



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Projet de remplacement du pont Alexandra

RAPPORT DE CONSULTATION PUBLIQUE
OCTOBRE À DÉCEMBRE 2020

Canada

Table des matières

| | |
|--|----|
| I. Description du projet..... | 3 |
| A. Contexte | 3 |
| B. Exigences du projet | 3 |
| C. Calendrier du projet..... | 4 |
| D. Impacts du projet..... | 4 |
| II. Processus de consultation publique..... | 5 |
| A. Aperçu..... | 5 |
| a. Objectifs de la consultation | 5 |
| b. Dates et heures..... | 6 |
| B. Procédure et outils de consultation..... | 6 |
| a. Ateliers avec des groupes d'intervenants | 6 |
| b. Consultation en ligne..... | 7 |
| c. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville | 7 |
| d. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra | 8 |
| e. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau | 8 |
| f. Réunion avec Brigil Construction..... | 8 |
| C. Invitation et promotion | 8 |
| a. Ateliers avec des groupes d'intervenants | 8 |
| b. Consultation en ligne..... | 8 |
| c. Réunions de suivi avec des groupes d'intervenants individuels | 9 |
| D. Participants..... | 10 |
| a. Ateliers avec des groupes d'intervenants | 10 |
| b. Consultation en ligne..... | 10 |
| c. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville | 10 |
| d. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra | 10 |
| e. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau | 10 |
| f. Réunion avec Brigil Construction..... | 11 |
| III. Faits saillants de la consultation publique | 11 |
| Ce que nous avons entendu | 12 |
| A. Ateliers avec des groupes d'intervenants..... | 12 |
| B. Consultation en ligne | 17 |
| a. Impacts du projet..... | 17 |
| b. Expérience des usagers..... | 23 |

| | |
|--|----|
| c. Un pont emblématique..... | 26 |
| d. Patrimoine..... | 28 |
| e. Avantages perçus | 30 |
| f. Dernières considérations..... | 32 |
| C. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville..... | 35 |
| D. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra | 35 |
| E. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau..... | 35 |
| F. Réunion avec Brigil Construction..... | 35 |
| IV. Réponse aux commentaires du public | 36 |
| V. Prochaines étapes | 41 |
| VI. Annexe A : Sondage en ligne | 42 |
| VII. Annexe B : Liste des groupes d'intervenants | 48 |

I. Description du projet

A. Contexte

Le pont Alexandra est l'un des cinq ponts interprovinciaux de la région de la capitale du Canada qui relie les villes d'Ottawa, en Ontario, et de Gatineau, au Québec. Il enjambe la rivière des Outaouais, de la pointe Nepean, située juste à l'ouest du marché By d'Ottawa, au Musée canadien de l'histoire, situé dans le secteur Hull de Gatineau. Il contribue à environ 9 % de la circulation automobile quotidienne moyenne dans la région de la capitale. Environ 33 % de tous les usagers de mobilité active (piétons, cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité, etc.) qui traversent la rivière des Outaouais empruntent ce passage.

Le pont Alexandra est un élément emblématique du paysage d'Ottawa-Gatineau depuis plus de 120 ans. Au moment de son achèvement en 1901, le pont symbolisait une réalisation majeure dans le domaine de l'ingénierie. Il s'agissait d'une des premières structures de pont exclusivement en acier et aménagées au moyen de piliers en béton coulé. Le pont était alors le quatrième plus long pont de ce type au monde et la plus grande structure entièrement construite en acier en Amérique du Nord. Sa conception et sa réalisation furent confiées à des ingénieurs et concepteurs canadiens. En juin 1995, il a été désigné lieu historique national de génie civil par la Société canadienne de génie civil. Le pont a connu une longue durée de vie utile, ce qui témoigne de l'excellente qualité de sa construction et des matériaux qui le composent.

Le pont arrive maintenant à la fin de sa vie utile et doit être remplacé. Des réparations en cours permettront de l'utiliser pour 10 années supplémentaires.

En 2019, à la suite de la recommandation de Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) de remplacer le pont en raison de sa détérioration, de l'augmentation de ses coûts d'entretien et du fait qu'il ne peut répondre aux besoins actuels et futurs en matière de transports, le gouvernement du Canada a demandé dans son budget de 2019 que le pont soit remplacé d'ici 10 ans. Un rapport détaillant cette recommandation a été publié par SPAC [sur son site Web](#).

Le processus de conception et de construction s'étendra sur une période d'environ 10 ans et s'inscrit dans le cadre d'une initiative plus vaste visant à améliorer le transport interprovincial dans la région de la capitale du Canada. Le début du chantier est prévu en 2028, et la construction du nouveau pont devrait être achevée d'ici 2032.

B. Exigences du projet

Le pont doit répondre aux exigences de base suivantes :

- Deux voies destinées à la circulation automobile (une dans chaque direction) et être conçu pour permettre ultérieurement le transport en commun par tramway ou train léger sur rail.
- Une voie destinée à la mobilité active (piétons, cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité, etc.) du côté ouest du pont. La voie de mobilité active sera bidirectionnelle et

comportera des couloirs distincts pour piétons et cyclistes. Celle-ci devrait comprendre des bancs et des points d'observation permettant aux usagers de s'y arrêter sans compromettre la sécurité ni gêner la circulation.

- Les voies de circulation automobile et de mobilité active comporteront un revêtement robuste protégeant le pont des intempéries, des produits de dégivrage et de la saleté. Sa structure résistera ainsi davantage à l'épreuve du temps.

Le remplacement du pont Alexandra offre également une occasion unique de redéfinir ce lien essentiel entre Ottawa et Gatineau. Situé au cœur de la région de la capitale, sur le territoire de la Nation algonquine anishinabée, et offrant l'une des vues les plus époustouflantes des édifices du Parlement, le nouveau pont se dressera dans un espace riche en symbolisme et en histoire. Outre sa fonction, il occupera une dimension plus grande que la somme de ses parties.

C. Calendrier du projet

Le remplacement du pont Alexandra se fera en trois étapes.

Activités préalables à la planification (2020-2021)

- Élaboration d'une vision et de lignes directrices de conception
- Consultation publique 1a : lignes directrices de conception, effets potentiels et mesures d'atténuation
- Consultation publique 1b : examen des résultats de la consultation 1a, présentation des lignes directrices de conception révisées et de l'état actuel du projet, ainsi que de toute mise à jour du plan de projet présentée au cours de la consultation publique 1a

Planification (2021-2025)

- Élaboration d'options de concept
- Consultation publique 2 : options de conception
- Consultation publique 3 : conception de référence préliminaire
- Consultation publique 4 : conception de référence finale

Approvisionnement et mise en œuvre (2025-2032)

- Processus d'attribution d'un contrat de conception et de construction
- Consultation publique 5 : concept définitif et plan d'exécution
- Démantèlement de la structure actuelle et début de la construction du nouveau pont

D. Impacts du projet

On prévoit que le pont sera fermé à la circulation, y compris à la mobilité active, pendant environ trois à quatre ans entre 2028 et 2032. Une attention minutieuse sera accordée à l'impact des travaux de construction sur tous les groupes, notamment les suivants : circulation générale, opérations de gestion de la circulation dans les quartiers de part et d'autre de la rivière, exploitants de transport publics et privés, services d'urgence, services de police, cyclistes, piétons et autres exploitants commerciaux et institutionnels à proximité du pont.

Le démantèlement du pont Alexandra et la construction de la nouvelle structure seront organisés dans un souci d'optimisation de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement, des principes du développement durable et de la gestion des déchets. Des mesures visant à minimiser les effets négatifs des travaux (bruit, vibrations, poussière, etc.) sur les quartiers avoisinants seront également mises en œuvre.

Le projet sera soumis au [processus d'évaluation d'impact](#), surveillé par l'[Agence d'évaluation d'impact du Canada](#) (AEIC).

II. Processus de consultation publique

A. Aperçu

Travaillant en partenariat avec SPAC – le ministère responsable de la gestion du pont Alexandra – la CCN appuie le projet en dirigeant un vaste processus de mobilisation du public qui se déroulera en plusieurs phases au cours de la prochaine décennie.

Le présent rapport couvre la première phase des consultations publiques sur le projet, qui ont eu lieu à l'étape de la planification préalable. Elle comprenait deux ateliers avec des groupes d'intervenants, une consultation en ligne et plusieurs réunions de suivi avec des groupes d'intervenants individuels. Quatre autres phases de consultation publique sont prévues de 2021 à 2032.

Une approche distincte de mobilisation des Autochtones est menée par la CCN et SPAC avec le concours d'[Innovation 7](#), une société de conseil autochtone.

Il est important de souligner que cette phase de consultation publique s'est déroulée pendant la pandémie de COVID-19. Le programme d'activités de consultation reflétait donc les circonstances uniques de cette crise de santé publique. Conformément aux conseils des autorités de la santé publique, toutes les activités de mobilisation du public menées durant cette phase de consultation l'ont été par voie virtuelle.

a. Objectifs de la consultation

La première phase de consultation publique visait à donner aux membres du public l'occasion :

- d'en apprendre sur le projet de remplacement du pont Alexandra;
- de faire part de leurs réflexions et de leurs préoccupations quant à la façon dont ils pourraient être touchés par le projet
- de proposer des idées pour minimiser les effets négatifs et renforcer les avantages éventuels du projet;
- de donner leur avis sur les lignes directrices de conception relatives au remplacement du pont Alexandra;
- de proposer des idées sur la manière dont pourraient être commémorés l'histoire et le patrimoine bâti du pont Alexandra après son remplacement.

b. Dates et heures

Atelier avec les groupes d'intervenants (AN) :

- Le 21 octobre 2020, de 18 h à 19 h 30

Atelier avec les groupes d'intervenants (FR) :

- Le 22 octobre 2020, de 18 h à 19 h 30

Consultation en ligne :

- Du 3 au 16 novembre 2020

Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville

- Le 7 décembre 2020, de 19 h à 20 h

Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra

- Le 10 décembre 2020, de 14 h à 15 h 30

Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau

- Le 17 décembre 2020, de 10 h 30 à 11 h 30

Réunion avec Brigil Construction

- Le 18 décembre 2020, de 10 h 30 à 12 h

B. Procédure et outils de consultation

a. Ateliers avec des groupes d'intervenants

Les réunions avec les groupes d'intervenants ont eu lieu par voie virtuelle sur la plateforme Microsoft Teams. Durant la première partie de la réunion, les membres de l'équipe de projet ont donné aux participants un aperçu du projet. Cet aperçu comprenait des renseignements sur les éléments suivants :

- Les raisons pour lesquelles le pont est remplacé
- Des enseignements généraux sur le pont Alexandra
- L'état actuel du pont
- Les différents processus qui se chevauchent en cause :
 - Mobilisation du public
 - Approbations fédérales
 - Évaluation d'impact
- Impacts potentiels

L'aperçu a ensuite été suivi d'une période de questions et de discussions. Au cours de celle-ci, nous avons posé les questions suivantes aux participants :

- Quels types d'impacts vous préoccupent le plus?
- Quelles mesures d'atténuation aimeriez-vous voir mises en place?

L'équipe de projet a ensuite présenté les exigences fonctionnelles, la vision, la mission et les lignes directrices de conception du projet, ainsi qu'un aperçu du calendrier du projet. On a ensuite tenu une autre période de questions et de discussions. Les deux questions suivantes ont servi à déclencher les discussions :

- Y a-t-il quelque chose que vous changeriez au sujet des lignes directrices de conception?
- À votre avis, quelles caractéristiques devraient être prises en compte dans la conception du nouveau pont?

Au cours de la troisième et dernière période de discussions, on a demandé aux participants de quelle façon ils aimeraient participer au projet. La réunion s'est terminée par un aperçu des prochaines étapes et mettait l'accent sur les occasions futures de participation du public.

b. Consultation en ligne

La consultation en ligne relative à ce projet a été divisée en deux parties. Les participants ont d'abord été invités à consulter une [page Web](#) du site Web de la CCN qui fournissait des renseignements sur ce qui suit :

1. Contexte, exigences fonctionnelles et calendrier du projet
2. Répercussions possibles et mesures d'atténuation
3. Lignes directrices sur la vision et la conception proposées pour le nouveau pont;
4. Objectifs de la première phase de la consultation publique

Les participants ont ensuite été invités à répondre à un questionnaire en ligne sur différents aspects du projet. Ceux-ci comprenaient notamment les suivants :

- Les effets négatifs potentiels du projet
- Les mesures d'atténuation et d'amélioration souhaitées
- Les caractéristiques préférées du pont Alexandra
- Les améliorations souhaitées pour le nouveau pont
- Ce que la conception du nouveau pont devrait mettre en évidence ou refléter
- L'aspect commémoratif de l'histoire et du patrimoine bâti du pont Alexandra
- Les avantages prévus du projet de remplacement du pont Alexandra

L'annexe A reprend le questionnaire complet soumis aux participants.

Les participants ont également pu faire part de leurs commentaires par courriel ou en téléphonant au Centre de contact de la CCN.

c. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville

Le personnel de la CCN a fait une présentation sur le projet à la réunion mensuelle du conseil d'administration de l'Association communautaire de la Basse-Ville. Il y a eu ensuite une période de questions et réponses.

d. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra

La réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra s'est tenue par voie virtuelle à l'aide de Microsoft Teams. Elle comprenait une présentation donnée par l'équipe de projet, suivie d'une discussion en groupe.

e. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau

La réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau s'est tenue par voie virtuelle à l'aide de Microsoft Teams. On y a effectué une brève présentation sur le projet, suivie d'une période de discussion.

f. Réunion avec Brigil Construction

La réunion avec Brigil Construction s'est tenue par voie virtuelle à l'aide de Microsoft Teams. Le personnel de Brigil a effectué une présentation sur une proposition de conception du pont, qui a été suivie d'une discussion sur la conception.

C. Invitation et promotion

a. Ateliers avec des groupes d'intervenants

En collaboration avec SPAC, la CCN a dressé une liste de plus de 650 intervenants aux échelles locale, régionale et nationale qui pourraient être touchés par le projet ou qui pourraient y être intéressés (la liste complète est présentée à l'annexe B). Il s'agit d'associations communautaires, d'organismes gouvernementaux, d'organismes de femmes, d'institutions culturelles, d'ambassades, d'organismes qui offrent des services aux nouveaux arrivants, d'associations touristiques, de clubs sportifs, de groupes d'entreprises et d'industries, de refuges pour sans-abri, d'organismes environnementaux et de groupes de défense de la mobilité active, entre autres. L'équipe des Affaires publiques de la CCN a ensuite recensé et recueilli les coordonnées de chaque groupe identifié dans le cadre de l'exercice de recension des intervenants pour le projet.

Le vendredi 9 octobre 2020, une invitation à participer à une réunion sur le projet de remplacement du pont Alexandra a été envoyée à tous les groupes figurant dans la liste dressée. Un rappel a été envoyé le 20 octobre 2020.

b. Consultation en ligne

Une invitation par courriel à participer à la consultation en ligne a été envoyée à la liste des abonnés à l'Infolettre de la CCN sur la participation publique, qui comprend les intervenants suivants :

- des groupes d'intérêt, des groupes d'utilisateurs et des groupes patrimoniaux
- des associations de résidents
- des membres du grand public inscrits pour recevoir les invitations aux occasions de participation publique

La même invitation a été envoyée aux organisations qui avaient reçu l'invitation à l'atelier avec les groupes d'intervenants afin qu'elle puisse être partagée avec leurs membres.

Des messages ont également été publiés dans les comptes de médias sociaux de la CCN (Facebook et Twitter), sollicitant la participation de tous les membres du public intéressés.

Une campagne de publicité numérique payée a également été lancée sur les plateformes suivantes tout au long de la consultation en ligne :

| Médias imprimés | Médias numériques |
|---|---|
| LeDroit | Google |
| Ottawa Citizen | Facebook |
| Metroland Media (Arnprior, Carleton Place, Kemptville, Perth, Smith Falls) | Twitter |
| OCNA (Alexandria-Glengarry, Lanark, Morrisburg and Prescott-Russell) | LinkedIn |
| Réseau Sélect (La Petite Nation, Cornwall Express, L'Envol) | LeDroit |
| Vision Clarence Rockland | Ottawa Citizen |
| Le Reflet (Embrun) | The Hill Times |
| QCNA Fort Coulonge (Journal du Pontiac), Chelsea (Low Down to Hull & Back), Buckingham (West Quebec Post) | Ottawa Business Journal |
| Bulletin d'Aylmer | First Nations Drum East |
| ParaSport Ontario Magazine | Metroland Media |
| Magazine Thrive | INSIDE OTTAWA VALLEY (Arnprior, Carleton Place, Kemptville, Perth, Smith Falls) |
| Papier journal Drum East des Premières Nations | Bulletin d'Aylmer |
| | Réseau de Bell Média |
| | Pink Triangle Press – Daily Xtra |

La campagne de promotion de la consultation en ligne a joint plus de 95 000 personnes.

c. Réunions de suivi avec des groupes d'intervenants individuels

Des réunions de suivi avec l'Association communautaire de la Basse-Ville, la Coalition pour sauver le pont Alexandra, Brigil Construction et l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau ont été organisées à la demande de ces groupes d'intervenants.

