



NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

Projets de réfection de la traverse des Chaudières

ATELIERS AVEC LA COMMUNAUTÉ CYCLISTE

RAPPORT DE CONSULTATION
25 FÉVRIER 2021

Canada

Table des matières

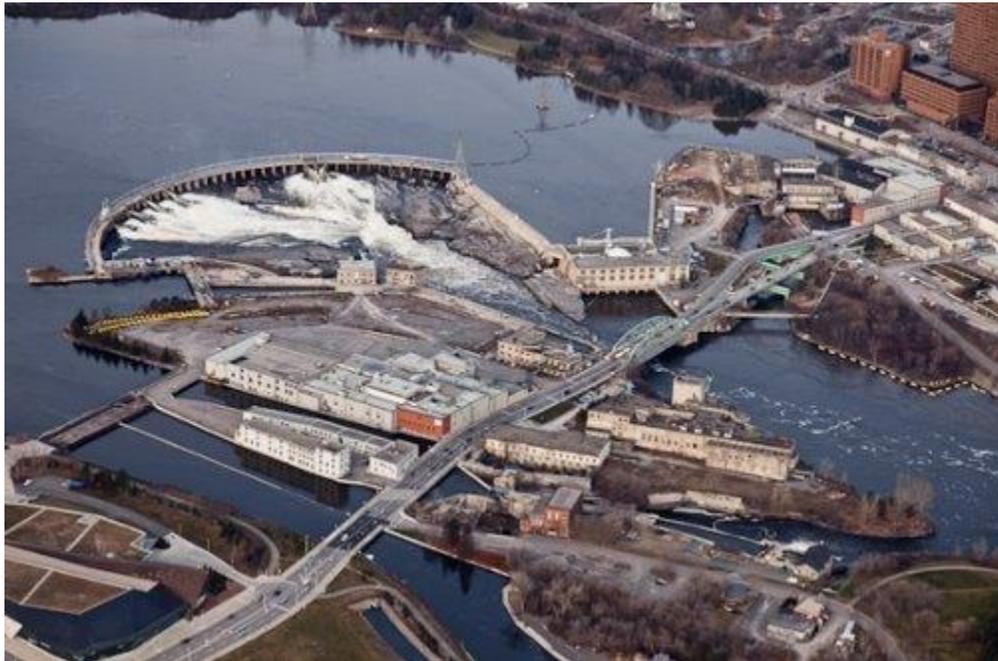
I. Description du projet.....	2
A. Contexte	2
B. Contexte	2
C. Objectifs du projet.....	3
II. Processus de consultation publique.....	3
A. Aperçu.....	3
a. Objectif de la consultation.....	3
b. Date et heure	4
B. Processus et outils de consultation.....	4
a. Ateliers pour les intervenants	4
C. Invitation et promotion	4
D. Participants	5
a. Ateliers pour les intervenants	5
III. Résumé des commentaires	5
IV. Réponse aux commentaires du public	6
V. Prochaines étapes.....	8

I. Description du projet

A. Contexte

Dans le cadre d'un programme de réfection pluriannuel, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) améliorera l'infrastructure cyclable de la traverse des Chaudières. La conception proposée du pont s'inscrit dans un modèle de « rue complète ».

En partenariat avec SPAC, le ministère responsable de la gestion de la traverse des Chaudières, la Commission de la capitale nationale (CCN) appuie ce projet en simplifiant le processus de participation du public.



B. Contexte

Pont Union

Le pont Union est l'une des huit structures formant la traverse des Chaudières. Ce passage est l'un des cinq ponts interprovinciaux entre les villes d'Ottawa, en Ontario, et de Gatineau, au Québec, et il constitue une importante voie de transport urbain. Le pont Union est un treillis à travée simple de 71,5 mètres de long qui enjambe la rivière des Outaouais en aval des chutes des Chaudières et du barrage des Chaudières. Le pont actuel est la quatrième structure à traverser le canal principal de la rivière des Outaouais. Il a été construit en 1919.



