



COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

Amélioration de la piste cyclable du pont du Portage

RAPPORT DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

I — Description du projet

Contexte

Le pont du Portage traverse la rivière des Outaouais et relie les villes de Gatineau (Québec) et d'Ottawa (Ontario). Il relie la rue Laurier, le boulevard Alexandre-Taché et le boulevard Maisonneuve à Gatineau à la rue Wellington et à la promenade Sir-John-A.-Macdonald à Ottawa. Le pont du Portage a été construit par la Commission de la capitale nationale (CCN) et a été inauguré en 1973.

Le pont du Portage fait partie du boulevard de la Confédération, qui est désigné par la CCN comme le parcours d'honneur de la capitale, reliant des sites et des symboles d'importance nationale, et il fait partie de la piste cyclable transurbaine n° 1 de la Ville d'Ottawa. Le pont du Portage comprend actuellement quatre voies de circulation générales, deux voies réservées aux autobus et aux véhicules multioccupants (VMO), ainsi que des trottoirs. Par ailleurs, le pont comporte une piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 mètres de largeur sur son côté est.

Avec l'aide de WSP Canada, la CCN a élaboré un plan d'amélioration de l'asphalte comprenant des propositions de modifications de la piste cyclable bidirectionnelle existante sur le pont du Portage. Pour le moment, les travaux de construction devraient commencer à l'été de 2018. À la suite d'une analyse de la piste cyclable, trois améliorations ont été proposées au public afin d'obtenir les commentaires des utilisateurs et de la collectivité sur les modifications proposées :

Option 1 : améliorer l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle en l'*élargissant* entre la piste cyclable et les voies automobiles;

Option 2 : améliorer l'actuelle la piste cyclable bidirectionnelle en installant une *barrière* entre la piste cyclable et les voies automobiles;

Option 3 : construire une piste cyclable en direction sud du côté ouest du pont et transformer l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle en piste à sens unique en direction nord.

Objectif

L'objectif de la consultation publique était d'obtenir des commentaires sur chacune des trois options et de s'en servir pour aider la CCN à choisir une conception privilégiée à présenter à son conseil d'administration en vue de son approbation au début du printemps 2018.

II — Consultation des intervenants

Le 6 décembre 2017, la CCN a organisé des réunions de consultation au Labo d'urbanisme, situé à son siège social, au 40, rue Elgin, à Ottawa. Deux réunions ont

eu lieu : la première était destinée aux partenaires municipaux et la seconde s'adressait aux intervenants des groupes d'intérêt.

Le format de chaque réunion comprenait une présentation sur les options analysées et évaluées, qui mettait en évidence les principales possibilités et les grands défis associés à chacune. Après l'exposé, la parole était donnée aux participants pour qu'ils puissent formuler des commentaires et les groupes pouvaient discuter de leurs préférences. On a également demandé aux participants de formuler des commentaires par écrit deux semaines après la réunion.

Partenaires municipaux

Les groupes suivants ont été invités à la réunion destinée aux partenaires municipaux :

- Ville d'Ottawa
 - Urbanisme, *présent*
 - Direction de la circulation routière, *présente*
 - Division de la circulation routière, *présente*
 - Opérations d'entretien, *présentes*
 - Service des incendies
 - Service paramédic
- OC Transpo, *présent*
- Service de police d'Ottawa, *présent*
- Ville de Gatineau
 - Urbanisme, *présent*
 - Circulation routière
- STO, *commentaires fournis à une date ultérieure*
- Service de police de la Ville de Gatineau, *présent*

Rétroaction des partenaires municipaux

Les commentaires formulés verbalement lors de la réunion et par écrit après la réunion sont résumés au **tableau 1**.

Tableau 1. Rétroaction des partenaires municipaux

Objet	Commentaires
Option 1 (Élargissement)	<p>Ville de Gatineau (Urbanisme) – Option privilégiée</p> <p>OC Transpo – L’élargissement de la piste cyclable n’améliorera que la <i>perception</i> de la sécurité si les miroirs des autobus empiètent sur l’espace réservé aux cyclistes.</p>
Option 2 (Barrière)	<p>Service de police d’Ottawa – Privilégie une barrière pour améliorer la sécurité et la protection contre les voitures.</p> <p>Ville de Gatineau (Urbanisme) – Bien que l’élargissement soit l’option privilégiée, une barrière améliorerait également la piste actuelle.</p>
Option 3 (Piste à sens unique)	<p>Les participants conviennent en général que les options portant sur une piste à sens unique ne sont pas souhaitables.</p> <p>Service de police d’Ottawa – N’appuie pas les options portant sur une piste à sens unique parce que des cyclistes risquent fort de se déplacer dans la mauvaise direction ou de rouler sur les trottoirs.</p> <p>Ville de Gatineau (Urbanisme) – Privilégie la piste bidirectionnelle, mais l’ajout d’une piste à sens unique pourrait être réalisable à long terme.</p>
Largeur des voies	<p>Ville d’Ottawa (Urbanisme) –Préconise l’examen des options portant sur la réduction des voies automobiles à la largeur minimale (3,0 m), tel qu’illustré dans les critères de conception.</p> <p>Ville d’Ottawa (Direction de la circulation routière) – Les voies en direction est sur la rue Wellington à l’approche de la rue Bay ont été réduites à 3,0 m lors de la modification de l’intersection des rues du Portage et Wellington et de la piste cyclable protégée en direction ouest.</p> <p>STO – Est d’accord avec la réduction de la largeur de la voie VMO de 3,5 à 3,3 m.</p>
Déneigement et entretien	<p>Ville d’Ottawa (Opérations d’entretien) – Est d’avis que l’entreposage de la neige poserait un problème pour toutes les options, mais particulièrement si une barrière était installée.</p> <p>Ville de Gatineau (Urbanisme) – La piste cyclable devrait être au niveau du trottoir pour faciliter l’entretien hivernal.</p>

Intervenants des groupes d'intérêt

Les groupes suivants ont été invités à la réunion destinée aux intervenants des groupes d'intérêt :

- Action vélo Outaouais (AVO), *présent*
- Association des résidents de l'Île-de-Hull
- Bike Ottawa (Citizens for Safe Cycling), *présent*
- Club Vélo Plaisirs
- Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais (CREDDO)
- Kanata Nepean Bicycle Club
- Ottawa Bicycle Club (OBC), *présent*
- Club de Marche des Voyageurs d'Ottawa
- Patrouille de sentier
- RentABike Ottawa, *présent*
- Réseau Vélo Boulot
- Responsable Cycling Coalition (RCC)
- Vélo-Services

Rétroaction des groupes d'intérêt

Les commentaires exprimés verbalement lors de la réunion et par écrit après la réunion sont résumés au **tableau 2**.