D. Participants

a. Ateliers avec des groupes d'intervenants

- Un total de 15 participants représentant les organisations suivantes :
 - Association des résidents et résidents de l'île de Hull
 - Action vélo Outaouais
 - Byward Market Business Improvement Area
 - Club des ornithologues de l'Outaouais
 - Chambre des commerces de Gatineau
 - Environnement
 - Fédération des associations communautaires
 - Patrimoine Ottawa
 - Géopatrimoine d'Ottawa-Gatineau
 - Office de protection de la nature de la vallée Rideau
 - Rockliffe Park Residents' Association
 - Rockliffe Yacht Club
 - Transport Action Canada
 - Ville de Gatineau

b. Consultation en ligne

- Un total de 3 195 répondants, dont 2 295 ont répondu au questionnaire du début à la fin.

c. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville

- Un total de 70 participants. La réunion était ouverte à tous les membres de l'Association communautaire de la Basse-Ville.

d. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra

- Neuf participants, dont des représentants de Patrimoine Ottawa, de l'Association communautaire de la Basse-Ville, de la Société d'histoire de l'Outaouais, de la Fiducie nationale du Canada, de l'Association des résidents de l'Île-de-Hull. Un architecte et un ingénieur civil non affiliés à l'un ou l'autre des groupes susmentionnés ont également assisté à la réunion.

e. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau

- Un participant : le directeur général de l'Association.

f. Réunion avec Brigil Construction

- Trois participants, dont le propriétaire de Brigil et deux membres de l'équipe de direction.

III. Faits saillants de la consultation publique

Voici un résumé de haut niveau des commentaires reçus au cours de la première phase de la consultation publique sur le projet de remplacement du pont Alexandra.

- Qu'il s'agisse d'un pont, d'un lieu d'intérêt ou d'un espace public, les participants aux consultations publiques ont clairement indiqué que le pont Alexandra ne peut être considéré comme n'importe quel autre pont. Les préoccupations et les aspirations exprimées par les participants au sujet du projet de remplacement du pont sont étroitement liées à ce qui, à leurs yeux, rend le pont Alexandra unique. Selon la personne à qui vous posez la question, le pont Alexandra est :
 - une structure patrimoniale d'importance nationale qui représente un lien avec le passé
 - le passage frontalier à mobilité active le plus sécuritaire entre Ottawa et Gatineau.
 - Le pont le plus pittoresque et le plus intéressant de tous les ponts de la région
 - un lieu d'intérêt emblématique qui définit le panorama urbain Ottawa-Gatineau
 - non seulement un passage, mais aussi une destination à part entière pour les résidents et les visiteurs
 - la route la plus courte et la plus commode entre le centre-ville d'Ottawa et Gatineau
- Bien que la qualité (ou les qualités) perçue qui distinguait le pont variait d'une personne à l'autre quant à sa nature et à son importance, l'unicité du pont était un thème récurrent et un point d'ancrage dans les rétroactions reçues. En somme, pour de nombreux participants, les attentes à l'égard de la conception du nouveau pont devraient être élevées.
- La grande majorité (72 %) des personnes qui ont répondu au questionnaire en ligne craignent que le projet les touche négativement dans une certaine mesure.
- Les préoccupations les plus souvent soulevées au sujet du projet ne concernaient pas seulement les effets à court terme de la construction (la durée de la fermeture du pont, la pertinence des voies de transport de rechange, les impacts environnementaux), mais aussi les répercussions et les risques plus généraux liés au rôle du pont comme lieu et destination d'intérêt (perte du caractère unique et patrimonial du pont, perte de vues panoramiques).
- Les répercussions du projet sur le patrimoine bâti et l'histoire du pont sont des aspects particulièrement importants qui ressortent des commentaires des participants. La perte du pont a été la préoccupation la plus répandue parmi les répondants au questionnaire en ligne (mentionnée par 64 % des répondants), et une majorité (50 %) considère que son aspect commémoratif est très important. Certains ont constamment exprimé leur opposition à la décision de remplacer le pont et ont plutôt préconisé sa restauration.

- Parmi les suggestions les plus souvent exprimées par les participants, notons celles que les aspects historiques et patrimoniaux devraient être reflétés dans la conception du nouveau pont, que la conception devrait tenir compte du paysage environnant, de la durabilité et illustrer l'excellence de conception.
- Pour ce qui est des préoccupations et des améliorations proposées, la mobilité active était un autre sujet d'intérêt majeur pour de nombreux participants. Le sentier existant, isolé, est l'une des caractéristiques les plus prisées du pont, et les participants désiraient ardemment que sa perte soit compensée de façon réfléchie pendant la construction. De même, bon nombre espéraient que le nouveau pont offrirait des occasions d'améliorer l'expérience des usagers de la mobilité active et de promouvoir le transport durable.
- Les caractéristiques du pont Alexandra les plus prisées par les participants sont liées à son apparence et à son caractère unique, ainsi qu'aux expériences facilitées par sa promenade en bois. Les participants apprécient particulièrement le fait que la voie réservée à la mobilité active de la promenade est séparée des voies réservées aux véhicules et qu'elle crée un espace dans lequel l'expérience sensorielle de la traversée du pont – des vues à l'odeur du bois – procure une expérience authentiquement agréable.
- Les éléments que les participants aimeraient le plus voir améliorer dans le nouveau pont sont principalement de nature fonctionnelle, c'est-à-dire la séparation des piétons et des cyclistes, l'amélioration des surfaces, l'intégration accrue du transport en commun, l'augmentation de la capacité de transport, et, dans l'ensemble, de veiller à ce que le pont respecte les normes de conception et de construction les plus élevées.
- Faisant écho à bon nombre des améliorations souhaitées, les participants étaient plus susceptibles de s'attendre à ce que le projet améliore la circulation et mette davantage l'accent sur la sécurité, la mobilité active et le transport en commun.

Ce que nous avons entendu

A. Ateliers avec des groupes d'intervenants

Questions et réponses

L'un des principaux objectifs des ateliers était de donner aux participants l'occasion d'en apprendre davantage sur le projet et ses effets potentiels sur leurs secteurs d'intérêt. Une partie des deux ateliers était consacrée aux questions et réponses, car les participants se sont familiarisés avec les détails du projet et ses ramifications plus vastes. Elles sont résumées dans le tableau ci-dessous.

| Question | Réponse de l'équipe du projet |
|---|--|
| Quelle influence la pandémie de COVID-19 aura-t-elle sur la conception du pont? | Le nouveau pont sera doté de deux voies pour véhicules et d'une voie améliorée pour la mobilité active. Nous ne prévoyons pas que la pandémie va modifier les exigences de base du nouveau pont. |
| Le nouveau pont sera-t-il situé au même endroit que le pont existant? | Oui, bien qu'il puisse y avoir un alignement légèrement différent. |

| | |
|---|---|
| Y a-t-il des documents qui montrent les facteurs qui ont été pris en compte dans la décision de remplacer au lieu de le restaurer? | Une étude a été menée en 2017 et en 2018. Elle a examiné deux scénarios : entretenir le pont pendant encore 75 ans ou le remplacer par un nouveau pont. Différentes options ont été examinées pour déterminer la solution qui offrirait le meilleur rapport qualité-prix. L'étude a démontré que le remplacement du pont serait plus économique et entraînerait moins de fermetures à l'avenir. |
| Le nouveau pont sera-t-il construit sur les piliers existants ou aligné sur ceux-ci? | Les piliers existants ne seraient pas réutilisés. L'intention est que le pont soit situé exactement à l'endroit où il se trouve actuellement ou immédiatement le long du pont existant. |
| Pendant combien de temps prévoyez-vous que le pont sera fermé pour la construction? | Entre deux et quatre ans, selon l'alignement. |
| Y aura-t-il une voie réservée aux véhicules d'urgence et de service? | À ce sujet, différentes options ont été examinées. Le problème à ce sujet est qu'en raison de l'emplacement du pont, l'approche du côté d'Ottawa est très étroite. Il n'y a pas beaucoup de place pour élargir le pont au-delà des trois voies proposées. |
| L'éclairage du nouveau pont sera-t-il conforme aux lignes directrices du Plan lumière de la capitale? | Oui, il est inclus dans les lignes directrices de conception. |
| Les lignes directrices de conception sont-elles limitées par une décision antérieure de construire un pont « distinctif »? Quelles sont les options pour conférer au pont un caractère spectaculaire? | Les options examinées appartiennent à différents types de ponts distinctifs. La portée et les détails des différentes options de conception seront examinés au cours de la phase de conception du projet. |
| Quel est le volume actuel de circulation qui traverse le pont? | Avant la COVID-19, son utilisation représentait environ 9 % de la circulation automobile interprovinciale quotidienne moyenne dans la région de la capitale. Le pont était utilisé par environ 33 % de tous les usagers de mobilité active (piétons, cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité, etc.) qui traversent la rivière des Outaouais. |
| Le nouveau pont pourra-t-il accueillir des voitures et des camions? Y aura-t-il une limite à la taille des camions? | Le nouveau pont sera conçu pour accueillir tous les véhicules, y compris des camions. Toutefois, comme il fait partie du boulevard de la Confédération, les camions commerciaux seraient redirigés vers d'autres ponts, comme le pont Macdonald-Cartier. À moins de changements à venir, il est peu probable que les camions commerciaux empruntent le nouveau pont. |
| Prévoyez-vous une augmentation de la circulation sur le pont? | Les approches actuelles limitent la circulation sur le pont. Nous ne nous attendons pas à ce que le volume de la circulation sur le nouveau pont augmente considérablement compte tenu du réseau auquel il est relié. |
| Le nouveau pont pourra-t-il accueillir des autocars de tourisme? | Le nouveau pont sera conçu pour accueillir tous les véhicules, y compris les autocars de tourisme. |

| | |
|---|--|
| Le nouveau pont permettra-t-il le transport en commun? | Oui. Il est aussi conçu pour permettre ultérieurement le transport en commun par tramway ou train léger sur rail. |
| Si le nouveau pont est construit le long de l'ancien, cela aura-t-il un impact majeur sur le boulevard des Allumettières et sur la rue Laurier? | Non, les approches du pont ne changeront pas de façon importante. |
| Quel effet la fermeture du pont Alexandra aura-t-elle sur la circulation commerciale sur le pont Macdonald-Cartier? | En dehors des heures de pointe, les autres ponts franchissant la rivière devraient pouvoir compenser la circulation réacheminée. Pendant les heures de pointe, des mesures spéciales de gestion du trafic devront être mises en œuvre. Nous travaillerons avec différents groupes d'utilisateurs pour trouver des solutions pratiques à ce problème. |
| Avez-vous tiré des leçons du projet du pont Champlain à Montréal? | Oui, des membres de l'équipe du projet de remplacement du pont Alexandra ont travaillé au projet du pont Champlain à Montréal. Nous tirons également des leçons d'autres projets semblables. |
| Avez-vous pris des décisions quant au type de structure qui sera utilisée pour le nouveau pont? | Les discussions à ce sujet sont en cours, et il reste encore beaucoup à accomplir avant que nous puissions choisir une structure pour le nouveau pont. |
| Avez-vous envisagé de renommer le pont? | Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. |
| Y aura-t-il un concours de conception pour le nouveau pont? | Aucune décision n'a encore été prise à ce sujet. |

Rétroaction

Les participants ont été invités à réfléchir au projet selon deux perspectives principales, soit les répercussions à court terme liées à la fermeture et à la construction, et les répercussions à long terme des caractéristiques de conception du nouveau pont.

Les questions des participants sur les répercussions à court terme portaient sur les effets du projet sur la fluidité de la circulation franchissant la rivière, les impacts environnementaux potentiels, la passation de marchés et la participation du public. La plupart de ces préoccupations ont été exprimées sous forme de recommandations correspondantes.

| Thèmes | Questions soulevées | Recommandations |
|----------------------------|---|--|
| Fluidité de la circulation | <ul style="list-style-type: none"> Le pont Alexandra est un lien important pour la mobilité active, et sa fermeture perturbera grandement ces usagers. Les détours sont souvent longs et mal planifiés. Les autres ponts ont peu de capacité pour absorber la circulation qui devra être déviée du pont Alexandra pendant la fermeture. La fermeture perturbera probablement beaucoup la circulation des véhicules, le transport actif et le transport commercial. | <ul style="list-style-type: none"> Faire de la planification et de la mise en œuvre des détours pour la mobilité active une priorité plutôt qu'une considération secondaire. Améliorer le service de traversier pendant la fermeture du pont. Accorder autant d'importance à la mobilité active qu'à la circulation automobile dans l'établissement des jalons de la construction. Ne pas négliger la voie réservée à la mobilité active au profit des voies réservées aux véhicules. |

| | | |
|--|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> • La fermeture nuira probablement au tourisme dans la région en limitant la circulation entre les destinations touristiques. • Les autres ponts ne sont pas sécuritaires pour la mobilité active. | <ul style="list-style-type: none"> • Construire le nouveau pont le long du pont original au fur et à mesure qu'il est démantelé afin de réduire au minimum la période de fermeture du franchissement. • Travailler en collaboration avec la collectivité pour élaborer des mesures d'atténuation. |
| Impact environnemental | <ul style="list-style-type: none"> • Il y a des actifs géologiques uniques dans la région qui pourraient être touchés par le projet. • Il y a un risque que les études d'impact environnemental ne soient prises en considération qu'à la fin du processus de planification. | <ul style="list-style-type: none"> • Mettre en œuvre des mesures pour identifier et préserver les actifs géologiques. • Adopter une approche de planification respectueuse de l'environnement dès le début du projet. Intégrer cette planification à la définition de la vision. |
| Passation de marchés | <ul style="list-style-type: none"> • Le projet créera des occasions d'affaires et des emplois, ce qui, espérons-le, entraînera des retombées positives sur l'économie locale. | <ul style="list-style-type: none"> • Créer délibérément des occasions d'affaires pour que les entrepreneurs locaux puissent participer au projet. |
| Transparence et mobilisation du public | <ul style="list-style-type: none"> • La pandémie de COVID-19 pose des défis particuliers pour ce qui est de la mobilisation du public. • Certains projets de ponts antérieurs manquaient de transparence. | <ul style="list-style-type: none"> • Trouver des façons créatives de favoriser la participation pendant la pandémie (p. ex. des consultations dans des espaces publics extérieurs ou sur place au pont Alexandra). • Faire preuve de proactivité dans les efforts de mobilisation. Ne pas attendre que les collectivités signifient leur intérêt. • Partager les plans de projet. • Continuer de tenir des consultations en ligne une fois la pandémie maîtrisée. |

La discussion sur les caractéristiques de conception du projet a porté sur les possibilités dans les domaines suivants, soit la mobilité active, le transport en commun, le patrimoine et l'interprétation, les vues, l'esthétique et l'entretien.

| Thèmes | Questions soulevées | Recommandations |
|-----------------|--|---|
| Mobilité active | <ul style="list-style-type: none"> • Le nouveau pont pourrait réduire davantage les effets de la voie réservée aux véhicules sur les utilisateurs à mobilité active. • Une fois le projet terminé, il n'est pas souhaitable de revenir au statu quo en ce qui concerne le volume de la circulation automobile. | <ul style="list-style-type: none"> • Concevoir le nouveau pont de manière à encourager les usagers à réduire leur vitesse. • Créer une barrière acoustique entre les voies réservées aux véhicules et la voie réservée à la mobilité active. • Concevoir le pont d'une manière qui décourage la croissance de la circulation automobile et favorise plutôt la mobilité active. |

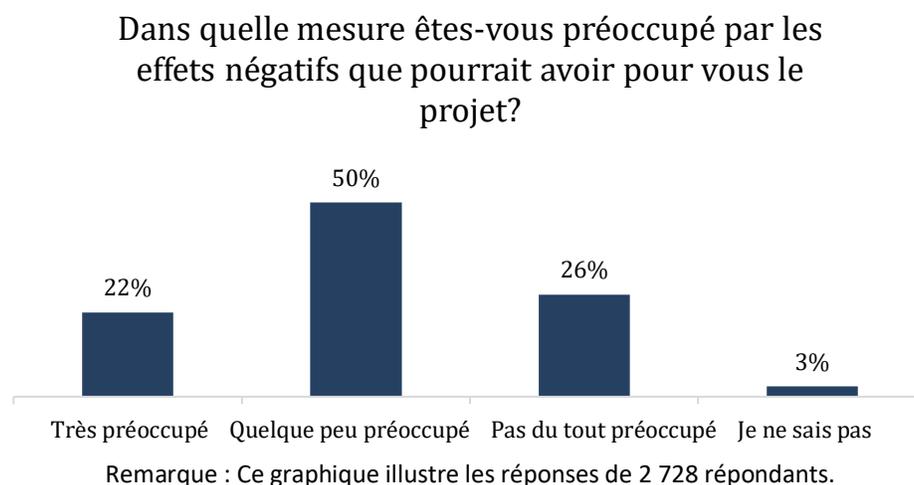
| | | |
|------------------------------|---|--|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • Limiter l'utilisation du nouveau pont au transport en commun et à la mobilité active. |
| Transport en commun | <ul style="list-style-type: none"> • Le nouveau pont pourrait être mieux adapté au transport en commun. • Il y a une lacune dans le transport en commun interprovincial dans l'est. | <ul style="list-style-type: none"> • Inclure l'intégration éventuelle du train léger dans les lignes directrices de conception. • Veiller à ce que les autobus de transport en commun et les autocars de tourisme puissent être installés sur le nouveau pont. |
| Patrimoine et interprétation | <ul style="list-style-type: none"> • Beaucoup de gens perçoivent le pont actuel comme une réalisation technologique importante et y sont très attachés. • Les panneaux d'interprétation actuels ne contiennent pas d'information sur l'environnement naturel qui entoure le pont. | <ul style="list-style-type: none"> • Discuter des plans de mise en valeur du caractère patrimonial avec le public le plus tôt possible dans le processus. • Accorder la priorité à la préservation du caractère commémoratif et des éléments importants du pont. • Consacrer une partie distincte des futures consultations publiques à la commémoration de la valeur patrimoniale. • Inclure des panneaux d'interprétation sur la flore et la faune locales. • Inclure des panneaux d'interprétation numériques qui présentent du contenu dynamique et interactif. |
| Vues et esthétique | <ul style="list-style-type: none"> • Le pont Alexandra n'est pas seulement un pont, mais une destination touristique. | <ul style="list-style-type: none"> • Envisager de concevoir le pont de façon à ce que les usagers puissent jouir de vues des deux côtés. • S'inspirer d'exemples internationaux d'excellence en matière de conception, comme le pont Banpo en Corée du Sud. • Une excellente idée est d'intégrer l'art public dans la conception et de créer des liens avec le Musée des beaux-arts du Canada et le Musée canadien de l'histoire. |
| Entretien | <ul style="list-style-type: none"> • Le nouveau pont pourrait être un autre endroit extraordinaire pour profiter de la ville pendant l'hiver. | <ul style="list-style-type: none"> • Inclure des éléments visuels de ce à quoi le pont ressemblerait en hiver pour des consultations publiques futures. • Veiller à l'enlèvement de la neige aux endroits fréquentés par les usagers du pont, y compris autour des panneaux d'interprétation. |

