéristiques.

**UD1e.** Protéger et conserver les ressources archéologiques sur les terrains fédéraux dans la zone du projet, sur place ou à titre d'enregistrement, conformément au Protocole d'entente pour la cogestion des ressources archéologiques (2017) entre la CCN, les Anishinabeg de Kitigan Zibi et les Algonquins de la Première Nation Pikwakanagan.

**UD1f.** Les ressources archéologiques présentes sur les terres provinciales doivent être gérées conformément aux lois provinciales applicables.



*Images historiques du pont Alexandra.  
Source : CCN*



*Source : The Engineering Record, Building Record and Sanitary Engineer - Volume 44 - 1901*

## 1.2 Culture autochtone

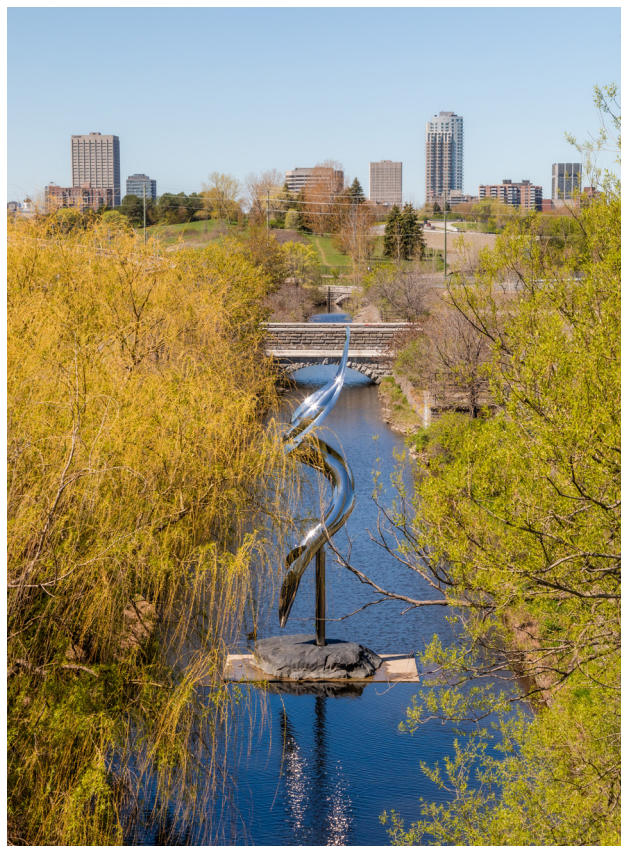
**UD2. La conception du nouveau pont doit reconnaître et intégrer la culture autochtone et le savoir traditionnel d'une manière adéquate et significative.**

**UD2a.** Le savoir traditionnel autochtone et les perspectives, les valeurs et la culture algonquines anichinabées doivent être intégrées à la conception de manière appropriée, éclairée par la mobilisation continue entre l'équipe de projet intégrée de SPAC et de la CCN et les partenaires autochtones du projet.

*Statue d'un orignal rouge par l'artiste autochtone Simon Brascoupe à la station Pimisi du TLR à Ottawa.  
Source : CCN*



*L'anguille de chrome à la station Pimisi du TLR à Ottawa. Créée par l'artiste autochtone Nadia Myre.  
Source : CCN*



### 1.3 Boulevard de la Confédération

**UD3. En tant qu'élément important du parcours d'honneur du boulevard de la Confédération, le nouveau pont doit, par sa conception, préserver la continuité physique et symbolique du parcours, tout en offrant un lien continu entre la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau de sorte à unifier le cœur de la capitale et exprimer toute sa singularité.**

**UD3a.** Respecter les principes directeurs du boulevard de la Confédération :

- **Une vue inoubliable** : Le boulevard de la Confédération projette une image unique, durable et empreinte de dignité qui reflète le patrimoine, les valeurs et les réalisations du Canada.
- **Un espace public vivant** : Le boulevard de la Confédération est un espace public vivant qui offre aux Canadiens et aux Canadiennes un vaste éventail d'occasions d'expériences communautaires, intellectuelles et émotives.
- **Les piétons d'abord** : Le boulevard de la Confédération accorde la priorité au confort, à la sécurité et au plaisir des piétons, puis accommode les cyclistes, les transports en commun et les autres véhicules.
- **Accessibilité universelle** : Le boulevard de la Confédération est accessible pour toutes les personnes, et le sera aussi pour ceux et celles de l'extérieur de la capitale nationale grâce à des initiatives de communication dans les médias.
- **Durabilité** : Le boulevard de la Confédération illustre bien un leadership en durabilité et en intendance de l'environnement.

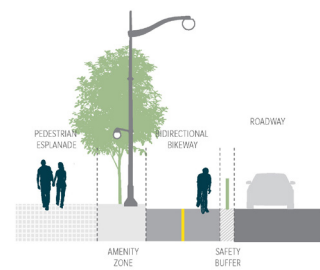
**UD3b.** Conformément au principe de la « Grande Esplanade », le pont doit fournir un lien piétonnier généreusement large et relativement ouvert permettant des vues encadrées et dégagées vers les symboles nationaux, le paysage naturel et la rivière des Outaouais, et un sens de la grandeur qui reflète l'importance des symboles et des paysages nationaux.

**UD3c.** Les éléments du paysage de rue doivent être soigneusement sélectionnés et conçus pour s'intégrer à la fois à l'expression du nouveau pont et à la palette du boulevard de la Confédération, en s'appuyant sur des matériaux nobles de haute qualité et des finis, du mobilier et une palette de couleurs adéquats pour obtenir un effet visuel global digne de la Grande Esplanade.

**UD3d.** Prévoir un espace approprié et visuellement important au carrefour d'approche de la rue Laurier et du boulevard des Allumettières, afin de permettre l'installation future d'éléments marquant le point d'entrée, comme un grand élément commémoratif d'importance nationale.



*Source : Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération – Gestion et intendance du legs de notre capitale*



*Source : Plan stratégique du Sentier de la capitale*

## 1.4 Environnement naturel

**UD4. La conception du nouveau pont doit se distinguer par des mesures exemplaires de conservation de l'environnement et d'atténuation des répercussions et des menaces potentielles afin d'éviter d'endommager les aspects vulnérables de l'écosystème de la rivière, les habitats et les organismes vivants.**

**UD4a.** Préserver le plus que possible le paysage riverain verdoyant et emblématique du corridor de la rivière des Outaouais entre l'embouchure du ruisseau de la Brasserie (au nord) et les écluses du canal Rideau.

**UD4b.** Des inventaires détaillés des poissons, de la faune et de la végétation, ainsi que l'identification et l'évaluation de leur habitat, doivent éclairer la conception et la construction du nouveau pont.

**UD4c.** Les plantes utilisées pour l'aménagement paysager doivent être uniquement indigènes et non-invasives, appropriées à l'emplacement proposé.



Image aérienne du pont  
Alexandra entre Ottawa et  
Gatineau.  
Source : GeoOttawa

## 1.5 Climat et microclimat

**UD5. La conception du pont doit être adaptée au climat local de la vallée de la rivière des Outaouais et être résistante aux répercussions prévues des changements climatiques futurs et des phénomènes météorologiques extrêmes.**

**UD5a.** Le pont doit être conçu pour durer au moins 125 ans. Le choix des matériaux et des traitements de finition doit être fondé sur la dégradation et l'altération prévues découlant des conditions climatiques locales et permettre un entretien, un remplacement, des réparations et des améliorations simples (au besoin) tout au long de la durée de vie du nouveau pont.

**UD5b.** Le pont doit être construit de manière à résister, au minimum, à des tempêtes centenaires, protégeant la structure du pont et ses usagers.

**UD5c.** La conception du pont doit tenir compte du contrôle de l'état de la structure, des exigences opérationnelles de gestion des eaux pluviales, du déneigement et du stockage de la neige, des répercussions sur la qualité de l'eau de la rivière et de l'érosion des rives pendant les tempêtes, ainsi que des impacts visuels associés aux éléments mentionnés.

**UD5d.** La conception du pont doit intégrer des solutions durables et respectueuses du climat qui réduisent le carbone intrinsèque à la structure ainsi que le carbone découlant des opérations associées à l'utilisation et à l'entretien de l'infrastructure.

**UD5e.** La conception du nouveau pont doit intégrer des mesures visant à atténuer les conditions extrêmes du microclimat pour les piétons et les cyclistes afin d'accroître le confort des usagers malgré les conditions climatiques extrêmes.



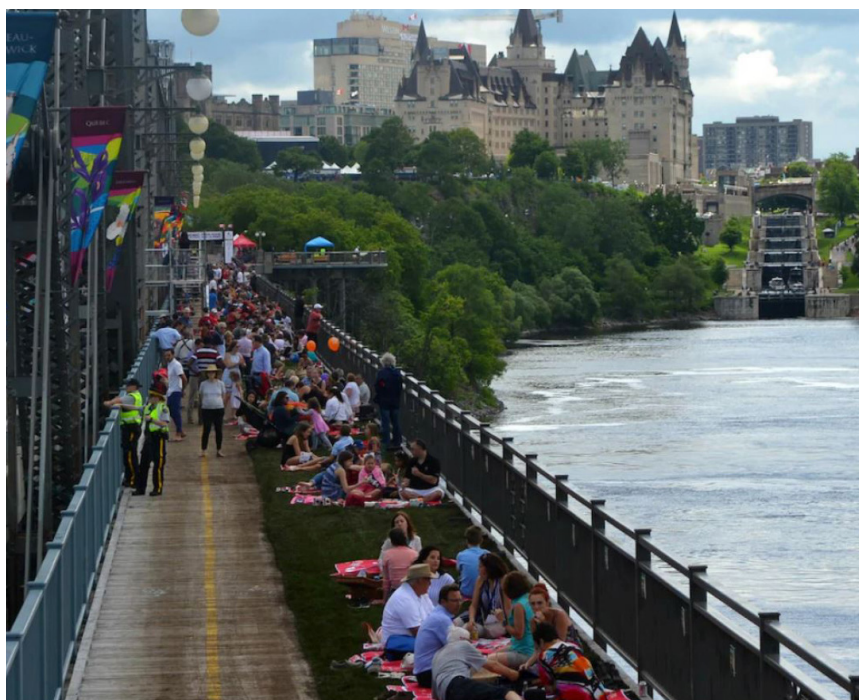
*Fréquentation du pont  
Alexandra en hiver.  
Source : CCN*



## 2.0 Espace public

---

Le nouveau pont devra fonctionner à la fois comme partie intégrante du réseau de transport du cœur de la capitale et comme un espace public dynamique à part entière. Le pont doit permettre une multitude d'utilisations, actives et stationnaires, y compris les déplacements utilitaires, les déplacements récréatifs et touristiques, les visites touristiques et la détente. Lors de célébrations spéciales, le pont peut aussi servir d'espace urbain de rassemblement.



## 2.1 Mobilité

**PS1. Fournir une configuration de conception fonctionnelle pour le pont et ses approches qui améliore la mobilité et la sécurité tout en accordant la priorité aux modes actifs, et qui permet la conversion future des voies destinées aux véhicules en un système dédié au transport léger sur rail ou de tramway.**

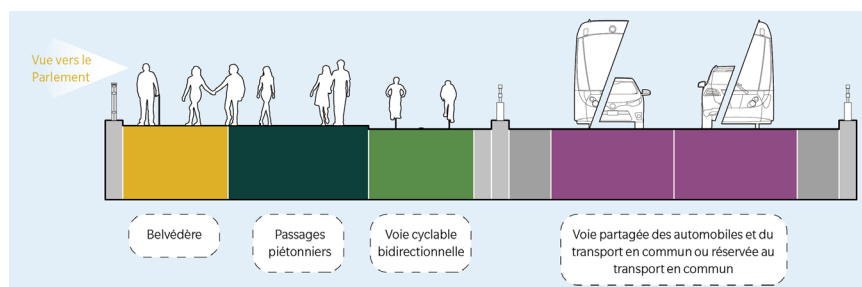
**PS1a.** Fournir un espace de mobilité active réservé aux cyclistes et aux piétons du côté amont du pont.

**PS1b.** Dans le but d'accorder la priorité à la commodité, à la sécurité et au plaisir des piétons actifs, prévoir un parcours piétonnier continu, ouvert et direct dans la zone de l'espace public, exempt d'éléments entravants, situé en amont de la voie cyclable et clairement séparé de celle-ci.

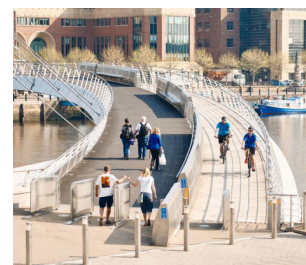
**PS1c.** Fournir une voie cyclable bidirectionnelle continue, située en aval de l'espace piétonnier, pour accueillir durant toute l'année tous les types de cyclistes. Intégrer des tampons de sécurité appropriés entre la voie cyclable et les voies réservées aux véhicules pour assurer le confort et la sécurité des usagers actifs.

**PS1d.** Offrir deux voies de circulation (une dans chaque direction de déplacement) du côté aval du pont, convenant à une combinaison de modes de transport (comme les voitures, les autobus, les tramways et un système de train léger sur rail), qui favorisent les vitesses lentes sur le pont grâce à des mesures de modération de la circulation, et qui permettent dès la conception de s'adapter à une conversion potentielle pour passer d'une circulation de voitures privées à une configuration réservée au transport en commun.

**PS1e.** Prévoir le réaménagement de l'intersection du boulevard des Allumettières et de la rue Laurier afin de fournir un espace réservé aux piétons et aux cyclistes et d'améliorer la sécurité de tous les usagers, en consultation avec la Ville de Gatineau et la province de Québec.



« Le nouveau pont doit conserver son rôle de lien essentiel entre les communautés et l'espace public à parcourir et à visiter. »  
Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception



Exemple de séparation des voies piétonne et cyclable sur un pont.

Section transversale fonctionnelle indicative.  
Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception

« Le pont Alexandra offre une plateforme unique où les résidents, les touristes et les visiteurs peuvent s'arrêter et admirer des éléments emblématiques et symboliques, et réfléchir tout en observant les trésors nationaux de la capitale et les vues panoramiques de la rivière. Les célébrations saisonnières organisées dans le cœur de la capitale rassemblent les gens et invitent au partage de l'espace en tant que lieu de rassemblement. La conception du nouveau pont doit pouvoir accommoder et soutenir les utilisations actives pendant les événements spéciaux tout au long de l'année, qu'il s'agisse du Bal de Neige ou des célébrations de la fête du Canada. »

*Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception*

## 2.2 Espace public et expérience des usagers

**PS2. La conception du nouveau pont doit fournir un espace public dynamique et de grande qualité pour un large éventail d'utilisations actives et passives, assurant ainsi un aménagement, une commodité et un confort pour tous les usagers, et plus particulièrement les piétons.**

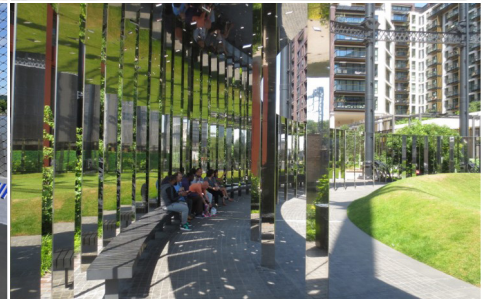
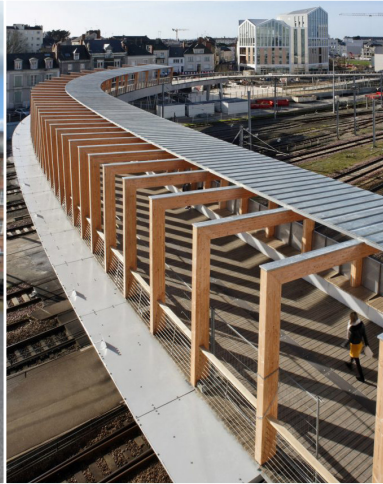
**PS2a.** Fournir des espaces publics, des commodités et du mobilier de grande superficie et intéressants pour une multitude d'utilisations, y compris des visites touristiques, des promenades et du repos, afin d'améliorer l'expérience des usagers du nouveau pont et de permettre des vues panoramiques de la rivière des Outaouais, des symboles nationaux, du cœur de la capitale et des collines de la Gatineau. L'espace public doit comprendre au minimum :

- des aires d'observation ou des belvédères situés et configurés pour optimiser les vues en direction des symboles nationaux;
- de nombreux endroits pour s'asseoir et se reposer ou pour assister à des événements spéciaux pendant les festivals et les fêtes nationales, adaptés à tous les âges et à tous les niveaux d'habileté, situés de façon à ne pas entraver les déplacements des piétons et des cyclistes qui traversent le pont; certains endroits offrant un abri adéquat contre les intempéries;
- un espace réservé aux éléments d'interprétation;
- des accès à la voie cyclable à des intervalles appropriés.