Tableau 2. Rétroaction des intervenants des groupes d'intérêt

Objet	Commentaires
Option 1 (Élargissement)	Bike Ottawa – N'appuierait pas l'élargissement seulement
Option 2 (Barrière)	Bike Ottawa – Privilégie cette option
Option 3 (Piste à sens unique)	<p>Action vélo Outaouais – Privilégiait au départ des pistes cyclables à sens unique sur le pont du Portage, mais a changé d'avis par la suite, étant donné le contexte du pont du Portage (voir combinaison)</p> <p>Ottawa Bicycle Club – En général, l'OBC privilégie des pistes cyclables à sens unique seulement. Il s'agissait de son option de choix initiale pour le pont du Portage.</p>
Option de combinaison	<p>Action vélo Outaouais, Bike Ottawa et Ottawa Bicycle Club – Bien qu'ils aient été en désaccord au départ lors de la réunion, les commentaires écrits de chacun des groupes d'intérêt se recoupent en une seule option privilégiée. Leur scénario idéal comprendrait le maintien de la piste cyclable bidirectionnelle du côté est du pont et l'installation de la barrière proposée (comme dans l'option 2), ainsi que la construction d'une piste cyclable en direction sud du côté ouest du pont afin de réduire la congestion sur la piste cyclable bidirectionnelle et de répondre aux besoins des personnes qui font la navette tous les jours. Les groupes de défense des cyclistes ont également dit souhaiter que les voies automobiles soient réduites davantage pour que la piste cyclable bidirectionnelle puisse être plus large, dans la mesure du possible.</p>
Amélioration des raccords	<p>Bike Ottawa – Améliorer le raccordement avec le Sentier de la Rivière-des-Outaouais</p> <p>Bike Ottawa – Prolonger au plus tôt la piste cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue Wellington et prolonger la piste cyclable bidirectionnelle jusqu'à la rue Laurier à Gatineau</p> <p>Action vélo Outaouais – Améliorer l'accès à la promenade Sir-John-A.-Macdonald et au Sentier de la Rivière-des-Outaouais pour les cyclistes en direction ouest sur la rue Wellington.</p>

Objet Commentaires

	<p>Action vélo Outaouais – En ce qui concerne la nouvelle piste cyclable en direction sud, améliorer le raccordement entre le Sentier des Voyageurs à Gatineau et le Sentier de la Rivière-des-Outaouais à Ottawa.</p> <p>Action vélo Outaouais – S’inquiète de la façon dont les cyclistes en direction est sur la rue Wellington traverseront la rue Lyon parce qu’à l’avenir, les autobus de la STO tourneront à droite.</p>
Orientation	Action vélo Outaouais et RentABike – Zone qui porte à confusion, une meilleure orientation est nécessaire.
Séparation entre les piétons et les cyclistes	Action vélo Outaouais – Privilégie le maintien d’une séparation verticale (différence dans la bordure de trottoir) entre les cyclistes et les piétons.
Entretien hivernal	Bike Ottawa – Comme il s’agit de l’un des rares liens cyclables séparés entre Ottawa et Gatineau, il faudrait envisager la possibilité de l’entretenir en hiver.
Échelonnement des travaux de construction	Bike Ottawa – Il faut s’assurer de maintenir l’accès des cyclistes au pont en tout temps pendant les travaux.

III — Processus de consultation publique

Un sondage public sur l'amélioration de la piste cyclable du pont du Portage était disponible sur le site Web du projet de la CCN :



La CCN a retenu les services de WSP Canada pour élaborer un plan d'amélioration de l'asphalte et proposer des options en vue de faire des changements à l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle du pont du Portage. On prévoit commencer les travaux de construction à l'été 2018.



Au sujet du projet

Suivant l'analyse de la piste cyclable, on pourrait l'ajuster en choisissant l'une de ces options :

- améliorer l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle en l'élargissant entre la piste cyclable et les voies automobiles;
- améliorer l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle en installant une barrière entre la piste cyclable et les voies automobiles;
- construire une piste cyclable en direction sud du côté ouest du pont et transformer l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle en piste à sens unique en direction nord.

Toute modification de la piste cyclable est considérée comme temporaire jusqu'à la réhabilitation complète de la structure du pont qui sera nécessaire dans 10 à 15 ans. Durant la réhabilitation complète du pont, d'autres améliorations à la piste cyclable et l'ajout de raccords pourraient être possibles. Pour toutes les options, il faut noter que l'on envisage de réduire à 50 km/h la limite de vitesse affichée sur le pont.

Consultation publique

Dites-nous ce que vous pensez des options proposées pour améliorer la piste cyclable actuelle en répondant au sondage d'ici le 1^{er} février 2018, à minuit. Vos commentaires seront étudiés et contribueront au choix de la meilleure option. Pour la finaliser, l'option choisie devra être approuvée par le conseil d'administration de la CCN à l'hiver 2018.

Figure 1. Lien du sondage sur le site Web du projet d'amélioration de la piste cyclable du pont du Portage de la CCN

Date et heure :

Le sondage en ligne était disponible du 19 janvier 2018 au 1^{er} février 2018.

Format :

Le sondage en ligne comprenait 11 questions au total : trois étaient des questions fermées, qui recueillaient de l'information sur la manière dont les répondants utilisaient la piste; trois étaient des questions ouvertes; et cinq étaient une combinaison de réponses fermées (oui/non) et de réponses dynamiques ouvertes, si le répondant indiquait « non ».

Invitations et promotion

La consultation a été annoncée dans les médias sociaux et par courriel dans la base de données des Affaires publiques.

Participation

Au total, 1 321 personnes ont commencé le sondage en ligne, 1 167 ont répondu à la première question et 986 ont rempli tout le sondage. Parmi les personnes qui ont terminé le sondage, 36 % l'ont rempli en français et 64 %, en anglais.

IV — Faits saillants de la consultation publique

Les répondants au sondage étaient surtout des cyclistes, 82 % d'entre eux ayant déclaré faire actuellement du vélo sur le pont du Portage. La majorité (73 %) des répondants accèdent habituellement au pont du Portage à partir du réseau de sentiers de la CCN, alors qu'une minorité (27 %) y accède à partir du réseau routier.

Option 1 : Piste cyclable bidirectionnelle élargie

L'option 1 portait sur l'élargissement de l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 mètres à 3 mètres et sur l'ajout d'une zone tampon de 0,5 mètre entre la piste cyclable et les voies automobiles. On gagne de l'espace pour cette piste cyclable élargie en réduisant de 3,4 m à 3 m la largeur des voies automobiles en direction nord et en réduisant de 3,5 mètres à 3,3 mètres l'actuelle voie réservée aux VMO et aux autobus. Voir à la **figure 2** une coupe transversale de l'option 1.

