

NATIONAL CAPITAL COMMISSION
COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE

		N°	2024-D21
		À	Conseil d'administration
Pour	INFORMATION	Date	1 ^{er} octobre 2024
Sujet/Titre			
Projet de remplacement du pont Alexandra – Mise à jour sur le projet			
Résumé			
<p>Cette présentation fait le point sur l'avancement du projet de remplacement du pont Alexandra et décrit les prochaines étapes importantes. Il présente trois idées de conception qui seront communiquées au conseil en prévision de la deuxième ronde de consultations publiques, laquelle est censée commencer après la réunion que le conseil d'administration tiendra le 1^{er} octobre 2024.</p>			
Résumé des risques			
<p>Les risques liés au budget et au calendrier sont en cours d'évaluation et seront abordés dans la présentation au Conseil du Trésor organisée par Services publics et Approvisionnement Canada (SPAC). En plus de ces risques, le projet fait aussi l'objet de critiques de la part de parties prenantes externes qui s'opposent à la démolition du pont existant ou qui font valoir publiquement d'autres concepts.</p>			
Recommandation			
Sans objet – Présentation à titre d'information			

<p>Présentée par : DocuSigned by:</p>  <p>28E8B2D60145429...</p> <p>Harminder Kaur, vice-présidente intérimaire, Design et construction</p>	2024-Sep-23
<p>DocuSigned by:</p>  <p>8E8319D91759427...</p> <p>Alain Miguelez, vice-président, Aménagement de la capitale</p>	2024-Sep-20
<p>Signed by:</p>  <p>9DAF206874CF43E...</p> <p>Véronique de Passillé, vice-présidente, Affaires publiques, juridiques et d'entreprise</p>	2024-Sep-20

1. Priorités stratégiques

- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029 – Orientation stratégique n° 2 :
 - Veiller à ce que la région de la capitale nationale ait un cachet pittoresque et naturel par la conservation et la mise en valeur des biens naturels, des paysages culturels et du patrimoine bâti dont la Commission de la capitale nationale (CCN) assure l'intendance.
- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029 – Orientation stratégique n° 3 :
 - Contribuer à l'évolution d'une région de la capitale nationale dynamique, branchée et durable qui soit une source d'inspiration pour les Canadiens, par l'aménagement, le développement et l'amélioration des actifs de la CCN.
- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029 – Priorité n° 2 :
 - Assurer la planification, la remise en état et la revitalisation des actifs essentiels et du réseau de transport de la région de la capitale nationale.
- Plan d'entreprise de la CCN de 2024-2025 à 2028-2029 – Priorité n° 4 :
 - Démontrer un leadership à l'échelle du pays en rendant la région de la capitale nationale résiliente aux aléas du climat et durable sur le plan de l'environnement.

Gouvernement du Canada

- Budget de 2019 – Investir dans la classe moyenne
- Dans les lettres de mandat de la ministre de SPAC (2019, 2021), le gouvernement a exigé que le pont soit remplacé dans un délai de dix ans.

2. Autorité

Loi sur la capitale nationale, articles 10(1), 10(2) et 12.

3. Contexte

Cette présentation fait suite au document *2024-D15 Projet de remplacement du pont Alexandra – Mise à jour sur le projet* présenté au conseil en juin 2024.

Comme il a été souligné précédemment, après l'achèvement de multiples études menées par SPAC sur le pont Alexandra, la conclusion de l'analyse était que le pont avait atteint la fin de son cycle de vie. Par conséquent, le gouvernement du Canada a ordonné le remplacement du pont Alexandra.

La phase de planification préliminaire du projet a été amorcée et une équipe de projet intégrée composée de ressources de SPAC et de la CCN a été mise sur pied pour faire progresser le remplacement du pont Alexandra.

Au printemps 2023, SPAC a retenu les services d'un conseiller technique pour coordonner et effectuer quelques études supplémentaires ainsi que pour élaborer les concepts du nouveau pont.

L'équipe de projet intégrée, qui est désormais composée de SPAC, de la CCN et du conseiller technique, a réalisé des progrès considérables en vue d'atteindre une étape importante du projet.