**PS2b.** Prévoir et intégrer des éléments de mobilier urbain supplémentaires, comme des panneaux d'interprétation ou des œuvres d'art publics qui témoignent du contexte local ou historique, afin d'offrir un intérêt visuel, une richesse et un plaisir supplémentaires aux piétons.

**PS2c.** Fournir une infrastructure parfaitement intégrée au-dessus du tablier du pont pour soutenir différents types de signalisation de haute qualité sur le pont (identification du site, orientation, fonctionnement, réglementation, interprétation) ainsi que des décorations saisonnières, minutieusement situées pour ne pas empiéter sur la voie des piétons et des cyclistes, qui seront élaborés selon une approche de conception intégrée avec la CCN.

**PS2d.** Assurer une expérience des plus agréables aux plaisanciers qui naviguent sur la rivière des Outaouais, en direction du pont et sous celui-ci.



## 2.3 Accès aux rives

**PS3. Les voies d’approches au nouveau pont permettront aux piétons et aux cyclistes de profiter d’un meilleur accès aux réseaux de sentiers et aux commodités des rives.**

**PS3a.** Les nouveaux liens vers les sentiers existants doivent être directs, visibles, sécuritaires et utilisables tout au long de l’année.

**PS3b.** La conception et l’emplacement de la culée nord du pont doivent permettre un sentier polyvalent continu de haute qualité le long de la rive nord, séparé de l’accès aux véhicules de service du musée, qui offre une expérience conviviale et confortable sous le pont.

**PS3c.** La conception et l’emplacement de la culée sud du pont doivent permettre un sentier polyvalent continu et de grande qualité le long de la rive sud, conforme à la vision à long terme de la CCN pour une promenade riveraine entre les écluses du canal Rideau et les chutes Rideau.

**PS3d.** Les sentiers de liaison nouveaux ou rétablis le long des rives de la rivière doivent inclure un paysagement bien intégré à l’environnement et qui améliorent l’accès visuel ou physique à la rivière.



*Les écluses du canal Rideau et le pont Alexandra.  
Source : Fotenn Planning and Design*

## 2.4 Accessibilité universelle et inclusion

**PS4. Le nouveau pont et ses approches doivent être universellement accessibles, et une attention particulière doit être accordée à ce que tous les usagers se sentent bien accueillis, confortables et en sécurité, et en mesure de s'engager dans les espaces publics réservés aux piétons et à la mobilité active.**

**PS4a.** Fournir un accès universel aux espaces publics sur le pont, aux approches et aux sentiers adjacents reliés directement au tablier du pont.

**PS4b.** Mettre en œuvre au minimum les recommandations du Guide des bonnes pratiques pour l'accessibilité aux espaces extérieurs de la Commission de la capitale nationale ainsi que les plus récentes exigences de la Loi canadienne sur l'accessibilité et de tout règlement applicable.





## 3.0 Expression du pont

Le pont Alexandra actuel est un point repère emblématique, une caractéristique reconnaissable du paysage de la capitale avec une silhouette unique qui le distingue des quatre autres ponts interprovinciaux (pont Champlain, pont des Chaudières, pont du Portage et pont Macdonald-Cartier). Son profil à treillis et sa structure en porte-à-faux en font un point repère mémorable de la région de la capitale nationale depuis sa construction.

Le nouveau pont doit être un pont emblématique qui s'inscrit dans son contexte patrimonial et environnemental. Il devrait être inséré avec sensibilité dans ce paysage d'importance nationale. Son caractère architectural, structurel et urbain doit fortement représenter la spécificité du « lieu » et les valeurs du pays, des villes et des collectivités qu'il dessert, de sorte à créer un héritage significatif pour les générations futures.

« Les commentaires recueillis dans le cadre de la consultation publique ont mis en lumière les aspects du pont Alexandra actuel qui le distinguent par son caractère unique. Les commentaires comprenaient les suivants :

- son caractère unique;
- l'histoire et le patrimoine qu'il évoque;
- l'apparence et le caractère du pont;
- sa promenade en bois, séparée de la route;
- la vue, l'odeur, le son et la sensation que procure la promenade de bois qui offre des expériences uniques aux piétons et aux cyclistes, même si l'on reconnaît le besoin de l'améliorer pour offrir une surface plus uniforme.

Ensemble, ces éléments contribuent à créer un sentiment d'appartenance qui enrichit l'expérience mémorable des usagers du pont actuel. »

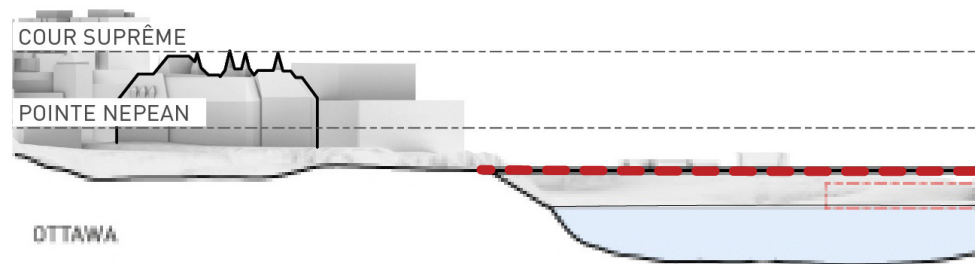
Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception

### TOUR DE LA PAIX

COUR SUPRÊME

POINTE NEPEAN

OTTAWA



## 3.1 Aménagement général

**BE1. L'aménagement général du nouveau pont doit répondre de façon claire et logique au type de structure, au tracé, au profil vertical, à la configuration de la section transversale, à l'emplacement des piliers, aux exigences de navigation et à d'autres caractéristiques techniques particulières.**

**BE1a. Alignement;** le nouveau pont doit relier la rive nord et la rive sud essentiellement aux mêmes endroits que le pont actuel, permettant un réaligement mineur pour optimiser l'intégration aux réseaux routiers adjacents, avec un alignement principalement linéaire entre ces deux points; si des courbes sont intégrées, elles doivent être subtiles et graduelles de sorte à éviter de créer une distraction visuelle dans la configuration ou d'obstruer de manière importante les vues actuelles vers les symboles nationaux à partir du pont.

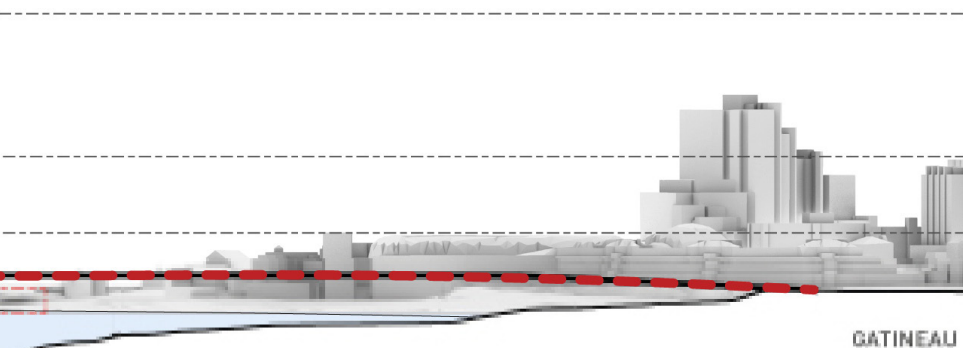
**BE1b. Élévation;** le nouveau pont doit relier les approches nord et sud aux même niveaux d'élévation; la pente ascendante de la culée de Gatineau jusqu'au niveau principal du tablier ne doit pas excéder 4 % afin de permettre une accessibilité universelle et une transition future vers le transport en commun.

**BE1c. Section transversale;** la section transversale du pont doit prévoir deux (2) voies de circulation automobile d'une largeur de 3,5 mètres (à confirmer) avec un accotement d'une largeur de 1,2 mètre de chaque côté; une voie cyclable bidirectionnelle d'au moins 3,0 mètres, avec un espace d'au moins 0,3 mètre de chaque côté de tout objet ou mobilier fixe; un parcours piétonnier continu et direct dans la zone de l'espace public d'une largeur minimale de 4,0 mètres, avec une distance minimale de 0,3 mètre de chaque côté de tout objet ou mobilier fixe, à laquelle s'ajoute une largeur minimale supplémentaire de 3,0 mètres aux principaux points de vue, aux points d'observation et aux espaces de rassemblement dans la zone d'espace public.

**BE1d.** Un chenal de navigation de 90 mètres de large sur 11 mètres de haut (dimensions préliminaires à confirmer), mesuré depuis ligne des hautes eaux doit être prévu au milieu de la rivière sous le nouveau pont, afin d'assurer la navigabilité de la rivière.

« En traversant le pont Alexandra de Gatineau à Ottawa, il y a un changement d'élévation notable qui reflète le contexte topographique naturel du corridor de la rivière des Outaouais. À partir de Gatineau, le profil actuel du pont commence à une altitude approximative de 53 mètres et suit une pente de 5 %, avant de revenir à niveau de la rivière des Outaouais à une altitude d'environ 59 mètres, avant de s'élever de nouveau au tronçon de franchissement suivant une pente d'environ 4 % pour atteindre l'élévation routière générale de 65 mètres le long de la rue St. Patrick, près de la promenade Sussex à Ottawa. »

Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception





## 3.2 Image et forme visuelle

**BE2. Le nouveau pont doit présenter un design prestigieux et singulier qui s'intègre et rehausse le patrimoine bâti et naturel du cœur de la capitale nationale, aujourd'hui et à l'avenir.**

**BE2a.** En s'inspirant de l'héritage de nos symboles nationaux et en le perpétuant, le pont servira à la fois d'avant-plan et d'arrière-plan, de sculpture et de cadre pour vivre l'expérience de la capitale nationale, et deviendra lui-même un nouveau point d'intérêt impressionnant et significatif à l'avenir.

**BE2b.** Le design doit être convaincant et significatif pour les Canadiens et Canadiennes autochtones et non autochtones, et trouver écho auprès de ces personnes. Il doit éviter d'adopter une expression de « signature » omniprésente que l'on pourrait trouver dans de nombreux autres endroits dans le monde.

**BE2c.** La conception du nouveau pont doit correspondre distinctement au « lieu » qui évoque la mémoire et le caractère de l'héritage du pont actuel et son contexte d'une manière adéquate : le pont doit intégrer des éléments qui lui permettent de se distinguer par sa silhouette unique et sa perméabilité visuelle à distance et présenter un intérêt et une complexité esthétiques suffisants pour éviter un effet monotone au-dessus du pont. La hauteur, l'emplacement, la quantité, la complexité visuelle et le rythme de ces éléments doivent créer une composition globale qui est intéressante et agréable à l'œil et qui résonne avec le caractère et les proportions des paysages bâtis et naturels environnants.

**BE2d.** Dans son ensemble, la structure du pont doit être « cohérente » avec son environnement; la hauteur et les proportions des éléments au-dessus du tablier du pont doivent être visuellement cohésives et complémentaires au paysage adjacent et aux symboles nationaux.

**BE2e.** La conception du pont doit impressionner et inspirer lorsqu'on le regarde de près; le pont doit susciter un sentiment de joie, d'émerveillement et de fierté chez les usagers et les observateurs, surtout chez ceux qui prennent le temps de profiter pleinement de l'expérience de traversée et d'observation.

*« Le nouveau pont Alexandra sera un pont emblématique se déclinant sous forme d'une place civique d'exception, reflète de l'identité nationale canadienne et de ses valeurs, dans le respect de l'intégrité des paysages culturels de la Capitale. »*

*Source : Remplacement du pont Alexandra Principes de planification et de conception*



### 3.3 Excellence de la conception

**BE3. La conception architecturale et structurelle du nouveau pont doit viser les normes les plus élevées de l'industrie en matière d'excellence de conception et de qualité visuelle.**

**BE3a.** Le pont, au-dessus et au-dessous du tablier, doit faire preuve d'excellence en matière de conception et d'intégrité, de choix des matériaux, de détails et de qualité du travail de construction, qui convient à une construction neuve d'une telle envergure et importance dans une capitale nationale.

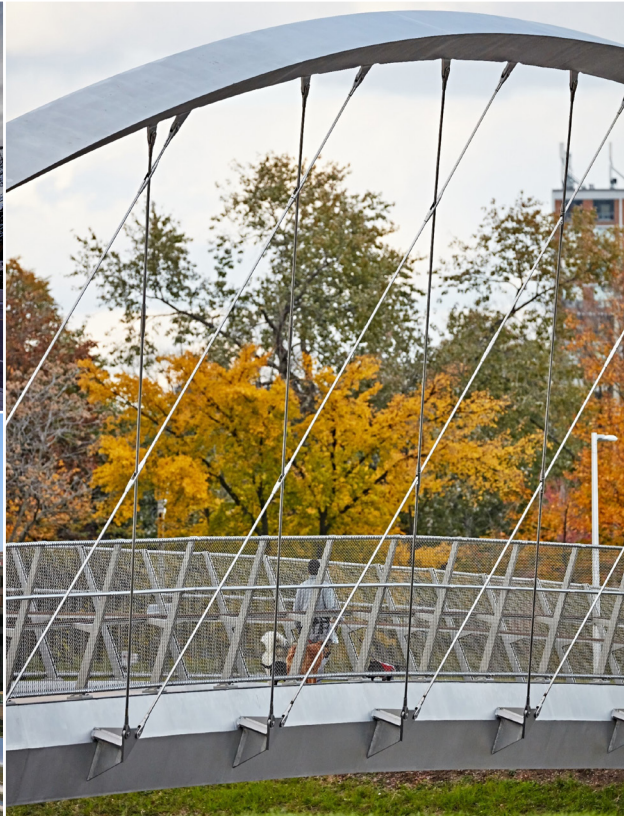
**BE3b.** L'expression architecturale et structurelle et les détails doivent atteindre une qualité « intemporelle » durable qui vieillira gracieusement et qui sera encore perçue comme symbolique, significative et esthétiquement agréable dans 100 ans.