La cote actuelle de l'état structural est de 3 (médiocre). La cote est principalement déterminée par la détérioration avancée des longerons, des pièces de pont et des montants du treillis situés dans la zone d'éclaboussement. Le tablier en béton a été construit sans membrane d'étanchéité ni couche d'usure sacrificielle, et il présente des défauts indiquant un état de détérioration avancé. Les murs garde-ballast sont gravement détériorés, ce qui crée un risque important de défaillance.

Pont-jetée de Hull

La structure du pont-jetée de Hull traverse le canal de fuite de la centrale électrique Hull n° 1 de Portage Énergie et relie la traverse des Chaudières à la rive québécoise de l'Outaouais. Construit en 1956, il compte une voie de circulation automobile dans chaque sens. Dans sa configuration actuelle, il s'agit d'un pont à poutre en acier à trois travées (chacune mesure 30,5 mètres), avec deux treillis transversaux en acier qui servent de piliers intermédiaires. La distance libre entre les parapets est de neuf mètres, et il y a un trottoir de deux mètres de largeur du côté est du pont.



La cote actuelle de l'état structural est de 4 (acceptable). Cette cote découle principalement des travaux mineurs requis sur les composants principaux. Après la fermeture du pont sur chevalets de Hull, qui était auparavant utilisé pour la circulation en direction sud, le pont-jetée de Hull a été transformé en voie de circulation à deux voies. Cette transformation a soulevé des préoccupations quant à la sécurité pour les cyclistes.

C. Objectifs du projet

Les objectifs du projet :

- Effectuer la réfection du pont Union et du pont-jetée de Hull afin de préserver l'intégrité structurale de la traverse des Chaudières.
- Améliorer la sécurité de la traverse pour les usagers de la mobilité active en élargissant les trottoirs et en aménageant des voies réservées aux cyclistes sur toute la longueur de la traverse des Chaudières.

II. Processus de consultation publique

A. Aperçu

La consultation publique sur les projets de réfection de la traverse des Chaudières consistait en deux ateliers avec des groupes d'intervenants.

a. Objectif de la consultation

Les objectifs des ateliers :

- Informer la communauté cycliste des travaux à venir sur la traverse des Chaudières.
- Tenir des consultations sur la conception de la piste cyclable surélevée.

b. Date et heure

Atelier 1

- 25 février 2021, de 15 h à 16 h

Atelier 2

- 25 février 2021, de 18 h 30 à 19 h 30

B. Processus et outils de consultation

a. Ateliers pour les intervenants

Les rencontres avec les groupes d'intervenants ont eu lieu virtuellement sur la plateforme Microsoft Teams. Au cours de la première rencontre, les membres de l'équipe de projet ont donné un aperçu de ce dernier.

Il y a eu ensuite une période de questions et de discussion. Pendant la période de discussion, nous avons demandé aux participants de nous faire part de leurs commentaires sur la piste cyclable surélevée proposée et son traitement de surface.

C. Invitation et promotion

En collaboration avec SPAC, la CCN a dressé une liste des principaux intervenants du projet. Ces intervenants comprennent les groupes suivants :

- Action Vélo Outaouais
- Association des résidents de l'Île-de-Hull
- Bike Ottawa
- Bike Ottawa – Advocacy Working Group (groupe de travail pour la promotion et la défense du cyclisme)
- Association communautaire de Centretown
- Ville d'Ottawa – représentant, initiative liée au vélo
- Claridge Condos LeBreton
- Club Oxygène
- Club Vélo Plaisirs
- Cycling Vision Ottawa
- Dalhousie Community Association
- EnviroCentre
- Escape Bicycle Tours and Rentals
- Kanata Nepean Bicycle Club
- MADD Ottawa
- Mobi-O
- Ottawa Bicycle Club
- Garde-rivière des Outaouais
- Ottawa Voyageurs d'Ottawa Walking Club
- Contrôle des voies d'accès

- RentABike
- Réseau Vélo Boulot
- Responsible Cycling Coalition
- Sécurité routière Ottawa
- Vélo Tour
- Vélo-Services
- Vision Centre-Ville de Gatineau
- Groupe Zibi

Une invitation par courriel aux ateliers a été envoyée aux groupes susmentionnés.