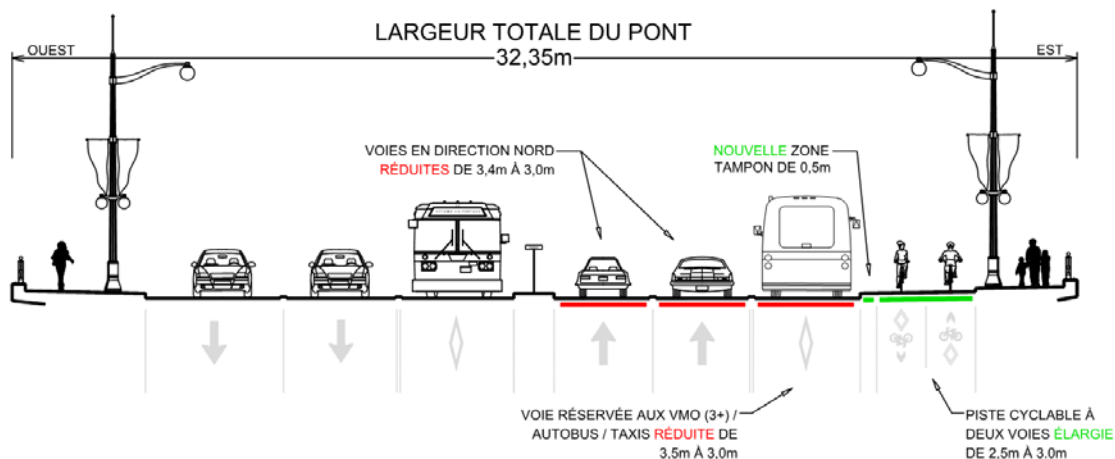


Figure 2. Coupe transversale de l'option 1 : La piste cyclable bidirectionnelle est élargie à 3 mètres et une zone tampon de 0,5 mètre est ajoutée

Les répondants au sondage étaient généralement pour l'option 1, car 66 % ont indiqué que la piste cyclable bidirectionnelle élargie les inciterait à faire du vélo sur le pont du Portage. Cependant, de nombreux cyclistes ont mentionné que l'option 1 ne constituerait qu'une amélioration minimale par rapport aux conditions actuelles. Plusieurs répondants ont dit qu'ils se sentiraient toujours mal à l'aise s'il n'y avait pas de barrière, en invoquant la proximité des autobus, les bourrasques de vent et la peur de tomber dans la voie réservée aux véhicules. D'autres ont fait savoir qu'ils n'aimaient généralement pas les pistes cyclables bidirectionnelles et qu'ils préféreraient des pistes cyclables à sens unique (option 3).

Autres commentaires reçus sur des façons d'améliorer l'option 1 :

- Asphalter la piste cyclable au lieu de la recouvrir de béton.
- Faire en sorte que la division entre la piste cyclable et le trottoir soit une pente à 45 ° pour que les cyclistes puissent sortir de la piste cyclable, au besoin.
- Ajouter des séparateurs de voies en plastique réfléchissant sur la zone tampon située entre la piste cyclable et les voies automobiles.

Option 2 : Barrière entre la piste cyclable et les véhicules

L'option 2 consiste à élargir l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle de 2,5 mètres à 2,6 mètres et à ajouter une barrière verticale de 0,25 mètre entre la piste cyclable et les voies automobiles. La piste cyclable serait surélevée pour être à la même hauteur que le trottoir et sa surface serait délimitée (bande tactile) pour séparer les cyclistes et les piétons. Les voies automobiles existantes en direction nord seraient réduites de 3,4 mètres à 3,2 mètres, et l'actuelle voie réservée aux VMO et aux autobus serait réduite de 3,5 mètres à 3,3 mètres. Voir à la **figure 3** une coupe transversale de l'option 2.

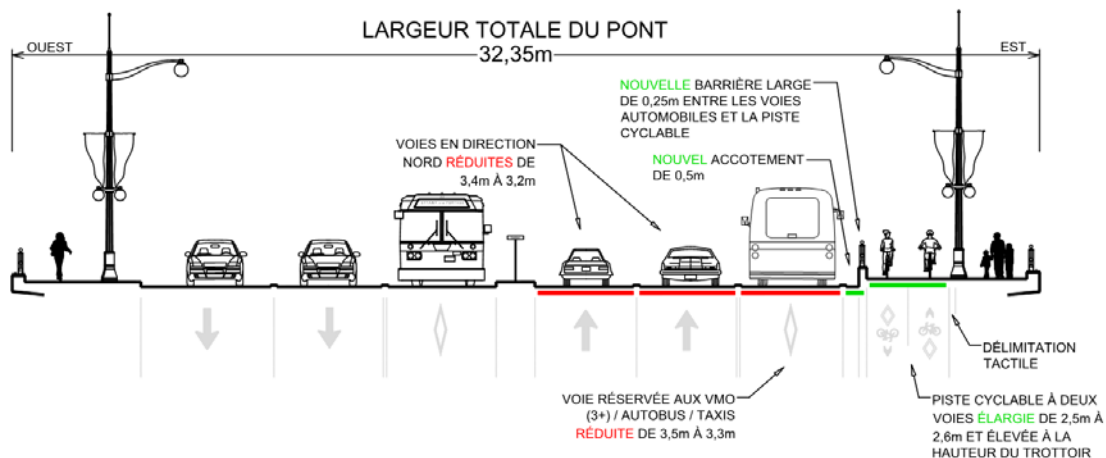


Figure 3. Coupe transversale de l'option 2 : Piste cyclable bidirectionnelle élargie à 2,6 mètres et ajout d'une barrière de 0,25 mètre de largeur et d'un nouvel accotement de 0,5 mètre

Les répondants étaient tout aussi favorables à l'option 2 qu'à l'option 1 puisque 66 % ont dit qu'une barrière entre les voies automobiles et la piste cyclable les inciterait à faire du vélo sur le pont du Portage. Beaucoup d'entre eux étaient enthousiastes à propos de la sécurité accrue qu'une barrière apporterait à la piste cyclable et ont souligné que l'option 2 faciliterait l'utilisation de la piste par les touristes et les familles.

Certains répondants ont exprimé des inquiétudes au sujet d'aspects particuliers de l'option 2. Ces commentaires portaient notamment sur le sentiment d'étroitesse de la piste cyclable actuelle, ce qui leur fait craindre que l'installation d'une nouvelle barrière sans l'élargissement de la piste donne l'impression qu'elle est encore plus étroite. Une préoccupation connexe a été soulevée, soit le nouveau risque de cogner le guidon du vélo sur la barrière. D'autres répondants n'aimaient pas l'idée que la nouvelle piste cyclable soit au même niveau que le trottoir, car, selon eux, cela augmenterait le risque de conflits entre les cyclistes et les piétons sur le pont. Même s'ils ne s'opposaient pas à l'option 2, certains répondants ne savaient pas pourquoi les voies automobiles ne pouvaient pas être réduites à 3,0 m, à la fois pour élargir la piste cyclable *et* pour créer une barrière.

Autres commentaires reçus sur des façons d'améliorer l'option 2 :

- S'assurer que la barrière est assez haute pour éviter que des cyclistes ne la percutent et tombent dans les voies automobiles.
- S'assurer que la barrière est à une distance suffisante de la piste cyclable à la hauteur du guidon.

Option 3 – Pistes cyclables à sens unique de chaque côté du pont

L'option 3 modifie la piste cyclable bidirectionnelle existante pour en faire une piste cyclable de 2 mètres de largeur en direction nord, avec une zone tampon de 0,5 mètre, et ajouter une nouvelle piste cyclable de 1,9 m de largeur en direction

sud, avec une zone tampon de 0,3 m du côté ouest du pont du Portage. La nouvelle piste cyclable en direction sud serait aménagée à la hauteur du trottoir et sa surface serait délimitée pour séparer les piétons et les cyclistes. On obtiendrait plus d'espace pour la nouvelle piste cyclable en direction sud en réduisant les voies automobiles existantes en direction sud de 3,5 mètres ou 4,2 mètres à 3,2 mètres et en réduisant l'actuelle voie réservée aux VMO et aux autobus de 3,5 mètres à 3,3 mètres. Voir à la **figure 4** une coupe transversale de l'option 3.