**BE3c.** Les détails des éléments du pont doivent respecter naturellement et uniformément la philosophie de conception globale, le système structurel et la méthode de construction. Les détails doivent présenter des transitions épurées et bien agencées entre les éléments et aux jonctions de différents matériaux; les composantes d'assemblage doivent être faites d'un matériau durable de haute qualité convenant à leur rôle.

**BE3d.** Les éléments secondaires comme les infrastructures de services publics, les conduits et les systèmes de drainage; les structures de signalisation, la gestion de la circulation et l'infrastructure potentielle du transport en commun; les espaces, les systèmes et la technologie nécessaires à l'entretien et à la surveillance; les feux de navigation du chenal et les feux aéronautiques doivent être bien intégrés à l'architecture du pont afin de réduire au minimum les impacts visuels négatifs. Les passages linéaires des conduits et de la tuyauterie doivent être regroupés dans un ensemble compact, serré sous le tablier, le plus à l'intérieur possible pour se retrouver dans l'ombre du tablier. Les ensembles de tuyaux visibles doivent être recouverts d'un revêtement métallique architectural qui prévoit l'accès pour l'entretien.

**BE3e.** Les glissières de sécurité à l'épreuve des collisions aux abords de l'espace réservé aux automobiles doivent être de conception minimale et viser à réduire au minimum la hauteur, à maximiser la visibilité et à transmettre un sentiment de légèreté visuelle.

**BE3f.** Les culées et les systèmes muraux de soutènement aux approches des ponts doivent réduire au minimum les grandes étendues de béton lisse et intégrer des motifs et des textures de finition de surface qui sont visuellement cohérents avec l'esthétique architecturale globale, décourager les graffitis et demeurer beaux au fil du temps.

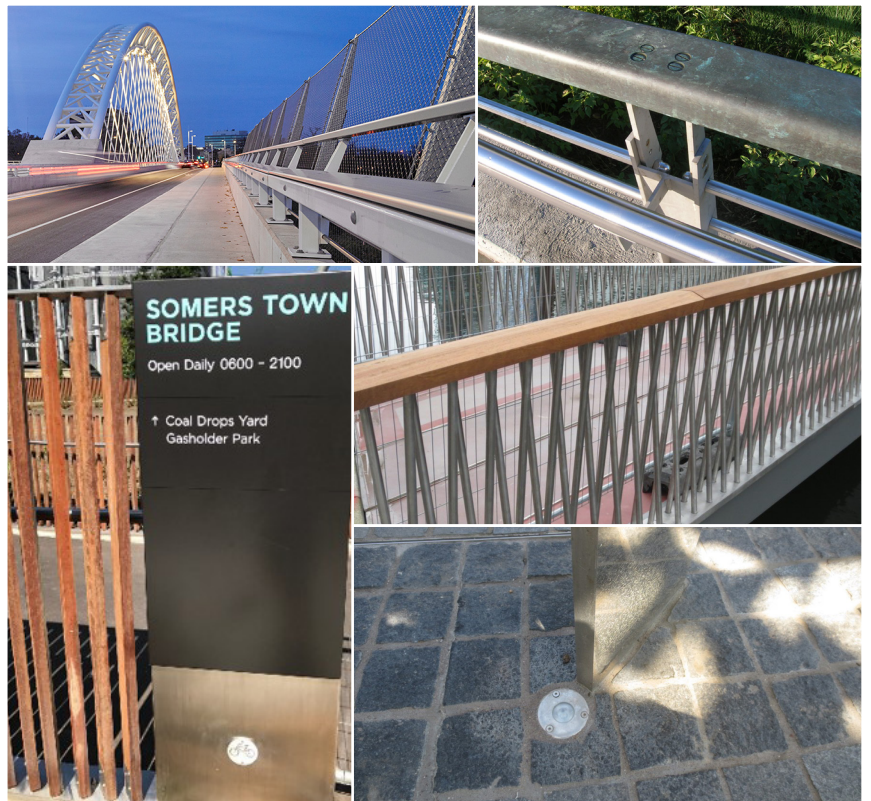


### 3.4 Matériaux et finis

**BE4. La conception du nouveau pont doit comprendre des matériaux et des finis de grande qualité qui mettent en valeur la technologie de pointe et qui trouvent écho dans la palette établie pour le boulevard de la Confédération et le patrimoine bâti de la capitale nationale.**

**BE4a.** Honorer le riche héritage de la capitale grâce à une palette de matériaux, de finis, de textures, de motifs, de qualités tactiles, de couleurs et de tons adéquats et soigneusement sélectionnés qui se fondront, grâce à la conception du pont, dans le paysage central de la capitale par le nouveau pont et qui rehausseront l'expérience des usagers qui observeront le pont de près.

**BE4b.** Utiliser des matériaux traditionnels comme le granit, le cuivre, l'acier et le bois, ainsi que des matériaux contemporains appropriés, y compris l'acier inoxydable et l'aluminium, avec des textures et des finitions qui vieilliront bien, en prenant soin de respecter la tradition patrimoniale d'Ottawa, la palette du boulevard de la Confédération, ainsi que les caractéristiques de durabilité, d'écologie, d'innovation et d'entretien.



### 3.5 Éclairage

**BE5. La conception du nouveau pont doit fournir une mise en lumière de haute qualité qui s'intègre adéquatement au site et au contexte environnant et qui permet aux gens de traverser le pont et d'en profiter à toute heure de la journée, toute l'année.**

**BE5a.** Grâce à une mise en lumière conçue avec sensibilité, le pont doit veiller à la continuité du concept de « collier de perles » du boulevard de la Confédération par un éclairage architectural qui mettra en valeur la structure du pont elle-même, créant ainsi un paysage de rue nocturne subtil et respectueux du lieu, tout en s'assurant de ne pas compromettre la primauté visuelle des bâtiments qui composent le paysage central de la capitale nationale.

**BE5b.** L'éclairage du pont, y compris les luminaires, les supports et l'infrastructure connexe, doit être minime sur le plan esthétique, épuré et élégant, discrètement dissimulé dans la mesure du possible, en plus d'être visuellement intégré à l'esthétique globale du pont.

**BE5c.** Les appareils d'éclairage doivent utiliser une technologie à DEL à la fine pointe de la technologie, choisie dans un souci de la durabilité, d'efficacité énergétique, de longévité, de rendement éprouvé et de faible entretien.



Source : Plan lumière de la capitale



## 4.0 Vues et expérience visuelle

Le nouveau pont doit respecter trois principales normes visuelles qualitatives : (1) la protection et la mise en valeur des vues sur les symboles nationaux depuis le pont et les principaux points d'intérêt des rives adjacentes; (2) la qualité et la pertinence de la contribution du pont au grand paysage fluvial central de la capitale; et (3) la pertinence de la contribution du pont à la séquence spatiale et à la qualité de conception des matériaux tactiles du boulevard de la Confédération.



## 4.1 Protection des vues

**VA1. La conception du nouveau pont doit préserver l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux, lorsqu'on les regarde du pont, conformément au Plan de protection des vues dans la capitale du Canada (2007).**

**VA1a.** La nouvelle conception du pont doit préserver une vue de l'édifice du Centre à partir de l'emplacement approximatif du « point d'observation régulateur » no 6, de sorte à offrir une vue claire de la silhouette de l'édifice du Centre sans l'obstruction de bâtiments en arrière-plan.

**VA1b.** Préserver l'intégrité et la qualité des cônes visuels vers les principaux sujets (l'édifice du Centre et la Cour suprême) de la zone de l'espace public du nouveau pont aux emplacements approximatifs des principaux points d'observation 5, 6, 7 et 8, considérés comme une séquence de l'évolution des vues. Les vues de la triade des édifices du Parlement et de la Cour suprême à protéger comprennent à la fois les bâtiments et leur milieu naturel, y compris l'escarpement, la rivière et le rivage.

**VA1c.** Réduire au minimum la quantité et l'étendue des obstructions visuelles dans l'avant-plan de ces vues protégées à partir du point de vue d'un piéton sur le pont.



*Colline du Parlement.  
Source : Shubham Sharan*



*Pointe Nepean.  
Source : Ross Dunn*

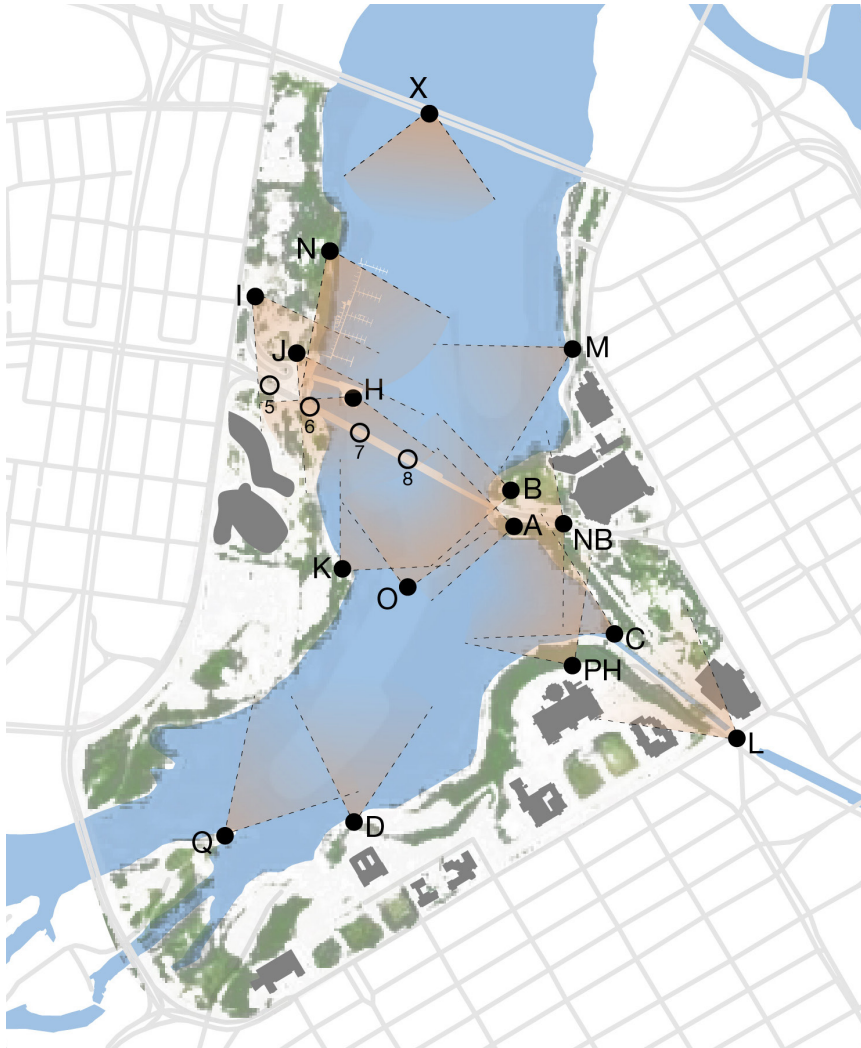
## 4.2 Vues vers le pont

**VA2. Le nouveau pont doit être visuellement intégré au paysage central de la capitale et permettre une vue exceptionnelle des caractéristiques naturelles et des symboles nationaux du lieu.**

**VA2a.** Les vues du paysage central de la capitale à partir des points d'observation suivants doivent préserver les éléments de base et les qualités énoncées à l'annexe A pour chaque point d'observation énuméré ci-dessous. Dans la mesure du possible, le nouveau pont améliorera la vue en rehaussant les qualités visuelles actuelles ou en offrant de nouvelles lignes visuelles vers les symboles nationaux, les principaux éléments du paysage ou de nouvelles vues de la structure du pont elle-même. Les principales possibilités d'amélioration sont énoncées à l'annexe A.

- **Point d'observation A** : À partir du belvédère à l'extrémité sud du pont.
- **Point d'observation B** : À partir du belvédère de la pointe Nepean.
- **Point d'observation NB** : Sur le nouveau pont piétonnier menant à la pointe Nepean.
- **Point d'observation C** : Sur la passerelle au pied des écluses du canal Rideau.
- **Point d'observation L** : Sur le boulevard de la Confédération au pont des Sapeurs.
- **Point d'observation PH** : Sur la Colline du Parlement, près de la commémoration Baldwin-Lafontaine.
- **Point d'observation D** : Sur le sentier récréatif riverain, au pied de l'escarpement de la Cour suprême.
- **Point d'observation K** : Sur le sentier des Voyageurs près du Musée canadien de l'histoire.
- **Point d'observation Q** : À la pointe est de l'île Victoria.
- **Point d'observation H** : Sur la rivière des Outaouais, près de la marina de Hull.
- **Point d'observation J** : Sur le sentier des Voyageurs à 50 m à l'est du pont.
- **Point d'observation N** : À partir de la rive du parc Jacques-Cartier.
- **Point d'observation I** : À partir de l'espace surélevé proposé pour les événements dans le parc Jacques-Cartier.
- **Point d'observation M** : Sur la promenade Lady-Grey.
- **Point d'observation O** : À bord d'un bateau au milieu de la rivière, du côté amont du pont.
- **Point d'observation X** : À partir de la voie réservée aux piétons et aux cyclistes, du côté ouest du pont Macdonald-Cartier.

Reportez-vous à l'« Annexe A – Points d'observation choisis » pour obtenir des descriptions, des photos (de la vue et parfois de la configuration) ainsi que des vues préliminaires de la modélisation SIG de la CCN pour chacun des points d'observation ci-dessus.



Carte des points  
d'observation à partir du pont  
Alexandra et en direction de  
celui-ci.