Depuis la dernière mise à jour présentée au conseil en juin, l'équipe de projet intégrée a poursuivi des études environnementales, archéologiques et techniques pour s'assurer de bien comprendre l'incidence et les exigences du projet.

De plus, l'équipe de projet a effectué une évaluation des répercussions sur le patrimoine, un élément essentiel afin de préserver l'importance historique et culturelle du site. En outre, de vastes consultations et activités de mobilisation ont toujours cours auprès de divers groupes, notamment le Comité d'examen indépendant, les communautés autochtones et différentes parties prenantes. Cette collaboration active a permis de définir et de peaufiner considérablement les concepts décrits dans cette présentation .

Du point de vue de l'approvisionnement, qui relève entièrement de SPAC, un avis d'approvisionnement préalable a été publié afin de trouver un concepteur-constructeur par étape. L'avis a été publié le 29 août et la demande de qualification sera lancée en septembre 2024.

Le projet a maintenant atteint un nouveau tournant : la présentation au public de trois idées de conception détaillées. À la suite de la présentation au conseil, la deuxième ronde de consultations publiques sera lancée. Cette étape est cruciale, car elle permettra de recueillir des commentaires constructifs sur les divers éléments de chaque concept. Les commentaires recueillis au cours de cette ronde influenceront l'élaboration et l'évolution du concept final.

4. Analyse des options et analyse du personnel de la CCN

4.1 – Cadre de planification et processus d'approbation fédérale

Le processus d'approbation fédérale de l'utilisation du sol, du design et des transactions immobilières (AFUSDTI) de la CCN a été enclenché et, par conséquent, un examen de la proposition consistera à s'assurer que la proposition est compatible et conforme au cadre stratégique et aux politiques des plans et lignes directrices de la CCN suivants :

- Plan de la capitale du Canada de 2017 à 2067 (2017)
- La protection des vues dans la capitale du Canada (CCN, 2007)
- Plan de secteur du cœur de la capitale du Canada (2005) (en cours d'examen)
- Lignes directrices du boulevard de la Confédération (2011) (en cours d'examen)
- Plan des parcs de la rive nord de la rivière des Outaouais (2018)

- Plan lumière de la capitale, de 2017 à 2027 (2017)
- Plan stratégique du Sentier de la capitale (2020)
- Lignes directrices de conception pour la région de la capitale nationale (2023)

Compte tenu de l'importance et de la complexité du projet de remplacement du pont Alexandra, l'examen des approbations fédérales comportera une série d'approbations séquentielles qui seront examinées par le conseil d'administration de la CCN à des étapes clés du processus d'élaboration de la conception d'un nouveau pont. On prévoit que le premier jalon de l'approbation fédérale, l'approbation de 15 % de l'avant-projet de conception, sera soumis à l'approbation du conseil d'administration au printemps 2025.

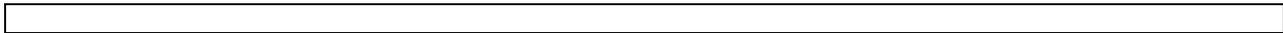
L'examen de la conception du pont par le personnel d'AFUSDTI dans le cadre du processus d'approbation fédérale repose sur le document *Remplacement du pont Alexandra – critères de rendement pour la conception du pont*, lequel tient compte des orientations et des directives stratégiques provenant des plans connexes de la CCN. Les critères de rendement établis pour le remplacement du pont Alexandra assurent la transparence et la clarté en ce qui concerne les exigences et les priorités du projet dans les domaines de la planification, de la protection du patrimoine, de l'architecture et de l'aménagement urbain ainsi que de la durabilité. De nombreuses présentations ont été données au Comité consultatif de l'urbanisme, du design et de l'immobilier (CCUDI) de la CCN dans le but d'obtenir des avis d'experts et d'appuyer le processus d'examen de la conception. Les commentaires fournis par le comité et le personnel du programme d'AFUSDTI à l'équipe ont contribué à l'avancement continu des trois idées de conception qui sont conformes aux critères de rendement particuliers au projet et qui doivent se concrétiser pour parvenir à une recommandation d'approbation de la part du personnel au conseil d'administration. À la suite d'une présentation au CCUDI prévue en octobre, le personnel du programme d'AFUSDTI sera en mesure de confirmer officiellement si les trois concepts respectent bien les critères de rendement.