B. Consultation en ligne

a. Impacts du projet

Préoccupations

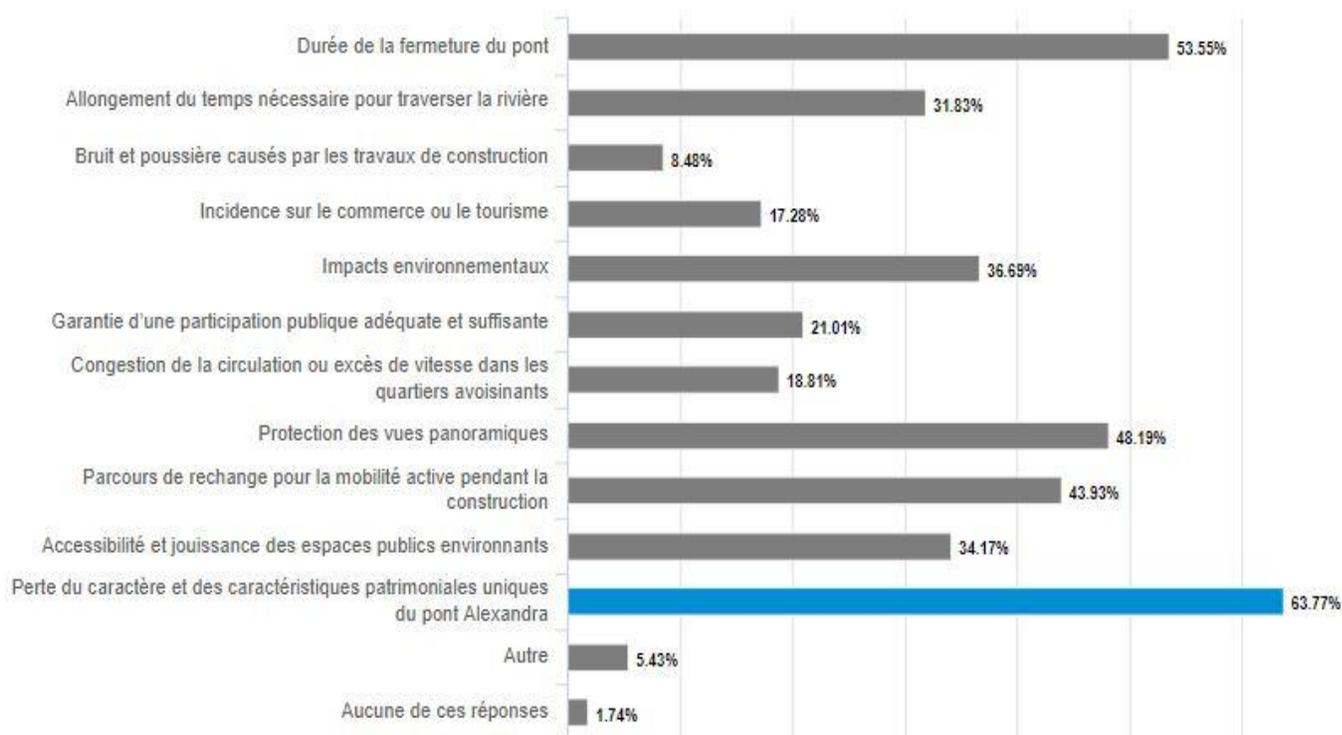
Que ce soit du point de vue d'un usager, d'un voisin, d'un propriétaire d'entreprise, d'un résident de la région de la capitale nationale, d'un visiteur éventuel ou d'un observateur intéressé, la plupart des répondants ont eu l'impression d'avoir un intérêt personnel dans le projet de remplacement du pont Alexandra. Cinquante pour cent se sont dit quelque peu préoccupés d'être touchés négativement par le projet, tandis que 22 % se sont dits très préoccupés.



La préoccupation la plus largement partagée était le risque de perdre le caractère unique et les caractéristiques patrimoniales du pont Alexandra (choisi à partir d'une liste par 64 % des répondants). Comme certains répondants l'ont dit tout au long du sondage, le pont Alexandra est, à leurs yeux, un trésor national et un lieu emblématique dont le remplacement constituerait une perte importante. Cette préoccupation a été exprimée en fonction de la valeur historique intrinsèque du pont et de la façon dont il façonne l'apparence et l'expérience de l'espace qu'il occupe. Les répondants ont souligné le rôle important que joue le pont Alexandra en offrant de belles vues sur d'importants lieux d'intérêt nationaux et en contribuant à la beauté et au caractère patrimonial de la région. Les préoccupations au sujet de la perte de ces vues et des effets du remplacement sur l'intégrité du paysage environnant étaient largement répandues parmi les répondants. Un certain nombre de répondants ont été surpris par la décision de remplacer le pont plutôt que de le restaurer et ont remis en cause le fondement de cette décision. Certains ont demandé des renseignements supplémentaires sur les études et les analyses qui ont éclairé cette décision. Certains ont indiqué qu'ils s'opposaient au remplacement du pont et ont exhorté le gouvernement à revenir sur sa décision.

Les répondants ont également dit craindre que le nouveau pont, contrairement au pont Alexandra, finisse par devenir utilitaire et visuellement terne. D'autres estiment également que le pont Alexandra est, de loin, le plus intéressant et le plus beau des ponts de la région de la capitale nationale, et que tout nouveau pont devrait se distinguer pour la même raison.

Quelles sont vos principales préoccupations à l'égard du projet?



Remarque : Le graphique ci-dessus illustre la proportion de 2 812 répondants qui ont choisi chacune des options de réponse énumérées.

Les préoccupations liées aux déplacements de l'autre côté de la rivière étaient également largement partagées par les répondants. Cinquante-quatre pour cent des répondants ont indiqué que la durée de la fermeture du pont était l'une des questions qui les préoccupaient le plus. Les effets de la fermeture sur la mobilité active, en particulier, sont une grande préoccupation pour de nombreux participants. Les voies de rechange pour la mobilité active pendant la construction étaient la quatrième préoccupation la plus largement partagée, de nombreux répondants ayant précisé dans leurs commentaires qu'ils considéraient le pont Alexandra comme le pont le plus sécuritaire pour la mobilité active. Sa perte, ont-ils soutenu, rendrait le franchissement de la rivière non seulement plus difficile, mais aussi plus intimidant et dangereux. Les répondants ont également indiqué que les temps de déplacement prolongés et l'augmentation de la congestion routière étaient des préoccupations importantes (sélectionnés par 32 % et 19 % des répondants, respectivement).

Les impacts environnementaux potentiels du projet étaient particulièrement préoccupants pour 37 % des répondants. Les préoccupations particulières soulevées par les répondants dans leurs commentaires étaient variées : une augmentation des émissions en raison de l'augmentation de la congestion, le choix de matériaux écologiques, les effets sur la biodiversité, la gestion des déchets, le recyclage des matériaux du pont d'origine et la pollution de la rivière, pour ne nommer que celles-ci. Certains répondants ont simplement exhorté les décideurs à faire de la

protection de l'environnement une priorité, tandis que d'autres ont demandé plus d'information sur les impacts environnementaux probables du projet.

Un autre tiers des répondants a indiqué que l'accès limité aux espaces publics à proximité et la jouissance de ceux-ci étaient une préoccupation importante, et 17 % ont mentionné comme préoccupation l'impact potentiel du projet sur les entreprises et le tourisme. Seulement 8 % ont sélectionné le bruit et la poussière de la construction comme préoccupation principale.

L'importance d'une mobilisation soutenue et significative du public a été soulignée par un peu plus du cinquième des répondants qui ont indiqué qu'il s'agissait de l'une de leurs préoccupations les plus vives au sujet du projet.

Les répondants ont également eu l'occasion de faire part de toute autre préoccupation qui ne figurait pas parmi les options proposées. Les plus souvent mentionnées par les répondants étaient les suivantes :

- Assurer une conception et une construction de qualité élevée (29 mentions)
- Perte de patrimoine et d'histoire (28 mentions)
- Rendre le nouveau pont favorable au transport en commun (15 mentions)
- Effets du projet sur la circulation maritime dans la zone autour du pont (13 mentions)
- Réparer le pont Alexandra au lieu de le remplacer (13 mentions)
- Consultation suffisante et significative des peuples autochtones (11 mentions)
- Convertir le pont Alexandra en un pont réservé à la mobilité active (8 mentions)
- Le coût global du projet pour les contribuables (6 mentions)

Mesures d'atténuation

Après avoir été interrogés sur les problèmes les plus préoccupants, les répondants ont eu l'occasion de proposer des mesures d'atténuation qui, à leur avis, permettraient de les régler de la manière la plus efficace.

La plupart des mesures proposées par les répondants visent à atténuer les perturbations de la fluidité de la circulation franchissant la rivière. En ce qui concerne les préoccupations largement partagées concernant la mobilité active, la mesure la plus fréquemment mentionnée parmi toutes celles proposées visait à offrir des itinéraires de rechange adéquats pour le transport actif (361 mentions), y compris des mesures comme l'augmentation de la capacité de charge et l'amélioration de la sécurité des voies de mobilité active sur d'autres ponts interprovinciaux. Dans le même ordre d'idées, certains répondants ont proposé de garder le pont Alexandra ouvert à la mobilité active pendant la construction (69 mentions) et d'entretenir des sentiers qui serviraient de voies de rechange pour la mobilité active pendant l'hiver (10 mentions).

Parmi les autres suggestions visant à répondre aux besoins plus généraux en matière de transport, mentionnons la construction d'un nouveau pont avant le démantèlement du pont Alexandra (163 mentions), la mise en œuvre de mesures visant à réduire au minimum la congestion routière (204 mentions), l'exploitation d'un service de traversier ou de bateau-taxi abordable (90 mentions) ou d'un service de navette (47 mentions), la réduction le plus possible

du temps qu'il faut pour construire un nouveau pont (81 mentions) et le souci d'une planification et d'une surveillance adéquates pour garantir que le projet est terminé à temps et dans les limites du budget (39 mentions).

Une autre catégorie de mesures proposées par les répondants visait à régler les problèmes soulevés quant aux répercussions du projet sur les qualités esthétiques et historiques du pont Alexandra. Un certain nombre de répondants ont rejeté les prémisses du projet et ont exhorté SPAC à simplement réparer le pont Alexandra plutôt que de le remplacer (117 mentions). D'autres ont souligné l'importance de s'assurer que le projet de nouveau pont respecte des normes élevées et que le travail est effectué dans les règles (115 mentions).

En ce qui concerne l'incertitude exprimée au sujet des impacts environnementaux potentiels du projet, les répondants ont recommandé que ceux-ci soient soigneusement évalués et que des stratégies soient élaborées pour les atténuer (68 mentions). Certains ont souligné que les mesures de protection de la rivière étaient particulièrement importantes (10 mentions).

Pour répondre aux préoccupations liées à la transparence et à la participation du public au projet, les répondants ont préconisé des communications proactives, transparentes et claires, ainsi que des consultations publiques significatives et largement accessibles (88 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|----------------|--|
| Préoccupations | <p>Le pont Alexandra est magnifique et historique. Je suis immensément triste à la pensée que le pont cessera d'exister, car il fait partie intégrante du cœur d'Ottawa. Il est aussi important, sur le plan visuel, que les édifices du Parlement et le Château Laurier. Je m'inquiète aussi de la possibilité d'accéder au Musée canadien de l'histoire sans voiture puisque OC Transpo n'offre pas de service d'autobus en dehors des heures de pointe et que le pont Alexandra est de loin la route la plus directe depuis le centre-ville, à pied ou à vélo.</p> <p>Il faut faire tous les efforts possibles pour réduire l'impact environnemental de ce projet.</p> <p>J'utilise le pont Alexandra pour me rendre au travail comme cycliste ou piéton toute l'année. Les autres voies d'accès sont le pont Macdonald-Cartier, dont l'espace pour les piétons et les cyclistes est beaucoup plus étroit et qui ne pourra pas gérer la même capacité ou garder les piétons et les cyclistes séparés des voies de circulation automobile pour des raisons de sécurité. En hiver, lorsqu'il n'est pas possible d'accéder aux écluses, je devrai utiliser la rue Wellington pour me rendre au pont du Portage. Étant donnée la circulation intense des autobus et des autres véhicules, ce n'est pas une route sécuritaire pour le vélo.</p> <p>La vue d'Ottawa depuis le pont Alexandra est la plus belle de toute la ville. Le pont lui-même est beau, et je crains que le nouveau pont ne soit</p> |

pas à la hauteur de l'esthétique du pont actuel. J'aimerais que le nouveau pont soit vraiment magnifique, peu importe le coût, et offre la même promenade en bois que le pont actuel. C'est le meilleur pont pour les marcheurs, les coureurs et les cyclistes de la ville, et je crains qu'un nouveau pont soit fait de béton et qu'il y ait des trottoirs plutôt qu'une promenade en bois. Le nouveau pont doit être impressionnant. Pendant la construction, j'aimerais voir des solutions permettant aux coureurs et aux cyclistes de traverser facilement la frontière provinciale.

J'ai peur que le nouveau pont paraisse moderne et industriel... une construction laide comme le pont Corktown ou le pont Lansdowne. Il doit refléter notre patrimoine et offrir ce qui attire les touristes du monde entier vers des endroits uniques. Et ce n'est certainement pas quelque chose de moderne et dépourvu de romantisme.

Je crois que le projet se doit d'être ambitieux, étant donné la valeur patrimoniale de l'emplacement et de l'environnement du pont. Une participation publique est essentielle pour assurer un caractère organique au projet.

Le passage de Gatineau à Ottawa durant les heures de pointe est déjà super problématique en temps normal. Il serait primordial que le pont reste ouvert jusqu'à ce que le nouveau pont soit bâti. Il est impensable qu'un pont où passent 33 % des gens qui circulent entre Ottawa et Gatineau soit fermé pendant si longtemps sans aucune mesure de rechange.

J'espère que le charme du pont ne sera pas perdu lorsqu'il sera remplacé (c.-à-d. j'espère que ce n'est pas un pont ennuyeux comme le pont Macdonald-Cartier).

Avant la pandémie de COVID, le pont d'Alexandra était une plaque tournante extrêmement achalandée pour les navetteurs actifs entre l'Ontario et le Québec, les adeptes de l'activité physique et les touristes. Les vues sont formidables et il fait partie de la boucle de 5 km que beaucoup de gens parcourent d'un centre-ville à l'autre pour intégrer l'activité physique à leurs journées. Je crains que la fermeture de l'accès pendant quatre ans, et incidemment la perte de ce lien entre nos communautés, soit beaucoup trop longue.

Le pont Alexandra est un exploit technique qui rayonne encore aujourd'hui. Il s'agit d'un lieu d'intérêt important à Ottawa et pour les visiteurs de la région de la capitale nationale. C'est le lien direct le plus ancien entre Ottawa et Gatineau, littéralement le pont de la région de la capitale nationale. L'édifice du Centre a dépassé sa durée de vie utile et il fait l'objet de travaux de réhabilitation plutôt que d'un remplacement. Le canal Rideau a dépassé sa durée de vie utile et a fait l'objet de travaux de réhabilitation plutôt que d'un remplacement. Pourquoi diable le

remplacement du pont Alexandra serait-il même envisagé? S'il s'agit d'un problème de capacité, investissez dans le transport en commun entre les deux provinces ou lisez l'un des nombreux rapports de faisabilité qui ont été produits au sujet de la construction d'un autre pont interprovincial. Ce serait une décision terrible et irréversible que les générations futures critiqueraient rétrospectivement en se demandant « Mais qu'ont-ils pensé? ».

**Mesures
d'atténuation**

Voies cyclables sécuritaires pour donner accès aux autres ponts interprovinciaux.

Je traverse habituellement le pont à pied. Je n'arrive pas à imaginer la distance que je devrai parcourir à la marche lorsque le pont sera démoli. Il en va de même pour toutes les autres personnes qui se déplacent à pied ou à vélo sur ce pont. Nous avons besoin d'un plan qui tient compte de ces préoccupations dès le départ!

Ne remplacez pas le pont Alexandra. Réparez-le.

Assurez une consultation publique continue et solide, ainsi qu'une surveillance et une reddition de comptes en ce qui concerne les échéanciers et les coûts de construction.

Prévoir des voies réservées sur d'autres ponts pour améliorer la fluidité, d'autres moyens de traverser la rivière à partir du marché By (peut-être plus de bateaux-taxis gratuits?)

Essayez de garder le pont ouvert à la circulation des piétons et des cyclistes pendant la construction, dans la mesure du possible.

Construisez un beau pont, pas un pont laid et bon marché.