Source : Fotenn Planning and  
Design

*Le pont Alexandra comme  
toile de fond du Bal de Neige.  
Source : Fotenn Planning and  
Design*

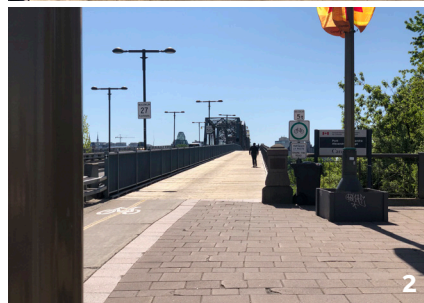
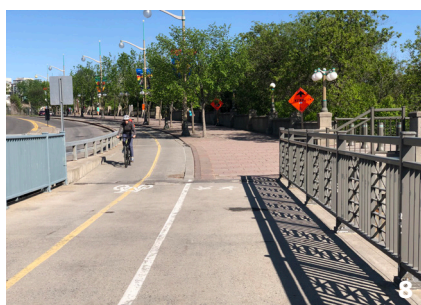
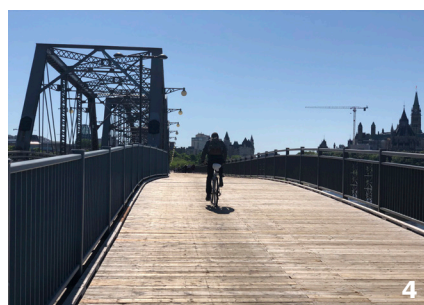


*Source : Programme et lignes  
directrices de conception  
pour le remplacement du pont  
Alexandra*

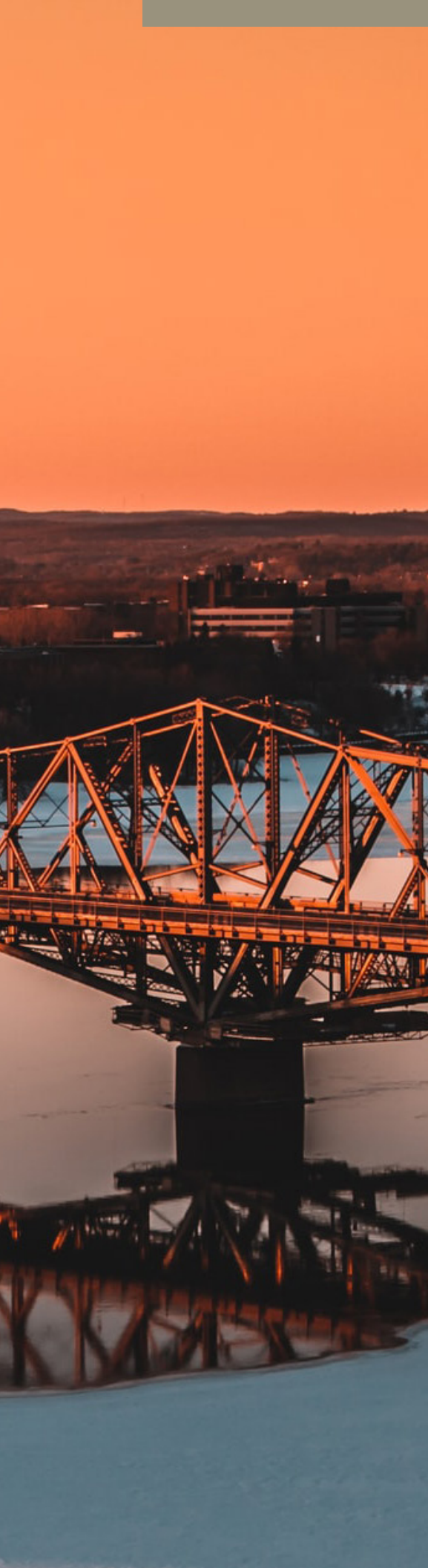
### 4.3 Séquence spatiale

**VA3. Le nouveau pont doit être conçu pour contribuer à la séquence visuelle dynamique de la section Sussex/Mackenzie-Laurier/Allumettières du boulevard de la Confédération et la rehausser tout en offrant une séquence exceptionnelle de vues progressives.**

**VA3a.** La conception du nouveau pont doit tenir compte de la séquence spatiale des vues qui sera progressivement révélée aux usagers du pont, en particulier aux piétons, qui emprunteront les approches du pont et le traverseront dans les deux directions, entre le carrefour de la promenade Sussex et de l'avenue Mackenzie et le carrefour de la rue Laurier et le boulevard des Allumettières.



*Approche et traversée du pont de Gatineau à Ottawa.*



## 5.0 Autres normes et exigences de la CCN

---

En plus des principaux critères de performance de conception énoncés dans le présent document, d'autres facteurs techniques et de conception devront être pris en compte par l'équipe de conception lors de l'élaboration de la conception du pont et des plans techniques détaillés. Certains d'entre eux font l'objet d'études ou de processus en cours, et la CCN fournira des exigences d'approbation et des critères de performance à jour dès qu'ils seront disponibles.



**ON1. L'équipe de conception doit tenir compte de plusieurs autres facteurs techniques et de conception, ainsi que de toute mise à jour future des critères contenus dans le présent document, tel qu'indiqué par la CCN au cours des étapes préalables à l'approvisionnement et à celles de l'approvisionnement.**

**ON1a.** En voici quelques-uns :

- **Participation des Autochtones;** il incombe de déployer des efforts continus pour comprendre et définir des processus de planification communautaires qui reflètent les intérêts et la situation des Autochtones, et pour clarifier la façon d'intégrer les thèmes autochtones à la conception du pont.
- **Cibles et stratégies de développement durable;** atteindre les cibles de la version à jour de la Stratégie de développement durable de la CCN de 2018-2023, de la Stratégie fédérale de développement durable de 2019-2022 et du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. Les exigences en matière d'adaptation aux changements climatiques peuvent être ajoutées ou modifiées en fonction des résultats d'une évaluation de la vulnérabilité et des risques en matière de changements climatiques (EVRCC).
- **Intégration du patrimoine et atténuation des répercussions;** des analyses des répercussions sur le patrimoine sont en cours et des recommandations concernant la manutention des matériaux du patrimoine et d'autres mesures d'atténuation devraient être élaborées. Ces recommandations doivent être mises en œuvre tout au long de l'étape de conception du projet.
- **Spécifications de la CCN comme intendante;** spécifications techniques détaillées liées à l'opération, à l'inspection, à l'entretien, à la réparation, au remplacement, et à l'accès futurs aux composants et aux systèmes du pont.



# Annexe A – Points d’observation choisis

---

Cette section contient des descriptions, des photos (de la vue et parfois de la configuration) ainsi que des vues préliminaires de la modélisation SIG de la CCN pour chacun des points d’observation suivants :

- **Point d’observation A** : À partir du belvédère à l’extrémité sud du pont.
- **Point d’observation B** : À partir du belvédère de la pointe Nepean.
- **Point d’observation NB** : Sur le nouveau pont piétonnier menant à la pointe Nepean.
- **Point d’observation C** : Sur la passerelle au pied des écluses du canal Rideau.
- **Point d’observation L** : Sur le boulevard de la Confédération au pont des Sapeurs.
- **Point d’observation PH** : Sur la Colline du Parlement, près de la commémoration Baldwin-Lafontaine.
- **Point d’observation D** : Sur le sentier récréatif riverain, au pied de l’escarpement de la Cour suprême.
- **Point d’observation K** : Sur le sentier des Voyageurs près du Musée canadien de l’histoire.
- **Point d’observation Q** : À la pointe est de l’île Victoria.
- **Point d’observation H** : Sur la rivière des Outaouais, près de la marina de Hull.
- **Point d’observation J** : Sur le sentier des Voyageurs à 50 m à l’est du pont.
- **Point d’observation N** : À partir de la rive du parc Jacques-Cartier.
- **Point d’observation I** : À partir de l’espace surélevé proposé pour les événements dans le parc Jacques-Cartier.
- **Point d’observation M** : Sur la promenade Lady-Grey.
- **Point d’observation O** : À bord d’un bateau au milieu de la rivière, du côté amont du pont.
- **Point d’observation X** : À partir de la voie réservée aux piétons et aux cyclistes, du côté ouest du pont Macdonald-Cartier.

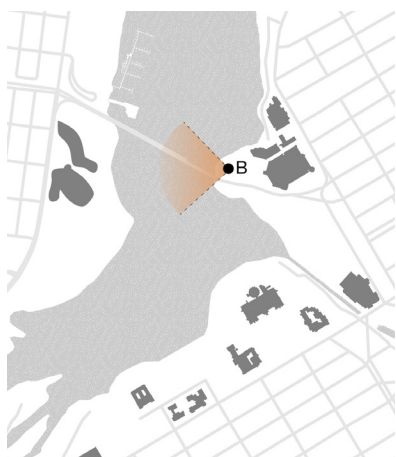


## Point d'observation A : À partir du belvédère près de l'extrémité sud du pont

Ce belvédère d'importance, en porte-à-faux depuis le devant de l'escarpement, est conçu pour accroître le sentiment d'être projeté au-dessus de la rivière. Il offre des vues spectaculaires sur les écluses du canal Rideau et vers l'escarpement de la colline boisée du Parlement, dominé par la Bibliothèque du Parlement et l'édifice du Centre. La vue panoramique englobe l'ensemble du paysage central bordé visuellement par le pont, vu à droite.

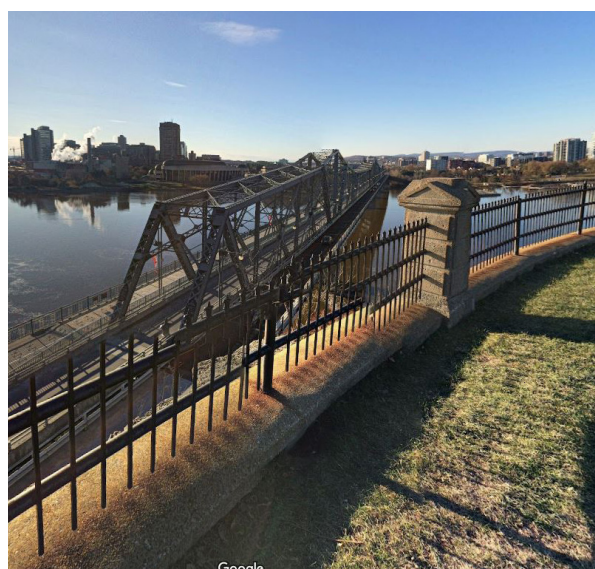
Ce point d'observation offre une vue angulaire aiguë de toute la structure du pont, du niveau de l'eau jusqu'au sommet de la superstructure, et révèle clairement son système structurel. De cet angle d'observation aigu, l'envergure et l'opacité de la superstructure actuelle filtrent les bâtiments de deuxième plan à Gatineau, tout en donnant un sentiment d'isolement au paysage central et une formidable toile de fond à la promenade réservée aux piétons et aux cyclistes.





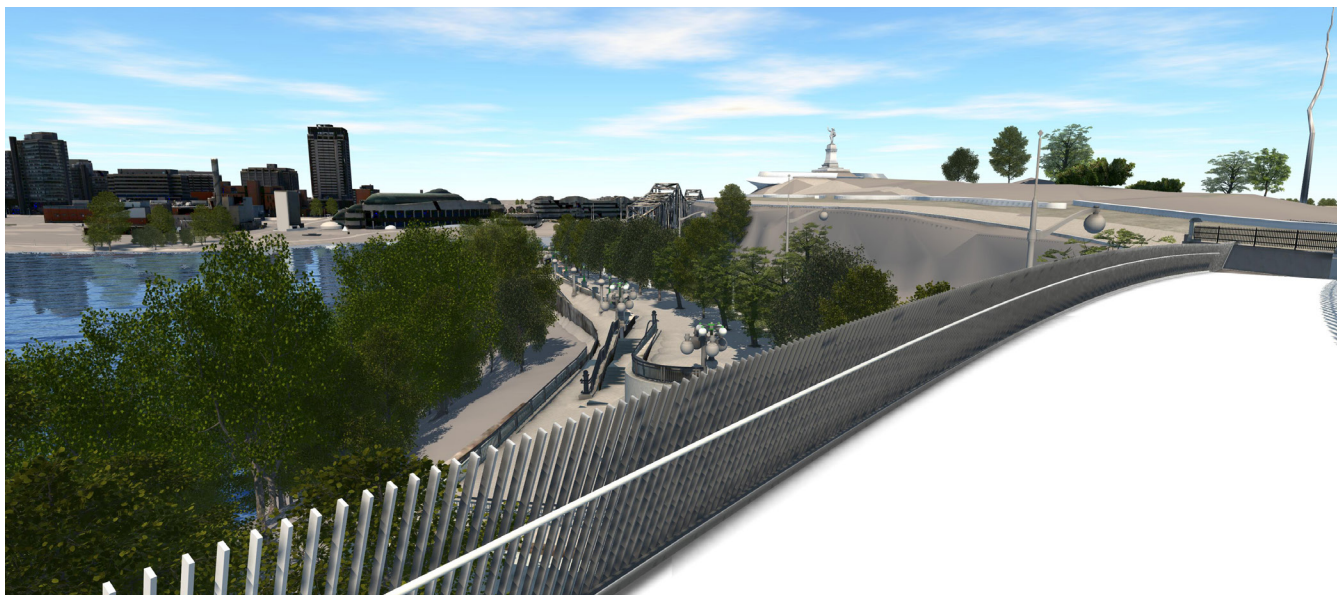
## Point d'observation B : À partir du belvédère de la pointe Nepean.

Ce point d'observation, presque aussi haut que la Colline du Parlement, offre une vue panoramique à 360 degrés qui englobe toute la grandeur de la rivière des Outaouais, de la ville de Gatineau, de la marina de Hull au centre et des collines de la Gatineau derrière. La configuration structurelle, la disposition et les séparations des voies de circulation du pont sont facilement observables de ce point de vue. La vue dévoile la Grande Galerie du Musée canadien de l'histoire et son emplacement au bord de la rivière.



## Point d'observation NB : Sur le nouveau pont piétonnier menant à la pointe Nepean

Ce nouveau pont piétonnier offrira une formidable vue panoramique de la rivière et des symboles nationaux. Il offrira une vue d'ensemble intéressante sur le boulevard de la Confédération et l'escarpement de la rue St-Patrick vers le nouveau pont. La superstructure du pont ne fait pas visuellement concurrence au promontoire de la pointe Nepean.





### Point d'observation C : Sur la passerelle au pied des écluses du canal Rideau

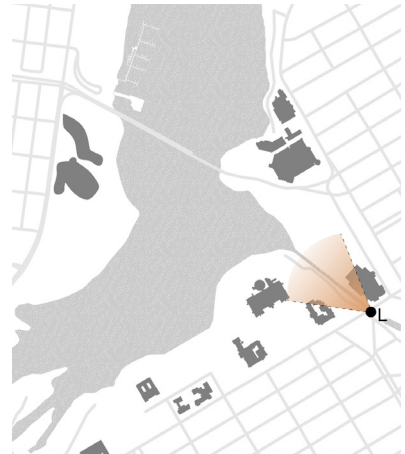
Ce point d'observation offre une vue, au niveau de la rivière, de la rive de Gatineau et de l'escarpement végétalisé de la pointe Nepean. La structure du pont et la rive rocheuse et végétalisée se fusionnent pour créer un cadre presque continu à la composition pittoresque du bord de la rivière et une « extrémité » claire du paysage central de la capitale. L'ouverture entre le deuxième pilier du pont et l'escarpement boisé crée un cadre visuel en direction de la marina de Hull qui rehausse le sentiment de « ici » et « là ».



## Point d'observation L : À partir de l'esplanade du boulevard de la Confédération au pont des Sapeurs

Ce point d'observation est semblable au point d'observation C, mais se situe à une altitude beaucoup plus élevée. Il surplombe les écluses du canal Rideau et est entouré d'arbres et de strates rocheuses de chaque côté de la vallée du canal. La structure du pont semble lourde et opaque de cette perspective angulaire.

La vue étroite sous le pont menant à la marina de Hull et la toile de fond des collines de la Gatineau donnent un fort sentiment de continuité et de confinement. L'alignement du pont par rapport aux autres points d'intérêt semble incertain, car il se fond dans la végétation et les bâtiments de deuxième plan à Gatineau.