4.2 – Élaboration des concepts

Pour bien saisir les concepts élaborés, il est important de comprendre le processus auquel l'équipe de projet intégrée a eu recours pour parvenir au choix des trois concepts.

Les trois documents de base qui orientent ce processus sont les suivants :

- *Remplacement du pont Alexandra – Principes de planification et de conception*
 - Ce document contient six principes visant à orienter la conception du pont de remplacement, lesquels sont fondés sur les plans, les politiques et les études du gouvernement fédéral.
- *Remplacement du pont Alexandra – critères de rendement pour la conception du pont*
 - Décrit les critères de rendement auxquels doivent répondre les idées de concepts.
- *Projet de remplacement du pont Alexandra – Description détaillée du projet*



- La description détaillée du projet fournit des renseignements exhaustifs à propos du projet auxquels l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a recours pour déterminer si une évaluation d'impact est nécessaire. Ce document comporte des engagements qui expliquent comment les effets négatifs potentiels relevant d'un domaine de compétence fédérale et les répercussions sur les droits des peuples autochtones du Canada seront atténués au cours du projet. La description détaillée du projet cerne les répercussions environnementales et socioéconomiques possibles, ce qui facilite une évaluation approfondie et permet l'intégration de mesures d'atténuation pour réduire les effets négatifs au minimum.

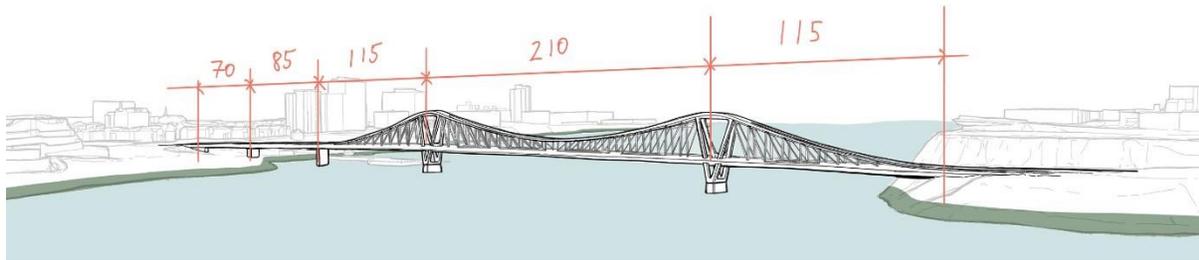
Un outil d'évaluation multicritères complet, conçu par le conseiller technique à partir de ces documents et servant à évaluer les différentes idées de conception en fonction des critères de rendement prévus pour la conception du pont, a été utilisé pour déterminer les types de pont qui sont les plus susceptibles de répondre aux critères établis ou de les dépasser. Cette analyse a permis de confirmer que les concepts présélectionnés sont en mesure de satisfaire l'ensemble des critères de rendement, ou qu'ils peuvent être mis au point pour les satisfaire.

Après la sélection des types les plus prometteurs, leur évolution a grandement été influencée par la consultation de diverses parties prenantes, notamment les communautés autochtones, le comité d'examen indépendant, le CCUDI, le Comité consultatif sur l'accessibilité universelle, le Comité consultatif public et les intervenants concernés. Cette mobilisation continue a été et est toujours un élément crucial dans l'élaboration des concepts, qui a abouti aux trois concepts présentés dans ce mémoire. Ces concepts illustrent le potentiel d'excellence en matière de conception en intégrant les pratiques exemplaires et en créant un concept à la fois approprié et adaptatif, surtout compte tenu de l'importance historique nationale du pont et de son emplacement de choix.

Chaque concept présenté dans cette présentation incarne une philosophie de conception distincte, reprise dans leurs titres de travail respectifs : *Écho*, *Rendez-vous* et *Motion*. Ces titres incarnent l'inspiration principale derrière chaque concept et servent de points de référence clés.

