



**Projet de remplacement du pont Alexandra – Comité consultatif public
Procès-verbal de la réunion**

16 novembre 2023

Ottawa EST

Pièce 323, Commission de la capitale nationale, 40, rue Elgin, Ottawa

PARTICIPANTS

Équipe de projet :

- Jordan Lane-Beveridge (JL), directeur de projet, gestionnaire de projet principal, SPAC (coprésident)
- Ariane Larocque (AL), conseillère en affaires publiques, CCN (animatrice)
- Matt Carter (MC), ingénieur en chef du pont, ARUP (conférencier)
- Matthieu Galland (MG), directeur associé, Conception d'infrastructures, ARUP (conférencier)
- Michael Hanifi (MH), urbaniste, Dillon (procès-verbal)
- Émilie Girard-Ruel (EG), directrice, Affaires publiques et d'entreprise, CCN (observatrice)
- Lucie Bureau (LB), Leader exécutive, Planification des ponts, CCN (observatrice) (en ligne)
- Keri-Lee Doré (KLD), directrice principale, SPAC (observatrice) (en ligne)
- Alanna Jorgensen (AJ), directrice principale, SPAC (observatrice) (en ligne)
- Thierry Tremblay (TT), ingénieur principal des ponts, SPAC (observateur) (en ligne)
- Mark Van Buren (MVB), conseiller spécial, SPAC (observateur) (en ligne)
- Cédric Williams (CW), gestionnaire, consultations publiques, CCN (observateur) (en ligne)

Participants en personne et en ligne :

- Claude Royer (CR), Association des résidents de l'île-de-Hull
- Josiah Firth (JoF), Association Communautaire de la Basse-Ville
- Zach Dayler (ZD), Autorité du district du Marché By
- Glenn Crawford (GC), Le projet de legs du village
- Jacques Drouin (JD), Marina de Hull
- Philippe Deschamps (PD), Vision Centre-Ville (remplaçant)
- Diane Harper (DH), Bike Ottawa (remplaçante)
- Florence Lehmann (FL), Bike Ottawa (observatrice)
- Julie Kinnear (JK), Tourisme Outaouais (en ligne)
- Olivier Viger-Beaudin (OV), MOBI-O (en ligne)
- David Jeanes (DJ), Transport Action Canada (en ligne)
- Robert Taillefer (RT), Ekeau (en ligne)
- Kelly Haussler (KH), Tourisme Ottawa (absente)
- Jerry Fiori (JeF), Ottawa Disability Coalition (absent)
- Katherine Spencer-Ross (KSR), Patrimoine Ottawa (absente)



POINTS DÉTAILLÉS DE L'ORDRE DU JOUR ET DES PRÉSENTATIONS

Lors de la première réunion du Comité consultatif public (CCP) sur le projet de remplacement du pont Alexandra, Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC) présente le projet aux membres du CCP, et les experts techniques d'ARUP leur présentent le cadre et les objectifs de conception. Un aperçu du rôle du CCP, du plan de participation et des méthodes de sensibilisation est également présenté. La réunion est animée par la Commission de la capitale nationale (CCN) et coprésidée par SPAC. Des périodes de discussion visant à générer et à recueillir de la rétroaction sur les objectifs des options conceptuelles ont lieu tout au long de la présentation, comme il est indiqué dans les points à l'ordre du jour ci-dessous. Le CCN a envoyé des questions de suivi après la rencontre, car le temps alloué à celle-ci a été dépassé.