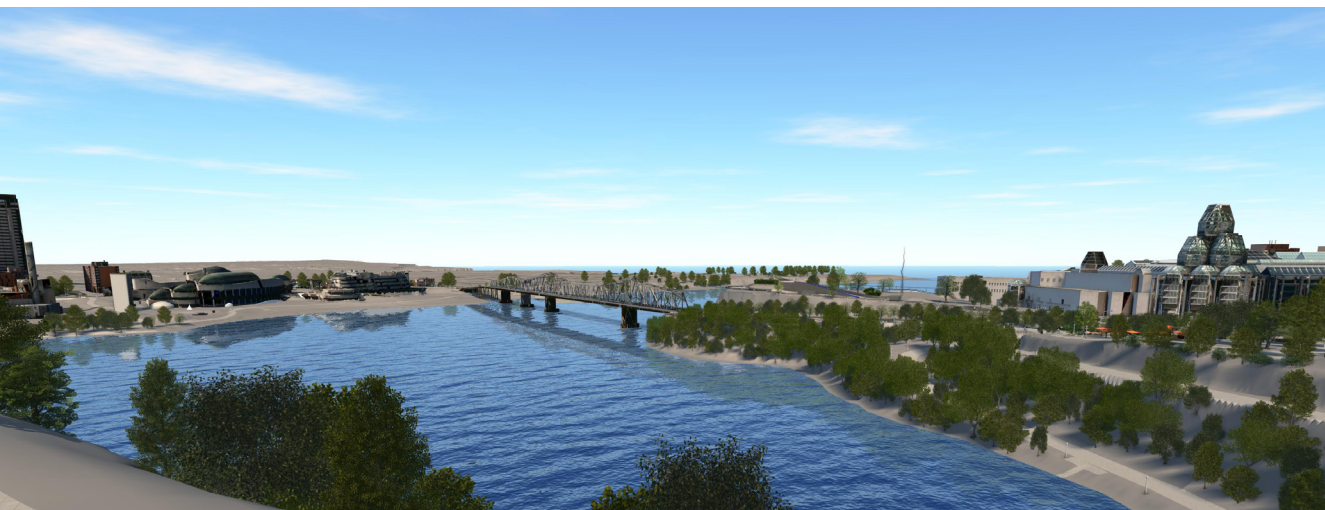


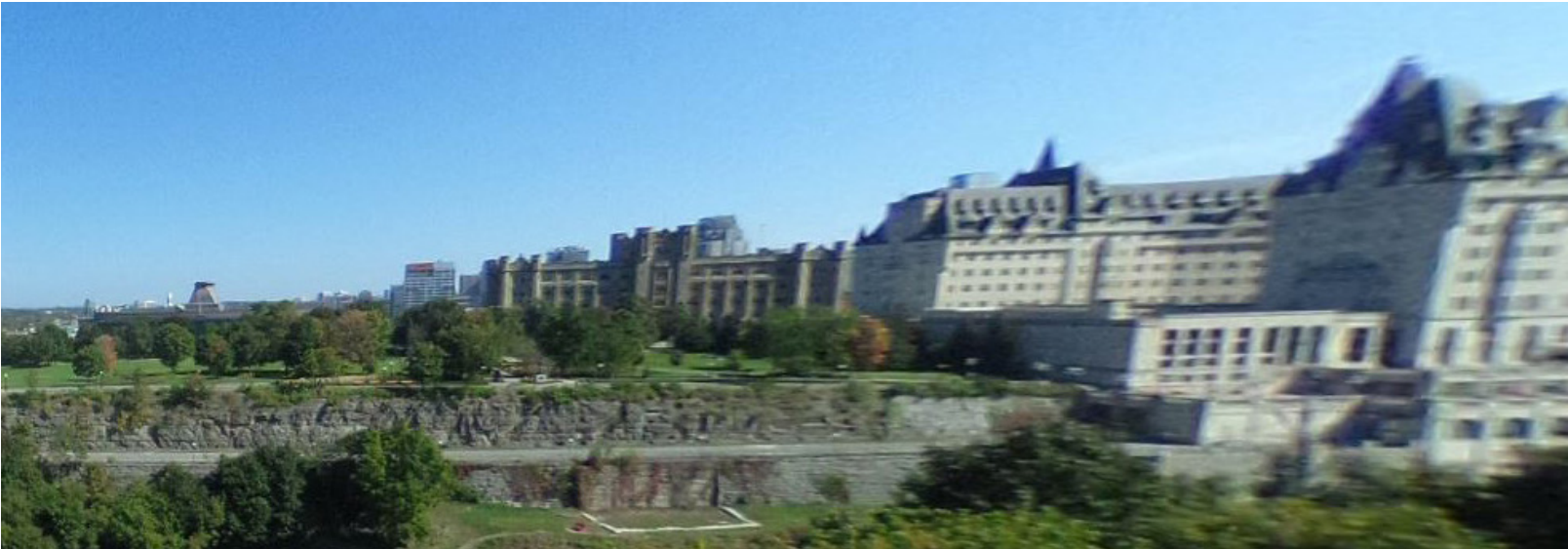


## Point d'observation PH : Sur la colline du Parlement, près de la commémoration Baldwin-Lafontaine

Le pont est vu dans le paysage du parc Major's Hill, en avant-plan, du Musée des beaux-arts du Canada, de la pointe Nepean et du Musée canadien de l'histoire. Le terrain au pied du parc Major's Hill se reliant au pont montre clairement le tracé antérieur de la voie ferrée.

À partir de là, la structure du pont est lisible. Il est suffisamment visible pour définir le cadre spatial du paysage central sans perturber la continuité évidente de la rivière qui semble tourner autour de la pointe Nepean. La moitié sud de la superstructure n'est visible qu'à environ 50 %. Les collines de la Gatineau forment une toile de fond constante qui donne un fort sens d'orientation.







### Point d'observation D : Sur le sentier récréatif riverain, sous l'escarpement de la Cour suprême.

Presque perpendiculaire au pont, cette vue montre clairement la silhouette complète de la superstructure du pont. Les caractéristiques de la rive de Gatineau sont bien en vue, y compris la marina de Hull en-dessous et au-delà du pont. La superstructure du pont s'élève tout juste à la hauteur de la pointe Nepean, maintenant le « point de référence » du paysage végétalisé.

La vue montre l'ensemble des symboles nationaux le long du lien Laurier/Sussex du boulevard de la Confédération – le Musée canadien de l'histoire, le pont Alexandra, la pointe Nepean et la statue de Champlain, le Musée des beaux-arts (et les clochers de la cathédrale Notre-Dame), ainsi que la Bibliothèque du Parlement et l'édifice du Centre, au-dessus de l'escarpement boisé de la Colline.



## Point d'observation K : Sur le sentier des Voyageurs près du Musée canadien de l'histoire

Comme à partir de la rive de l'autre côté de la rivière (Point d'observation D), le pont peut être observé pratiquement à l'élévation véritable au-dessus du plan d'eau. La continuité de la ligne de la structure du pont avec l'escarpement de la pointe Nepean et la silhouette de la statue de Champlain et du Musée des beaux-arts du Canada est clairement visible. Les membrures supérieures des fermes de pont ont un poids visuel suffisant pour être visibles sur une longue distance.





## Point d'observation Q : À la pointe est de l'île Victoria

Cet endroit et d'autres endroits dans la partie ouest du paysage central de la capitale nous offrent des vues dans lesquelles le pont s'érige en arrière-plan en soutien aux principaux symboles nationaux, soit la Cour suprême et les édifices du Parlement, chacun sur leur plateau escarpé. Ensemble, le parc Major's Hill, le Musée des beaux-arts du Canada, la pointe Nepean et le pont Alexandra forment une grande ligne de liaison visuelle entre la Colline du Parlement et la rive de Gatineau. En regardant de plus près le pont, on constate que le pont Macdonald-Cartier, vu sous le pont Alexandra, renforce visuellement cette ligne.







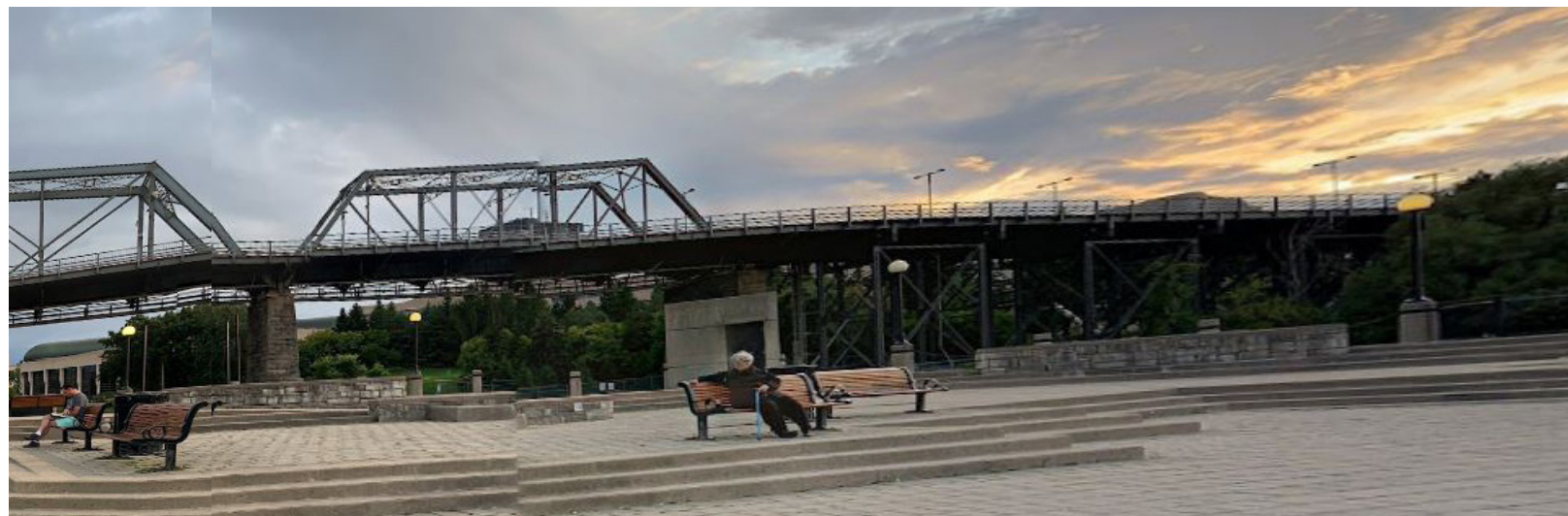
## Point d'observation H : Sur la rivière près du quai de la marina de Hull

Ce point d'observation offre une excellente vue rapprochée des piliers et du dessous du pont, qui s'élève contre le ciel, avec des vues encadrées sous le pont dans le paysage central de la capitale, en plus de certaines parties de la Cité parlementaire et de la Cour suprême.

Le profil de la pointe Nepean et la statue de Champlain sont clairement visibles, le pont se terminant au milieu de l'escarpement. Le Grand Hall du Musée des beaux-arts est visible au-dessus de la cime des arbres et on y aperçoit le toit du Château Laurier et la tour de la Paix à travers la superstructure du pont.



La vue de la Grande salle du Musée canadien de l'histoire est encadrée sous le pont, mais l'accès visuel le long de la rive à Gatineau est obscurci par la structure du pont et la végétation. La nouvelle conception du pont pourrait présenter des possibilités de restructuration du paysage pour encadrer et offrir des vues vers le Musée.





### Point d'observation J : Sur le sentier des Voyageurs à 50 m à l'est du pont

À partir de la rive à Gatineau, dans le parc Jacques Cartier, le pont est perçu comme une structure aérienne qui obstrue les vues à travers et entre les colonnes de soutien et les contreventements.

La conception du pont offre une occasion importante d'améliorer l'utilisation de l'espace couvert sous le pont, pour encadrer la vue vers le paysage central de la capitale nationale et pour rehausser l'expérience des piétons et des cyclistes.



## Point d'observation I : À partir de l'espace surélevé proposé pour les événements dans le parc Jacques-Cartier.

À partir de l'espace surélevé proposé pour les événements dans le parc Jacques Cartier, le pont fait partie de la riche toile de fond visuelle du parc végétalisé. En hiver, à travers la trame du couvert feuillu et la superstructure du pont, il est possible d'apercevoir les symboles nationaux des deux côtés de la rivière, depuis le Musée des beaux-arts au-delà de la pointe Nepean à l'est, jusqu'à la Cité parlementaire, la Cour suprême et le mur ondulé du côté est du Musée d'histoire du Canada, à l'ouest. En été, le pont et d'autres bâtiments et structures de référence peuvent être aperçus à travers et sous la canopée presque opaque des arbres.



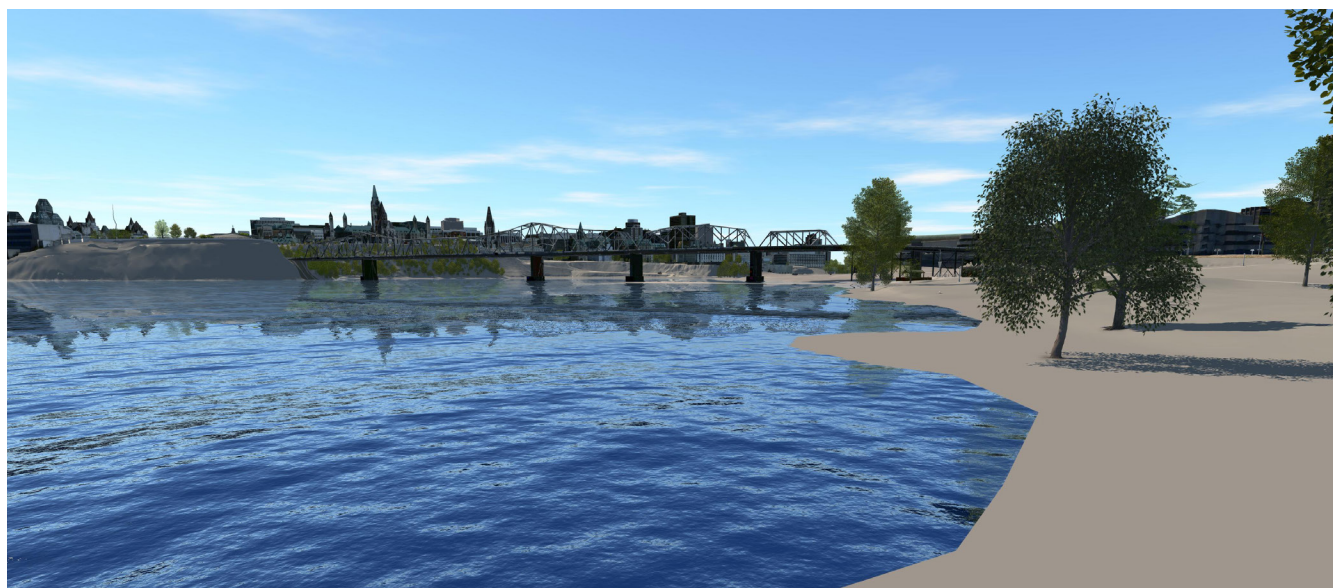
L'orchestration des séquences de vues à partir des sentiers polyvalents du parc pourrait devenir un élément important du nouveau plan concept du parc.





## Point d'observation N : À partir de la rive du parc Jacques-Cartier

Du côté est du pont, le paysage central de la capitale est généralement vu à travers le pont ou au-dessus et, comme la structure est relativement ouverte, cette configuration peut mener à des vues intéressantes et encadrées autant qu'à des vues obstruées et décevantes. À partir de ce point de vue, qui se trouve à une certaine distance du pont le long de la rive, les vues du paysage central et des symboles nationaux peuvent être contemplées au-dessus du tablier à travers les éléments structuraux du pont qui agissent comme un voile. Au-dessus du pont, il est possible d'observer les tours et les pointes du haut des édifices du Parlement.



## Point d'observation M : Sur la promenade Lady-Grey

La promenade Lady-Grey pourrait redevenir un sentier polyvalent clé et un élément important du domaine public riverain. À partir de ce point d'observation, la silhouette du pont est visible en partie devant le ciel et en partie devant le Musée canadien de l'histoire, le long du paysage du centre-ville de Gatineau et au-delà. De ce point d'observation, le pont Alexandra semble provenir de la pointe Nepean. L'île Victoria et le pont du Portage sont visibles sous son tablier.





### Point d'observation O : À bord d'un bateau au milieu de la rivière, du côté amont du pont.

Depuis la rivière, l'élégance et la géométrie de la structure du pont peuvent être pleinement appréciées. La superstructure qui semble lourde et imposante lorsqu'on la regarde de près – à partir de la pointe Nepean, par exemple – semble légère et aérée et très cohérente avec son environnement lorsqu'on l'observe à partir d'un bateau sur la rivière.