4.2.1 – Écho

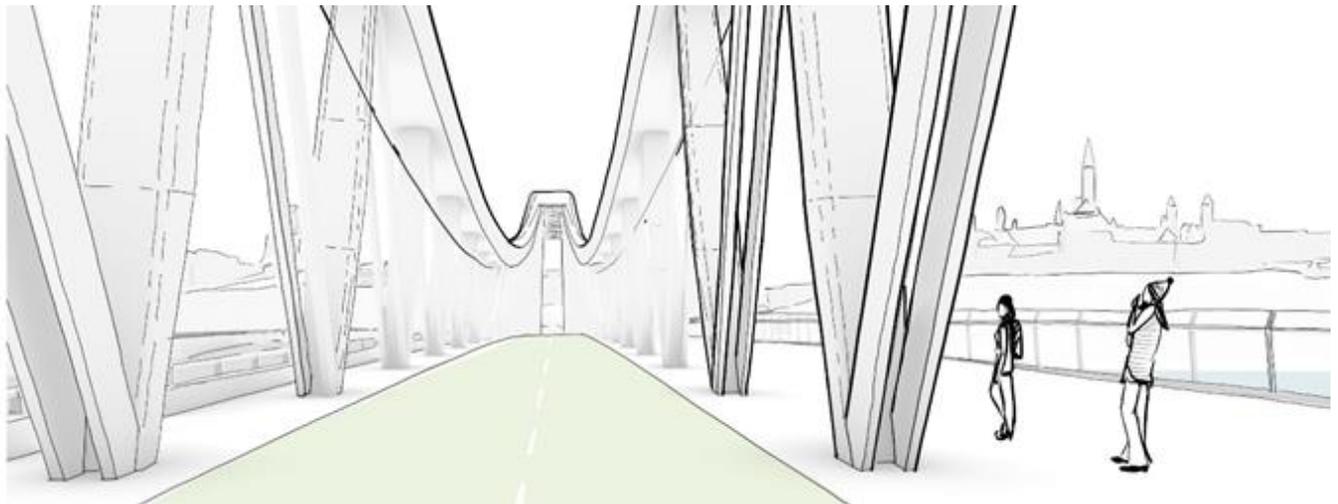
Ce concept qui s'inspire du pont Alexandra d'origine allie patrimoine et style contemporain. Prévoyant deux piliers en « V » et d'une structure épurée en armature à deux plans, le concept rend hommage au pont d'origine et met en valeur des éléments environnementaux, artistiques et culturels pour créer un pont fonctionnel profondément ancré dans son paysage.



Écho – Croquis en amont

Le concept combine des références visuelles à la structure d'armature du pont d'origine, dont une silhouette distinctive composée de deux principaux piliers de soutien et d'un double plan structurel à travers lequel passe la piste cyclable. Les voies en ligne droite créent une forte attraction axiale pour les usagers. Bien que l'approche d'Ottawa soit fixe, le recul du côté de Gatineau offre plus de flexibilité. Deux piliers sur la rive de Gatineau sont jumelés à une grande courbe concave de façon à dégager le paysage, ce qui facilite l'accès public au rivage. Du côté d'Ottawa, la chaussée longe l'escarpement de la pointe Kìwekì et les voies piétonne et cyclable y sont parallèles.

L'alignement vertical du pont est dicté par les contraintes existantes, entre autres la culée d'Ottawa, le dégagement de la rivière et les exigences en matière d'accessibilité. Le couronnement de la courbe verticale se trouve au centre de la travée principale, en légère pente vers les extrémités du pont menant à Gatineau et à Ottawa.