N ^o	Membre	Point
	JL	Accueil
Partie 1 : Aperçu du CCP et présentations Le point sur le projet		
1	AL	Questions d'ordre administratif et présentations
2	AL	Présentation du CCP <ul style="list-style-type: none">• Aperçu• Responsabilités• Composition• Lignes directrices• Calendrier des rencontres• Questions et réponses
3	JL/MG	Introduction du projet et du cadre de conception <ul style="list-style-type: none">• Aperçu du projet• Présentation du cadre de conception :<ul style="list-style-type: none">○ Échéancier du projet○ Phases d'élaboration du concept○ Principales considérations○ Analyse des impacts sur le patrimoine○ Études environnementales○ Réflexions sur les Autochtones et intégration à la conception• FAQ
Partie 2 : Mobilisation, analyse des options et prochaines étapes		
1	AL	Programme de participation <ul style="list-style-type: none">• Participation des communautés Autochtones• Participation du public et des parties prenantes• Jalons de l'engagement du public et des parties prenantes
2	MC/MG	Introduction à l'analyse des options <ul style="list-style-type: none">• Principes de planification et de conception• Stratégies de conception• Options de tracés préliminaires



N°	Membre	Point
		<ul style="list-style-type: none">• Objectifs d'évaluation des concepts
3	AL	Prochaines étapes <ul style="list-style-type: none">• Questions de discussion envoyées par courriel• Mise à jour du site Web et infolettre du projet• Procès-verbal final de la réunion• Prochaine réunion du CCP

PROCÈS-VERBAL DE LA RÉUNION

Partie 1 : Aperçu du CCP et présentation d'un coprésident

N°	Membre	Commentaire	Réponse
1	AL	Si des membres souhaitent coprésider le CCP, veuillez en informer Ariane par courriel.	Aucune
2	CR	On demande si l'équipe de projet a consulté la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau.	AL et EG font remarquer qu'une mobilisation avec les deux villes est en cours. L'équipe de projet participe à des discussions distinctes et de nature plus technique avec les deux municipalités.

Partie 2 : Le point sur le projet

N°	Membre	Commentaire	Réponse
1	CR	On pose une question au sujet des processus d'approbation et de participation ainsi que de la participation de Travaux publics à ce processus.	JL fait remarquer que c'est le rôle de l'équipe des Approbations fédérales (l'AFUSDT) de la CCN. La CCN est responsable de l'apparence générale, de la convivialité et du design la du pont. SPAC/Travaux publics sont responsables de l'approvisionnement et de la mise en œuvre (construction). SPAC/Travaux publics travaillent au sein d'une équipe de projet intégrée comprenant également la CCN. EG fait remarquer que ce projet nécessitera une approbation fédérale de la CCN, en vertu de la <i>Loi sur la capitale nationale</i> . Le processus d'approbation fédérale est coordonné par une équipe spécifique de la CCN, distincte l'équipe de projet intégrée. Son rôle est d'analyser le projet soumis et d'en recommander l'approbation au conseil d'administration



			<p>de la CCN. Le processus d'approbation nécessite des soumissions au conseil d'administration au fur et à mesure de l'évolution du projet, et comprend des approbations de l'utilisation du sol, de concept, du concept détaillé et des transactions immobilières.</p> <p>Il y aura également un groupe d'experts indépendants qui avisera l'équipe de projet intégrée (SPAC et CCN), soit le comité d'examen Indépendant géré par l'Institut royal d'architecture du Canada. L'équipe d'approbation de la CCN ira également chercher des conseils de son Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier.</p> <p>EG fait également remarquer que certains aspects feront l'objet d'une consultation auprès du public et des communautés Autochtones tout au long du projet, comme il est indiqué dans les diapositives de la présentation.</p> <p>La CCN doit envoyer un lien vers le processus de l'AFUSDT : https://ccn-ncc.gc.ca/traiter/approbations-federales-utilisation-sol-design-transactions-immobilières.</p>
2	FL	<p>On pose une question au sujet de la façon dont ce projet s'inscrit dans le contexte du Plan du cœur de la capitale nationale du Canada (c.-à-d. comment s'inscrit-il dans le contexte du boulevard de la Confédération et de l'interconnectivité du transport en commun?). Comment les deux éléments fonctionnent-ils ensemble?</p>	<p>EG indique que le processus d'approbation fédéral s'assurera que le projet de remplacement du pont est conforme au Plan du cœur de la capitale révisé, incluant les lignes directrices du boulevard de la Confédération.</p>
3	CR	<p>On pose une question au sujet du processus de sélection des contrats, des matériaux et des coûts.</p>	<p>JL affirme que des appels d'offres visant à déterminer les estimations actuelles des coûts du marché pour le remplacement du pont seront entamés prochainement. ARUP travaille à déterminer les coûts réels. Des consultations seront également tenues avec le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada.</p>