Le tablier horizontal longiligne, les fermes ouvertes au-dessus et au-dessous du pont et les balustrades aérées contribuent grandement à cette légèreté apparente. À titre de comparaison, le pont Macdonald-Cartier, vu en aval, semble beaucoup plus lourd en raison de l'ombre profonde que crée le tablier du pont sur ses arcs solides en béton.



De ce point de vue, les points d'accès au pont sont bien visibles. À la pointe Nepean, le pont semble bien ancré dans la falaise végétalisée et le terrain plus bas qui accommodait auparavant la voie ferrée. Il y a une distinction visuelle claire et sympathique entre l'artefact technique et le terrain naturel.

Le point d'accès depuis Gatineau est moins remarquable. Au-dessus du niveau de l'eau, il y a une structure construite selon le concept d'« ingénierie de la valeur » qui accorde peu d'attention au-dessous du pont ou au potentiel d'espace riverain aménageable. L'emplacement actuel des arbres semble viser principalement à dissimuler la jonction entre le sol et le pont. Par conséquent, sous le pont (voir Point d'observation J), on retrouve un « espace libre » qui semble inexploité et non sécuritaire. (On aurait pu espérer un troisième ancrage en porte-à-faux qui aurait permis au pont de passer au-dessus du paysage riverain, de demeurer séparé de la rive, jusqu'à ce qu'ils se rejoignent de façon plus décisive au sommet de la pente).





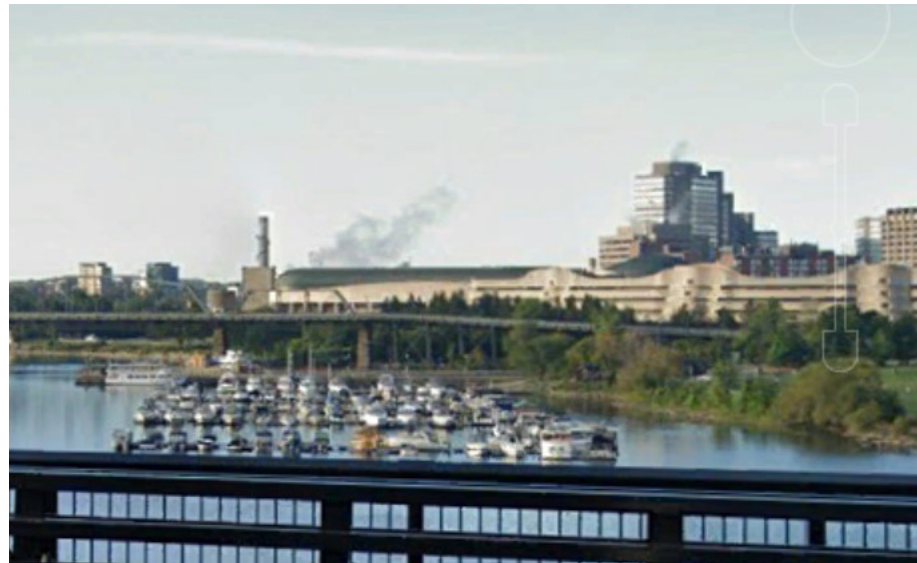
### **Point d'observation X : À partir de la voie réservée aux piétons et aux cyclistes, du côté ouest du pont Macdonald-Cartier.**

La vue qu'ont les piétons à partir du pont Macdonald-Cartier, qui permet un regard à une hauteur semblable à celle sur le tablier du pont Alexandra et un avant-plan ininterrompu, révèle toute l'anatomie du pont Alexandra et sa position dans le paysage urbain et riverain plus vaste.

De ce point d'observation, on peut pleinement contempler la largeur de la rivière des Outaouais et la longueur des travées du pont. La façade moins connue du Musée des beaux-arts du Canada et la falaise végétalisée de la pointe Nepean à gauche (au sud) et les courbes du Musée canadien de l'histoire à droite (au nord) ancrent visuellement les extrémités du pont.



On voit l'ensemble de la superstructure du pont devant le panorama des masses de bâtiments des deux villes s'élevant des rives boisées. À Ottawa, pendant la majeure partie de la journée où l'éclairage de contre-jour est normal, les symboles nationaux se joignent visuellement à l'ensemble des immeubles du centre-ville, sauf là où les pointes et les tours de la Cité parlementaire traversent le profil irrégulier.





# Annexe B – Énoncés d'orientation

---

Cette section contient des renseignements généraux supplémentaires et le contexte de chacun des énoncés de critères présentés dans ce document.

## 1.1 Patrimoine, archéologie et paysages culturels

**UD1. La conception du nouveau pont doit s’inspirer de l’héritage du pont actuel en créant sa propre envergure distincte, réalisée de manière sensible au paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais.**

---

### Orientation

- Au moment de sa conception et de sa construction, le pont Alexandra actuel représentait une merveille d’ingénierie, reconnue dans le monde entier pour sa conception novatrice au début du XXe siècle.
- Les parties littorales du lit de la rivière des Outaouais sur les côtés québécois et ontarien du pont Alexandra sont évaluées comme ayant un potentiel archéologique préeuropéen et historique.
- La conception du nouveau pont doit tenir compte de la définition du paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais et de ses principaux éléments et concepts sous-jacents, comme indiqué dans le rapport *Définition et évaluation des paysages culturels à valeur patrimoniale sur les terrains de la CCN* (2004) et l’évaluation des paysages culturels mise à jour (date d’approbation à confirmer).
- Le pont Alexandra est situé dans le paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais. Il se trouve également à proximité du paysage culturel du Parlement et de la gouvernance, ainsi que de la Colline du Parlement et du lieu historique national du Canal-Rideau.
- La valeur du paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais est liée aux idées culturelles exprimées par les Premières Nations et la CCN, ainsi qu’à celles associées à l’histoire de la colonisation et du développement de la région. La continuité de ce paysage culturel est grandement valorisée par les politiques de la CCN et par le public. Le pont Alexandra est une caractéristique clé du paysage culturel évolué, ses approches étant bien positionnées pour respecter la géomorphologie des rives et des escarpements de la rivière des Outaouais.
- Il convient d’examiner les rapports produits pour évaluer le patrimoine du pont, y compris *l’évaluation des impacts sur le patrimoine* et d’autres rapports afin de comprendre les éléments qui définissent le caractère du pont existant et leur contribution au paysage culturel. La conception d’un nouveau pont doit tenir compte des recommandations formulées dans les rapports et les analyses d’impact existants et à venir sur le patrimoine, ainsi que des conseils des groupes d’experts sur les questions liées au patrimoine, afin de les intégrer à la conception lorsque cela est approprié et possible.

- Les occasions de rendre hommage au patrimoine environnant doivent être prises en compte dans le nouveau plan, éventuellement exprimées sous forme de matériaux, de forme, d'organisation spatiale, ainsi que des services d'interprétation, de sorte à offrir aux visiteurs une expérience enrichissante visant à élargir leur compréhension de l'évolution de la région.
- La réutilisation de matériaux récupérés pour créer de nouveaux éléments (comme des bancs, des marches, des colonnes lumineuses ou un mur commémoratif) et du matériel d'interprétation pourrait constituer une façon appropriée de renforcer la mémoire de la structure existante et du caractère distinctif du lieu.
- Une étude archéologique détaillée doit être entreprise pour recenser toutes les ressources archéologiques connues et les zones de potentiel archéologique historique et pré-européennes devant être évitées pendant les travaux ainsi que pour déterminer les mesures de remise en état requises (p. ex. fouille de sauvetage et surveillance) pour les zones de sensibilité archéologique qui ne peuvent être évitées.
- Il faut réaliser un relevé archéologique subaquatique du lit de la rivière à une distance entre 30 à 50 mètres de chacune des rives, ainsi qu'un relevé des piliers de béton submergés du pont.
- Les activités de construction du nouveau pont doivent protéger la richesse des ressources archéologiques de la rivière et du littoral, et les sites archéologiques doivent être gérés en collaboration avec la Nation algonquine et conformément au Protocole d'entente pour la cogestion des ressources archéologiques (2017) et la Politique sur la gestion des ressources culturelles de Parcs Canada.

## 1.2 Culture autochtone

**UD2. La conception du nouveau pont doit reconnaître et intégrer la culture autochtone et le savoir traditionnel d'une manière adéquate et significative.**

---

### **Orientation**

- La Nation algonquine anichinabée veille à l'intendance de la Vallée de l'Outaouais depuis des temps immémoriaux, où leurs traditions orales racontent l'histoire de la création du territoire et des cours d'eau qui le composent. Les territoires de la Nation algonquine anichinabée couvrent l'ensemble du bassin versant de la Kichi Sibi (rivière des Outaouais), depuis les eaux en amont jusqu'au fleuve Saint-Laurent. La Nation algonquine anichinabée demeure la Nation autochtone hôte de la région de la capitale nationale.
- Les occasions de reconnaître de façon significative le territoire et la culture algonquins peuvent comprendre l'intégration des valeurs de durabilité, l'intendance de l'environnement naturel, les considérations liées aux matériaux et à l'esthétique, le nom du pont, l'utilisation de la langue algonquine, l'inclusion de l'aspect artistique et les éléments d'interprétation ou commémoratifs. Ces occasions seront définies et élaborées en collaboration avec les partenaires autochtones dans le cadre du projet, conformément aux activités de mobilisation en cours.

## 1.3 Boulevard de la Confédération

**UD3. En tant qu'élément important du parcours d'honneur du boulevard de la Confédération, le nouveau pont doit, par sa conception, préserver la continuité physique et symbolique du parcours, tout en offrant un lien continu entre la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau de sorte à unifier le cœur de la capitale et exprimer toute sa singularité.**

---

### **Orientation**

- Le boulevard de la Confédération constitue un élément clé du cœur de la capitale qui est non seulement étroitement associé aux monuments d'importance canadienne, mais aussi largement reconnu comme une destination à part entière. Le pont Alexandra est un bien national qui fait partie intégrante du boulevard de la Confédération, et le nouveau pont demeurera un lien important du parcours d'honneur du boulevard de la Confédération. Les rues aux intersections des deux extrémités du pont servent simultanément de portes d'entrée et de carrefours au boulevard de la Confédération.
- Le rapport *Lignes directrices relatives au boulevard de la Confédération – Gestion et intendance du legs de notre capitale* définit la nature du boulevard de la Confédération et les principaux éléments qui consolident l'image d'un circuit continu dans le paysage central de la capitale nationale.

## 1.4 Environnement naturel

**UD4. La conception du nouveau pont doit se distinguer par des mesures exemplaires de conservation de l'environnement et d'atténuation des répercussions et des menaces potentielles afin d'éviter d'endommager les aspects vulnérables de l'écosystème de la rivière, les habitats et les organismes vivants.**

---

### **Orientation**

- La rive, la végétation riveraine et la rivière offrent un cadre écologique riche et diversifié pour le pont Alexandra, où vivent de nombreuses espèces, y compris certaines espèces en péril. On trouve diverses typologies riveraines le long des approches et des zones adjacentes aux rives de la rivière, incluant des sites naturels rocheux boisés, des espaces verts paysagés avec des étendues de pelouses, des sentiers et des bâtiments institutionnels culturels. La protection et l'amélioration de ces composantes environnementales naturelles doivent être au cœur des décisions de conception du pont.
- Il faut tenir compte de la façon dont les décisions relatives à la structure proposée et au design du pont, comme l'emplacement, la taille et la forme des piliers et des culées, interagiront avec la rivière et les rives, et cerner les retombées positives ou négatives potentielles sur les habitats connexes.
- Il importe de tirer parti des occasions d'intégrer les connaissances autochtones traditionnelles dans la conception du pont.
- Dans la mesure du possible, il convient d'améliorer la qualité ou la superficie de l'habitat pour la faune et la flore locales et d'envisager la possibilité de créer un nouvel habitat ou de restaurer l'habitat endommagé par des activités antérieures dans la rivière. Par exemple, on peut examiner les possibilités d'apporter des améliorations à l'environnement par les moyens suivants :
  - Augmentation de la couverture végétale
  - Mesures de contrôle de l'érosion des berges
  - Réduction des contaminants environnementaux
  - Création d'un nouvel habitat pour les poissons, les amphibiens, les oiseaux ou les chauves-souris

## 1.5 Climat et microclimat

**UD5. La conception du pont doit être adaptée au climat local de la vallée de la rivière des Outaouais et être résistante aux répercussions prévues des changements climatiques futurs et des phénomènes météorologiques extrêmes.**

### Orientation

- La région de la capitale est située dans un environnement dynamique où se produit une grande variété d'événements météorologiques saisonniers. Au cours des 100 prochaines années, les changements climatiques augmenteront probablement l'intensité et la fréquence des événements atypiques. La conception du pont doit tenir compte du climat régional et local et être résiliente face aux circonstances climatiques futures.
- Certains éléments du pont devront durer 125 ans et, par conséquent, ne seront pas remplaçables, notamment les fondations, les piliers, les éléments d'un ouvrage sans redondance structurale, le tablier, les tours (le cas échéant); tandis que d'autres éléments, comme les revêtements, les rampes, les appareils d'appui, les joints, etc., devront être remplacés au cours de sa durée de vie.
- Il incombe de tenir compte de la façon dont les particularités propres aux quatre saisons, comme les inondations saisonnières, les vagues de chaleur, les feuilles d'automne, la neige, les vents violents, les tornades et les cycles de gel et de dégel, peuvent être intégrées dans la conception du pont, et comment les répercussions sur l'entretien peuvent être atténuées.
- Pour mettre en œuvre le critère UD5d, les mesures d'atténuation des impacts suivants (par l'utilisation d'éléments ombragés, de pare-vent, etc.) doivent être envisagées pour encourager l'utilisation active du pont :
  - chaleur et humidité élevée les jours d'été;
  - froid et vent en hiver et en saison intermédiaire
  - précipitations (pluie et neige);
  - conditions de surface variables (pluie, glace, sable et sel) tout au long de l'année.

Note : Les vents hivernaux dominants proviennent de l'ouest, du nord-ouest, du sud-ouest et de l'est. Pendant les mois d'été, les vents dominants ont tendance à apporter un peu de fraîcheur, mais les piétons demeurent très exposés au soleil. En hiver, les vents d'est relativement doux et plus lents déposent généralement la neige, tandis que les vents d'ouest plus froids et plus forts tendent à la faire tourbillonner. Ces derniers vents sont donc plus importants en termes de refroidissement éolien et d'accumulation de neige. Les usagers du pont seront très exposés à ces vents dominants qui se déplacent vers le haut ou le bas de la vallée de la rivière.

## 2.1 Mobilité

**PS1. Fournir une configuration de conception fonctionnelle pour le pont et ses abords qui améliore la mobilité et la sécurité tout en accordant la priorité aux modes actifs, et qui permet la conversion future des voies destinées aux véhicules en un système dédié au transport léger sur rail ou de tramway.**

---

### **Orientation**

- De nombreux répondants de la première phase de consultation publique pour le projet de remplacement du pont ont fait remarquer que le pont existant est le plus sécuritaire entre Ottawa et Gatineau pour la mobilité active, et celui qui offre le trajet le plus court et le plus commode entre les deux centres-villes.
- Le pont Alexandra est une structure d'importance pour les collectivités d'Ottawa et de Gatineau, tant par sa fonction de lien de transport essentiel que par sa présence emblématique dans le paysage et le profil des deux villes et l'héritage du développement de la région qu'il incarne.
- Les améliorations de l'espace piétonnier, des voies cyclables et des intersections doivent respecter les directives et les exigences établies dans le Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020).
- Prévoir l'inclusion future du transport en commun sur le pont pourrait avoir une incidence sur la géométrie de la route sur le pont et aux approches de Gatineau et d'Ottawa, qui doit être clarifiée à l'étape de la conception préliminaire.
- Les voies de circulation routière et de transport actif comporteront un système de tablier fermé pour protéger la superstructure des éléments, de la saleté et des produits de déglacage, favorisant ainsi sa longévité.