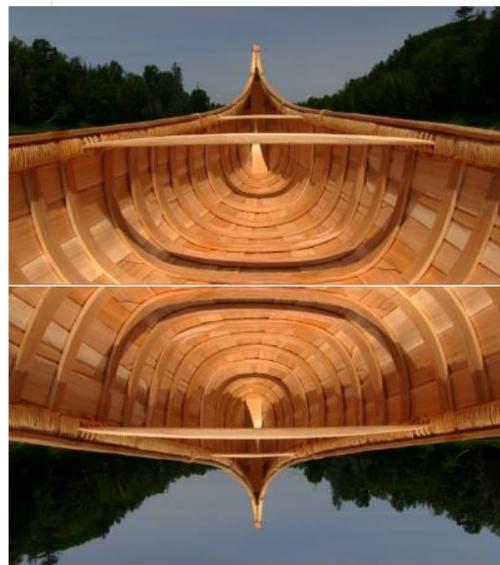
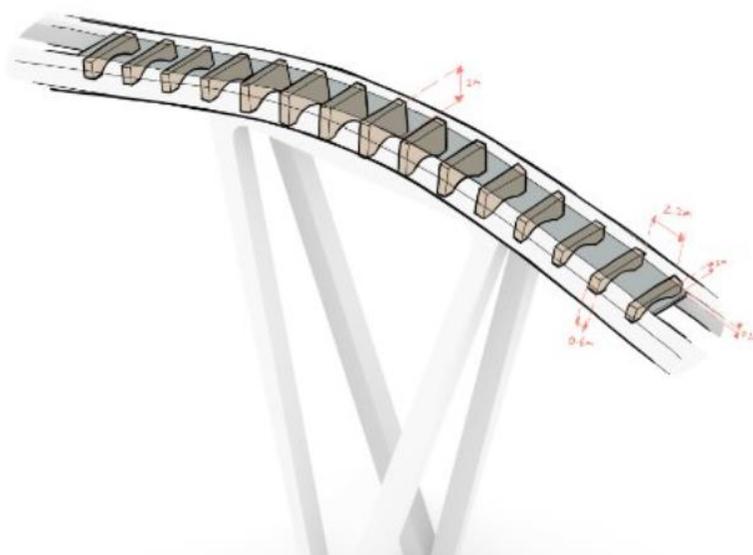
Écho – Vue depuis la piste cyclable

Les piliers sont placés de façon stratégique afin d'éviter les conflits de construction et de réduire au minimum les répercussions environnementales. La conception combine harmonieusement la symétrie et l'asymétrie, les points les plus élevés de la travée principale

longeant la pointe Kiwekì et la « queue » de l'approche nord descendant graduellement vers Gatineau. Bien que le pont mesure environ trois mètres de plus que son prédécesseur, la corde supérieure « pincée » à mi-portée et à une plus grande distance du rivage réduit son impact visuel global. La structure d'armature à deux plans, comme le pont d'origine, est dotée d'un système d'éléments de tension et de compression visuellement perceptibles, créant une division trimodale naturelle, mais dynamique pour les différents usagers.

La conception enrichit l'expérience des usagers de par une séquence rythmique d'éléments structuraux verticaux rappelant un cloître. Les cyclistes profitent de vues dynamiques à travers les ouvertures de la structure, tandis que la zone piétonnière offre des espaces de repos sécuritaires et invitants. La conception de repères aux piliers de soutien principaux, qui servent de points de rencontre clés et de zones de transition modales, souligne leur importance.