4	CR	On pose une question complémentaire au sujet du coût de ce projet.	<p>EG affirme que les renseignements pouvant être partagés (et qui ne sont pas accessibles dans le cadre du processus d'appel d'offres concurrentiel) seront communiqués au public dès qu'ils seront disponibles.</p> <p>JL affirme que les coûts ne seront pas une surprise lorsqu'ils seront communiqués. Le Conseil privé, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, etc. seront mis à jour à chaque étape.</p>
5	OVB	On pose une question au sujet de la consultation avec OC Transpo et la STO. Ont-ils été consultés à ce sujet?	JL affirme que bien que les sociétés de transport n'utilisent pas le pont depuis longtemps, ils seront consultés, afin de nous assurer que le pont sera conçu pour répondre aux besoins futurs en matière de transport collectif, incluant un système léger sur rail.

Partie 3 : Analyse des options et stratégies de conception

N°	Membre	Commentaire	Réponse
1	CR	On pose une question au sujet des billots de bois accumulés sur une profondeur de 10 mètres au fond de la rivière des Outaouais du côté de Gatineau laissés par l'industrie du bois d'œuvre. Cette section est probablement contaminée. Si on en dispose dans le cadre de ces travaux, la zone sera perturbée. Que fera-t-on pour décontaminer?	<p>JL affirme que des discussions sur les différentes possibilités sont en cours. Il s'agit d'un point de discussion à approfondir.</p> <p>MC affirme que l'intention est un design restauratif pour l'environnement, car ce type de design est un élément clé des objectifs de durabilité de ce projet.</p>
2	ZD	On pose une question sur la coordination des projets de construction avec la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau. On fait remarquer que la fermeture du pont aura des répercussions sur la circulation des petites entreprises et des résidents de la Basse-Ville et du marché By. Toutefois, il est possible	JL affirme que les consultants Parsons documente sur une carte tous les projets de transports dans la région menés par la Ville d'Ottawa et la Ville de Gatineau, Travaux publics, les provinces et la CCN. Cet outil sera utilisé pour veiller à ce que les fermetures soient effectuées en temps opportun. Il fait remarquer qu'ils



		<p>de mettre en œuvre des mesures d'atténuation lorsque les plans de construction sont intégrés à d'autres ouvrages ou mieux connus au préalable.</p> <p>On fait également remarquer que 2027 marque le 200^e anniversaire du marché By. On craint de perdre la clientèle de Gatineau pendant cette période importante, si le pont est fermé en 2027.</p> <p>On fait également remarquer qu'un autre projet important d'intersection Rideau-Sussex est prévu dans la Ville d'Ottawa et que le marché By sera inaccessible si ces deux projets se déroulent en même temps.</p>	<p>n'envisagent pas la déconstruction du pont avant 2028.</p> <p>JL fait également remarquer que c'est la raison pour laquelle nous mobilisons les parties prenantes. Pour obtenir cette rétroaction. Une des raisons pour laquelle il vaut mieux remplacer le pont plutôt que de le réhabiliter, est que les fermetures imprévues nuisent aux entreprises à proximité du pont.</p>
--	--	---	---