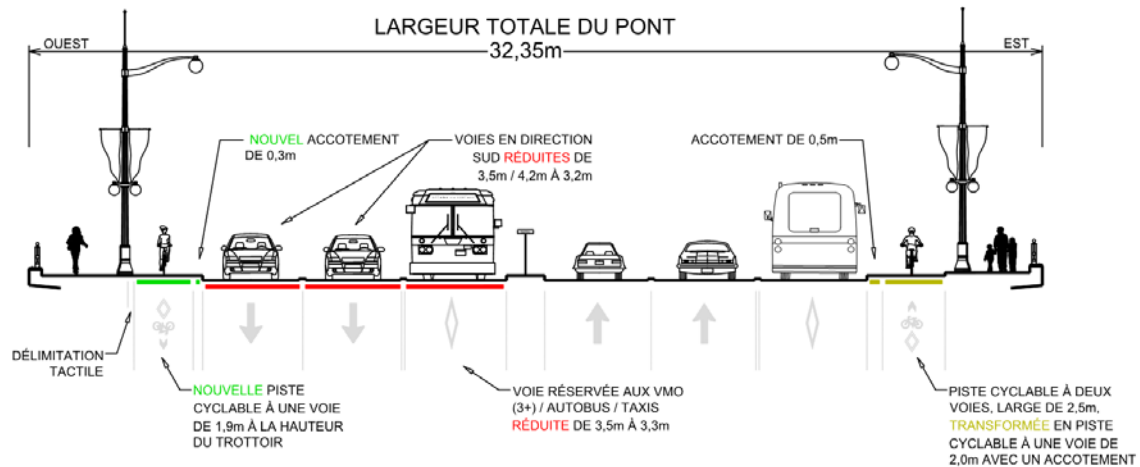


Figure 4. Coupe transversale de l'option 3 : Pistes cyclables à sens unique

L'option 3 a reçu moins d'appui que l'option 1 ou l'option 2, car seulement 50 % des répondants ont dit que des pistes cyclables à sens unique les inciteraient à faire du vélo sur le pont du Portage. L'option 3 a bénéficié d'un solide appui des cyclistes qui font la navette tous les jours et des usagers fréquents du pont, bon nombre d'entre eux ayant indiqué qu'ils roulaient déjà en direction sud du côté ouest du pont (soit dans les voies automobiles, soit sur le trottoir du côté ouest). La principale préoccupation des répondants au sujet de l'option 3 était liée aux raccordements au réseau de sentiers. Plusieurs répondants ont mentionné que leur appui de l'option 3 dépendait de l'amélioration apportée aux raccordements des deux côtés du pont.

Autres commentaires reçus sur des façons d'améliorer l'option 3 :

- Ajouter une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest du pont du Portage de l'île Victoria jusqu'à Gatineau.
- Ajouter une barrière aux deux pistes cyclables à sens unique.
- Ajouter un raccordement du Sentier des Voyageurs jusqu'à la piste cyclable proposée en direction sud du côté ouest du pont du Portage.
- Remplacer le sentier muni d'escaliers près du pub Mill Street Brew par une rampe pour les vélos en direction sud.

Résumé comparatif

On a demandé aux répondants si les améliorations proposées pour l'option 1, l'option 2 et l'option 3 les inciteraient à rouler sur le pont du Portage. Les résultats sont résumés dans la **figure 5**.

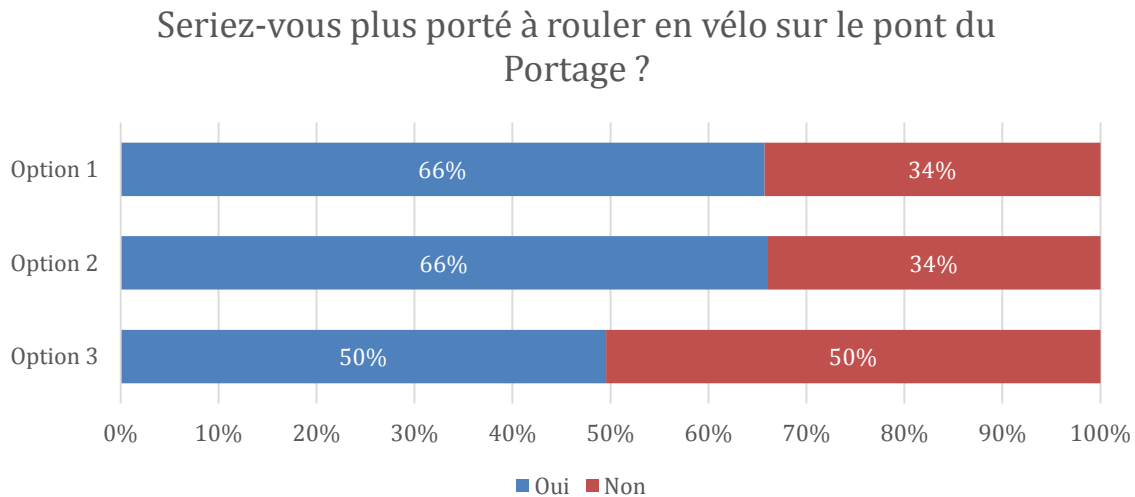


Figure 5. Proportion de répondants que les trois options proposées inciteraient à faire du vélo sur le pont du Portage

En comparant les répondants, on a pu établir leur préférence : un plus grand nombre d'entre eux ont dit privilégier l'option 2 (barrière), présentée à la **figure 6**. Il convient de souligner que, lorsqu'on leur a demandé s'ils préféreraient l'option 1, même sans barrière, les répondants n'avaient pas encore vu l'option 2. En revanche, lorsqu'on leur a demandé s'ils préféreraient l'option 2, même avec une piste cyclable plus étroite, les répondants avaient vu l'option 1 et l'option 2.

Lorsqu'on a demandé aux répondants s'ils préféreraient une piste cyclable plus large, même sans barrière entre les cyclistes et la circulation, 58 % d'entre eux ont répondu par l'affirmative. À l'inverse, lorsqu'on a demandé aux répondants s'ils préféreraient une barrière entre les cyclistes et la circulation, même avec une piste cyclable plus étroite, 66 % d'entre eux ont répondu par l'affirmative.