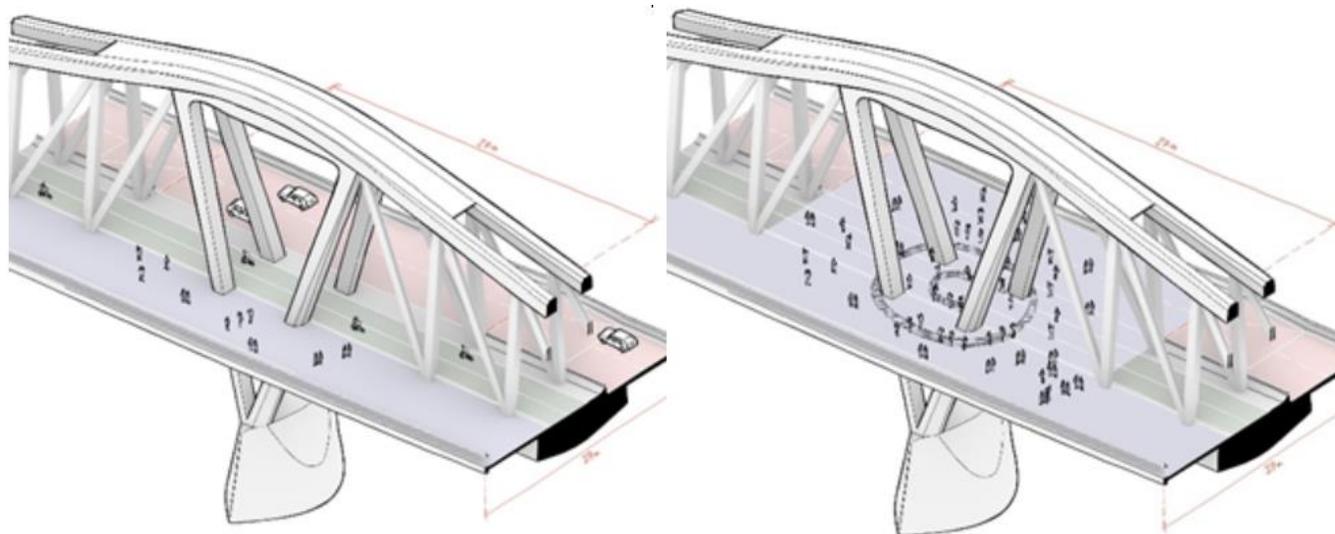
Des formes d'expression autochtones se retrouvent partout, de la base des piliers en « V » en forme de proue de canot aux éléments de compression en bois entre les cordes du haut évoquant le joug d'un canot. Elles misent sur le sentiment d'appartenance et encouragent la réflexion sur la signification de la rivière et du pont.



Écho – Cordes de compression en bois

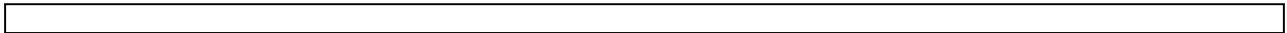
Ce concept conserve une identité distincte tout en respectant le paysage de la capitale nationale. Il harmonise les lignes verticales du Parlement avec la fluidité horizontale naturelle du paysage de Gatineau et du Musée canadien de l'histoire. La terrasse piétonnière peut comprendre des éléments en bois afin de rendre hommage à la promenade de bois du pont Alexandra. Les espaces publics sur le pont sont marqués par les deux points les plus élevés

de la structure et sont dotés de bancs et d'auvents saisonniers pour accroître le confort des usagers.



Écho – Espace public

Durant une journée habituelle, le pont accueille les cyclistes, les piétons et les véhicules dans des voies séparées. Pour des occasions spéciales, comme la fête du Canada ou la Journée nationale des peuples autochtones, il peut se transformer en lieu de célébration où la circulation des véhicules est interdite et celle des cyclistes est ralentie, ce qui permet aux piétons de découvrir le paysage de la grande rivière des deux côtés du pont. Ce concept facilite des transitions harmonieuses entre ces modes. Son intégration au paysage et aux réseaux routiers locaux garantit une connectivité optimale en l'établissant comme un élément clé de la sphère publique.