3	DH	<p>On pose une question au sujet de la durée pendant laquelle le pont existant restera en place pour permettre l'accès.</p>	<p>JL affirme qu'une question récurrente est la suivante : combien de temps pouvons-nous garder l'ancien pont pendant la construction du nouveau? La priorité est la sécurité de la population, mais si nous ne pouvons pas maintenir l'accès en toute sécurité, nous ne le ferons pas.</p> <p>EG indique que, par l'entremise des discussions avec les partenaires municipaux et des sociétés de transport, nous nous assurons que les décisions relatives à la mobilité interprovinciale pour tous les modes de transport tiennent compte des fermetures à très court terme ainsi que des solutions à long terme pour tous les types d'utilisateurs.</p>
---	----	---	--

Partie 4 : Mobilisation

N°	Membre	Commentaire	Réponse
1	Aucun	<p>Pendant cette partie de la réunion, aucune question au sujet de la mobilisation n'a été posée.</p>	<p>Aucune</p>



Partie 5 : Analyse des options, tracés préliminaires et objectifs d'évaluation des options conceptuelles

N°	Membre	Commentaire	Réponse
1	PD	On pose une question afin de confirmer qu'il n'y aurait pas de structure visible au-dessus de la route le long de la rive du côté de Gatineau.	MC affirme que la structure se retrouverait principalement au-dessus du chenal de navigation.
2	JoF	On demande si l'idée est de relier le Sentier de la rivière des Outaouais de part et d'autres du pont, en aval de Sussex jusqu'au canal. Serait-il possible de déplacer le pilier du côté d'Ottawa?	MC affirme que l'équipe veillera à ce que la conception du pont soit intégrée à la rivière Rideau et aux sentiers avoisinants, ce qui inclura un examen des supports (piliers) situés dans l'eau.
3	CR	On demande quelles sont les normes routières utilisées pour le pont.	MC affirme que les normes pour le pont seront celles pour une route ou un futur tramway/train léger.
4	CR	On pose une question de suivi sur la façon dont les normes du pont sont compatibles avec l'accès routier au marché.	<p>MC affirme que le tracé/la courbure du pont doit pouvoir convenir à un futur tramway/train léger, de sorte que le pont doit être conçu de manière à enjamber l'eau en hauteur. Certaines normes de sécurité, comme des barrières, sont nécessaires pour empêcher les voitures de tomber du pont. Ces normes seront respectées et mises en œuvre.</p> <p>De plus, l'intention est de créer un boulevard et une route à basse vitesse. Il y a des choses qui peuvent être faites pour ralentir la circulation et créer des rues à basse vitesse afin de respecter les normes de sécurité.</p> <p>Il s'agit essentiellement d'une rue ressemblant à une rue reliant deux quartiers.</p>
5	CF	On pose une question au sujet des exigences relatives aux normes de charge et on demande s'il s'agira des mêmes pour les normes routières.	MC affirme qu'il s'agira des mêmes normes. La principale norme de conception sera le <i>Code canadien sur le calcul des ponts routiers</i> . Cependant, ce n'est pas parce qu'on utilise le Code canadien sur le calcul des ponts routiers