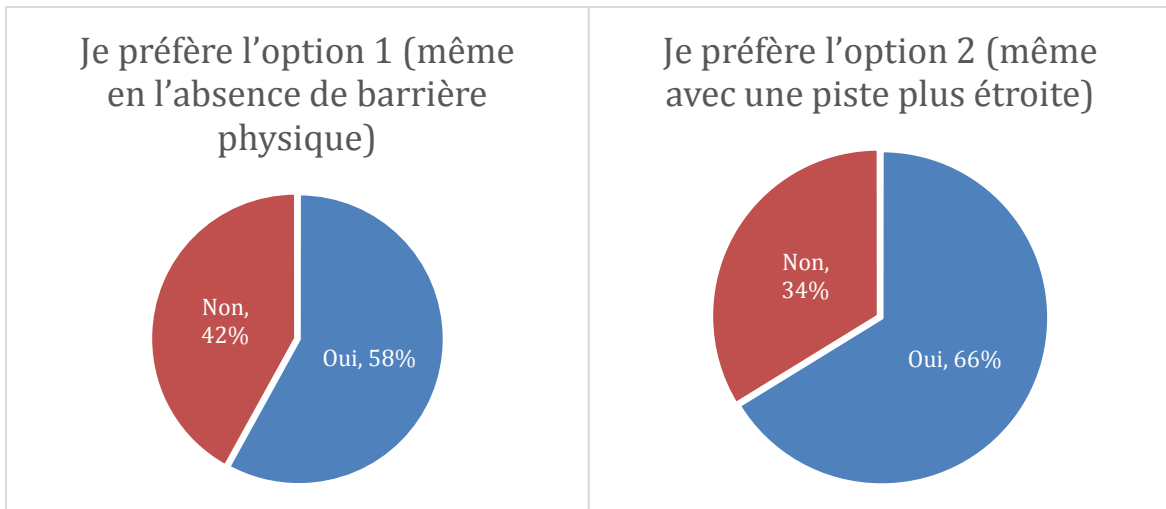


Figure 6. Proportion des répondants qui privilégient l'option 1 plutôt que l'option 2

Plusieurs répondants ont dit préférer une combinaison des trois options, comme l'illustre le commentaire suivant :

- « *Ce n'est pas bon de nous demander de faire un choix. Une bonne infrastructure cyclable nécessite en fait les trois propositions : une piste plus large, une barrière élevée et une nouvelle piste de l'autre côté du pont.* »

Toutefois, la **figure 5** démontre clairement qu'une piste bidirectionnelle est privilégiée par rapport à une piste à sens unique parce qu'elle offre plus de raccordements entre les pistes et sentiers, tandis que la **figure 6** montre que, même lorsqu'on leur a présenté un compromis, plus de répondants privilégiaient les caractéristiques décrites dans l'option 2 (barrière) que dans l'option 1 (piste plus large).

V — Analyse détaillée des commentaires

La section qui suit résume les commentaires reçus lors de la consultation publique pour chaque question du sondage.

Question n° 1 : Faites-vous du vélo sur la piste cyclable du pont du Portage?

La majorité (82 %) des répondants au sondage utilisent actuellement la piste cyclable du pont du Portage, tandis que les autres (18 %) ne le font pas.

Question n° 2 : Sinon, pourquoi?

On a aussi demandé aux répondants qui n'utilisent actuellement pas la piste cyclable du pont du Portage d'en préciser la raison. Les répondants devaient faire un choix entre six options présélectionnées ou ils pouvaient préciser leur propre « autre » réponse. Ainsi, la réponse la plus fréquente a été : « La piste ne se rend pas où je veux aller » (28 %), suivie de « Je ne fais pas de vélo » (21 %) et de « Je ne m'y sens pas à l'aise/en sécurité » (17 %). Voir à la **figure 7** un résumé complet des réponses.

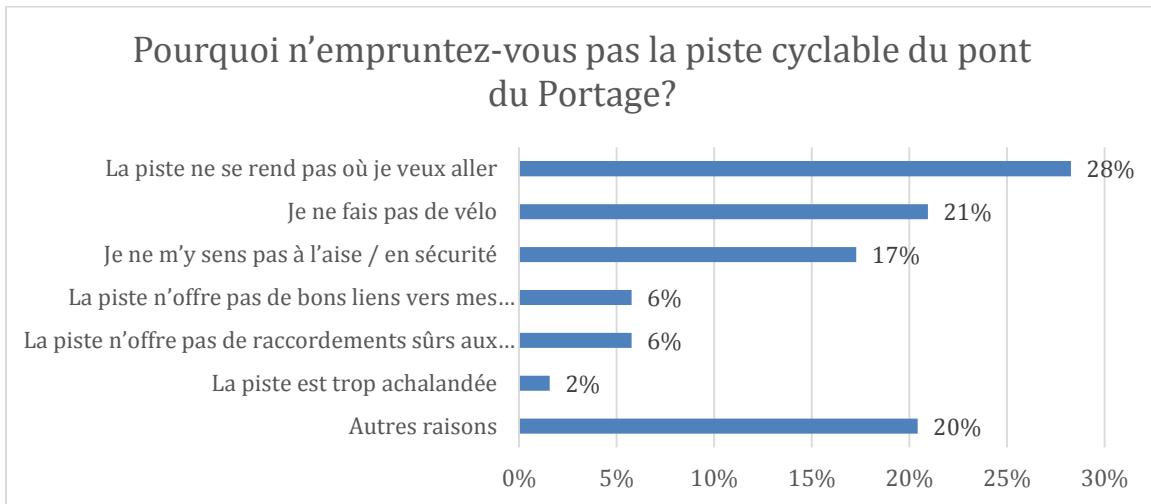


Figure 7. Raisons pour lesquelles les répondants ne roulent pas sur la piste cyclable du pont du Portage

Question n° 3 : Quand vous empruntez la piste cyclable du pont du Portage, en général, quittez-vous les sentiers ou vous y engagez-vous, ou quittez-vous le réseau routier ou vous y engagez-vous?

La piste cyclable du pont du Portage sert à la fois de raccordement entre le réseau de sentiers de la CCN (Sentier de la Rivière-des-Outaouais à Ottawa et Sentier des Voyageurs à Gatineau) et de raccordement entre le réseau routier à Ottawa et à Gatineau. La majorité (73 %) des répondants ont dit qu'ils accèdent actuellement au pont du Portage à partir du réseau de sentiers de la CCN, tandis qu'une minorité (27 %) a déclaré y accéder habituellement à partir du réseau routier.

Question n° 4 : Préférez-vous [l'option 1], même s'il n'y avait pas de barrière pour séparer la piste cyclable de la circulation automobile?

Quand on a demandé aux participants « Préférez-vous une piste cyclable plus large, même s'il n'y avait pas de barrière pour la séparer de la circulation automobile? », 58 % d'entre eux ont répondu « oui », tandis que 42 % ont répondu « non ».

Sinon, pourquoi?

Ceux qui ont répondu « non » avaient l'occasion d'expliquer pourquoi ils privilégiaient une piste cyclable plus large sans barrière. Les réponses ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Comme les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 3** ci-dessous.

Tableau 3. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 4 (Préférez-vous l'option 1, même s'il n'y avait pas de barrière pour séparer la piste cyclable de la circulation automobile?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Préfère une barrière (plutôt que l'élargissement)	208	« Je suis en général à l'aise avec la largeur de la piste. Une séparation de la circulation est plus importante pour moi. » « BARRIÈRE OU RIEN D'AUTRE. En raison du volume de la circulation, du vent, des éclaboussures des véhicules et de la vitesse, une barrière est la seule solution sécuritaire. »
Autobus	81	« La vitesse du vent créé par les autobus est encore trop élevée. Une chute dans la voie réservée aux autobus entraîne toujours la mort. »
Vitesse	38	« À moins que la vitesse ne soit réduite, le risque de collision avec un autobus demeure élevé. »
Préfère la piste actuelle/ amélioration non requise	32	Elle est bien telle quelle; il y a des pistes cyclables qui sont bien pires que celle-ci à Ottawa et qui devraient être améliorées en premier. »
Aucun effet – toujours pas assez sécuritaire	32	« Pas assez sécuritaire »

Nota :

Parmi les 1 070 réponses à la question 4, 449 personnes ont répondu « non », dont 386 qui ont fait des commentaires.