Écho – Vue en amont



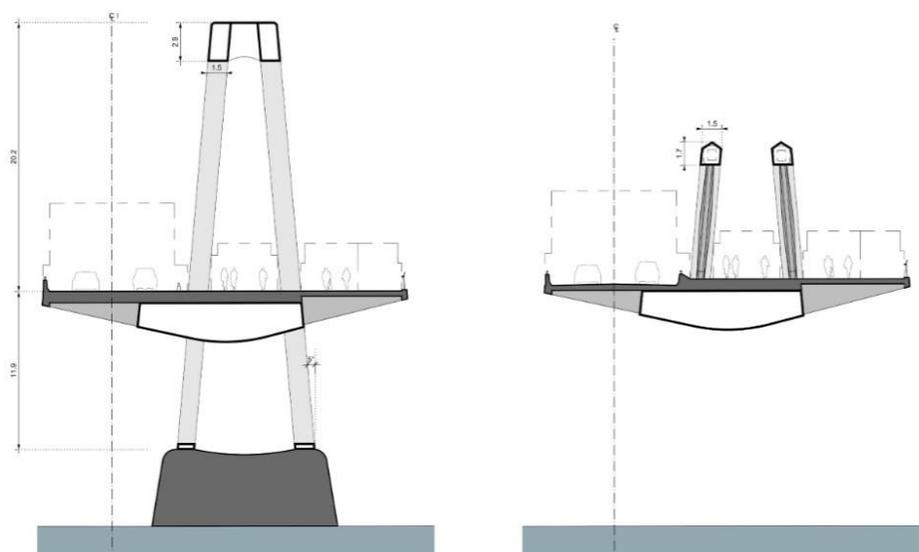
Écho – Vue en aval



Écho – Vue de la pointe Kiweki



Écho – Vue de l'écluse du canal Rideau

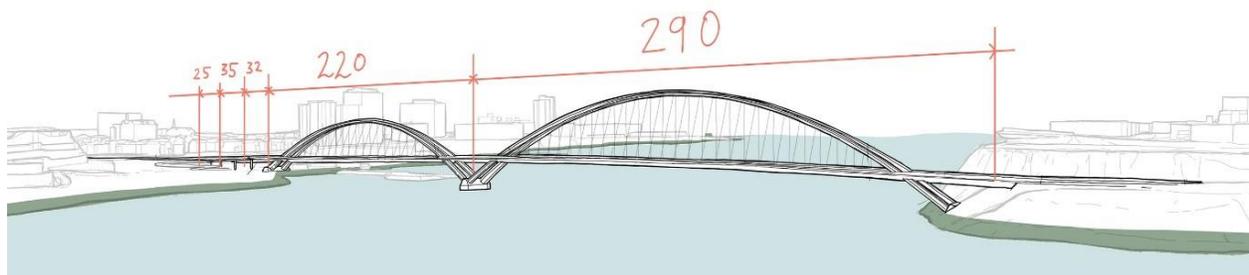


Écho – Sections transversales

4.2.2 – Rendez-vous

Ce concept met la rivière en évidence à titre de composante environnementale et sociale importante du pays. Le pont semble faire un pas léger dans la rivière des Outaouais (Kichi Zībī), ses deux arcs gracieux se rencontrant au niveau de l'eau, pour reconnaître l'importance de la rivière pour les nations algonquines et définir une vision collective pour créer un pont et un paysage urbain offrant un « lieu d'échange », un lieu de rassemblement qui reflète les origines d'Adawe (Ottawa) qui, en langue anichinabée, se traduit par « commerce ». Les arcs jumeaux créent un espace public qui sert d'endroit de rassemblement facilement visible et polyvalent. L'échelle de la structure renforce le concept

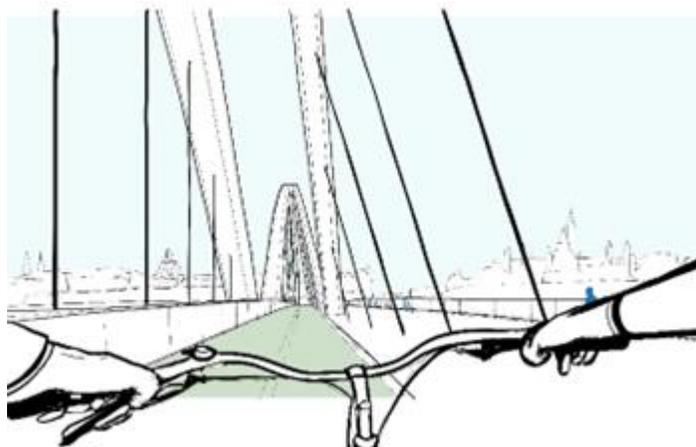
du « paysage de la grande rivière », et les arcs transparents améliorent les liens visuels entre les zones précédemment séparées de part et d'autre de la rivière.



Rendez-vous – Croquis en amont

L'alignement vertical est influencé par des contraintes, soit la culée d'Ottawa et le dégagement nécessaire à la navigation. Le point le plus élevé se trouve au-dessus du pilier ancré dans la rivière, où les arcs se rejoignent, où se forment des pentes douces vers les deux extrémités. Le tracé permet la navigation et libère le littoral de Gatineau de la circulation automobile tout en réduisant au minimum les pentes dans le but d'améliorer l'accessibilité.