Installez un nouveau pont à un nouvel enjambement en service avant de fermer et de remplacer ce pont. De préférence situé dans l'est d'Ottawa-Gatineau.

Ajoutez des navettes sur les autres ponts pour réduire la congestion.

Assurez-vous d'effectuer une évaluation des répercussions environnementales, d'exercer une surveillance continue de l'environnement et de collaborer étroitement avec les organismes communautaires.

Mobilisation approfondie du public et des intervenants pour le projet. Utilisez des méthodes d'approvisionnement qui insistent sur l'excellence en matière de conception comme indicateur de rendement clé. Peut-être un concours de conception surveillé par l'Institut royal d'architecture du Canada ou un autre tiers.

Des solutions de rechange améliorées pour les modes de transport actifs pendant la construction, des possibilités d'emploi équitables pour le projet, des travaux de construction qui ne seront pas déraisonnablement longs, ainsi qu'un nouveau pont avec son propre charme architectural.

b. Expérience des usagers

Caractéristiques les plus appréciées du pont Alexandra

Afin de comprendre quelles seraient les caractéristiques existantes que les usagers aimeraient voir conservées ou imitées dans la conception du nouveau pont, nous avons demandé aux répondants de nous faire part de leurs caractéristiques préférées du pont Alexandra.

D'un point de vue fonctionnel, la promenade séparée (1 075 mentions) et l'emplacement commode (270 mentions) du pont étaient ses attributs les plus prisés. Les répondants ont déclaré se sentir plus en sécurité lorsqu'ils utilisent la promenade en bois du pont Alexandra que les voies à mobilité active sur d'autres ponts de la région en raison de la séparation totale avec la circulation automobile et de la largeur considérable de la promenade. Les répondants ont également dit apprécier le lien direct qu'offre le pont Alexandra entre les secteurs du centre-ville des deux côtés de la rivière.

Pour de nombreux répondants, les caractéristiques les plus attrayantes du pont Alexandra sont liées au sentiment d'appartenance qu'il crée et aux expériences sensorielles agréables qu'il facilite. Les répondants ont mentionné que le design unique du pont (867 mentions), son caractère historique (577 mentions), la vue panoramique qu'il offre sur Ottawa et Gatineau (459 mentions) et les matériaux dont il est fabriqué (210 mentions) comptaient parmi les caractéristiques qu'ils apprécient le plus. Les répondants ont également parlé du simple attrait émotionnel et esthétique du pont – sa beauté, son charme, son élégance, son intemporalité, etc. (113 mentions). Dans cette perspective, le pont Alexandra n'est pas seulement un moyen de se rendre du point A au point B, mais une destination en soi dont l'utilisation est associée à de nombreux souvenirs vives et agréables. Beaucoup considèrent également qu'il joue un rôle déterminant dans le maintien de l'identité visuelle de la région et dans le rapprochement des résidents et des visiteurs avec le passé.

Ce qu'il faut améliorer

Contrairement à ce qui précède, les répondants se sont exprimés presque uniquement sur les caractéristiques de conception fonctionnelles lorsqu'on leur a demandé ce qu'ils aimeraient le plus voir améliorer avec le nouveau pont.

La mobilité active a de nouveau fait l'objet de nombreuses propositions, notamment améliorer la séparation entre les cyclistes et les piétons (615 mentions), offrir une surface plus lisse pour la mobilité active que celle de la promenade en bois existante (172 mentions), dédier entièrement le pont à la mobilité active (113 mentions), installer des aires de repos (36 mentions) et couvrir

la voie réservée à la mobilité active pour mettre ses utilisateurs à l’abri des éléments (11 mentions).

D’un point de vue plus général, l’une des recommandations les plus fréquentes était de garantir un niveau de qualité de la conception et de la construction qui correspond à celle d’un point d’intérêt emblématique (282 mentions), certains répondants précisant que la durabilité devrait être une priorité à ce chapitre (35 mentions). La sécurité est un autre aspect sur lequel les répondants ont insisté (70 mentions). Les suggestions à cet égard comprenaient un meilleur éclairage, des voies plus larges, des filets de sécurité sous le pont et une meilleure séparation de la circulation. Dans le même esprit, de nombreux répondants estiment que l’expérience de conduite sur une surface métallique dans la voie en direction nord est troublante et préféreraient qu’une autre surface soit utilisée (264 mentions).

Un certain nombre de répondants ont recommandé d’augmenter la capacité de charge du pont (261 mentions). Plusieurs pensent que l’accent devrait être mis sur l’amélioration des services de transport en commun, en mettant fortement l’accent sur les raccordements interprovinciaux du train léger ou du tramway (331 mentions).

Les améliorations recommandées n’étaient pas toutes de nature fonctionnelle. Certains étaient d’avis que le nouveau pont devrait être conçu pour attirer les touristes et offrir un espace pour prendre des photos, s’asseoir et jouir des vues (131 mentions). Les répondants ont également insisté sur l’importance de la beauté dans la conception du pont, d’un type qui s’intégrerait harmonieusement à l’architecture des lieux historiques avoisinants (59 mentions). Un petit nombre de répondants ont recommandé d’intégrer des éléments naturels dans la conception, dont des arbres et des coulées vertes (11 mentions). Comme dans les sections précédentes, plusieurs répondants ont exprimé leur opposition au remplacement du pont Alexandra et ont indiqué préférer qu’il soit maintenu tel quel (161 mentions). D’autres étaient d’avis que le nouveau pont devrait être conçu comme une réplique du pont existant (44 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|-----------------------------------|--|
| Caractéristiques préférées | <p>Patrimoine, conception historique et sensation. Excellente accessibilité d’Ottawa à Gatineau. La promenade en bois est le point saillant. Odeur de vieux bois.</p> <p>L’espace est très vaste pour les piétons et les cyclistes, ce qui permet aux gens de circuler à des vitesses différentes, de s’arrêter et de profiter de la vue s’ils le souhaitent. Cela contribue à créer un sentiment de sécurité parce qu’il n’est pas nécessaire d’être près du bord.</p> <p>Espace de marche/vélo en bois séparé et isolé de la circulation. De belles vues dégagées.</p> |

Son design. Il remonte à si loin. Je le vois depuis toujours. On le voit sur toutes les photos d'Ottawa. Il a son caractère propre, comme le bâtiment de la SCHL, le Musée des beaux-arts du Canada ou les édifices du Parlement. Il perdra un ami. J'ai traversé ce pont tous les jours à pied ou à vélo pendant les 10 premières années où je travaillais à Gatineau.

Conception emblématique reflétant l'époque où il a été construit. Un nouveau pont devrait avoir une conception emblématique qui reflète l'époque où il sera construit.

Il évoque l'émotion – c'est un élément d'architecture époustouflant. Nous ne pouvons pas construire un pont laid et moderne qui n'offre pas la même qualité esthétique et romantique. Les vues qui s'offrent en traversant de Gatineau à Ottawa – on peut voir la rivière, les falaises, les bâtiments, etc. J'adore la structure – son apparence et les matériaux utilisés.

C'est une magnifique structure patrimoniale unique dans un endroit magnifique. Le fait de pouvoir courir en empruntant la promenade en bois du pont – peu importe le temps – apaise l'âme.

Le bois qui recouvre le passage pour les piétons et les cyclistes. Les matériaux naturels, et surtout le bois, font partie intégrante de la culture de la région.

Commodité. Il se trouve à mi-chemin entre les ponts du Portage et Macdonald-Cartier et offre une entrée depuis le Marché et une sortie depuis celui-ci.

Séparation des cyclistes des voitures et apparence historique globale.

**Améliorations
souhaitées**

Conception de classe mondiale. Aucun véhicule à combustible fossile sur le nouveau pont pour respecter l'engagement du gouvernement à l'égard d'un avenir neutre en carbone.

Outre les voitures, les cyclistes et les piétons, il devrait être équipé pour supporter un train ou un TLR qui passe au-dessus ou en dessous. Le pont devrait être inclus dans les plans d'expansion futurs du TLR. Il devrait également offrir de nouvelles vues et de nouveaux aménagements pour que les touristes puissent s'arrêter et prendre des photos de la colline du Parlement et des environs (s'inspirer du pont de la baie de Sydney qui permet aux touristes de l'escalader).

Ce serait bien si le passage piétonnier offrait une vue dégagée des deux côtés de la rivière. L'ajout de bancs et de verdure en ferait une destination touristique en soi. Ce serait aussi une énorme amélioration si l'on pouvait réduire le bruit des voitures et la pollution des voitures d'une façon ou d'une autre pour rendre le pont plus attrayant pour les piétons. Il faudrait aussi une piste cyclable désignée.

J'aimerais que ce pont soit dédié au transport actif et au transport en commun.

La sécurité – c'est parfois effrayant de traverser le pont sur la voie métallique.

J'aimerais que le nouveau pont conserve l'esthétique classique du pont actuel. Il donne le ton à Ottawa en tant que lieu historique important et a rehaussé la beauté de notre paysage. Je crains que la nouvelle construction soit trop moderne et atténue l'expérience et la vue époustouflantes de notre ville.

Réparez le vieux pont, ne le démolissez pas. Conservez les lattes de bois, elles ajoutent au caractère patrimonial.

Il devrait y avoir une boucle de retour pour le transport en commun par train léger, depuis le nouveau pont, en longeant la rue Laurier jusqu'à une boucle au pont Portage pour remonter jusqu'à la rue Sparks et retourner jusqu'à l'extrémité du nouveau pont du côté d'Ottawa. Il faut accorder une grande priorité au transport en commun. Pour ce faire, on pourrait ajouter des rails en dessous ou au sommet d'une route pour les voitures.

Peut-être une surface plus lisse pour les cyclistes, plutôt que du bois. Installer des bancs pour que les gens puissent s'asseoir et contempler la vue. Ajouter des plantes. La structure pourrait peut-être d'une couleur plus claire. Peut-être une petite terrasse offrant une vue panoramique sur les principaux bâtiments et des panneaux d'interprétation sur les routes de la traite des fourrures et la façon dont les Autochtones utilisaient la région.

Remplacez la chaussée en grille métallique par un revêtement moins bruyant.

Plus d'espace pour les vélos, avec de meilleurs liens aux pistes cyclables des deux côtés du pont, surtout du côté ontarien.

c. Un pont emblématique

Situé au cœur de la région de la capitale nationale, sur le territoire traditionnel de la Nation algonquine anishinabée, et offrant l'une des vues les plus époustouflantes des édifices du Parlement, le nouveau pont se dressera dans un espace riche en symbolisme et en histoire. Nous avons demandé aux répondants leur avis sur ce que la conception du nouveau pont devrait refléter ou mettre en valeur.

L'une des suggestions les plus courantes était de veiller à ce que le nouveau pont soit en harmonie avec son environnement naturel, qu'il complète le paysage plutôt que de lui livrer

concurrence sur le plan de la primauté visuelle (432 mentions). Dans le même ordre d'idées, les répondants ont également souligné l'importance de concevoir le nouveau pont de manière à ce qu'il offre une vue belle et dégagée sur la région environnante (286 mentions).

Les questions de l'histoire et du patrimoine occupaient une place importante dans les autres suggestions reçues. Un certain nombre de répondants étaient d'avis que la conception du pont devrait refléter la diversité des histoires qui se sont déroulées sur le terrain sur lequel il sera construit, soit celles de la région (309 mentions), des peuples autochtones (210 mentions) et du Canada (28 mentions). D'autres suggestions analogues portaient plutôt sur les liens qui ont façonné l'histoire collective, y compris la relation entre le Québec et l'Ontario (68 mentions) et les liens qui contribuent à l'unité nationale (26 mentions). Pour de nombreux répondants, il n'y a pas de meilleure façon de mettre en valeur l'histoire et le patrimoine de la localité que de faire en sorte que le nouveau pont s'inspire de la conception du pont Alexandra (368 mentions). D'autres ont plutôt préconisé la restauration du pont Alexandra (113 mentions).

Bon nombre des suggestions formulées par les répondants visaient à mettre l'excellence au premier plan de toutes les considérations relatives à la conception. Il était notamment suggéré de s'inspirer d'autres points d'intérêt architecturaux, comme le Parlement, les musées avoisinants et d'autres sources d'inspiration internationales (89 mentions), de s'assurer que le pont est un énoncé architectural et demeure un point d'intérêt emblématique (129 mentions), de faire du nouveau pont un exemple éloquent d'excellence de conception et de construction durables (287 mentions) et de veiller à ce qu'il soit aussi durable et facile à entretenir que possible (16 mentions). Certains répondants ont simplement exhorté l'équipe de projet à faire du bon travail et à s'assurer que le pont paraisse bien (110 mentions).

Parmi les autres suggestions qui préconisent de privilégier des caractéristiques de conception plus fonctionnelles au symbolisme, mentionnons la séparation des cyclistes et des piétons (119 mentions), l'aménagement d'un service de tramway ou de train léger sur rail (24 mentions), l'intégration d'espaces verts dans la conception (22 mentions) et la création d'aires de repos où les utilisateurs peuvent s'asseoir ou prendre des photos (20 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|---|---|
| <p>Ce que le nouveau pont devrait symboliser</p> | <p>Étant donné son emplacement, le pont doit tout symboliser, mais je donne la priorité aux éléments suivants : le patrimoine anishinabé d'Ottawa, son patrimoine en tant que centre du bois d'œuvre et le Canada en tant que symbole d'optimisme dans le monde.</p> <p>Il devrait se fondre dans le paysage, la géologie et la rivière, plutôt que d'oblitérer la vue.</p> <p>Le nouveau pont devrait compléter le paysage actuel et ne pas être plus attrayant que ses environs, en particulier les édifices du Parlement et le Musée des beaux-arts du Canada. Il devrait offrir une belle vue d'ensemble des environs. Le pont actuel est aussi un rappel du passé plus</p> |

industriel d'Ottawa; il sera important de le préserver et de réfléchir à cet aspect. Sans en faire une copie carbone, une conception qui met l'accent sur ses liens avec le passé sera importante.

Gardez la voie du transport actif à l'écart de la route. Gardez une belle allure architecturale. Le pont raconte une riche histoire, il faut la maintenir le plus possible.

L'histoire du chemin de fer à Ottawa. Le génie de l'ingénierie et de la conception au Canada. Les matières premières canadiennes. Le lien entre les deux provinces, les deux villes, les deux pôles culturels et touristiques.

Le pont existant devrait demeurer. Il est magnifique et historique, et rien ne peut le remplacer.

Un pont vert qui met en valeur l'importance du paysage naturel et culturel environnant. Des aires de repos et un belvédère permettant aux utilisateurs actifs d'apprécier le paysage naturel (parcs, sentiers, rivière, falaises) du centre-ville d'Ottawa et les institutions culturelles situées ou visibles depuis le bord de l'eau. La conception devrait offrir plus qu'un simple pont, mais bien un pont que les gens voudraient photographier. Puisqu'il relie deux parcs, un musée et une galerie, le concept pourrait être plus organique et artistique et moins « industriel » que le pont actuel.

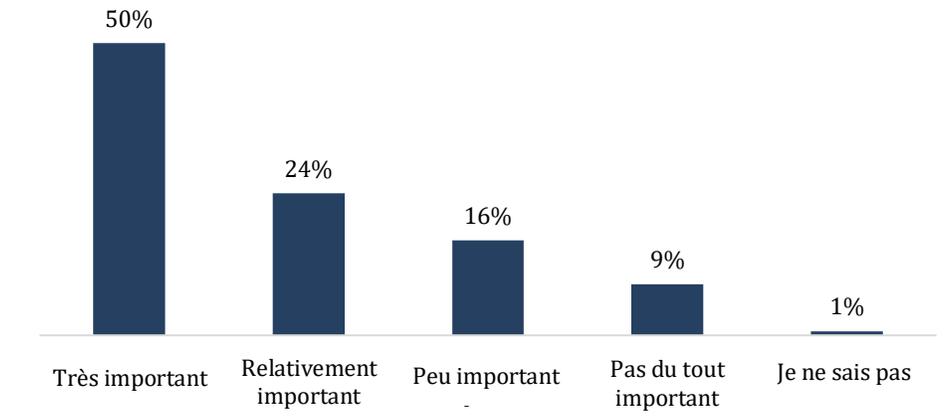
Refléter la modernité et les édifices du Parlement – semblable à l'incroyable design du Musée des beaux-arts du Canada. Ou les collines de la Gatineau – semblables au Musée canadien de l'histoire.

Le caractère patrimonial, le caractère évocateur de l'histoire ferroviaire et la conception du pont actuel devraient être maintenus, mais il conviendrait également d'intégrer des éléments de la culture algonquine. Le pont devrait être durable, par exemple en utilisant un éclairage à énergie solaire, conçu pour réduire l'utilisation de sel (béton chauffé) et ne pas dépasser deux voies de circulation.

d. Patrimoine

La moitié des répondants estiment qu'il est très important de commémorer l'histoire et le patrimoine bâti du pont Alexandra, et 40 % ont indiqué qu'ils pensent que ces initiatives sont modérément ou légèrement importantes. Seulement 9 % des répondants pensent que la commémoration du pont Alexandra n'est pas du tout importante.

Dans quelle mesure est-il important de souligner l'histoire et le patrimoine bâti du pont Alexandra?



Remarque : Ce graphique illustre les réponses de 2 335 répondants.

Bon nombre des approches proposées en matière de commémoration comportaient des formes traditionnelles de narration historique. De loin, la suggestion la plus populaire a été d'installer sur place des panneaux et des affiches d'interprétation contenant de l'information sur l'histoire du pont et de la région où il est situé (650 mentions), y compris des photographies d'archives de la construction et de l'évolution de son apparence au fil des ans (127 mentions). Parmi les autres suggestions, mentionnons la création d'une exposition muséale sur le pont (214 mentions), le soutien d'une publication sur l'histoire du pont (35 mentions) ou la création d'une archive en ligne offrant du contenu lié au pont (15 mentions). Certains répondants ont expressément recommandé d'élargir la portée de l'aspect commémoratif pour y inclure l'histoire des peuples autochtones de la région (31 mentions).