Les autres points fréquemment mentionnés comprennent la préférence pour des pistes cyclables à sens unique (30 commentaires) et la crainte de tomber dans la voie réservée aux véhicules ou d'entrer en collision avec des véhicules (27 commentaires).

Question n° 5 : [L'option 1] vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?

Parmi les répondants, 66 % ont mentionné qu'une piste cyclable élargie à deux voies les inciterait à faire du vélo sur le pont du Portage, tandis que 34 % ont mentionné que ce ne serait pas le cas. Voir à la **figure 5**, sous **IV — Faits saillants de la consultation publique** (début à la page 8), une comparaison avec les réponses aux questions équivalentes posées sur l'option 2 et l'option 3.

Sinon, pourquoi?

Les personnes qui ont répondu que cela ne les inciterait pas à rouler sur le pont du Portage avaient l'occasion d'en expliquer les raisons. Les réponses ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 4** ci-dessous.

Tableau 4. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 5 (L'option 1 vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Aucun effet – continuera d'utiliser la piste actuelle	138	« Cette question ne s'applique pas aux centaines de cyclistes qui font la navette matin et soir ou aux cyclistes aguerris qui utilisent déjà la piste sur le pont... J'ai roulé 8 000 km en 2017. Moi, comme les autres cyclistes de mon calibre, on l'utilise comme elle est construite, qu'elle soit bonne ou mauvaise. » « J'utilise la piste dans son état actuel. Je ne vais pas l'utiliser davantage. »
Préfère des pistes cyclables à sens unique (par opposition à une piste bidirectionnelle)	31	« Je préfère une piste cyclable à sens unique des deux côtés, une qui va en direction nord et l'autre, en direction sud. »
Préfère une barrière (plutôt que l'élargissement)	30	« Une barrière entre les cyclistes et la circulation m'inciterait à rouler sur la piste parce que je me sentirais plus en sécurité. »
Aucun effet – toujours pas assez sécuritaire	29	« Je ne pense pas que cela fera une assez grande différence pour que je me sente en sécurité. »

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Préfère la piste actuelle/ amélioration non requise	27	« Le changement ne se remarquerait pas, sauf pour les années où vous fermeriez la piste pour faire les modifications. »

Nota :

Parmi les 1 056 réponses à la question 5, 362 personnes ont répondu « non », dont 284 qui ont fait des commentaires.

Il est intéressant de souligner que, même si 208 personnes ont indiqué dans leurs commentaires qu'elles privilégiaient une barrière plutôt que l'élargissement de la piste cyclable, seulement 30 personnes ont mentionné que la raison pour laquelle elles ne feraient pas davantage de vélo sur le pont du Portage était qu'elles préféraient une barrière (plutôt que l'élargissement). Autrement dit, même si de nombreux répondants privilégient une barrière, l'élargissement de la piste cyclable inciterait toujours des cyclistes à l'utiliser davantage ou à continuer de l'utiliser.

Question n° 6 : Avez-vous d'autres commentaires sur [l'option 1]?

Les réponses à la question 6 ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 5** ci-dessous.

Tableau 5. Les cinq préoccupations les plus souvent mentionnées au sujet de la question 6 (Avez-vous d'autres commentaires sur l'option 1?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Préfère une barrière (plutôt que l'élargissement)	84	« Une zone tampon ou une barrière de protection est essentielle pour que cette infrastructure destinée à des personnes de tout âge soit sécuritaire. » « Je ne recommande pas la piste cyclable à deux voies. S'il faut aller dans ce sens, je recommanderais une véritable barrière entre les voitures et les cyclistes. » « Une barrière est essentielle!!! Je fais souvent du vélo avec mes enfants et je suis TERRIFIÉE à l'idée qu'ils tombent devant un véhicule et qu'ils se fassent écraser pour en mourir. »

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Préfère l'élargissement (plutôt qu'une barrière)	40	« Je suis un fervent cycliste et je trouve que la piste actuelle est trop étroite, surtout si un cycliste non expérimenté vient en sens inverse. L'élargissement de la piste est vraiment la seule amélioration qui ferait une différence à mon avis. »
Préfère la piste actuelle/amélioration non requise	33	« Je préférerais que plus d'argent soit investi dans des pistes cyclables plus sécuritaires sur les autres ponts d'Ottawa-Gatineau que sur le pont du Portage, parce qu'elle est déjà convenable. »
Hiver/neige	32	« Je fais la navette à vélo tous les jours et toute l'année. La CCN ne déneige actuellement pas et n'enlève pas régulièrement les débris sur la piste cyclable bidirectionnelle. Toute amélioration, tout élargissement ou autre devrait tenir compte des opérations et de l'entretien pendant toute l'année. »
Autobus	31	« J'aime l'idée d'une piste élargie, mais la piste est encore située juste à côté d'une voie réservée à des autobus qui viennent vite et donc, elle est extrêmement dangereuse. »

Nota :

On a enregistré 335 commentaires sur la question 6.

Les autres points souvent mentionnés comprennent des suggestions pour améliorer les raccordements et le passage aux intersections à une extrémité ou l'autre du pont du Portage (29 commentaires), la préférence pour une barrière et l'élargissement (29 commentaires) et la préférence pour des pistes cyclables à sens unique plutôt que la piste cyclable bidirectionnelle (26 commentaires).

Plusieurs répondants ont profité de la question 6 pour proposer des idées afin d'améliorer le cyclisme sur le pont du Portage :

- Asphalter la piste cyclable au lieu de la recouvrir de béton.
- Réduire le temps d'attente pour traverser à l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage.
- Améliorer la zone où les cyclistes en directions ouest et nord accèdent à la piste cyclable à l'intersection de la rue Wellington et du pont du Portage. Cette zone est cahoteuse; à cause de son angle, il est difficile pour les cyclistes

d'accéder à la piste cyclable; et il arrive parfois que des cyclistes en direction sud ne cèdent pas la piste à ceux qui se dirigent vers le nord.

- Améliorer l'éclairage sur le pont.
- Faire en sorte que la division entre la piste cyclable et le trottoir soit une pente à 45 ° pour que les cyclistes puissent sortir de la piste cyclable, au besoin.
- Ajouter des séparateurs de voies en plastique réfléchissant sur la zone tampon située entre la piste cyclable et les voies automobiles.
- Construire un pont réservé aux cyclistes et aux piétons entre le pont des Chaudières et le pont du Portage.

Question n° 7 : Préférez-vous [l'option 2], même si cela signifie que la piste cyclable serait étroite?

Quand on a demandé aux répondants « Préférez-vous une barrière physique séparant la piste cyclable de la circulation automobile même si cela signifie que la piste cyclable serait plus étroite? », environ 66 % ont répondu « oui », alors que 34 % ont répondu « non ».

Sinon, pourquoi?

Les personnes qui ont répondu « non » avaient l'occasion d'expliquer pourquoi elles ne préféreraient pas une barrière physique pour les protéger de la circulation, même si cela signifiait que la piste cyclable serait plus étroite. Les réponses ont été classées en fonction des thèmes fréquents parmi les préoccupations ou préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 6** ci-dessous.