## 2.2 Espace public et expérience des usagers

**PS2. La conception du nouveau pont doit fournir un espace public dynamique et de grande qualité pour un large éventail d'utilisations actives et passives, assurant ainsi un aménagement, une commodité et un confort pour tous les usagers, et plus particulièrement les piétons.**

---

### Orientation

- Les nouveaux espaces publics doivent comprendre des aires d'observation et de repos accessibles et de grande qualité, en tenant compte des éléments suivants :
  - la création de lignes visuelles dégagées vers les symboles nationaux;
  - l'atténuation de l'incidence des parapets et des barrières sur les vues;
  - l'utilisation de mobilier de grande qualité qui requiert un minimum d'entretien;
  - l'intégration d'éléments d'art public ou d'interprétation;
  - l'éclairage de qualité fonctionnelle et esthétique; et,
  - la protection contre les intempéries.
- Les zones de chaque côté du pont et situées sous celui-ci doivent également être vues comme des occasions de les intégrer à la conception des espaces publics du projet.
- La signalisation sur le nouveau pont contribuera à la beauté, à la qualité et au caractère unique de la région de la capitale du Canada, tout en incorporant les recommandations des lignes directrices de design de la signalisation (2012) de la CCN.
- Orientation; la conception du nouveau pont doit comprendre un système de signalisation qui s'intègre harmonieusement au reste du boulevard de la Confédération et qui respecte les directives du Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020) et d'autres normes de conception applicables de la CCN.
- Matériel d'interprétation; des technologies et des stratégies innovantes doivent être envisagées pour fournir de l'information interprétative. Celles-ci peuvent faire partie intégrante de la structure même ou faire appel à d'autres sens pour créer une expérience véritablement interactive. Les thématiques d'interprétation doivent être définis par le ministère du Patrimoine canadien et la CCN, et l'examen final et l'approbation de Patrimoine canadien sont requis.
- Les éléments d'interprétation sont particulièrement efficaces lorsqu'ils abordent le contexte du pont et racontent l'histoire de l'endroit d'une manière qui éduque les visiteurs et qui permet aux gens de voir et de contempler le pont sous un nouveau jour.

- Si des panneaux d'interprétation traditionnels sont proposés, ils devraient être conçus de manière à renforcer le caractère des lieux et à refléter la qualité distinctive du parcours d'honneur du boulevard de la Confédération.
- Prévention du crime par l'aménagement du milieu; la conception du pont doit mettre en œuvre les techniques de la PCAM pour encourager les lignes de visibilité ouvertes et les comportements sécuritaires, et éviter les zones dissimulées et les situations dangereuses. Il convient d'employer une conception réfléchie pour atténuer les risques pour la santé et la sécurité, y compris le choix des emplacements et la conception d'éléments secondaires comme des bancs, des supports à bicyclettes ou des panneaux d'interprétation, afin d'éviter le besoin d'une infrastructure de sécurité et de sûreté excessive et très visible.
- Lorsqu'une telle infrastructure de sécurité est essentielle, elle doit être intégrée à la conception du pont afin d'éviter les rénovations ou les ajouts incompatibles. Toute infrastructure pour les nouvelles technologies ne doit pas nuire à la primauté des sites patrimoniaux environnants, au paysage naturel ou à l'expérience des usagers de la nouvelle structure.
- La signalisation destinée à encadrer les comportements des usagers et à les guider doit être réduite au minimum grâce à une conception intuitive, par exemple en utilisant des matériaux, des changements de niveau, des barrières physiques ou du mobilier urbain pour guider les usagers vers les couloirs appropriés et les lieux sûrs, et les avertir des dangers potentiels ou de la nécessité d'une attention accrue.
- Dangers; il incombe de tenir compte à l'avance des dangers potentiels présentés par le pont (par exemple, la chute de glace ou de neige, le risque de collision des bateaux avec les piliers du pont, etc.) et de concevoir des solutions intégrées pour éliminer les dangers, de manière à éviter les ajouts futurs très visibles (comme les structures anti-escalade ou les dispositifs de protection des piliers) et les besoins d'entretien supplémentaires, comme le déglacage, qui pourraient entraîner la fermeture temporaire du pont.

## 2.3 Accès aux rives

**PS3. Les voies d’approches au nouveau pont permettront aux piétons et aux cyclistes de profiter d’un meilleur accès aux réseaux de sentiers et aux commodités riveraines.**

---

### Orientation

- Le pont Alexandra est un lien clé du réseau du Sentier de la capitale de la CCN, reliant les grands espaces verts de la capitale et les réseaux récréatifs des deux côtés de la rivière.
- La conception des voies actives doit tenir compte de la variété des voies d’accès que les usagers emprunteront pour accéder au pont, y compris les liens à partir du réseau du Sentier de la capitale, les voies cyclables et les routes municipales, ainsi que la marche dans les parcs et par d’autres propriétés publiques. La distance de marche doit être réduite au minimum dans la mesure du possible et il faut éviter de traverser les voies réservées aux véhicules.
- Dans la mesure du possible, la conception du pont et la solution pour le mode de transports actifs doivent contribuer à résoudre l’enjeu de la différence d’élévation entre les sentiers le long de la rive et le pont afin de permettre un déplacement en douceur et accessible du réseau du Sentier de la capitale vers le pont.
- Voici trois grands projets de réaménagement de la rive sud qui devraient être pris en compte dans la conception de l’approche du pont du côté d’Ottawa : (1) le réaménagement de la pointe Nepean; (2) le plan directeur du parc Major’s Hill; et (3) la promenade riveraine du canal Rideau à la chute Rideau – vision à long terme de la CCN pour créer une nouvelle promenade polyvalente du côté d’Ottawa afin de relier les espaces publics existants surplombant la rivière des Outaouais.
- La conception du nouveau pont doit tenir compte et compléter le nouveau plan pour la pointe Nepean, qui comprend une nouvelle passerelle pour piétons (hauteur libre verticale de 5,3 mètres) au-dessus de la rue St. Patrick, reliant la pointe Nepean au parc Major’s Hill.

## 2.4 Accessibilité universelle et inclusion

**PS4. Le nouveau pont et ses approches doivent être universellement accessibles, et une attention particulière doit être accordée à ce que tous les usagers se sentent bien accueillis, confortables et en sécurité, et en mesure de s'engager dans les espaces publics réservés aux piétons et à la mobilité active.**

---

### **Orientation**

- Il incombe de tenir compte des besoins et des expériences de tous les types d'usagers, y compris les personnes qui utilisent des aides au déplacement, les personnes ayant une déficience visuelle ou auditive, les personnes ayant des troubles d'apprentissage et les personnes neurodivers.
- Le mobilier et les éléments dédiés requis pour l'accessibilité universelle doivent être intégrés de façon harmonieuse dans la conception globale et les choix de matériaux.
- Les matériaux de surface des aires d'utilisation active doivent respecter les critères d'accessibilité de la norme CSA-B651-12, Conception accessible pour l'environnement bâti, et les Normes de conception accessible (Ottawa, 2015).

## 3.1 Aménagement général

**BE1. L'aménagement général du nouveau pont doit répondre de façon claire et logique au type de structure, au tracé, au profil vertical, à la configuration de la section transversale, à l'emplacement des piliers, aux exigences de navigation et à d'autres caractéristiques techniques particulières.**

---

### Orientation

- L'aménagement général du pont doit tenir compte des caractéristiques uniques de la topographie, du lit de la rivière et des conditions géologiques du site, y compris la variation d'élévation topographique actuelle entre les rives d'Ottawa et de Gatineau.
- L'intégration de travées de pont optimales, compte tenu des exigences relatives à la bathymétrie de la rivière et à la navigation, ainsi que dans le désir probable de limiter les hauteurs structurales aériennes, peuvent avoir une incidence sur le choix du type de pont. En vertu de la *Loi sur les eaux navigables canadiennes* (L.R.C., 1985, ch. N-22), Transport Canada est responsable de la protection de la navigation des navires dans les eaux navigables.
- Dans les conditions géologiques actuelles, les six piliers centraux du pont Alexandra, qui se trouvent au centre de la rivière, reposent directement sur le substrat rocheux, comme c'est le cas de la culée du côté d'Ottawa, tandis que la culée et les pieux sur la rive de Gatineau sont enfouis et stabilisés dans les morts-terrains.

## 3.2 Image et forme visuelle

**BE2. Le nouveau pont doit présenter un design prestigieux et singulier qui s'intègre et rehausse le patrimoine bâti et naturel du cœur de la capitale nationale, aujourd'hui et à l'avenir.**

---

### Orientation

- La partie du paysage orienté vers la rivière qui comprend les principaux bâtiments nationaux d'importance symbolique, entre les ponts du Portage et Alexandra, ceinturée par l'anneau central du boulevard de la Confédération et la trame bâtie des villes, s'appelle le « paysage central de la capitale ». Il s'agit d'une composition complexe de bâtiments, de caractéristiques topographiques, de végétation et d'espaces publics interreliés. Ses composantes, tant individuellement que du point de vue de leur composition, sont de grande valeur symbolique, esthétique et économique. Elles doivent être protégées par le biais d'interventions positives et de mesures contre les intrusions nuisibles.
- L'expression de la conception ne devrait pas rivaliser avec la prestance et la primauté des symboles nationaux, mais plutôt enrichir respectueusement le panorama et perpétuer l'histoire que raconte le parcours d'honneur du boulevard de la Confédération.
- L'élaboration de la conception doit tenir compte de la forme et de l'expression du pont pour qu'il devienne la nouvelle toile de fond de l'évolution continue du paysage culturel naturel et urbain de la capitale, un nouveau lieu emblématique national et un reflet de notre identité nationale.
- Le nouveau pont célébrera le passé de la structure originale au moyen d'une conception exceptionnelle répondant aux exigences actuelles et futures, tout en veillant à ce que la traversée de la rivière des Outaouais demeure une expérience visuellement grandiose, offrant des lieux de détente et de divertissement, et un périple dans le paysage naturel, historique et culturel de la région de la capitale du Canada.
- Les possibilités de voir la silhouette du pont d'en haut et de loin, comme de la pointe Nepean ou du pont Plaza, ainsi que d'en bas, comme des rives et du parc Jacques-Cartier, doivent également être prises en compte pendant l'élaboration du design.

- La conception du pont doit saisir l'occasion d'exprimer la riche identité forgée au fil des siècles par les peuples autochtones de ce territoire et les vagues successives d'immigrants qui ont choisi de vivre au Canada. L'identité et les valeurs canadiennes peuvent être représentées par les thèmes suivants :
  - Le Canada comme terre d'accueil
  - La liberté d'expression
  - Le respect de la diversité
  - La réconciliation
  - La réconciliation
  - L'intendance environnementale

### 3.3 Excellence de la conception

**BE3. La conception architecturale et structurelle du nouveau pont doit viser les normes les plus élevées de l'industrie en matière d'excellence de la conception et de qualité visuelle.**

---

#### **Orientation**

- Le nouveau pont occupera une place importante au cœur de la capitale pour les 100 prochaines années, et sa conception doit résister à l'épreuve du temps, de sorte à devenir un nouveau symbole d'importance et un point d'ancrage de l'identité de la région.

## 3.4 Matériaux et finis

**BE4. La conception du nouveau pont doit comprendre des matériaux et des finis de grande qualité qui mettent en valeur la technologie de pointe et qui trouvent écho dans la palette établie pour le boulevard de la Confédération et le patrimoine bâti de la capitale nationale.**

---

### Orientation

- La nouvelle structure aspirera à l'excellence en matière de conception durable et de choix des matériaux, de sorte à devenir un projet modèle en matière de conception d'infrastructures durables.
- La palette de couleurs du pont existant (gris et vert) est complémentaire au paysage et aux principaux points d'intérêt. La conception du nouveau pont doit considérer et, au besoin, réinterpréter l'importance du contexte architectural de manière à compléter la richesse des textures et des tons dans le paysage actuel.
- La priorité sera accordée aux matériaux et aux produits ayant une empreinte environnementale réduite provenant de sources recyclées ou locales. Les matériaux doivent être hautement durables, et idéalement recyclables tout en tenant compte des estimations du cycle de vie et des coûts sur 125 ans ou plus, y compris les répercussions sur les exigences d'entretien et de réparation à long terme.
- Incorporer des revêtements anticorrosion et anti-graffiti appropriés pour les matériaux à risque, au besoin.
- Dans la nouvelle conception, pour des éléments comme les murs, les escaliers, les bancs, un mur commémoratif, les éléments d'interprétation et ainsi de suite, il convient d'envisager l'intégration de matériaux issus de la démolition qui ont été soigneusement retirés du pont actuel.
- La conception générale du pont doit aussi intégrer divers éléments fonctionnels et autres menus détails de conception, certes plus modestes et néanmoins importants, tels que des rampes, des éléments d'éclairage et des garde-corps. Des designs personnalisés peuvent être nécessaires, tout en tenant compte de la nécessité d'éviter des exigences d'exploitation ou d'entretien spécialisées trop onéreuses.
- L'utilisation de pierre naturelle devrait être envisagée là où le pont rejoint le paysage : le traitement des pentes aux culées, le contour des piliers au niveau du sol, les possibilités de terrassement, les tranchées de drainage, etc.

- Il faut envisager d'utiliser des tons de couleur neutres plus légers afin de maximiser la légèreté visuelle de la nouvelle structure et de ne pas concurrencer visuellement les couleurs et les textures naturelles du ciel, de l'eau et de la terre du paysage environnant.
- Des matériaux de couleurs et de textures contrastées peuvent être employés de manière stratégique, par exemple pour différencier clairement les pistes cyclables des voies piétonnes.
- Les matériaux de pavage de la chaussée des voies pour véhicules et celles pour le transport actif et les matériaux pour les murs de soutènement, la protection des bords, les escaliers, les paliers, les rampes, les mains courantes, le mobilier, la signalisation et l'éclairage doivent tenir compte des effets de la température, de la lumière du soleil, du vent, de la facilité d'entretien, des coûts et des répercussions pour les usagers en termes d'expérience tactile, auditive et visuelle.