D'autres suggestions portaient sur le legs de la structure et des matériaux du pont. Pour de nombreux répondants, le nouveau pont devrait rendre hommage au pont original en réutilisant ses matériaux et en reprenant sa conception (441 mentions). D'autres suggestions du même ordre comprennent l'utilisation de grands segments du pont pour créer une maquette ou une réplique qui serait exposée dans un espace extérieur ou un musée (94 mentions); la création d'œuvres d'art à l'aide de morceaux du pont (60 mentions) ou le recyclage du matériel du pont pour créer de petits objets commémoratifs ou de collection (13 mentions).

Pour de nombreux répondants, la meilleure façon d'honorer le pont Alexandra est de le restaurer plutôt que de le remplacer (219 mentions), certains insistant pour qu'il soit maintenu à l'usage exclusif de la mobilité active (54 mentions). Un petit nombre de répondants ont proposé que le nouveau pont porte le même nom que son prédécesseur (7 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|------------------------------------|---|
| Commémoration du patrimoine | <p data-bbox="492 268 1372 415">Idéalement et si possible (selon la manière dont il est démantelé), j'aimerais que la structure du pont soit relocalisée dans un parc linéaire suffisamment vaste (long) où elle pourrait servir de sculpture rappelant les premiers peuplements de la région.</p> <p data-bbox="492 447 1372 552">Des plaques d'interprétation, en mettant l'accent sur les gens qui ont construit le pont (y compris les travailleurs). Aussi, une indication de l'importance du site pour les peuples autochtones.</p> <p data-bbox="492 590 1372 695">Remplacez-le par une réplique exacte. Pourquoi le modifier? La réplique respecterait tout cela. Ne le modernisez pas ou ne créez pas quelque chose de nouveau. Reproduisez-le tel qu'il est aujourd'hui.</p> <p data-bbox="492 732 1372 879">Historique en ligne de la construction du pont, évolution de la géographie urbaine au fil des ans, de la construction au remplacement. Inclure les archives photographiques et les maquettes, p. ex. un diorama d'alors et d'aujourd'hui.</p> <p data-bbox="492 911 1372 1016">Des panneaux d'interprétation discrets qui ne nuisent pas à la conception et à l'expérience du pont. Publication de l'histoire du pont et utilisation de photographies et de dessins.</p> <p data-bbox="492 1054 1372 1159">Ne le remplacez pas. Quelqu'un rêverait-il un jour de remplacer le Golden Gate? Le pont de Brooklyn? Le Pont-Neuf? Le Pont Charles? Le pont Rainbow? Le viaduc de la rue Bloor?</p> <p data-bbox="492 1194 1372 1299">Il serait intéressant d'essayer de réutiliser une partie des matériaux existants dans le nouveau pont, même s'il s'agit simplement d'éléments décoratifs.</p> <p data-bbox="492 1337 1372 1547">Je pense que les pièces originales devraient être conservées et peut-être réassemblées ailleurs sous forme de décoration. Il n'y a aucune raison de perdre le profil du pont. Une partie pourrait être réassemblée pour construire de courts ponts piétonniers (même s'ils ne sont pas structurellement nécessaires) dans les parcs ou utilisée pour créer de l'art public.</p> <p data-bbox="492 1585 1372 1627">Exposition au Musée des sciences et de la technologie.</p> <p data-bbox="492 1659 1372 1722">Installer une plaque et vendre des morceaux du pont pour aider à recueillir des fonds.</p> |

e. Avantages perçus

À la fin du questionnaire, nous avons demandé aux répondants de réfléchir au genre d'avantages que pourrait offrir le projet de remplacement du pont Alexandra.

Une grande partie des avantages attendus du projet était des avantages fonctionnels, soit l'amélioration de la circulation (275 mentions), une meilleure sécurité globale (274 mentions), des coûts d'entretien moins élevés (101 mentions), une plus grande longévité (91 mentions) et l'offre d'un lien fiable entre Ottawa et Gatineau (87 mentions).

Le transport durable figurait aussi en bonne place parmi les avantages prévus. De nombreux répondants estimaient que le projet représentait une occasion d'améliorer l'expérience globale des usagers de la mobilité active (254 mentions). Certains espéraient particulièrement que le projet améliorerait la qualité et la connectivité des voies de mobilité active de chaque côté du pont (97 mentions), améliorerait la sécurité pour les usagers de mobilité active (77 mentions), ajouterait des commodités comme des aires de repos et des postes d'observation (38 mentions) et ouvrirait des voies cyclables plus larges des deux côtés du pont (47 mentions). Beaucoup ont également salué la possibilité d'un raccordement interprovincial du train léger sur rail (212 mentions) et d'un meilleur accès au transport en commun aux deux extrémités du pont (29 mentions).

Un programme de construction et d'entretien respectueux de l'environnement (72 mentions) et la réduction de la pollution sonore (15 mentions) figuraient également parmi les avantages espérés.

Certains ont suggéré des améliorations esthétiques, notamment un design plus attrayant sur le plan visuel (170 mentions), des vues améliorées (44 mentions) et la possibilité d'intégrer différents aspects du patrimoine canadien dans la conception du pont (19 mentions). Certains espéraient que le pont serait conçu en partie comme une destination touristique, offrant des espaces pour s'asseoir et des belvédères pour profiter des vues panoramiques et prendre des photos (111 mentions).

Les répondants ne s'attendaient pas tous à ce que le projet procure des avantages. Un certain nombre d'entre eux estimaient qu'il ne procurerait aucun avantage net (197 mentions), et certains ont enjoint aux décideurs de restaurer le pont existant plutôt que de le remplacer (144 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|------------------|--|
| Avantages prévus | Moins d'entretien courant et une meilleure fluidité de la circulation, espérons-le. |
| | Amélioration de l'espace pour le transport actif. Occasion de mettre en valeur la culture et les artistes autochtones. |
| | Capacité d'améliorer la connectivité autour de ses approches et de ses culées, par exemple grâce à un meilleur lien de transport actif le long de la rive nord et à l'établissement d'un nouveau lien entre le sentier de la |

rivière des Outaouais et la promenade Lady Grey/un prolongement est du sentier de la rivière des Outaouais.

La création d'un nouveau site touristique et la création d'un plus grand pont entre les gens, l'histoire et l'avenir. Mettre l'accent sur le transport actif.

Il pourrait s'agir d'offrir un nouveau lien pour le TLR entre les provinces.

La démolition de notre patrimoine ne procure aucun avantage. Une capitale de calibre mondial du G7 protège son patrimoine bâti.

Le remplacement du pont pourrait permettre d'améliorer le domaine public, la connectivité et le transport en commun. De plus, la possibilité de concevoir un pont vraiment de classe mondiale, à la fois beau et fonctionnel, rehausse son cadre pittoresque.

Amélioration de la connectivité entre Ottawa et Hull sous forme d'options de transport (marche, vélo, conduite et transport en commun).

Peut-être une meilleure surface pour les cyclistes, ainsi que des points d'observation le long du pont. Séparation entre les cyclistes et les piétons.

Meilleure fluidité de la circulation aux heures de pointe, mesures de sécurité accrues, plus durable.

Ne remplacez pas le pont Alexandra. Réparez-le.

S'il est bien fait, il pourrait accroître considérablement la fierté civique, attirer beaucoup de touristes et faire d'Ottawa un lieu d'architecture novatrice et durable.

La possibilité de réaménager le pont principalement pour la circulation ferroviaire et piétonnière signifie que nous avons l'occasion de réorienter l'un des espaces les plus importants de la RCN pour l'éloigner de la circulation routière et lui permettre de s'épanouir véritablement comme un site à part entière, d'offrir des vues magnifiques et des liens entre Ottawa et Hull qui enrichissent et incarnent ce qu'Ottawa et la RCN ont de mieux à offrir, tout en offrant des options de transport en commun de masse qui permettent aux gens d'avoir préséance sur la circulation automobile.

f. Dernières considérations

À la fin du questionnaire, les répondants ont été invités à faire part de leurs derniers commentaires sur le projet. La plupart des répondants ont profité de cette occasion pour mettre l'accent sur les recommandations formulées en réponse aux questions précédentes.

La plus fréquente de ces recommandations visait à préserver plutôt qu'à remplacer le pont Alexandra (96 mentions). D'autres étaient d'avis que la conception du nouveau pont devrait imiter celle du pont actuel (29 mentions).

Certains répondants ont exhorté les décideurs à accorder la priorité à la mobilité active plutôt qu'à la circulation automobile (80 mentions). Les répondants ont de nouveau souligné l'importance d'intégrer le pont au réseau de transport en commun interprovincial (40 mentions) et de construire des aires de repos pour les usagers de la mobilité active (13 mentions).

La qualité de la mobilisation du public a également été un élément important dans cette section. Les répondants ont exhorté l'équipe de projet à faire preuve de transparence et de diligence dans ses communications avec la population, et à lui donner l'occasion de se prononcer sur les décisions importantes tout au long de la durée du projet (55 mentions). Parmi ces répondants, certains se sont dit consternés qu'il n'y ait pas eu de consultation plus tôt au sujet de la question de savoir si le pont devait être remplacé ou non. Ils étaient d'avis qu'il s'agissait d'un manque de transparence par rapport à la décision prise.

De nombreux répondants ont simplement exhorté l'équipe de projet à faire du bon travail, c'est-à-dire à rendre le nouveau pont beau, visuellement intéressant et à ne pas sacrifier la qualité sur l'autel de l'économie de coûts (48 mentions). Comme dans les commentaires précédents, les répondants ont souligné l'importance de veiller à ce que le nouveau pont soit un point d'intérêt emblématique et non pas seulement un autre pont quelconque (47 mentions), ainsi que d'utiliser une approche de la conception et de construction durables (33 mentions) qui fera école.

Parmi les commentaires plus généraux, mentionnons les demandes visant à accélérer la construction de façon à réduire au minimum la durée de la fermeture du pont (26 mentions) et à améliorer la fluidité de la circulation en général (24 mentions). Certains répondants ont recommandé qu'un autre pont soit construit ailleurs pour accueillir les véhicules de service et sortir les camions du centre-ville (18 mentions).

Encore une fois, les répondants ont encouragé l'équipe de projet à collaborer avec les peuples autochtones sur le territoire traditionnel où se trouve le pont (7 mentions) et à élaborer un concept éclairé par leurs commentaires et recevant leur appui (7 mentions).

Le tableau suivant donne quelques exemples des commentaires reçus dans le cadre de la consultation en ligne.

| Sujet | Exemple de commentaire |
|---------------------------------|--|
| Dernières considérations | Nous ne devrions pas remplacer le pont Alexandra, mais ajouter un pont plus à l'est sur la rivière pour la circulation commerciale. Veuillez ne pas détruire ni remplacer le pont Alexandra. Ce serait une destruction entièrement discrétionnaire et volontaire du patrimoine physique limité d'Ottawa. Démolir et remplacer le pont Alexandra |

équivaldrait à remplacer l'édifice du Parlement par des boîtes de béton gris bon marché parce qu'il ne respecte pas le code du bâtiment actuel. Pour être clairs, nous rénovons les édifices du Parlement pour en moderniser le fonctionnement tout en conservant leur architecture patrimoniale.

Assurez-vous d'examiner la faisabilité de restaurer le pont pour la mobilité active afin de réduire les coûts, de protéger l'environnement, de protéger un important lieu d'intérêt, d'encourager la mobilité active, d'améliorer la qualité de vie et la beauté d'Ottawa-Gatineau. Les résidents de la Basse-Ville NE VEULENT PAS plus de circulation automobile dans leur quartier. Faites du pont une passerelle pour piétons et cyclistes. Voilà ce qui serait innovateur!

La CCN a donné beaucoup d'information sur le projet et la consultation publique, mais il faut, je crois, faire encore plus d'efforts pour rejoindre le plus de personnes possibles afin que les gens soient bien informés sur l'envergure du projet et son impact sur les communautés sur les deux rives.

Je crois qu'il est très important que la conception du pont se fasse dans le cadre d'un concours international de conception, de préférence un concours ouvert à tous avec sélection d'une conception anonyme. Ce sera la meilleure façon d'obtenir le design vraiment unique et emblématique si nécessaire pour cet important site.

Embaucher des entrepreneurs locaux et autochtones, si possible. Utilisez autant que possible des matériaux canadiens. Utilisez le projet de pont pour éduquer le public sur la construction durable. Faites connaître à la collectivité les mesures importantes prises en matière de recyclage des déchets, de matériaux de construction écologiques et de protection de l'eau.

J'encouragerais fortement la CCN à des installations de transport en commun dédiées, dans le nouveau pont; soit des voies pour une éventuelle boucle du tramway de Gatineau ou des voies réservées aux autobus (qui pourraient être converties en voies ferrées). J'espère également qu'il y aura une bonne séparation entre les pistes cyclables et les voies piétonnières.

Une fermeture de quatre ans ne sera pas acceptable. Construisez le nouveau pont à côté de l'ancien ou trouvez un moyen d'accélérer le processus.

Faites-en sorte que le nouveau pont ressemble au pont d'origine.

Éliminez complètement la circulation automobile. Consacrez le nouveau pont à l'usage exclusif des cyclistes et des piétons.

On devrait soit réutiliser les matériaux dans le nouveau pont, soit fabriquer des pièces de monnaie commémoratives de collection avec le métal du pont.

C. Réunion avec l'Association communautaire de la Basse-Ville

Les participants souhaitent savoir pourquoi le pont devait être remplacé et s'il pouvait être conservé et réhabilité pour préserver son caractère patrimonial. Dans un scénario de remplacement, les participants voulaient comprendre quelles seraient les répercussions sur la circulation des piétons et des voitures dans le secteur, si des voies supplémentaires seraient ajoutées ou non, et ce qu'on pensait de l'élimination de la circulation des camions lourds au centre-ville.

D. Réunion avec la Coalition pour sauver le pont Alexandra

Les participants ont soulevé des préoccupations quant à la quantité d'information communiquée au public concernant la décision de démolir ou de remplacer le pont Alexandra. De même, les participants ont posé des questions sur le processus utilisé pour en venir à la décision de procéder au démantèlement du pont (p. ex. l'établissement des coûts, les options, l'impact environnemental, les considérations patrimoniales) en faisant référence à d'autres ponts emblématiques d'autres pays. Les participants ont demandé d'avoir accès aux rapports existants et ont recommandé que d'autres études soient envisagées.

Les membres de la Coalition se demandent si l'on a envisagé de convertir le pont à l'usage exclusif de mobilité active et si le pont inclurait le transport en commun (autobus une fois terminé, TLR ou tramway à l'avenir). On demande des renseignements supplémentaires sur l'étude intégrée à long terme sur les ponts interprovinciaux en ce qui a trait à la circulation, aux options pour le nouveau pont et au pont Alexandra. On a également demandé d'obtenir plus de renseignements sur les résultats de la consultation publique de novembre. Toutes les parties ont convenu de maintenir un dialogue ouvert.

E. Réunion avec l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau

Le directeur général souhaitait en apprendre davantage sur le projet et les plans pour tous les ponts de la région. Il voulait aussi discuter de la gestion de la circulation des camions lourds au centre-ville. Il s'intéressait également à la séquence des activités de construction dans la région et aux répercussions possibles sur la circulation et le tourisme au centre-ville. Il a souligné que les ponts sont essentiels au développement économique et à la circulation des marchandises pour les hôtels membres de l'Association.

F. Réunion avec Brigil Construction

Brigil Construction a présenté un concept pour le pont qui comprendrait un pont de deux étages avec une voie piétonnière, un peu comme le pont Highline à New York.