			que le pont est conçu comme une autoroute.
6	JoF	On demande s'il faudrait-il respecter les mêmes normes si les véhicules n'étaient pas autorisés sur le pont, et qu'on utilisait plutôt un tramway et un pont à mobilité active.	MC affirme que ce serait la même chose s'il s'agissait d'un tramway. Selon les principes de planification et de conception, le mandat de la conception de ce projet consiste à concevoir ce projet en fonction des normes sur les routes. Si nous concevons une route qui enjambe l'eau, il y a un code de conception des ponts qui contient les mots « Highway ». Cependant, le <i>Code canadien sur le calcul des ponts routiers</i> (Canadian Highway Bridge Design Code) est également utilisé pour concevoir des ponts piétonniers.
7	JoF	En ce qui concerne le tracé et l'accès pour franchir ou quitter le pont, on demande s'il est possible de modifier l'emplacement des divers modes de déplacement (par exemple, les piétons avec les piétons, les voitures avec les voitures, etc.).	MC affirme qu'il existe des exigences en matière de protection et de séparation pour les différents modes de déplacement, par exemple, la structure de la promenade piétonne comporte des exigences en matière de séparation. Il faut également tenir compte de la disponibilité de l'espace et de la capacité aux entrées du pont. Par exemple, il n'y a pas beaucoup d'options du côté d'Ottawa, car la route et la promenade piétonne et cyclistes à l'entrée du pont sont étroites. Toutefois, du côté de Gatineau, il y a plus de flexibilité, et l'amélioration de la connectivité au sentier des Voyageurs sera envisagée.
8	JD	On pose une question au sujet des répercussions du quai sur l'option de tracé concave.	MC affirme que l'option de tracé concave fait en sorte que le pont se trouverait au-dessus le quai. Cependant, il y a différentes façons d'y arriver. L'équipe du projet tiendra compte des répercussions sur le parc Jacques-Cartier.
9	ZS	On pose une question au sujet du cycle de vie d'un pont moderne.	MC affirme que le cycle de vie d'un pont est habituellement de 125 ans. Cependant, dans le cadre de ce projet, l'intention est d'augmenter la durée de vie à 150 ans en utilisant des matériaux plus



			durables, conformément au principe de la septième génération.
10	FL	On pose une question du point de vue de l'entretien au sujet des répercussions sur la durabilité du pont et de la surface du pont lorsque des véhicules privés l'utilisent.	<p>MC affirme que le pont sera conçu avec un système de drainage pour capter les sels de déglçage et sera doté d'un tablier durable qui permettra à la surface de roulement d'être aussi durable que le reste du pont. De cette façon, les fondations et les structures de soutien sont les mêmes, peu importe ce qui se trouve sur le pont.</p> <p>MG affirme que les matériaux utilisés seront conçus pour résister à la fatigue des matériaux.</p> <p>MC affirme qu'il faudra continuer d'entretenir le pont régulièrement pour que son cycle de vie atteigne 150 ans.</p> <p>MC affirme qu'il y a aussi des choses que nous ne connaissons pas. Si, à l'avenir, les voitures et les camions ne sont plus utilisés aussi souvent et que les véhicules privés n'ont plus accès au pont, celui-ci pourrait durer plus longtemps.</p>
11	GC	On pose une question au sujet du changement climatique découlant de la montée des rivières.	EG affirme que la CCN examine les répercussions climatiques sur tous ses actifs, y compris les répercussions potentielles sur les inondations.
12	ZD	On demande si les évaluations d'impact environnemental incluent maintenant le changement climatique et l'adaptation au changement climatique dans les examens et si on en tient compte.	JL affirme que oui, et que cela s'ajoute à une étude précise menée par SPAC.
13	ZD	On demande s'il existe un projet de remplacement de pont semblable duquel nous pourrions nous inspirer.	JL affirme qu'il n'existe pas de projet de remplacement semblable. Pour ce qui est d'un nouveau projet, le projet récemment terminé à Kingston, en Ontario, en est un bon exemple. Ce projet a utilisé un modèle de réalisation de projet intégré. Il s'agissait d'un modèle de collaboration visant à trouver des solutions créatives et



			<p>souples. Le pont Samuel-De Champlain à Montréal est un autre bon exemple, car le succès de ce projet peut être défini par le respect du calendrier et du budget et de la réalisation des avantages promis.</p> <p>EG affirme que de nombreux membres du projet ont travaillé sur ces projets, alors nous pourrions tirer profit de cette expérience. De plus, le pont Alexandra est un pont apprécié par les utilisateurs et très achalandé auquel il est possible d'intégrer des éléments commémoratifs.</p> <p>MC affirme qu'il s'agit d'un site très particulier. L'une des contraintes techniques est la nécessité de construire un nouveau pont dans l'empreinte d'un vieux pont. Le pont Samuel-De Champlain est d'une échelle différente de celle du pont Alexandra, mais certains processus sont pertinents, surtout ceux touchant la qualité architecturale. Il fait également remarquer que le remplacement du pont de l'île d'Orléans, à Québec est un projet de remplacement d'un pont patrimonial qui peut être pris en exemple. On peut également prendre en exemple le Queensferry Crossing en Écosse, qui n'était pas un projet de remplacement, mais plutôt un nouveau pont dans un site désigné patrimoine mondial de l'UNESCO.</p>
--	--	--	--