D. Participants

a. Ateliers pour les intervenants

- Un total de 10 participants

III. Résumé des commentaires

Certains participants ont jugé que les dimensions de la piste cyclable (2 m, y compris une zone tampon de 0,5 m) étaient appropriées. Certains participants ont évalué les avantages d'une zone tampon plus étroite par rapport à une zone tampon plus large : une zone tampon plus étroite crée plus d'espace pour les cyclistes sur la piste, mais peut créer un faux sentiment de sécurité. Un certain nombre de participants pensait qu'une zone tampon plus large était plus sûre parce qu'elle suscitait un plus grand sentiment de prudence chez les cyclistes. Cet élément a été jugé particulièrement important en raison des risques associés aux cyclistes qui tentent de se dépasser dans un espace relativement restreint, si près de la circulation routière. La signalisation a été évoquée comme une avenue possible pour éviter ce genre de comportement, bien que le moyen le plus populaire d'encourager les déplacements en une seule file le long de la voie cyclable était d'élargir la voie à certains endroits pour permettre aux cyclistes de se dépasser en toute sécurité.

Certains participants craignaient que la zone tampon ne soit utilisée pour dépasser et déconseillaient l'utilisation d'une zone tampon peinte qui serait glissante en cas de pluie. Les participants ont plutôt préféré une zone tampon texturée soumise à des essais de résistance au dérapage. Un participant a suggéré d'installer des poteaux de plastique saisonniers le long de la zone tampon afin de modérer la circulation. Dans le même esprit, un participant a suggéré de déplacer la barrière proposée de façon à séparer la piste cyclable de la voie de circulation routière, plutôt que la piste cyclable du trottoir. Parmi les autres priorités en matière de traitement de surface, mentionnons le drainage adéquat et l'harmonie visuelle sur toute la longueur de la piste cyclable.

Il y a eu une certaine résistance parmi les participants à la proposition d'abaisser la piste cyclable surélevée aux intersections, notamment celle située à l'entrée de Portage Énergie. Certains ont fait valoir qu'il était plus contraignant pour les cyclistes de changer de hauteur que pour les véhicules de traverser la piste cyclable. Un certain nombre de participants ont

recommandé d'abaisser la zone tampon aux intersections plutôt que la piste cyclable au complet, laissant ainsi la piste à sa pleine hauteur. D'autres ont exhorté l'équipe de projet à veiller à ce que l'expérience de la traversée de bordures arasées sur toute la longueur de la piste cyclable soit aussi lisse que possible.

Certains participants se sont interrogés sur l'utilisation de l'espace triangulaire à l'intersection de Portage Énergie. Un participant a recommandé d'utiliser des repères visuels pour dissuader les conducteurs de l'utiliser comme espace de stationnement. Un autre participant a suggéré d'utiliser cet espace comme aire de repos pour les cyclistes, qui serait munie d'un support à vélos et de quelques bancs.

Quelques participants ont fait des recommandations pour améliorer la sécurité de l'intersection Jos-Montferrand : ils proposent la création d'une intersection surélevée et l'établissement de l'interdiction de tourner au feu rouge afin d'empêcher les automobilistes de nuire aux usagers de la mobilité active.

Parmi les autres points divers soulevés par les participants, mentionnons l'installation d'un compteur routier pour tous les modes de déplacement au sud du pont Union et l'ajout d'un trottoir du côté ouest de la traverse pour permettre aux usagers de la mobilité active d'admirer les chutes.

IV. Réponse aux commentaires du public

Largeur de la zone tampon

SPAC préfère conserver la hauteur de la zone tampon à 0,5 mètre pour accroître la sécurité des cyclistes. Cependant, nous consulterons des spécialistes pour voir s'il y a des lignes directrices propres aux pistes cyclables.