IV. Réponse aux commentaires du public

Préoccupations et mesures d'atténuation proposées

| Préoccupation | Mesures d'atténuation proposées | Réponse |
|--|--|---|
| Remplacement du pont au lieu de travaux de restauration | Si c'est la capacité qui pose problème, il faut investir dans le transport en commun entre les deux provinces ou s'inspirer d'autres ponts emblématiques dans le monde qui ont été réhabilités. Fournir des renseignements supplémentaires sur les études et les analyses qui ont éclairé cette décision. | Une étude a été menée en 2017 et en 2018. Elle a examiné deux scénarios : entretenir le pont pendant encore 75 ans ou le remplacer par un nouveau pont. Différentes options ont été examinées pour déterminer la solution qui offrait le meilleur rapport qualité-prix. L'étude a démontré que le remplacement du pont serait plus économique et entraînerait moins de fermetures à l'avenir. Un résumé de l'étude est accessible sur le site Web de SPAC . |
| Fluidité de la circulation – Le pont Alexandra est un lien important pour la mobilité active, et sa fermeture perturbera grandement les usagers de ce mode. | Faire de la planification et de la mise en œuvre des détours pour la mobilité active une priorité plutôt qu'une considération secondaire. Améliorer le service de traversier pendant la fermeture du pont. | Ces options sont à l'étude en mettant l'accent sur les répercussions sur les plans social et de la santé. Nous évaluons la possibilité d'un service de traversier supplémentaire pour la période de fermeture du pont et pour répondre aux besoins en matière de mobilité active. |
| Impact environnemental | Mettre en œuvre des mesures appropriées pour recenser et préserver les actifs géologiques. Adopter une solide stratégie environnementale. | Les experts en la matière (EM) appropriés ont été mobilisés et font partie de l'équipe intégrée du projet. L'expertise des EM éclairera les études appropriées et sera mise à profit pour veiller à ce que le projet et l'approche globale soient conformes aux règlements, aux objectifs et aux engagements et normes du gouvernement du Canada en matière d'environnement. |
| Transparence et mobilisation du public | Créer divers moyens de mobiliser le public tout au long du cycle de vie du projet, documenter les | La consultation publique jouera un rôle important dans le processus d'élaboration du projet et elle est essentielle à sa réussite. Plusieurs consultations sont prévues afin de |

| | | |
|--|--|--|
| | préoccupations soulevées et y répondre. | recueillir des commentaires, des suggestions et des préoccupations générales du public. Les communications seront proactives, transparentes et claires tout au long du cycle de vie du projet. Des renseignements supplémentaires sur le projet peuvent être consultés sur les sites Web de SPAC et de la CCN et seront mis à jour de façon continue. |
| Perte du caractère unique et des caractéristiques patrimoniales du pont | Conserver le matériau d'origine du pont, si possible, pour le réutiliser. Veiller à ce que les EM soient consultées afin de déterminer les pratiques exemplaires et les mesures à prendre pour préserver le caractère patrimonial du pont. | Des experts en matière (EM) de patrimoine font partie de l'équipe de projet intégrée et prêteront conseils et orientation sur les pratiques exemplaires et les mesures visant à respecter et à préserver la valeur patrimoniale du pont. La population sera également consultée sur les mesures proposées. Dans le cadre du projet, nous documenterons et consignerons tous les éléments du pont existant, préserverons et améliorerons les vues existantes depuis et sur le pont, et nous utiliserons des matériaux (comme de la pierre locale dans les piliers, de l'acier dans la structure) qui s'inspirent des matériaux de la structure existante ou les recyclent. |

Caractéristiques existantes préférées

| Rétroaction | Réponse |
|--|--|
| Sentiers/promenade séparés | La conception actuelle prévoit une voie cyclable et une promenade piétonne, ce qui doit être inclus dans la conception schématique. La nouvelle conception imitera/maintiendra cette approche et continuera de soutenir la mobilité active en offrant des voies sécuritaires séparées pour tous les cyclistes, les piétons et les automobilistes. Un élargissement supplémentaire des voies, y compris des surfaces plus lisses, sera également envisagé et intégré à la conception, dans la mesure du possible. |
| Liaison directe entre Ottawa et Gatineau | Le nouveau pont offrira un accès direct au centre-ville d'Ottawa et de Gatineau semblable à celui qu'offre le pont existant. L'un des objectifs de la nouvelle conception est d'améliorer le transport en commun, y |

| | |
|---|---|
| | compris le soutien de tous les futurs systèmes de transport en commun rapide (p. ex. train/tramway). |
| Conception unique/caractère historique et matériaux | La conception unique du pont existant sera évoquée dans la nouvelle conception. Elle représentera des éléments historiques et réutilisera les matériaux existants, dans la mesure du possible. La conception du nouveau pont Alexandra préservera l'intégrité visuelle et l'importance symbolique des trésors nationaux en protégeant les vues sur le Parlement canadien et la Colline du Parlement. L'intégrité visuelle des paysages culturels sera préservée par une intégration harmonieuse du nouveau pont avec l'environnement urbain et naturel. Cette intégration exige un maillage approprié avec le tissu urbain, son étendue et son importance, et souligne l'importance qu'occupe la communauté autochtone dans cette mosaïque. |
| Vue panoramique | Les vues existantes seront préservées et améliorées. Les vues dégagées sont également d'une grande importance. On tendra de vastes consultations publiques, qui permettront de recueillir des commentaires pertinents sur les vues panoramiques. L'objectif est de s'assurer que les lignes de vue et les autres bâtiments/points d'intérêt emblématiques sont respectés et visibles. |

Améliorations souhaitées

| Rétroaction | Réponse |
|---|--|
| Éclairage/mise en lumière du pont et des environs | Pour répondre aux préoccupations relatives à la sécurité et dans le cadre des nouvelles lignes directrices de conception, un plan de mise en lumière sera élaboré. La prise en compte de la mise en lumière et du franchissement sécuritaire est abordée dans la section traitant des matériaux et de la durabilité des lignes directrices de conception. |
| Nature fonctionnelle et sécurité du pont | Dans le cadre des efforts visant à répondre aux préoccupations relatives à la nature fonctionnelle du pont, des voies élargies, une capacité accrue, des filets de sécurité et une séparation plus marquée de la circulation seront envisagés et examinés dans le cadre du processus de conception. Les voies séparées seront conservées. Afin de s'assurer que tous les usagers potentiels de modes non motorisés ont accès au pont et peuvent l'utiliser comme un lien de transport actif, les lignes directrices de conception du pont exigent que les normes d'accessibilité les plus élevées soient respectées, et que des voies de circulation sécuritaires et séparées soient prévues pour les piétons et les cyclistes. |
| Vues et esthétique | La conception du nouveau pont sera axée sur « l'excellence en conception » et « la signification ». La ligne d'observation et les autres facteurs/vues environnants seront pris en considération. On examinera la conception d'autres ponts et destinations de premier ordre ailleurs dans le monde. Les lignes directrices de conception établissent un équilibre entre un design discret et élégant et un design spectaculaire et emblématique. |

| | |
|---|---|
| Amélioration du transport en commun | Le nouveau pont sera construit pour soutenir les réseaux de transport en commun pendant de nombreuses années (p. ex. train/tramway) et continuera de soutenir la mobilité active en offrant aux cyclistes et aux piétons des voies/passages sécuritaires et bien éclairés. |
| Durabilité | L'utilisation de matériaux durables est une priorité pour ce projet. L'accent sera mis sur les matériaux de première qualité, ceux qui peuvent être produits en quantité suffisante sans épuiser des ressources non renouvelables. Cela est conforme à l'orientation et à la vision du gouvernement du Canada en matière d'infrastructure. Le nouveau pont sera fait de matériaux naturels et, dans la mesure du possible, il réutilisera les matériaux existants. |
| Augmentation de la capacité de charge du pont | Il a été déterminé que les routes et les abords du pont à Ottawa et à Gatineau atteignent leur limite de capacité et ne peuvent pas prendre en charge une augmentation de la circulation automobile. Toutefois, l'élargissement des voies cyclables et piétonnières permettra d'accroître la capacité de transport actif. |
| Patrimoine et interprétation | Tous les plans relatifs au patrimoine feront l'objet de discussions et seront présentés lors de consultations publiques. De plus, des experts du patrimoine ont été intégrés à l'équipe du projet et fourniront une contribution importante, notamment en fournissant une orientation et du soutien pour une étude prévue d'évaluation des répercussions sur le patrimoine. Des discussions auront également lieu avec les parties prenantes du patrimoine. Lorsque cela est jugé approprié (et possible), des panneaux d'interprétation et d'autres éléments qui préservent la mémoire, la signification du pont ainsi que le patrimoine des zones environnantes seront incorporés. |

Ce que le nouveau pont devrait symboliser

| Rétroaction | Réponse |
|---|--|
| Il doit être en harmonie avec l'environnement naturel/se fondre au paysage, à la géologie et à la rivière | La conception du nouveau pont complétera le paysage plutôt que de lui faire concurrence pour la primauté visuelle. Une attention particulière sera accordée aux zones environnantes pendant les phases de conception. Cela comprendra d'autres consultations publiques. |
| Représenter l'histoire et le patrimoine autochtones | Le partenariat avec les peuples autochtones est une priorité pour la réussite du projet. Une vaste collaboration est en cours pour veiller à ce que le savoir traditionnel, l'histoire et les recommandations/suggestions des Autochtones fassent partie de la conception. |
| Excellence en conception | Des exemples internationaux d'excellence en matière de conception seront examinés. |

Commémoration du patrimoine

| Rétroaction | Réponse |
|--|--|
| Construire une structure patrimoniale d'importance nationale qui représente un lien avec le passé, y compris les formes traditionnelles de narration de récits historiques | Intégrer la narration d'histoires; on examinera la possibilité d'aménager plusieurs panneaux d'interprétation sur le pont ou autour du pont. Cela comprendra l'installation de pancartes, d'étagères d'information sur l'histoire du pont et la création d'une exposition muséale. L'équipe du projet collaborera avec les musées pour explorer la possibilité d'une exposition muséale sur le pont. |
| Legs de la structure et des matériaux du pont | La réutilisation des matériaux dans le nouveau pont sera étudiée. On s'efforcera de conserver les matériaux existants et de les intégrer à la conception du nouveau pont. Dans la mesure du possible, l'utilisation élargie de ces matériaux sera également explorée. |

Dernières considérations

| Rétroaction | Réponse |
|---|--|
| Convertir le pont en un pont pour piétons et cyclistes seulement | Dans le cadre de discussions avec les villes au sujet des exigences fonctionnelles du pont, il a été décidé de maintenir les deux voies de circulation, comme sur le pont actuel, et d'augmenter la capacité d'accommodement du mode de transport en commun actif. Il est entendu que le pont est un lien important entre les villes. Cependant, il a été déterminé que les quatre autres ponts interprovinciaux fonctionnent au maximum de leur capacité et ne peuvent pas accueillir la circulation automobile (9 % de la circulation totale) qui dépend actuellement du pont Alexandra. |
| Restaurer le pont Alexandra plutôt que de le remplacer | Une étude a été menée en 2017 et en 2018. Elle a examiné deux scénarios : entretenir le pont pendant encore 75 ans ou le remplacer par un nouveau pont. Différentes options ont été examinées pour déterminer la solution qui offrait le meilleur rapport qualité-prix. L'étude a démontré que le remplacement du pont serait plus économique et entraînerait moins de fermetures à l'avenir. Un résumé de l'étude est accessible sur le site Web de SPAC . |
| La conception du nouveau pont devrait imiter celle du pont Alexandra. | La conception du nouveau pont sera axée sur la préservation et la célébration de l'histoire du pont Alexandra actuel, qui a été reconnu dans le monde entier pour sa conception novatrice au moment de sa construction. La commémoration portera autant sur la conception d'un nouveau pont emblématique que sur sa forme architecturale. |
| Un programme de construction | Les lignes directrices de conception reconnaissent que les matériaux et la durabilité constituent l'un des six principes clés. Le projet de |

| | |
|---|---|
| et d'entretien respectueux de l'environnement | remplacement du pont Alexandra visera à atteindre les certifications et les normes les plus élevées en matière de développement durable, notamment en suivant les orientations de la Stratégie de développement durable 2018-2023 de la CCN. La durabilité à long terme du nouveau pont est un important facteur à considérer dans l'évaluation future des solutions de rechange pour achever le projet de remplacement. En effet, les lignes directrices de conception recommandent l'utilisation de stratégies de durabilité active et passive, et de veiller à offrir une réponse aux objectifs de développement durable du Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies. |
|---|---|

V. Prochaines étapes

Mobilisation du public

- Quatre autres phases de consultation publique sont prévues et viseront toutes à mobiliser les collectivités avoisinantes. L'équipe du projet s'est également engagée à collaborer avec les collectivités avoisinantes de façon continue pendant et entre les phases officielles de consultation publique. Les prochaines réunions avec les intervenants locaux auront lieu à l'été 2021.
- La prochaine phase de consultation publique (phase 1B) devrait avoir lieu à l'automne 2021. Cette phase de consultations servira à :
 - Examiner les résultats de la phase 1a et à présenter la façon dont l'équipe de projet aborde les questions qui préoccupent le plus le public.
 - Présenter l'état actuel du projet ainsi que toute mise à jour du plan de projet présentée au cours de la phase 1a
 - Recueillir d'autres suggestions/commentaires sur l'information présentée et sur le projet en général
- L'ébauche des lignes directrices de conception du projet sera présentée au Conseil d'administration de la CCN pour approbation en juin 2021;
- Une description initiale du projet sera soumise à l'automne 2021, dans le cadre du processus d'évaluation d'impact;
- Une demande de propositions (DP) sera lancée pour s'adjoindre les services d'un conseiller technique en passation de marchés qui assurera la surveillance de la conception et de la construction, en amorçant la phase des options de conception du projet.

VI. Annexe A : Sondage en ligne


NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Remplacement du pont Alexandra

7% [Quitter le sondage](#)

Bienvenue!

Achévé en 1901, le pont Alexandra a maintenant atteint la fin de sa vie utile et doit être remplacé. Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) collabore avec la Commission de la capitale nationale (CCN) à la conception du pont qui le remplacera. Le processus de conception et de construction s'étendra sur une période d'environ 10 ans et s'inscrit dans le cadre d'une initiative plus vaste visant à améliorer le transport interprovincial dans la région de la capitale du Canada.

Dans ce questionnaire, nous vous invitons à nous faire part de vos commentaires et préoccupations sur les points suivants :

- Incidence que le projet pourrait avoir pour vous;
- Idées pour minimiser les effets négatifs et renforcer les avantages éventuels du projet;
- Lignes directrices de conception du nouveau pont;
- Moyens de célébrer l'histoire et le patrimoine bâti du pont Alexandra après son remplacement.

Le questionnaire devrait vous prendre environ 15 minutes à remplir. Toutes vos réponses seront strictement anonymes et ne seront utilisées que pour faire état des réactions du public au sujet du projet.

[Continuer](#)

Alimenté par QuestionPro


NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Remplacement du pont Alexandra

7% [Quitter le sondage](#)

Énoncé de confidentialité

La collecte et l'utilisation de vos renseignements personnels pour les besoins de ce sondage sont conformes selon les dispositions de la *Loi sur la protection des renseignements personnels* et autorisées conformément à la *Loi sur la capitale nationale*. Les renseignements personnels sont utilisés pour les fins suivantes : guider le développement du Plan intégré à long terme sur les liens interprovinciaux et mieux comprendre la portée de cette consultation publique. Les renseignements relatifs aux « activités de sensibilisation » sont versés dans le fichier de renseignements personnels POU 904. Ils sont protégés selon les dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Vos renseignements personnels ne seront pas divulgués. Aux termes de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, vous avez le droit de vous faire communiquer les renseignements personnels qui vous concernent, de demander des corrections si vous croyez que des renseignements personnels sont erronés ou incomplets, et d'ajouter des annotations à l'information en cause. Si vous désirez avoir accès à vos renseignements personnels contenus dans le fichier de renseignements personnels POU 904, veuillez communiquer avec le chef, Accès à l'information et protection des renseignements personnels, par téléphone au 613-239-5676, poste 5788, ou par courriel à l'adresse suivante : atip-aiprp@ncc-ccn.ca.

[<](#) [Continuer](#)

Alimenté par QuestionPro

Remplacement du pont Alexandra

176

Quelques commentaires

Incidence du projet

Le pont sera fermé à la circulation, y compris aux usagers de mobilité active (piétons, cyclistes, utilisateurs d'aides à la mobilité, etc.), pendant environ trois à quatre ans entre 2028 et 2030. Une attention minutieuse sera accordée à l'impact des travaux de construction sur tous les groupes d'intérêt.

Le démantèlement de l'ancien pont et la construction de la nouvelle structure seront organisés dans un souci d'optimisation de la santé et de la sécurité, de la protection de l'environnement, des principes du développement durable et de la gestion des déchets. Des mesures visant à minimiser les effets négatifs des travaux (bruit, vibrations, poussière, etc.) sur les quartiers avoisinants seront également mises en œuvre. En outre, la planification sera soumise à l'examen de l'Agence d'évaluation d'impact du Canada dans le cadre d'un processus d'évaluation d'impact.

Q. Quelles sont vos principales préoccupations à l'égard du projet? Veuillez sélectionner tout ce qui s'applique.

- Date de la fermeture du pont
- Allongement du temps nécessaire pour traverser la rivière
- Bruit et poussière causés par les travaux de construction
- Incidence sur le commerce ou le tourisme
- Impact environnemental
- Coût des travaux publics et leur adéquation et suffisance
- Congestion de la circulation ou accès de véhicules pour les quartiers avoisinants
- Perturbation des lieux patrimoniaux
- Faiblesse de l'éclairage pour la mobilité active pendant la construction
- Apprivoisement et évacuation des espèces sauvages et des mammifères
- Risque de cavalerie et des perturbations aux patinoires en cas de pont fermés
- Autre
- Aucune de ces options

Q. Si vous le souhaitez, précisez les raisons pour lesquelles vous vous préoccupez des questions que vous avez sélectionnées.



Continuer



Remplacement du pont Alexandra

28%

Quitter le sondage

Incidence du projet

Q. Dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par les effets négatifs que pourrait avoir pour vous le projet de remplacement du pont Alexandra?

- Très préoccupé
- Quelque peu préoccupé
- Pas du tout préoccupé
- Je ne sais pas

Q. Quelles mesures souhaiteriez-vous voir mises en œuvre pour minimiser les effets négatifs éventuels du projet?



Continuer

Adapté par QuestionPro



Remplacement du pont Alexandra

30%

Quitter le sondage

Repenser ce lien interprovincial

Le remplacement du pont Alexandra offre une occasion unique de repenser ce lien essentiel entre Ottawa et Gatineau. Par sa conception, ses matériaux, son utilisation en tant qu'espace public et son esthétique, le pont, tout comme son prédécesseur, témoignera des valeurs et des priorités de l'époque de sa construction. Un élément important de cette étape du projet consiste donc à répondre à la question suivante: Que signifie le pont Alexandra pour nous en tant que résidents de la région de la capitale du Canada et en tant que Canadiens?

Dans les sections suivantes, vous pourrez nous faire part de vos idées et de vos opinions quant aux objectifs que devrait permettre d'atteindre le projet de remplacement du pont Alexandra.