Tableau 5. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 7 (Préférez-vous l'option 2, même si cela signifie que la piste cyclable serait plus étroite?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Trop étroite	102	« Je préfère une barrière, mais la piste cyclable est trop étroite actuellement. » « La présence d'une barrière physique réduit effectivement la largeur de la piste cyclable en raison de la zone tampon pour le guidon. »

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Restreint la manœuvrabilité/ les dépassements /la sortie	70	« C'est plus dangereux de dépasser des cyclistes lents, le guidon peut accrocher la barrière quand il n'y a pas beaucoup d'espace. » « Je préfère avoir plus de place pour manœuvrer quand je dépasse des cyclistes lents et cela me donne plus d'espace pour me sentir à l'aise. »
Préfère la piste actuelle/amélioration non requise	45	« Ce n'est pas un besoin qui est démontré, les statistiques sur les accidents n'indiquent pas que cela est un problème. »
Préfère l'élargissement (plutôt qu'une barrière)	42	« Puisque la piste cyclable est déjà surélevée, je pense qu'une barrière est moins importante que l'élargissement, mais l'un ou l'autre me satisferait. »
Privilégie une barrière et l'élargissement	26	« Ce n'est pas juste que les cyclistes doivent choisir entre une piste cyclable plus large et la sécurité. Je pense que la plupart des cyclistes préféreraient à la fois une barrière physique efficace et des pistes cyclables plus larges. »

Nota :

Parmi les 1 013 réponses à la question 7, 342 personnes ont répondu « non », dont 263 qui ont fait des commentaires.

Les autres points souvent mentionnés comprennent la crainte que la barrière n'améliore pas la sécurité ou qu'elle rende la piste cyclable plus dangereuse (24 commentaires) et la crainte que les interactions entre les piétons et les cyclistes augmentent si la piste cyclable et le trottoir sont au même niveau (22 commentaires).

Question n° 8 : [L'option 2] vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?

Parmi les répondants, 66 % ont fait savoir qu'une barrière physique entre la piste cyclable et les voies automobiles les inciterait à rouler sur le pont du Portage, alors que 34 % ont mentionné que ce ne serait pas le cas. Voir à la **figure 5**, sous **IV — Faits saillants de la consultation publique**, une comparaison des réponses aux questions équivalentes sur l'option 1 et l'option 3.

Sinon, pourquoi?

Les personnes qui ont mentionné qu'elles ne seraient pas plus susceptibles de faire du vélo sur le pont du Portage avaient l'occasion d'en expliquer davantage les raisons. Les réponses ont été classées en fonction des thèmes fréquents parmi les

préoccupations ou préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 7** ci-dessous.

Tableau 6. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 8 (L'option 2 vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Aucun effet – continuera d'utiliser la piste	111	« Je me sentirais plus à l'aise s'il y avait une barrière physique, mais l'absence d'une barrière ne me fait pas éviter le pont du Portage. » « Il n'y a littéralement aucune autre façon de traverser la rivière près d'ici. Je dois l'emprunter. Je l'emprunte déjà. Améliorez-la parce que c'est la bonne chose à faire et non à cause des objectifs liés à l'achalandage ou de toute autre raison qui n'a aucun sens. »
Trop étroite	29	« J'ai vraiment peur que la piste plus étroite soit trop étroite et, à cause de la barrière, elle a l'air encore plus étroite. L'entretien en hiver s'en ressentirait probablement. »
Préfère la piste actuelle/ amélioration non requise	25	« Je ne vois pas comment la configuration actuelle peut être problématique, sinon parce qu'il n'y a pas assez de personnes qui l'utilisent toute l'année. »
Préfère la piste actuelle/ amélioration non requise	22	« Parce que les barrières nuisent à ma liberté de rouler. »
Aucun effet – toujours pas assez sécuritaire	16	« Je ne me sentirais toujours pas en sécurité si la piste cyclable actuelle était plus étroite. Il y a toujours le problème des cyclistes qui essaient de dépasser et un grand nombre d'entre eux n'utilisent pas de sonnette pour avertir les autres cyclistes. Je me sens toujours nerveux à l'approche de cyclistes derrière moi qui ne m'avertissent pas assez. »

Nota :

Parmi les 1 000 réponses à la question 8, 340 personnes ont répondu « non », dont 224 qui ont fait des commentaires.

Question n° 9 : Avez-vous d'autres commentaires sur [l'option 2]?

Les réponses à la question 9 ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 8** ci-dessous.

Tableau 7. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 9 (Avez-vous d'autres commentaires sur l'option 2?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Préfère une barrière (plutôt que l'élargissement)	175	« Je préfère l'option de la barrière physique. » « C'est une meilleure option qu'une piste plus large sans barrière. » « C'est un plan parfait, surtout pour les cyclistes "du dimanche" qui sont avec des enfants et qui veulent être séparés de la circulation. » « La barrière physique est la meilleure option pour la sécurité. »
Préfère une barrière et l'élargissement	42	« Faites-le! ET élargissez la piste cyclable à 3 m – les gens en seront fous!! » « Franchement, je pense qu'une piste cyclable de >3 m avec une barrière pourrait être construite si les urbanistes essayaient vraiment. »
Hiver/neige	29	« Il faut l'entretenir en hiver. La barrière sur l'avenue Mackenzie, par exemple, est très sécuritaire – mais, apparemment, impossible à entretenir en hiver. Il n'y a pas de raison d'avoir une barrière si elle empêche les gens d'utiliser la piste toute l'année. »

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Interaction entre les piétons et les cyclistes	28	« Même si la surface aurait l'air différente, j'entretiens des inquiétudes au sujet de la piste cyclable et du trottoir au même niveau... J'ai eu des problèmes sur d'autres pistes qui étaient au [même] niveau, comme sur le pont Alexandra. J'ai échappé de près à des collisions avec des piétons insouciantes à plusieurs reprises. Il est essentiel d'avoir une démarcation claire entre le trottoir et la piste. »
Préfère l'élargissement (plutôt qu'une barrière)	19	« Cela ne devrait pas être nécessaire si l'espace réservé aux cyclistes est suffisant avec une zone tampon. »

Nota :

On a enregistré 316 commentaires sur la question 9.

Plusieurs répondants ont profité de la question 9 pour proposer des idées originales afin d'améliorer le cyclisme sur le pont du Portage :

- S'assurer que la barrière est assez haute pour empêcher les cyclistes de tomber par-dessus.
- Envisager de restreindre la circulation des piétons à un côté du pont.
- Envisager de construire une barrière ou une délimitation entre la piste cyclable et le trottoir.
- Mettre en place le plus tôt possible la piste cyclable bidirectionnelle du côté nord de la rue Wellington.

Question n° 10 : [L'option 3] vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?

Parmi tous les répondants, 50 % ont dit que des pistes cyclables à sens unique les inciteraient à rouler sur le pont du Portage. Voir à la **figure 5**, sous **IV — Faits saillants de la consultation publique**, une comparaison des réponses aux questions équivalentes posées au sujet de l'option 1 et de l'option 2.

Sinon, pourquoi?

Les personnes qui ont mentionné que cela ne les inciterait pas à rouler sur le pont du Portage avaient l'occasion d'en expliquer les raisons. Les réponses ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 9** ci-dessous.