Signalisation

SPAC n'a pas compétence en matière de signalisation, que ce soit pour décourager les cyclistes de se dépasser ou pour régler la question de la limite de vitesse. Nous allons soulever la question auprès de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau.

Élargissement de la piste cyclable à certains endroits pour permettre le passage

Seule la zone du côté ouest entre le pont Union et le pont-jetée de Hull permettrait de proposer une voie plus large. SPAC favorise le maintien d'une largeur uniforme sur la traverse des Chaudières par souci d'homogénéité avec le côté est. Cependant, il y aura de l'espace du côté ouest où les cyclistes pourront se dépasser, s'ils le désirent. Nous consulterons la Ville de Gatineau à ce sujet.

Poteaux en plastique saisonniers (délimiteurs) le long de la zone tampon

SPAC recommande des délimiteurs textiles comme des bandes rugueuses. Nous demanderons à notre consultant d'explorer différentes options.

Déplacement de la barrière proposée de façon à séparer la piste cyclable de la voie de circulation automobile, plutôt que la piste cyclable du trottoir

Cette option n'est pas possible, puisque le trottoir est d'un côté seulement. Une telle approche poserait un certain nombre de problèmes lors de la transition du pont-jetée de Hull au pont Union, y compris l'utilisation d'atténuateurs d'impact, les conflits potentiels avec les services publics et ainsi de suite. Il faudrait aussi élargir le pont-jetée de Hull vers l'ouest pour créer de l'espace de stockage de neige.

Traitement de surface, y compris un drainage adéquat et une harmonie visuelle sur toute la longueur de la piste cyclable

SPAC recommande le béton de couleur (noir) pour l'harmonisation avec le réseau de pistes cyclables et pour permettre une fonte plus rapide pendant la saison hivernale. Le traitement de surface sera abordé par le consultant et comprendra l'amélioration de la résistance au dérapage de la zone tampon. L'utilisation de l'asphalte pour les voies cyclables n'a pas été adoptée en raison de sa durabilité plus courte que celle du béton.

Maintien de la piste cyclable surélevée aux intersections, notamment celle située à l'entrée de Portage Énergie

SPAC croit qu'une voie surélevée à l'intersection permettant d'accéder à Portage Énergie pourrait causer des problèmes de déneigement. Nous collaborerons avec la Ville de Gatineau, Portage Énergie et notre consultant pour explorer la possibilité d'abaisser la voie surélevée de 150 mm à 75 mm.

Passage sur les bordures arasées sur toute la longueur de la piste cyclable aussi facile que possible

Nous veillerons à ce que les bordures arasées sur toute la longueur de la piste cyclable soient aussi lisses que possible.

Utilisation de l'espace triangulaire à l'intersection permettant d'accéder à Portage Énergie comme aire de repos pour les cyclistes, avec un support à vélos et quelques bancs

SPAC explorera cette possibilité avec ses partenaires et son personnel technique.

Sécurité de l'intersection Jos-Montferrand

Ce point ne relève pas de la compétence de SPAC. SPAC fera le suivi de cette suggestion auprès de Zibi et de la Ville de Gatineau.

Sécurité de l'intersection Jos-Montferrand avec interdiction de tourner au feu rouge

Ce point ne relève pas de la compétence de SPAC. SPAC fera le suivi de cette suggestion auprès de Zibi et de la Ville de Gatineau.

Installation d'un compteur routier pour tous les modes de déplacement au sud du pont Union

L'installation d'un compteur routier est hors de la portée des travaux de SPAC.

Ajout d'un trottoir du côté ouest de la traverse pour permettre aux usagers de la mobilité active d'admirer les chutes

L'ajout d'un trottoir du côté ouest du pont n'est pas possible en raison des contraintes d'espace.

V. Prochaines étapes

SPAC cherchera à intégrer les changements susmentionnés à la conception finale.

La construction devrait commencer en août 2021.