Continuer

Adapté par QuestionPro



Remplacement du pont Alexandra

14%

Quitter le sondage

Expérience des usagers

Outre les exigences fonctionnelles de base, les lignes directrices de conception du nouveau pont englobent des propositions visant à protéger les vues des paysages avoisinants, à assurer une intégration optimale avec le réseau de mobilité urbaine environnant et à créer un espace public inclusif offrant des expériences dépassant le simple passage entre les deux côtés de la rivière.

Veillez nous faire part de ce qui vous importe le plus en tant qu'usager potentiel du nouveau pont.

Q. Que préférez-vous du pont existant?

Q. Quelles améliorations souhaiteriez-vous le plus voir apporter au nouveau pont?



Continuer

Alimenté par QuestionPro



Remplacement du pont Alexandra

22%

Quitter le sondage

Un pont emblématique

Situé au cœur de la région de la capitale nationale, sur le territoire traditionnel de la Nation algonquine anishinabée, et offrant l'une des vues les plus époustouflantes des édifices du Parlement, le nouveau pont se dressera dans un espace riche en symbolisme et en histoire. Sa conception peut contribuer à faire ressortir certaines caractéristiques du paysage environnant, ou à évoquer une histoire tirée des pages de notre passé collectif. Outre sa fonction, le pont occupera une dimension plus grande que la somme de ses parties.

Q. Selon vous, quel aspect de la conception du nouveau pont devrait-elle surtout chercher à mettre en évidence ou à faire ressortir? Les exemples peuvent inclure le paysage environnant, l'histoire de la rivière des Outaouais, la durabilité, etc.



Continuer

Alimenté par QuestionPro

Remplacement du pont Alexandra

67%

Quitter le sondage

Patrimoine

Le pont Alexandra occupe une place importante dans l'histoire et le patrimoine culturel de la région. Un plan de commémoration de son patrimoine sera élaboré pour en célébrer et en préserver l'histoire. Voici quelques exemples d'initiatives de commémoration possibles :

- Création d'une exposition muséale consacrée au pont Alexandra.
- Installation de panneaux d'interprétation le long du nouveau pont présentant des informations sur la conception et l'ingénierie du pont d'Alexandra et évoquant l'histoire de la région et son importance pour la Nation algonquienne.
- Contribution à une publication sur l'histoire du pont.

Q. Selon vous, dans quelle mesure est-il important de souligner l'histoire et le patrimoine bâti du pont Alexandra?

- Très important
- Relativement important
- Peu important
- Pas du tout important
- Je ne sais pas



Continuer

Alimenté par QuestionPro

Remplacement du pont Alexandra

73%

Quitter le sondage

Dernières considérations

Q. Considérant les différents aspects du projet, quels avantages le remplacement du pont Alexandra procurera-t-il selon vous?

Q. Souhaiteriez-vous nous faire part d'autres commentaires concernant le projet de remplacement du pont Alexandra?

- Oui
- Non



Continuer

Alimenté par QuestionPro


 NATIONAL CAPITAL COMMISSION
 COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Remplacement du pont Alexandra

Vous êtes invité

Voies profil :

Les questions suivantes sont exclusivement consultatives. Toute réponse de votre part servira à mieux cerner le point de vue consultatif en ligne et la manière dont le projet est susceptible de toucher diverses parties concernées.

1. Résidez-vous dans la région de la capitale de Canada?

Oui
 Non

2. Parmi les propositions suivantes, veuillez sélectionner toutes celles qui s'appliquent à vous.

Je ne suis ni résident ni propriétaire dans la région de la capitale de Canada.
 Je suis résident de la région de la capitale de Canada, mais pas propriétaire.
 Je suis résident de la région de la capitale de Canada, mais pas propriétaire, et je suis propriétaire ailleurs.
 Je suis résident de la région de la capitale de Canada, mais pas propriétaire, et je suis propriétaire ailleurs.
 Je suis propriétaire dans la région de la capitale de Canada.
 Je suis propriétaire dans la région de la capitale de Canada, mais pas résident.
 Je suis propriétaire dans la région de la capitale de Canada, mais pas résident, et je suis propriétaire ailleurs.

3. Quel est votre âge?

4. À laquelle des identités de genre suivantes vous identifiez-vous le plus?

5. Vous identifiez-vous comme membre d'une minorité visible au Canada?

Oui
 Non
 Je n'arrive pas à répondre

6. Vous identifiez-vous comme Autochtone, l'Inuit ou les membres des Premières Nations (Indien d'Amérique du Nord, Métis ou Inuit)?

Oui
 Non
 Je n'arrive pas à répondre

7. Selon la (s) condition(s) sur l'accessibilité, un « handicap » signifie une « déficience » notamment physique, intellectuelle, cognitive, sensorielle ou mentale, ou un trouble d'apprentissage ou de la communication ou une limitation fonctionnelle, de nature permanente, temporaire ou épisodique, manifeste ou non et dont l'interaction avec un obstacle nuit à la participation pleine et égale d'une personne dans la société.

Vous identifiez-vous comme une personne handicapée?

Oui
 Non
 Je n'arrive pas à répondre

Merci d'avoir participé à la première phase de consultation en ligne du projet de remplacement du pont Alexandra!

Si vous souhaitez recevoir de l'information sur ce projet et sur les futures occasions de participation publique, veuillez vous abonner à l'infolettre sur les activités mobilisatrices sur notre site Web.

L'équipe du projet tiendra compte des commentaires fournis par les participants à la consultation en ligne au moment de finaliser la vision et les lignes directrices de conception du nouveau pont. Un rapport résumant les commentaires des participants et précisant leur utilisation sera publié sur le site Web de la CCN. Les commentaires du public fournis dans le cadre de cette phase serviront également à orienter le processus d'évaluation d'impact du projet.

Alimenté par [QuestionPro](#)

VII. Annexe B : Liste des groupes d'intervenants

| |
|---|
| 417 Bus Lines |
| ABLE2 |
| AbleTo/Initiative David C. Onley |
| ACCUEIL-PARRAINAGE OUTAOUAIS |
| Action Canada pour la santé & les droits sexuels |
| Action Côte-de-Sable |
| Action vélo Outaouais |
| Action vélo Outaouais (représentant) |
| Alliance de vie active |
| Advantage Boating |
| Aéroport de Gatineau (Aéroport exécutif Gatineau-Ottawa) |
| Comité du SIDA d'Ottawa |
| Algonquin College – General Info Line |
| Algonquin College – Government relations |
| Algonquin College – Student Association |
| Algonquin College – Student Experience Office |
| Allegiance Transportation Services |
| Alliance pour mettre fin à l'itinérance |
| Alta Vista Community Association |
| Ambleside Three CCC #91 |
| Ambleside Two CCC #43 |
| APHVO |
| Arcadia Community Association |
| Lanark Archives |
| Collège Ashbury (école privée) |
| Association de la construction du Québec |
| Association des architectes paysagistes du Québec |
| Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec |
| Association des constructeurs de routes et grands travaux du Québec |
| Association des femmes immigrantes de l'Outaouais AFIO |
| Association des groupes en arts visuels francophones |
| Association des neurotraumatisés de l'Outaouais |
| Association des résidents de Deschênes |
| Association des résidents de la Terrasse Lakeview |

| |
|--|
| Association des résidents de l'Île-de-Hull |
| Association des résidents de l'Île-de-Hull |
| Association des résidents de l'Île-de-Hull (Representative) |
| Association des résidents des Jardins Taché |
| Association des résidents du Plateau |
| Association des résidents du quartier de Connaught |
| Association des résidents du quartier Wright |
| Association des riverains de la rue Jacques-Cartier Ouest |
| Association du Camionnage du Québec |
| Association du Camionnage du Québec |
| Association récréative et culturelle de Templeton |
| Astolot Educational Center (école privée) |
| Au Feel de L'Eau/Aqua Taxi |
| Avenue des Jeunes |
| Musée de la Banque du Canada |
| Rue Bank |
| Barrhaven |
| Barrhaven East Community Association |
| Association communautaire de Bayshore |
| Centre commercial Bayshore |
| Beacon Hill Community Association |
| Ferme BeetBox |
| Bel-Air Community Association |
| Bells Corners |
| Belltown Neighbours Association |
| Best Western Plus |
| BGIS – gestionnaire national de la conservation du patrimoine (représentant) |
| Bike Ottawa |
| Centre commercial Billing Bridge |
| Domaine Billings |
| Black History Ottawa |
| Blackburn Community Association |
| Blue Line Taxi |
| Blyth Academy (école privée) |
| Bradley Estates Community Association |
| Briarbrook and Morgan Grant Community Association |
| Bridlewood Community Association |
| Brigil |

| |
|--|
| Brigil (représentant) |
| Britannia Community Gardens |
| Britannia Village Community Association |
| Maison communautaire Britannia Woods |
| Britannia Yacht Club |
| Haut-commissariat britannique |
| Bryanston Gate Community Association |
| Bureau Régional d'Action sida BRAS |
| Association communautaire de Burritt Rapids |
| Musée Bytown |
| Musée Bytown (représentant 1) |
| Musée Bytown (représentant 2) |
| Byward Market BIA |
| Byward Market BIAy (représentant) |
| Campus3/Centre des aînés de Gatineau |
| Course de l'Armée du Canada |
| Musée de l'aviation et de l'espace du Canada |
| Conseil du bâtiment durable du Canada |
| Société immobilière du Canada |
| Société canadienne d'hypothèques et de logement (SCHL) |
| Musée des sciences et de la technologie du Canada (MSTC) |
| Institut canadien de la biodiversité |
| Association canadienne de la construction |
| Conseil canadien des aveugles |
| Association cycliste canadienne |
| Association des malentendants canadiens |
| Institut canadien des urbanistes |
| Musée canadien de l'histoire |
| Société pour la nature et les parcs du Canada, Section Vallée de l'Outaouais |
| Société canadienne de génie civil |
| Association des architectes paysagistes du Canada |
| Alliance canadienne du camionnage (alliance provinciale) |
| Musée canadien de la guerre |
| Fédération canadienne de la faune |
| Canterbury Community Association |
| Capital Cruises |
| Connexion patrimoine de la capitale |
| Fierté dans la Capitale |

| |
|---|
| Capital Taxi |
| Cardinal Creek Community Association |
| Cardinal Glen Community Association |
| Carleton – Paul Menton Centre |
| Carleton Golf and Yacht Homeowners Association |
| Carleton Heights & Area Residents Association |
| Carleton Place and Beckwith Heritage Museum |
| Carleton University – Corporate Relations Officer |
| Carleton University – David C. Onley Initiative |
| Carleton University – Dean – Arts and Social Sciences |
| Carleton University – Dean – Public Affairs |
| Carleton University – Dean – Sprott School of Business |
| Carleton University – Dep. Of Civil and Environmental Engineering – Architectural Conservation and Sustainability |
| Carleton University – Dep. Of Civil and Environmental Engineering – Architectural Conservation and Sustainability |
| Carleton University – Executive Assistant |
| Carleton University – Experiential Learning and Operations Coordinator |
| Carleton University – Faculty of Science |
| Carleton University – READ initiative |
| Carleton University – Student Association |
| Carlington Community Association |
| Carlingwood Community Association |
| Centre commercial Carlingwood |
| Carlsbad Springs Community Association |
| Carp |
| Carp Village |
| Centre catholique pour immigrants |
| Cégep de l’Outaouais, campus Felix-Leclerc – Directeur général |
| Cégep de l’Outaouais, campus Felix-Leclerc – Vie étudiante |
| Centraide Outaouais |
| Centre alimentaire Aylmer |
| Centre Asticou |
| Centre d’entraide aux aînés |
| Centre des jeunes de Wakefield |
| Centre Mino Madji8in (La Cité) |
| Centretown Citizens Community Association |
| Centre de santé communautaire du Centre-ville |

| |
|--|
| Chambre de commerce de Gatineau |
| Chambre de commerce de Gatineau (représentant) |
| Association communautaire du parc Champlain |
| Chapel Hill North Community Association |
| Chapel Hill South Community Association |
| Château Laurier |
| CHEO |
| CISSS de l'Outaouais |
| City Centre Coalition |
| Ville d'Ottawa |
| Ville d'Ottawa – Inspecteur, Gestion de la circulation |
| Ville d'Ottawa (représentant 1) |
| Ville d'Ottawa (représentant 2) |
| City View Community Association |
| Civic Hospital Neighbourhood Association |
| Ingénieur civil – membre de la Coalition pour sauver le pont Alexandra |
| Classic Alliance Motorcoach |
| Réseau Action Climat |
| Clinique santé sexualité du plateau |
| Club de voile Grande rivière |
| Club de voile Grande-Rivière |
| Club Vélo Plaisirs |
| Coalition pour sauver le pont Alexandra – Heritage Ottawa, Société d'histoire de l'Outaouais, Fiducie nationale du Canada, Association des résidents de l'Île-de-hull, un architecte et un ingénieur civil |
| Collège Saint-Joseph de Hull |
| College Square |
| Comité de vie de quartier du Vieux-Gatineau |
| Comité de vie quartier Pointe-Gatineau |
| Comité Solidarité Gatineau-Ouest |
| Commission scolaire au Cœur-des-Vallées |
| Commission scolaire des Draveurs |
| Commission scolaire des Portages-de-l'Outaouais |
| Commission scolaire Western Québec |
| Community Living Association Lanark County (1) |
| Conseil des écoles catholiques de langue française du Centre-Est (CECLFCE) |
| Conseil des Écoles Publiques de l'est de l'Ontario (CEPEO) – Board of Trustee |
| Conseil des Écoles Publiques de l'est de l'Ontario (CEPEO) – General |
| Conseil Économique et Social D'Ottawa-Carleton |

| |
|--|
| Conseil régional de l'environnement et du développement durable de l'Outaouais |
| Conseil scolaire de district catholique de l'Est Ontarien (CSDCEO) – Board of Trustees and general |
| Conservation de la Nature Canada |
| Constance and Bucham's Bay Community Association |
| Convent Glen Orleans Wood Community Association |
| Corkery Community Association |
| Cornerstone Housing for Women |
| Council of Construction Associations |
| Country Place Community Association |
| Crossing Bridge Residents' Association |
| Crystal Beach/Lakeview Community Association |
| Cumberland Community Association |
| Cumberland Heritage Village |
| Cumberland Township Historical Society |
| Cycling Vision Ottawa – L'Avenir du cyclisme à Ottawa |
| Dalhousie Community Association |
| Initiative David C. Onley |
| Delaney Bus Lines |
| Developmental Services Ottawa |
| Diefenbunker |
| Réseau d'action des femmes handicapées du Canada |
| Centre-ville Rideau |
| Canards Illimités Canada |
| Association communautaire de Dunrobin |
| Earl of Sussex |
| Eastway Gardens Community Association |
| Écologie Ottawa |
| Société Elizabeth Fry |
| Elmvale Acres Community Association |
| Centre commercial Elmvale Acres |
| Elmwood School (école privée) |
| Ambassade d'Autriche |
| Ambassade du Brésil |
| Ambassade du Danemark |
| Ambassade d'Éthiopie |
| Ambassade de Finlande |
| Ambassade de France |

| |
|---|
| Ambassade de Grèce |
| Ambassade d'Islande |
| Ambassade d'Irlande |
| Ambassade d'Israël |
| Ambassade d'Italie |
| Ambassade du Japon |
| Ambassade de Lettonie |
| Ambassade du Mexique |
| Ambassade de Mongolie |
| Ambassade du Qatar |
| Ambassade de la République de Corée |
| Ambassade de Roumanie |
| Ambassade de Russie |
| Ambassade d'État du Koweït |
| Ambassade du Soudan |
| Ambassade de Suède |
| Ambassade de Suisse |
| Ambassade de la République argentine |
| Ambassade de la République tchèque |
| Ambassade du Royaume des Pays-Bas |
| Ambassade de la République populaire de Chine |
| Ambassade des Philippines |
| Ambassade de la République d'Estonie |
| Ambassade de la République de Turquie |
| Ambassade des États-Unis d'Amérique |
| Ambassade d'Ukraine |
| Ambassade du Vietnam |
| Enviro Éduc-Action |
| Envirocentre |
| EnviroCentre (cyclisme) |
| EnviroCentre (cyclisme) (représentant) |
| Comité consultatif sur la gérance environnementale (Ville d'Ottawa) |
| Épilepsie Outaouais |
| Evans |
| Executive Cab |
| Fairwinds Poole Creek Community Association |
| Fallingbrook Community Association |
| Familles LGBTQ |

| |
|--|
| Family Matters co-op |
| Services à la famille Ottawa |
| Fédération de voile du Québec |
| Fédération de voile du Québec |
| Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités |
| Fédération des associations de citoyens |
| Fédération des associations communautaires |
| Fédération des associations communautaires (représentant) |
| Fern Hill School (école privée) |
| Findlay Creek Community Association |
| Société de soutien à l'enfance et à la famille des Premières Nations |
| Fisher Heights and Area Community Association |
| Fitzroy Harbour Community Association |
| Forêts Ottawa – Forest Ottawa |
| Foster Farm Family House |
| Four Points Sheraton |
| Amis de la Mer Bleue |
| Friends of Petrie Island and the Petrie Island Advisory Committee |
| Les Amis de la rivière Gatineau |
| Les Amis de la rivière Rideau |
| Frontrunners Ottawa |
| Gatineau River Yacht club |
| Gay Ottawa Volleyball |
| Gaytineau |
| Gender Mosaic |
| General Burns Community Association |
| GIGC Transport QC |
| Gignul non-profit housing |
| Gîte Ami |
| Glabar Park Community Alliance |
| Glebe |
| Glebe Annex Community Association |
| Glen Cairn Community Association |
| Glengarry Historical Society |
| Glens Community Association |
| Affaires mondiales Canada |
| Centre mondial du pluralisme |
| Société historique de Gloucester |