## 3.5 Éclairage

**BE5. La conception du nouveau pont doit fournir une mise en lumière de haute qualité qui s'intègre adéquatement au site et au contexte environnant et qui permet aux gens de traverser le pont et d'en profiter à toute heure de la journée.**

---

### **Orientation**

- La mise en lumière de la zone centrale est régie par le Plan lumière de la capitale, 2017–2027, qui définit des stratégies d'éclairage visant à améliorer le paysage nocturne de la capitale centrale, qui comprend le boulevard de la Confédération.
- L'éclairage architectural doit être vu comme une couche complémentaire qui souligne l'expression architecturale du pont plutôt que de le submerger, qui accentue la structure intérieure au-dessus du pont et qui réduit au minimum l'éclairage sous le pont.
- L'éclairage fonctionnel de la route et l'illumination des éléments architecturaux devraient renforcer et embellir le design du pont (sur le plan de la sécurité, de l'esthétique, des améliorations) tout en atténuant leur impact sur la rivière, la végétation et les espèces sauvages locales, en particulier les oiseaux, en employant les meilleures pratiques et les normes actuelles, notamment la norme CSA A460:19 Conception sécuritaire pour les oiseaux.
- Les tons ambrés ou blancs chauds sont à privilégier pour atténuer tout impact défavorable sur la rivière et la faune indigène.
- Des solutions créatives doivent assurer une certaine polyvalence d'utilisation, notamment par l'emploi sélectif des couleurs et l'intégration de concepts d'illumination éphémères au pont pendant les fêtes nationales, les événements spéciaux et les festivités saisonnières. En plus d'une mise en lumière permanente, considérer des mises en lumière éphémères artistiques, subtiles et de grande qualité.

## 4.1 Protection des vues

**VA1. La conception du nouveau pont doit préserver l'intégrité visuelle et la primauté symbolique des édifices du Parlement et des autres symboles nationaux, lorsqu'on les regarde du pont, conformément au Plan de protection des vues dans la capitale du Canada (2007).**

---

### Guidance

- Des politiques de protection des vues ont été établies par la Commission de la capitale nationale et la Ville d'Ottawa pour protéger la silhouette et l'avant-plan des vues vers les symboles nationaux. (Référence : Plan de protection des vues de la capitale du Canada, CCN, janvier 2007).
- Comme il est mentionné dans le Plan, la protection et l'amélioration des vues sur les symboles nationaux englobent deux éléments fondamentaux des cônes visuels, soit l'avant-plan et l'arrière-plan. Les contrôles des vues en avant-plan ont principalement trait à l'ouverture visuelle. Les contrôles des vues en arrière-plan se rapportent principalement à la visibilité d'une silhouette claire. Bien que les mesures de contrôle en arrière-plan soient entièrement définies dans le Plan, des mesures de protection en avant-plan sont élaborées au moyen d'études de sous-secteurs, menées en réponse à des propositions d'aménagement de bâtiments et de paysages particuliers à mesure qu'elles sont mises de l'avant. C'est le cas pour le projet de remplacement du pont Alexandra et, par conséquent, les normes pour la protection de l'avant-plan des vues à partir du pont seront déterminées au moyen d'analyses visuelles continues.
- Le point d'observation no 6 est situé au sommet de la rampe existante de la promenade du pont à Gatineau et constitue un « point d'observation régulateur » qui sert à établir la hauteur d'arrière-plan maximale.
- La section 4 du Plan de protection des vues de la capitale du Canada décrit la méthode de calcul des mesures de protection des vues et du remplacement du pont Alexandra. Les principes de planification et de conception fournissent des directives supplémentaires sur la protection des vues et les points d'observation à la section 4.4.2 Intégrité visuelle et 4.4.3 Protection du point d'observation régulateur no 6.
- Le nouveau pont créera des occasions de découvrir de nouvelles vues intéressantes, tout en étant attentif et respectueux de l'ordre des vues protégées existantes, des paysages culturels et de l'environnement bâti.

- Il faut tenir compte des impacts visuels potentiels, tant négatifs que positifs, y compris des possibilités supplémentaires offertes par la nouvelle conception du pont pour l'observation des bâtiments symboliques nationaux et des compositions de bâtiments et de paysages dans le paysage central de la capitale.
- Il convient d'effectuer une comparaison précise des vues du nouveau pont avec les vues du pont actuel afin d'évaluer l'étendue et la nature des impacts visuels dans les zones en avant-plan, comme indiqué dans le Plan de protection des vues de la capitale du Canada de la CCN (2007).
- Les vues sous un seul angle et les vues panoramiques du nouveau pont doivent être prises en compte aux fins de l'évaluation de la protection des vues des symboles nationaux en avant-plan.

## 4.2 Vues vers le pont

**VA2. Le nouveau pont doit être visuellement intégré au paysage central de la capitale nationale et permettre une vue exceptionnelle des caractéristiques naturelles et des symboles nationaux du lieu.**

---

### Orientation

- L'examen des différentes options de conception et la compatibilité de leur intégration dans le paysage central de la capitale doit s'appuyer sur les vues offertes par les points d'observation choisis énoncés plus tôt, sélectionnés pour saisir les diverses dimensions du pont observées à partir de différents endroits du domaine public et fournir une base de référence pour la comparaison.
- Plusieurs des points d'observations sont également des points d'observation clés établis dans le Plan de protection des points de vue de la CCN. D'autres points d'observation ont été inclus dans les études préparatoires de remplacement du pont. Ceux-ci comprennent le point d'observation A (point d'observation no 9), le point d'observation B (point d'observation no 4) et point d'observation K (point d'observation no 11).
- En vue d'améliorer les grandes qualités de composition du paysage central de la capitale et d'autres zones du paysage de la rivière, il convient d'évaluer le potentiel du pont en ce qui a trait à sa configuration, son échelle, sa masse visuelle, sa hauteur, sa silhouette, etc.
- Le nouveau pont ne doit pas dominer le paysage central de la capitale ni usurper la primauté des symboles nationaux. Il doit respecter les critères établis à la section 3.0 Expression du pont.
- L'emplacement précis des points d'observation ci-dessus doit être géoréférencé avant la photographie et la préparation de la modélisation numérique afin d'assurer la compatibilité des images provenant de différentes sources.
- D'autres points de vue peuvent également être établis pour examiner des questions de conception particulières, ce qui exige une analyse visuelle d'aspects particuliers de la conception du pont par rapport aux caractéristiques particulières du site. Par exemple, des études de conception détaillées sur l'intégration du pont à l'escarpement et aux rives du côté d'Ottawa et de Gatineau, ou une étude de conception détaillée de la partie sous le pont pour les plaisanciers sur la rivière et les piétons sur les sentiers récréatifs le long de la rive, actuels et proposés, qui passent sous le pont.

- Des modèles informatisés pour visualiser de façon réaliste d'autres concepts et approches de pont doivent être élaborés. Les visualisations à partir de points d'observation choisis fourniront une base uniforme pour la comparaison avec le pont actuel et les autres concepts mis de l'avant. Lorsque des vues panoramiques sont nécessaires pour présenter le pont dans son paysage plus vaste, de véritables « images panoramiques » doivent être fournies plutôt que des images d'un objectif grand-angle, qui donnent une version très déformée, trompeuse et « étirée » de ce que l'œil humain voit réellement.

## 4.3 Séquence spatiale

**VA3. Le nouveau pont doit être conçu pour contribuer à la séquence visuelle dynamique de la section Sussex/Mackenzie-Laurier/Allumettières du boulevard de la Confédération et la rehausser tout en offrant une séquence exceptionnelle de vues progressives.**

---

### Orientation

- Il faut reconnaître que la route entre le carrefour de la promenade Sussex et de l'avenue Mackenzie et le carrefour de la rue Laurier et du boulevard des Allumettières est un lien important dans la chaîne du boulevard de la Confédération qui a été construite simultanément avec le Musée des beaux-arts et le Musée canadien de l'histoire. Ce trajet épisodique de 1,2 kilomètre offre une expérience visuelle particulièrement riche, composée d'espaces et de perspectives variés. Le processus de consultation publique et les études professionnelles ont révélé que les caractéristiques visuelles et expérientielles du pont actuel sont très appréciées.
- La conception du nouveau pont s'appuiera sur les qualités spatiales du pont actuel pour réaliser une progression articulée, mais harmonieuse, des expériences spatiales intégrées au reste du boulevard de la Confédération.
- Dans le souci de présenter la progression spatiale, il faut préparer des visualisations en série qui reflètent la nature dynamique des déplacements des piétons et leurs expériences visuelles et spatiales lorsqu'ils traversent le pont et marchent le long de la Grande Esplanade entre les carrefours et les intersections. Le mouvement dans les directions nord à sud et sud à nord doit être simulé par le modèle.
- L'objectif de l'aménagement urbain pour créer une séquence spatiale plus « intime » est de veiller à ce que les alternatives de conception du remplacement du pont tiennent pleinement compte de la « personne sur le boulevard » en se mettant « dans sa peau » pour avoir le sentiment d'être « présent ».
- Du domaine piétonnier du pont actuel, la traversée est agréable et pratique. Elle déborde de stimuli sensoriels. La promenade en bois du pont et la superstructure en acier massif triangulé créent un sentiment d'appartenance distinct renforcé par un lien historique évident. La promenade offre une vue panoramique spectaculaire vers les rives de la rivière, les collines de la Gatineau et l'horizon en amont de la rivière. Les panoramas englobent les escarpements boisés et en pente raide du côté d'Ottawa, surmontés des édifices les plus symboliques du Canada – la triade parlementaire et la Cour suprême – et, vers les îles, une partie des chutes des Chaudières sous le pont du Portage qui rejoint la rive en pente douce de Gatineau et le Musée canadien de l'histoire.

- L'analyse des caractéristiques visuelles et matérielles du pont actuel fournira le « point de référence » ou le « scénario de base » pour l'examen et l'évaluation des diverses options pour les éléments de conception du nouveau pont. Les changements et les améliorations importants par rapport au pont actuel doivent être entièrement documentés afin d'en faciliter l'évaluation.
- Il convient d'envisager l'amélioration de l'environnement piétonnier en ce qui concerne le confort et les caractéristiques sensorielles pour les piétons et les cyclistes, les qualités expérientielles du pont, p. ex., les qualités tactiles des matériaux et des détails, les mesures de protection contre les intempéries et les adaptations saisonnières, les points d'observation particuliers ou les possibilités d'observer, l'infrastructure pour appuyer les activités spéciales de célébration, l'expérience auditive, etc.
- Le niveau de l'œil pour toutes les vues simulées des piétons ne doit pas dépasser 1,80 mètre au-dessus du sol ou du pont. Compte tenu de la variété des usagers, il convient également de tester des niveaux inférieurs, surtout aux divers points d'observation.
- La priorité devrait être accordée à l'expérience des piétons, mais les expériences visuelles et spatiales des cyclistes et des conducteurs ou des passagers de véhicules le long du trajet devraient également être analysées et comparées aux expériences offertes actuellement par le pont.
- Bien que l'ensemble des expériences sensorielles ne puisse pas être entièrement simulé ni évalué avant la mise en œuvre, les caractéristiques visuelles des nouvelles options proposées pour le pont peuvent être prévues et visualisées au moyen de simulations informatisées. De tels outils devraient être utilisés à bon escient, tant pour appuyer et éclairer le processus de conception que pour faciliter une évaluation exhaustive par des groupes de pairs professionnels en design et par le grand public.
- La conception du pont devrait stimuler et charmer les autres sens, au-delà du visuel, dans la mesure du possible, pour étendre et améliorer l'expérience sensorielle holistique et inclure les personnes de toutes les capacités.
- Les options de conceptions du pont pourraient inclure des recommandations de modifications à la conception des voies d'accès et des approches actuelles aux carrefours dans le cadre des études de la séquence spatiale du boulevard de la Confédération. Toutefois, étant donné qu'aucun engagement n'a été pris à ce moment-ci pour mettre en œuvre de telles modifications, les options de conceptions du pont ne devraient pas dépendre de celles aux carrefours et aux voies d'approches, qui ne sont pas incluses au contrat actuel.






# Annexe C – Liste de vérification des critères

---

Cette section contient la liste de vérification de l'ensemble des critères de performance pour la conception du pont. Chaque critère a été désigné comme étant obligatoire, c'est-à-dire qu'il doit être respecté.



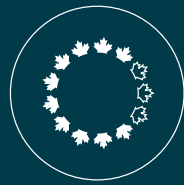
 Principaux critères d'évaluation pour la comparaison de différentes options à l'étape de définition du concept.

1.0 Cadre d'aménagement urbain				✓
1.1 Patrimoine, archéologie et paysages culturels	UD1	UD1a	Intégrité visuelle	
		UD1b	Paysage central de la capitale	
		UD1c	Réutilisation des matériaux	
		UD1d	Intégration aux rives	
		UD1e	Protection des ressources archéologiques	
		UD1f	Gestion des ressources archéologiques	
1.2 Culture autochtone	UD2	UD2a	Perspectives autochtones	
1.3 Boulevard de la Confédération	UD3	UD3a	Principes directeurs du boulevard de la Confédération	
		UD3b	Grande Esplanade	
		UD3c	Éléments du paysage de rue	
		UD3d	Intersection du boulevard des Allumettières et de la rue Laurier	
1.4 Environnement naturel	UD4	UD4a	Corridor de la rivière des Outaouais	
		UD4b	Inventaire des espèces et habitat	
		UD4c	Végétation indigène	
1.5 Climat et microclimat	UD5	UD5a	Conception pour durer 125 ans	
		UD5b	Résistance aux tempêtes	
		UD5c	Incidence pendant les tempêtes	
		UD5d	Solutions durables	
		UD5e	Atténuation des extrêmes météorologiques	

2.0 Espace public				✓
2.1 Mobilité	PS1	PS1a	Mobilité active	
		PS1b	Parcours piétonnier	
		PS1c	Voie cyclable bidirectionnelle	
		PS1d	Route	
		PS1e	Intersection Laurier et Allumettières	
2.2 Espace public et expérience des usagers	PS2	PS2a	Commodité de l'espace public	
		PS2b	Éléments de design supplémentaires	
		PS2c	Intégration de l'infrastructure	
		PS2d	Expérience des plaisanciers	
2.3 Accès aux rives	PS3	PS3a	Nouvelles voies	
		PS3b	Culée nord	
		PS3c	Culée sud	
		PS3d	Paysage le long des sentiers riverains	
2.4 Accessibilité universelle et inclusion	PS4	PS4a	Accessibilité universelle	
		PS4b	Conformité à la réglementation	

3.0 Expression du pont				✓
3.1 Aménagement général	BE1	BE1a	Configuration du plan	
		BE1b	Élévation	
		BE1c	Section transversale	
		BE1d	Chenal de navigation	
3.2 Image et forme visuelle	BE2	BE2a	Héritage et site	
		BE2b	Unicité et symbolisation	
		BE2c	Évoquer le lieu	
		BE2d	Proportionnalité avec l'environnement	
		BE2e	Expérience d'observation	
3.3 Excellence de la conception	BE3	BE3a	Excellence	
		BE3b	Effet visuel intemporel	
		BE3c	Détails du pont	
		BE3d	Éléments secondaires	
		BE3e	Glissières de sécurité à l'épreuve des collisions	
		BE3f	Culées	
3.4 Matériaux et finis	BE4	BE4a	Honorer le riche héritage de la capitale	
		BE4b	Matériaux et finis	
3.5 Éclairage	BE5	BE5a	Intégration dans le paysage	
		BE5b	Nouvel éclairage esthétique	
		BE5c	Rendement des appareils d'éclairage	

4.0 Vues et expérience visuelle				✓
4.1 Protection des vues	VA1	VA1a	Point d'observation no 6	
		VA1b	Préservation des cônes visuels	
		VA1c	Réduction des obstacles visuels	
4.2 Vues en direction du pont	VA2	VA2a	Points d'observation choisis	
4.3 Séquence spatiale	VA3	VA3a	Séquence spatiale améliorée	
5.0 Autres normes et exigences de la CCN				
	ON1	ON1a	Mise à jour des critères/autres facteurs	



NATIONAL CAPITAL COMMISSION  
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Canada