Tableau 8. Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 10 (L'option 3 vous inciterait-elle à rouler sur le pont du Portage?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Intersections/ raccordements/ orientation	212	<p>« Il serait plus difficile d'avoir accès aux pistes cyclables et d'en sortir à partir du pont pour se rendre aux sentiers qui y sont reliés. Il vaut mieux traverser le moins de rues possible. De plus, des cyclistes pourraient plus facilement rouler dans la mauvaise direction sur la piste. »</p> <p>« Je ne vois pas comment je pourrais me rendre où je veux parce que les pistes en direction sud n'ont l'air d'être reliées à rien d'autre. »</p> <p>« Les "mauvais raccordements" indiqués dans l'analyse annuleraient tous les avantages possibles. »</p>
Aucun effet – continuera d'utiliser la piste	46	<p>« Je fais du vélo tous les jours, mais cette option rendrait mes déplacements quotidiens beaucoup plus sécuritaires parce que j'emprunte actuellement la voie pour les véhicules en direction sud pour me rendre à la maison au lieu de rouler sur la piste cyclable bidirectionnelle parce que cela me fait économiser du temps. »</p>
Restreint la manœuvrabilité/les dépassements/ la sortie	31	<p>« Il sera probablement difficile de dépasser un cycliste plus lent, tant pour les cyclistes plus lents que pour ceux qui sont plus rapides. »</p>
Préfère la piste actuelle/ amélioration non requise	26	<p>« Je préfère le statu quo parce que c'est plus pratique. Pour passer du côté est au côté ouest et emprunter la piste en direction sud, il faut traverser six voies; ensuite, il faut traverser encore pour se rendre au centre-ville. »</p>
Préfère une barrière	26	<p>« L'option avec la barrière est essentielle pour le cyclisme en famille! »</p>

Nota :

Parmi les 989 réponses à la question 10, 499 personnes ont répondu « non », dont 364 qui ont fait des commentaires.

Question n° 11 : Avez-vous d'autres commentaires sur [l'option 3]?

Les réponses à la question 11 ont été classées en fonction des thèmes les plus fréquents parmi les préoccupations ou les préférences exprimées par les répondants. Puisque les réponses peuvent comprendre plusieurs préoccupations ou préférences, elles peuvent être associées à plusieurs catégories. Les cinq principales catégories sont présentées au **tableau 10** ci-dessous.

Tableau 10.9 Les cinq principales préoccupations ou préférences les plus souvent mentionnées au sujet de la question 11 (Avez-vous d'autres commentaires sur l'option 3?)

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
Intersections/ raccordements/ orientation	144	« Assurez-vous qu'il y a de bons raccordements aux sentiers, c'est-à-dire évitez les intersections où les cyclistes doivent descendre de leur vélo, les virages délicats ou la mauvaise signalisation. » « À cause du manque de raccordements aux routes aux deux extrémités du pont, c'est moins utile. »
Préfère des pistes cyclables à sens unique (plutôt que bidirectionnelles)	130	« Je préfère cette option – à la condition que l'accès à partir des sentiers à usages multiples au nord et au sud du pont du Portage soit amélioré pour qu'il y ait des raccordements clairement indiqués en direction de la nouvelle piste vers le sud. » « La meilleure solution est DE LOIN celle des deux pistes cyclables à sens unique, mais les zones tampons sont trop étroites — 0,3 m, c'est loin d'être assez large. »
Hiver/neige	31	« Une chose qui n'est pas mentionnée dans ce sondage, c'est le déneigement de la piste, ce qui est essentiel parce que je fais du vélo en hiver. Je suis obligé de rouler sur le trottoir l'hiver pour mes déplacements quotidiens, ce qui est un danger pour moi-même et pour les [piétons]. Le déneigement est si peu fréquent qu'il rend la piste pratiquement inutilisable pendant les mois d'hiver, même si le pont du Portage est un raccordement principal vers Ottawa pour beaucoup de personnes qui décident de se rendre au centre-ville et d'en

Catégorie	Fréquence	Exemples de commentaires
		revenir à vélo en hiver. »
Interaction entre les piétons et les cyclistes	26	« Je n'aime pas ça parce que je pense que les cyclistes auront plus tendance à rouler sur le trottoir en direction nord, ce qui n'est pas pratique/sécuritaire pour les piétons. »
Préfère des pistes cyclables bidirectionnelles (plutôt qu'à sens unique)	26	« La piste bidirectionnelle actuelle est une meilleure option – mais le vrai problème, ce sont les intersections aux deux extrémités. »

Nota :

On a enregistré 500 commentaires sur la question 11.

Les autres points souvent mentionnés comprennent la crainte que des cyclistes roulent dans la mauvaise direction sur les pistes cyclables (22 commentaires) et la préférence pour une piste cyclable bidirectionnelle et à sens unique ou pour deux pistes cyclables bidirectionnelles (22 commentaires).

De nombreux répondants ont profité de la question 11 pour proposer des idées afin d'améliorer le cyclisme sur le pont du Portage :

- Ajouter une piste cyclable bidirectionnelle du côté ouest du pont du Portage de l'île Victoria jusqu'à Gatineau.
- Ajouter un raccordement du Sentier des Voyageurs jusqu'à la piste cyclable proposée en direction sud du côté ouest du pont du Portage.
- Remplacer le sentier muni d'escaliers près du pub Mill Street Brew par une rampe pour les vélos en direction sud.
- Améliorer l'affichage et l'orientation.
- Installer des boutons pour activer les feux de signalisation afin qu'ils soient faciles d'accès pour les cyclistes et qu'ils les respectent.

VI — Intégration des résultats

Selon les commentaires formulés lors de la consultation du public et des intervenants, il est évident qu'en général, les cyclistes souhaitent deux améliorations distinctes, mais compatibles :

1. L'installation d'une barrière entre l'actuelle piste cyclable bidirectionnelle et les voies automobiles en direction nord. Les répondants ont l'impression que cette modification est une bonne façon d'améliorer la sécurité des cyclistes sur la piste cyclable bidirectionnelle et les résultats du sondage laissent

entendre qu'elle inciterait les cyclistes autrement peu aventureux à emprunter le pont.

2. La construction d'une nouvelle piste cyclable en direction sud, du côté ouest du pont, pour réduire la congestion sur la piste cyclable bidirectionnelle et répondre aux besoins des cyclistes qui font la navette tous les jours. Toutefois, ce souhait dépend de l'amélioration des raccordements à une nouvelle piste cyclable en direction sud.

Par ailleurs, les répondants ont dit qu'ils aimeraient que diverses améliorations soient apportées aux raccordements autour du pont du Portage, notamment le prolongement de la piste bidirectionnelle existante, l'amélioration de la signalisation et de l'orientation, ainsi que l'amélioration des installations prévues pour les cyclistes aux intersections situées aux extrémités nord et sud du pont. Enfin, plusieurs répondants ont mentionné qu'il fallait que les pistes cyclables actuelles et futures sur le pont du Portage soient mieux entretenues pendant la saison hivernale.

VII — Prochaines étapes

Les résultats de la consultation des intervenants et du public ont été pris en compte dans le cadre du processus de sélection de la conception. La conception privilégiée, comprenant une barrière, fût présentée au conseil d'administration de la CCN en vue de son approbation au début du printemps 2018.