| |
|---|
| Société historique de Gloucester |
| Musée Goulbourn |
| Goulbourn Township Historical Society |
| Grands-Frères et Grandes-Sœurs de l'Outaouais inc. |
| Greater Ashton Community Association |
| Greater Avalon Community Association |
| Greater Ottawa Homebuilders Association (GOHBA) |
| Greely Community Association |
| Greenspace Alliance |
| Greyhound |
| Groupe Entre Femmes de l'Outaouais |
| Habitation Partagée |
| Habitation Partagées |
| Half Moon Bay Community Association |
| Hampton Iona Community Group |
| Hazeldean Mall |
| Coalition pour un transport en santé |
| Président de la BIA Heart of Orleans |
| Heritage Advocate |
| Heritage College – Director general |
| Heritage College – General Info Line |
| Heritage College – Student Council |
| Patrimoine Ottawa |
| Patrimoine Ottawa (représentant 1) |
| Patrimoine Ottawa (représentant 1) |
| Patrimoine Ottawa (représentant 2) |
| Patrimoine Ottawa (représentant 2) |
| Patrimoine Ottawa (représentant 2) |
| Heron Park Community Association |
| Hidden Harvest |
| Hintonburg Community Association |
| Historical Society of Ottawa |
| Hôpital de Gatineau/Hôpital de Hull |
| Hôpital Montfort Hospital |
| Howard Travel |
| Marina de Hull (Club de Yachting Portage Champlain) |
| Hunt Club Community Association |
| Hunt Club Park Community Association |

| |
|--|
| Huntley Community Association |
| Huntley Township Historical Society |
| Services pour femmes immigrantes d'Ottawa |
| Cercle d'action autochtone |
| Indigenous Clean Energy (ICE) network |
| Expériences autochtones |
| Ingenium Canada |
| Intégration communautaire |
| Personne intéressée |
| Personne intéressée |
| Personne intéressée – ancien architecte ayant un intérêt particulier pour le pont Alexandra |
| Personne intéressée – ancien employé de SPAC qui a agi à titre de gardien du pont Alexandra et qui était responsable des ouvrages techniques dans l'ensemble du parc immobilier de l'État. |
| Personne intéressée – Lettre de l'Ottawa Citizen |
| International Society of Aborigiculture |
| Inuit Tapiriit Kanatami |
| Inuuqatigiit |
| Investir Ottawa |
| Iskotew Lodge |
| Island Park Community Association |
| Island Park Towers Residents' Association |
| Jack Purcell Recreation Association |
| Jeunesse Idem |
| Jewish Family Services |
| Joan of Arc Academy (école privée) |
| Jubilee Area Residents Association (JARA) |
| Kagita Mikam |
| Kanata Academy (école privée) |
| Kanata Beaverbrook Community Association |
| Kanata Central |
| Kanata Lakes Community Association |
| Kanata North |
| Kanata Sailing Club |
| Kanata Spectrum |
| Katimavik-Hazeldean Community Association |
| Kinburn Community Association |
| Kriska Transportation |

| |
|--|
| L'Arche Ottawa |
| L'École nationale d'administration publique (ÉNAP) à Québec |
| La Cité – Initiative David C. Onley |
| La Cité – General Info Line |
| La Cité – Student Council |
| Lac Deschenes Sailing Club |
| Lafarge |
| L'Amicale des personnes handicapées physiques de l'Outaouais |
| Lanark Community Transit (LCT) |
| Landscape Ontario |
| Lasalle Academy |
| L'Association de l'ouïe de l'Outaouais |
| L'association des entrepreneurs en construction du Québec (AECQ) |
| L'Autre Chez Soi |
| Le Centre Actu-Elle |
| Le Centre d'aide 24/7 |
| Le club des ornithologues de l'Outaouais |
| Le club des ornithologues de l'Outaouais (Representative) |
| Le CRIO – Collectif régional de lutte à l'itinérance en Outaouais |
| Le Regroupement des gens d'affaires de la Capitale nationale (RGA) |
| Lebanese and Arab Social Services Agency of Ottawa-Carleton |
| Leduc |
| Les Galeries de Hull |
| Les Promenades Gatineau |
| Leslie Park Community Association (LPCA) |
| Bibliothèque et Archives Canada |
| Ligue des voisins du Manoir des Trembles |
| Lincoln-Heights Parkway Community Association |
| Lindenlea Community Association |
| LiveWorkPlay |
| Loisir sport Outaouais |
| Association communautaire de la Basse-Ville |
| Association communautaire de la Basse-Ville (résident) |
| Association communautaire de la Basse-Ville (président) |
| Loyal Taxi |
| Lycée Claudel (École privée) |
| Lynwood Village Community Association |
| Main Street Community Service |

| |
|---|
| Maison d'hébergement pour Elles Des Deux Vallées MHPEDDV |
| Maison de la famille de Gatineau |
| Maison du vélo |
| Mamidosewin Centre (algonquin College) |
| Manor Park Community Association |
| Manor Park Community Council |
| Manotick Culture, Parks and Recreation Association |
| Manotick Village and Community Association |
| March Rural Community Association |
| Marina Kitchissippi |
| Marina LeBlanc et fils. |
| Mashkawaziwogamig (uOttawa) |
| MAX Ottawa |
| McKellar Park Community Association |
| Mechanicsville Community Association |
| Metcalf Community Association |
| Michele Heights Community House |
| Minwaashin Lodge |
| Mississippi Valley Conservation Authority |
| Mobi-o |
| Moisson Outaouais |
| MRC des Collines-de-l'Outaouais |
| MRC des Collines-de-l'Outaouais |
| Munster Community Association |
| Musée de la Société d'histoire de Buckingham |
| Centre national des arts |
| Commission de la capitale nationale – Relations extérieures |
| Orchestre de concerts de la capitale nationale |
| Musée des beaux-arts du Canada |
| Fiducie nationale du Canada |
| Fiducie nationale du Canada |
| Fiducie nationale du Canada (représentant) |
| Ressources naturelles Canada – Plateforme canadienne d'adaptation aux changements climatiques |
| Ressources naturelles Canada – Office de l'efficacité énergétique |
| Nature Canada |
| Conservation de la nature Canada |
| Nautisme Québec |

| |
|--|
| Navan Community Association |
| Nepean Museum & Pinhey's Point Historic Site |
| Nepean Sailing club |
| New Edinburgh Community Alliance |
| Basilique Notre-Dame |
| Ojigkwanong Indigenous Student Centre (Carleton) |
| Old Ottawa East Community Association |
| Old Ottawa South Community Association |
| Ontario Association of Architects |
| Ontario Association of Landscape Architects (OALA) |
| Ontario Association on Developmental Disabilities |
| Palais de justice de l'Ontario |
| Ontario Cycling Association |
| Ontario Federation of Indigenous Friendship Centres |
| Ontario General Contractor Association |
| Ontario Invasive Plants Council |
| Ontario Kitesurfing society |
| Ontario Nature |
| Ontario Northland |
| Ontario Professional Planner's Intitute – Eastern District Leadership Team |
| Ontario Restaurant Hotel & Motel Association |
| Ontario Sailing Association |
| Ontario's Expert Panel on Climate Change Adaptation |
| Ordre des architectes du Québec |
| Ordre des ingénieurs du Québec |
| Ordre des urbanistes du Québec |
| Osgood Township Museum |
| Osgoode Village Community Association |
| Coalition autochtone d'Ottawa |
| Architecte d'Ottawa – membre de la Coalition pour sauver le pont Alexandra |
| Galerie d'art d'Ottawa |
| Ottawa Bicycle Club |
| Chambre de commerce d'Ottawa |
| Centre Booth d'Ottawa |
| Ottawa Catholic School Board (OCSB) – General |
| Ottawa Catholic School Board Trustee (OCSB) – Board of Trustees |
| Ottawa Central Park Community Association |
| Ottawa Centre EcoDistrict |

| |
|--|
| Ottawa Chinese Community Service Centre |
| Ottawa Coalition of Business Improvement Areas |
| Coalition d'Ottawa contre la violence faite aux femmes |
| Fondation communautaire d'Ottawa – Villes à faibles émissions de carbone (Centre d'Ottawa) |
| Ottawa Community Immigrant Services Organization |
| Ottawa Construction Association |
| Ottawa Disability Coalition |
| Ottawa Field Naturalists' Club |
| Service des incendies d'Ottawa |
| Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau |
| Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau (président) |
| Ottawa Independent Living Resource Centre |
| Ottawa Inline Skating Club |
| Ottawa Inner City Health |
| Aéroport international d'Ottawa |
| Réseau des musées d'Ottawa |
| Ottawa Native Friendship Centre |
| Ottawa New Edinburgh Club |
| Police d'Ottawa |
| Police d'Ottawa |
| Ottawa Regional Society of Architects (ORSA) |
| Ottawa Renewable Energy Co-op |
| Commission de planification de la régularisation de la rivière des Outaouais |
| Garde-rivière des Outaouais |
| Ottawa Rowing Club |
| Conseil de sécurité d'Ottawa |
| Réseau Fierté des Aîné(e)s d'Ottawa |
| Tourisme Ottawa |
| Le groupe des usagers de transport en commun d'Ottawa |
| Ottawa Wolves Rugby |
| Comité d'engagement des jeunes d'Ottawa |
| Ottawa-Carleton Association for Persons with Developmental Disabilities |
| Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB) – Board of Trustees |
| Ottawa-Carleton District School Board (OCDSB) – General |
| Ottawa-Carleton Wildlife Centre |
| Géopatrimoine d'Ottawa-Gatineau |
| Géopatrimoine d'Ottawa-Gatineau (représentant) |

| |
|---|
| OTTAWA'S LGBTQ+ SOFTBALL LEAGUE |
| CJE de l'Outaouais |
| Overbrook Community Association |
| Paramedic Services |
| Paramedic Services |
| Parkinson Canada |
| Paul's Boat Lines |
| Perth & District Historical Society |
| PFLAG Canada |
| Pinecrest-Queensway Community Health Centre |
| Pineview Community Association |
| Place d'Orléans |
| Polytechnique de Montréal – Expert en mobilité |
| Initiative Espace positif |
| Preston Street |
| Produits forestiers Résolu |
| Protégeons le Quartier du Musée |
| Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) (représentant 1) |
| Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC) (représentant 2) |
| Qualicum/Graham Park Community Association |
| Quartier Vanier |
| Hôpital Queensway Carleton |
| Queensway Terrace North Community Association |
| Queensway Terrace South Ridgeview Community Association |
| Queenswood Heights Community Association |
| Santé arc-en-ciel Ontario |
| Rainbow Rockers Curling |
| Quartier général de la GRC (représentant 1) |
| Quartier général de la GRC (représentant 2) |
| Quartier général de la GRC (représentant 3) |
| Quartier général de la GRC (représentant 4) |
| Reach Canada |
| REENA (Ontario Partnership on Aging and Developmental Disabilities) (X2) |
| Refugee613 |
| Responsible Cycling Coalition (RCC) |
| Richmond Village Association Inc. |
| Rideau Centre |
| Rideau Speedeaus |

| |
|--|
| Rideau Township Historical Society |
| Office de protection de la nature de la vallée Rideau |
| Rio Can Gatineau (640 Maloney) et RioCan La Gappe (51 boulevard de la Gappe) |
| Riverside Park Community and Recreation Association |
| Riverside South Community Association |
| Riverview Park Community Association |
| Rockcliffe Airport (CYRO) and Sea Plane Base |
| Rockcliffe Flying Club (RFC)-CTR7 |
| Rockcliffe Flying Club (RFC)-CTR7 |
| Rockcliffe Park Residents Association |
| Rockcliffe Park Residents Association (représentant) |
| Rockcliffe Yacht Club |
| Rockcliffe Yacht Club (représentant) |
| Scooters roulants |
| Institut royal d'architecture du Canada |
| Courez Ottawa (Fin de semaine des courses Tamarack d'Ottawa) |
| Ailes en sûreté Ottawa |
| Voile Canada |
| Salus Ottawa |
| Sandy Hill Community Health Centre |
| Sarsfield Community Association |
| Service Coordination Support |
| Service Intégration Travail Outaouais |
| Service régional d'interprétation visuelle de l'Outaouais |
| Les berges de l'espoir |
| Sierra Club Canada |
| Silver City Hull |
| SLOE (Sustainable Living Ottawa East) |
| SmartCentres Kanata South (Terry Fox @ Fernbank) |
| SmartCentres Orleans I (Innes & Mer Bleue) |
| SmartCentres Orleans II (Innes & Mer Bleue) |
| SmartCentres Ottawa South |
| SmartCentres Ottawa SouthWest |
| Fierté des neiges |
| Société Alzheimer de l'Outaouais québécois |
| Société canadienne de la sclérose en plaques |
| Société de transport de l'Outaouais (STO) |
| Société d'histoire de l'Outaouais |

| |
|--|
| Société d'histoire de l'Outaouais (représentant) |
| Société franco-ontarienne de l'autisme |
| Société franco-ontarienne du patrimoine et de l'histoire d'Orléans |
| Centre somalien pour les services à la famille |
| Somerset Street Chinatown |
| Somerset Village |
| Sonshine |
| Soupe populaire de Hull inc. |
| Soupière de l'Amitié de Gatineau inc. |
| Source des jeunes |
| South African High Commission |
| South Keys |
| South Keys Greenboro Community Association |
| South Nation Conservation Authority |
| South West Stittsville Community Association |
| Southgate Shopping Centre |
| Sparks Street |
| Lésions médullaires Ontario |
| Stonebridge Community Association |
| Centre St Joe Women |
| Ambulance Saint-Jean |
| Centre commercial Saint-Laurent |
| St Paul University – Dean – Canon Law |
| St Paul University – Dean – Human Sciences |
| St Paul University – Dean – Theology |
| St Paul University – Rector |
| St Paul University – Student Association |
| Stittsville Village Association |
| St-Laurent Academy (Private School) |
| Suites Victoria |
| Sureté Québec |
| Sustainable Eastern Ontario |
| Symmes Inn Museum |
| Table de concertation des aînés et retraités de l'Outaouais |
| Tamir |
| Tanglewoof Hillsdale Community Association |
| Tavern on the Hill |
| Tecumseh Area Residents Association |

| |
|--|
| Projet Ten Oaks |
| Tewegan Housing for Aboriginal Youth |
| Centre canadien de la diversité des genres et de la sexualité |
| The Council of Ontario Construction Associations (COCA) |
| The Door Youth Centre |
| The Greater Ottawa Truckers Association (GOTA) |
| The Ontario Federation for Cerebral Palsy |
| L'Hôpital d'Ottawa |
| The Ottawa Mission |
| The Petrie Island Marina (Oziles) |
| Thornccliffe Village Community Association |
| Tourism Industry Association of Ontario |
| Tourisme Outaouais |
| Sentier transcanadien/Le Grand Sentier |
| Trans Ouataouais |
| Transport Action Canada |
| Association des transports du Canada |
| Traversiers Bourbonnais (Traversier Masson-Cumberland) |
| Arbres Canada |
| Trend Arlington Community Association |
| Tungasuvvingat inuit |
| École Turnbull (école privée) |
| TUAC Canada |
| Unions for bus drivers (Amalgamated Transit Union 279 Ottawa) |
| Centraide de l'Est de l'Ontario |
| Université d'Ottawa |
| Université d'Ottawa – professeur en géographie, environnement et géomatique |
| Université d'Ottawa – professeur Ph. D. Professeur agrégé, Affaires publiques et internationales. Faculté des sciences sociales. Recherche. |
| Université d'Ottawa – professeur – Sciences de l'environnement |
| uOttawa – |
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté des arts |
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté d'éducation |
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté de génie |
| Université d'Ottawa – doyenne – Faculté des sciences de la santé |
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté de droit – Section de droit civil |
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté de droit – Section de common law |

| |
|---|
| Université d'Ottawa – doyen – Faculté de médecine |
| Université d'Ottawa – doyenne – Faculté des sciences |
| Université d'Ottawa – doyenne – Faculté des sciences sociales |
| Université d'Ottawa – Doyen – Telfer |
| UOttawa – Ligne d'information générale |
| Université d'Ottawa – Président et vice-chancelier |
| Université d'Ottawa – Student Union & Pride Centre |
| UQO – Association étudiante |
| UQO – Communications |
| UQO – Doyen – Gestion académique |
| UQO – Doyenne – Études |
| UQO – Doyenne – Recherche et Création |
| UQO – Rectrice |
| UQO – Secrétaire général |
| Valleystream Community Association |
| Association communautaire de Vanier |
| Vars Community Association |
| Vélo Canada Bikes |
| Vélo-Services |
| VIA Rail |
| Ville de Gatineau – Gestion de circulation (représentant) |
| Ville de Gatineau – Ligne d'information |
| Ville de Gatineau (représentant) |
| Vision Centre-Ville Gatineau |
| Vivre en Ville |
| Voice for deaf kids |
| Centre Wabano |
| Walk Ottawa |
| Wellington Village Community Association |
| Wellington West |
| West Barrhaven Community Association |
| West Way |
| Westboro Academy |
| Westboro Community Association |
| Westboro Village |
| Westcliffe Estates Community Association |
| Whitehaven Community Association |
| Winthrop Court Community House |

| |
|---|
| Wisteria Park Community Association |
| Women's Business Network of Ottawa |
| Initiatives des Femmes pour la Sécurité Environnementale (IFSE) |
| Hébergement femmes Canada/Women's Shelters Canada |
| Woodpark Community Association |
| Woodroffe North Community Association |
| Y newcomer information centre |
| Jeunesse Ottawa |
| Bureau des services à la jeunesse d'Ottawa |
| Youthline |
| Y's Owl Maclure Co-operative Centre |