14	DJ	DJ affirme qu'il est également membre du conseil d'administration représentant Patrimoine Ottawa. Il fera rapport à la direction et au conseil d'administration de Patrimoine Ottawa.	Ce renseignement est consigné dans le procès-verbal.
----	----	---	--

Partie 6 : Période de discussion

Questions posées :

1. Quelles sont vos attentes quant à la conception du nouveau pont? Quelles sont certaines de vos préoccupations?



2. De votre point de vue, lesquels des sept objectifs de conception sont les plus importants à considérer? Pourquoi?
3. En ce qui concerne la participation du public, comment pouvons-nous mieux mobiliser le public, vos membres ou la collectivité que vous représentez et communiquer avec eux?
4. Quelle idée ou réflexion souhaitez-vous que l'équipe de projet retienne ce soir?

N°	Initiale du participant	Commentaire
1	AL	En raison de contraintes de temps, les questions de la période de discussion seront présentées par courriel. Veuillez envoyer vos réponses à l'adresse suivante : consultations@ncc-ccn.ca .

Vous trouverez ci-dessous une présentation globale des commentaires reçus en date du 8 janvier 2024.

À noter que les commentaires de même nature ont été regroupés, le cas échéant, puis ensuite résumé. Les intervenants sont présentés dans le sommaire.

1. Quelles sont vos attentes quant à la conception du nouveau pont? Quelles sont certaines de vos préoccupations?

Les aspirations et les préoccupations sont résumées dans les cinq thèmes suivants :

- Le maintien d'une structure emblématique fonctionnelle qui honore le passé et le patrimoine du pont et des environs, y compris l'histoire de la communauté 2ELGBTQ+, tout en offrant de superbes points de vue et en s'intégrant au paysage culturel et naturel environnant. (GC, DH, ZD, KH)
- La préservation, y compris la restauration et/ou la reconversion des infrastructures actuelles dans la conception du pont de remplacement (p. ex. les piliers). (CR, JoF)
- La prise en compte des répercussions des changements climatiques, en particulier de la façon dont les conditions météorologiques anormales et la montée des niveaux d'eau de la rivière des Outaouais influenceront sur le pont dans les années à venir. (GC)
- La prise en compte des répercussions et la mise en œuvre de mesures d'atténuation de la construction sur les secteurs avoisinants et l'environnement, y compris la circulation, le bruit, la pollution par la poussière, les activités récréatives, l'animation, les déplacements quotidiens et les activités commerciales, le maintien d'un lien de transport actif, etc. (CR, DH, RT, GC, PD)
- L'importance de veiller à ce que le pont soit construit de façon durable, qu'il ait le moins de répercussions possible sur les milieux naturels environnants, et qu'il soit conçu en mettant l'accent sur la promotion de la mobilité active et des moyens de transport en commun, y compris des structures distinctes pour les piétons et les cyclistes. (GC, PD, OVB)
- La création d'une expérience de destination et d'un point de repère visuel accueillant pour tous, d'un modèle de mise en œuvre d'objectifs en matière d'équité, de diversité, d'inclusion et d'accessibilité – et la prise en compte d'une meilleure connectivité avec les pistes cyclables et les sentiers polyvalents. (JF, KH, PD)

2. De votre point de vue, lesquels des sept objectifs de conception sont les plus importants à considérer? Pourquoi? (Remarque : Pour obtenir une description de chaque projet d'objectifs de conception, veuillez vous rendre à la page 17.



- La plupart des commentaires reçus ont porté sur l'importance de l'objectif n° 3 (Espaces publics et expérience des utilisateurs), soulignant que la conception doit dès le départ être axée sur les personnes (prise en compte des utilisateurs et des utilisations). (CR, DH, JF, KH, GC, PD, OVB)
- Les commentaires portaient sur la nécessité d'établir un lien étroit entre l'objectif n° 3 et l'objectif n° 5 (Durabilité et environnement), y compris la nécessité de mettre l'accent sur l'intégration d'une infrastructure de transport durable et le rôle qu'elle joue dans la création d'espaces publics et de destinations touristiques. L'objectif n° 5 était le deuxième objectif le plus mentionné soulignant ainsi la nécessité de prendre en compte les répercussions du changement climatique et de limiter les perturbations des milieux naturels environnants. (CR, DH, ZD, KH, PD, OVB)
- Autres objectifs mentionnés par ordre d'importance : Objectif n° 4 (Vues et expérience visuelle) (DH, KH), objectif n° 1 (Expression du pont) (CR, GC), objectif n° 2 (Intégration du domaine de la capitale) (DH) et objectif n° 7 (Exploitation et entretien) (GC).
- Aucun commentaire n'a été reçu soulignant l'importance de l'objectif n° 6 (Coût et calendrier de construction).
- D'autres commentaires reçus ont mis en évidence des améliorations potentielles du libellé et/ou d'autres éléments à prendre en compte, notamment l'intégration du design à une vision à long terme pour la région de la capitale nationale (c.-à-d. la planification de la capitale et des transports), ainsi que l'importance de concevoir le pont pour les moyens de transport en commun et actif, et de refléter l'identité des deux villes dans le cadre des considérations relatives au paysage culturel. (CR, RT, PD, OVB, JoF)

3. En ce qui concerne la participation du public, comment pouvons-nous mieux mobiliser le public, vos membres ou la collectivité que vous représentez et communiquer avec eux?

- On a mis l'accent sur le lancement rapide du processus de participation du public afin de s'assurer que les parties ont reçu un préavis et disposent de suffisamment de temps pour formuler une rétroaction (DH, JF, RT).
- On fait également remarquer qu'il est important d'obtenir une représentation diversifiée de la participation de la collectivité par l'intermédiaire du programme de sensibilisation. (DH, GC)
- On souligne que des documents clairs et faciles à comprendre, ainsi qu'une communication rapide et proactive sont des moyens d'accroître la transparence. (ZD, DH, JF, RT, PD)
- Les méthodes de mobilisation à prendre en considération mentionnées dans les commentaires sont notamment la sensibilisation dans les médias sociaux (DH), la préparation de résumés et de contenu à partager (KH), des infolettres (KH), des ateliers, des dialogues animés, des journées portes ouvertes et des forums (CR, OVB), des sondages (OVB), la présence d'un bureau de projet près du site (ZD), la sensibilisation destinée aux organisations (en tant qu'intermédiaire vers la collectivité) et les partenariats (DH, KH, GC, PD, OVB).

4. Quelle idée ou réflexion souhaitez-vous que l'équipe de projet retienne ce soir?

- Ne pas laisser le besoin de perfection entraver de bonnes idées. Ne limitez pas la créativité. (ZD)
- La reconnaissance -dans le design et la planification -de l'histoire du pont en ce qui a trait à la communauté 2SLGBTQ+. (GC)
- Les personnes handicapées sont de toutes les formes, de toutes les tailles, de tous les âges et présentent différents degrés de déficience, qu'elle soit visible ou non. La prise en compte de l'intersectionnalité dans le design du pont. (JF)



- Faire du pont une destination, p. ex. une expérience saisonnière d'escalade du pont qui pourrait être exploitée par un opérateur, et mettre en place des mesures d'atténuation pour appuyer le secteur du tourisme durant la construction, comme améliorer l'offre et l'animation d'autres ponts et rivages pendant la construction. (KH, RT, PD)
- L'accent doit être mis sur le rôle que les premières communications et consultations ont pour assurer une transparence et établir un lien de confiance avec le public et les parties prenantes, ainsi que l'engagement continu des principales parties prenantes afin de relever les défis à mesure qu'ils se présentent. (DH)
- La prise en compte des efforts de planification et de développement régionaux et durables et de la nécessité d'une approche intégrée et/ou coordonnée de la conception et de la construction, p. ex. le mouvement futur des personnes et des biens, y compris le transport actif et en commun (p. ex. un tramway ou une trajet « en boucle » de transport en commun), les développements immobiliers, etc. (CR, PD, JoF)
- En général, on a encouragé l'équipe de projet à envisager d'intégrer des éléments de conception durable dans la conception du pont, p. ex. des panneaux solaires pour compenser les émissions et/ou des lampadaires électriques sur le pont ou à proximité de celui-ci. (JF)



Document de référence : objectifs d'évaluation des options conceptuelles du pont Alexandra

Les objectifs suivants ont été proposés comme moyen d'évaluer les différentes options conceptuelles pour le pont de remplacement. Ces objectifs sont principalement fondés sur le document [Critères de rendement pour la conception du pont de remplacement du pont Alexandra](#).

1.0	Expression du pont
	Le nouveau pont doit être un pont emblématique fidèle à son contexte patrimonial et environnemental. Il doit s'intégrer harmonieusement au paysage d'importance nationale qui l'entoure. Son caractère architectural, structurel et urbain doit refléter avec éloquence son identité de « lieu » ainsi que les valeurs du pays, des villes et des collectivités qu'il dessert, léguant ainsi un héritage significatif aux générations futures.
2.0	Intégration au domaine de la capitale
	La conception du nouveau pont doit s'inspirer de l'héritage du pont actuel en créant sa propre envergure distincte d'une manière qui tienne compte du contexte patrimonial unique du paysage culturel du corridor de la rivière des Outaouais.
3.0	Espaces publics et expérience des utilisateurs
	Le nouveau pont doit tenir lieu de véritable espace public. Le pont se prête efficacement à une multitude d'utilisations, actives et stationnaires, y compris les déplacements utilitaires, les déplacements récréatifs et touristiques, les visites touristiques et la détente. Lors de célébrations spéciales, le pont est facilement en mesure de servir d'espace urbain de rassemblement. Des espaces sont également prévus sur le pont lui-même ou autour de celui-ci pour la tenue de cérémonies.
4.0	Vues et expérience visuelle
	Le nouveau pont doit protéger et améliorer les vues et fournir une séquence spatiale appropriée aux utilisateurs du pont.
5.0	Durabilité et environnement
	La conception du nouveau pont doit soutenir le développement durable, l'atténuation des impacts et les possibilités d'amélioration de l'environnement, y compris la qualité de vie, l'affectation des ressources, le monde naturel, le climat et la résilience, ainsi que les engagements détaillés de la description du projet. L'approche de conception du pont doit s'harmoniser avec les principes autochtones d'intendance de l'environnement naturel.
6.0	Coût et calendrier de construction



Le coût du nouveau pont doit être représentatif des critères de performance. La construction doit être réalisable en quatre ans.

7.0 Exploitation et entretien

Le nouveau pont doit être facile à exploiter et à entretenir dans toutes les conditions climatiques, comporter des coûts de propriété raisonnables durant son cycle de vie et exiger peu d'activités d'entretien importantes pendant sa durée de vie, conformément aux valeurs autochtones. Dans la mesure du possible, les activités d'entretien ne doivent pas perturber les opérations et doivent être réalisables à l'aide de ressources locales.