Dans la rivière, un seul pilier au nord de la travée de navigation est positionné de façon à équilibrer stratégiquement la profondeur modérée de l'eau et à gérer l'accumulation raisonnable de débris de bois, soutenant ainsi les arcs. L'asymétrie subtile des arcs crée des liens entre le paysage inférieur de Gatineau et le paysage supérieur de la capitale nationale. Les voies de circulation fluides et l'architecture horizontale aux formes arrondies du musée du côté de Gatineau s'harmonisent avec la forme des arcs, dont la hauteur et l'élancement agrémentent l'architecture verticale d'Ottawa. La coupe transversale minimale et équilibrée met l'accent sur la simplicité et l'élégance.



Rendez-vous – Vue depuis la piste cyclable

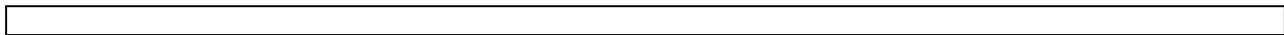
Le concept prévoit un alignement droit au-dessus de la rivière. L'approche de l'Ontario est fixe en raison des contraintes existantes, tandis que celle du côté de Gatineau est plus flexible. Le plus petit rayon concave se trouvant du côté de Gatineau ouvre la vue sur la rivière et tisse un lien avec le rivage, ce qui rend possible une plus longue section en ligne droite afin que l'arc secondaire n'empiète pas sur la rivière et qu'elle soit parfaitement face à l'intersection de la rue Laurier et du boulevard des Allumettières. Du côté de l'Ontario, le pont va s'appuyer derrière la culée existante, ce qui évite l'ajout d'autres piliers sur le littoral.



Rendez-vous – Vue en amont

Bien que les arcs à leur sommet soient environ 15 mètres plus haut que le pont existant, leur hauteur et leur transparence mettent en valeur la vue et procurent un sentiment d'ouverture. Chaque travée compte deux éléments structuraux : un arc vertical primaire en aval et un arc incliné secondaire en amont. Les plans structuraux séparent naturellement la piste cyclable des tabliers de circulation piétonnière et automobile, la terrasse piétonnière étant en porte-à-faux pour s'aligner avec les supports de câble de l'arc. Sous le pont, les arcs convergent pour former un vide triangulaire qui se fond dans le paysage à chaque extrémité. Les supports verticaux, bien que transparents, définissent un volume spatial distinctif lorsqu'ils sont visualisés selon différents axes par les usagers du pont.

À chaque extrémité, les deux arcs et les tabliers de circulation piétonnière et cyclable séparés offrent un grand angle de vue et une expérience asymétrique irrésistible aux usagers. Les deux plans des câbles forment des volumes spectaculaires, caractérisés par des portails à l'extrémité de chaque arc. Le concept « Rendez-vous » prévoit un site cérémonial sur le pont afin de favoriser un espace universel d'échange culturel qui transcende les frontières territoriales. Le pont permet l'intégration de l'ombrage, de



l'éclairage, de mâts de drapeau et de la matérialité qui s'inscrit dans le concept évocateur de rassemblement et de rendez-vous.

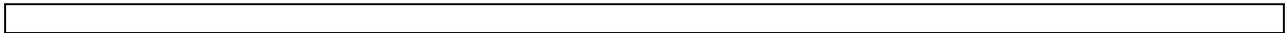


Rendez-vous – Espace public

La piste cyclable, la chaussée et les sentiers piétonniers s'intègrent parfaitement au réseau municipal. Lors d'occasions spéciales, il est possible d'interdire la circulation aux véhicules sur le pont, transformant ainsi l'espace en un lieu vivant de festivités civiles. Les structures temporaires agrémentent les événements, alors que le point de rencontre des arcs sert de lieu de prédilection pour les rassemblements et les activités publiques, offrant la possibilité d'admirer des œuvres et des motifs d'artistes locaux de près ou de loin.



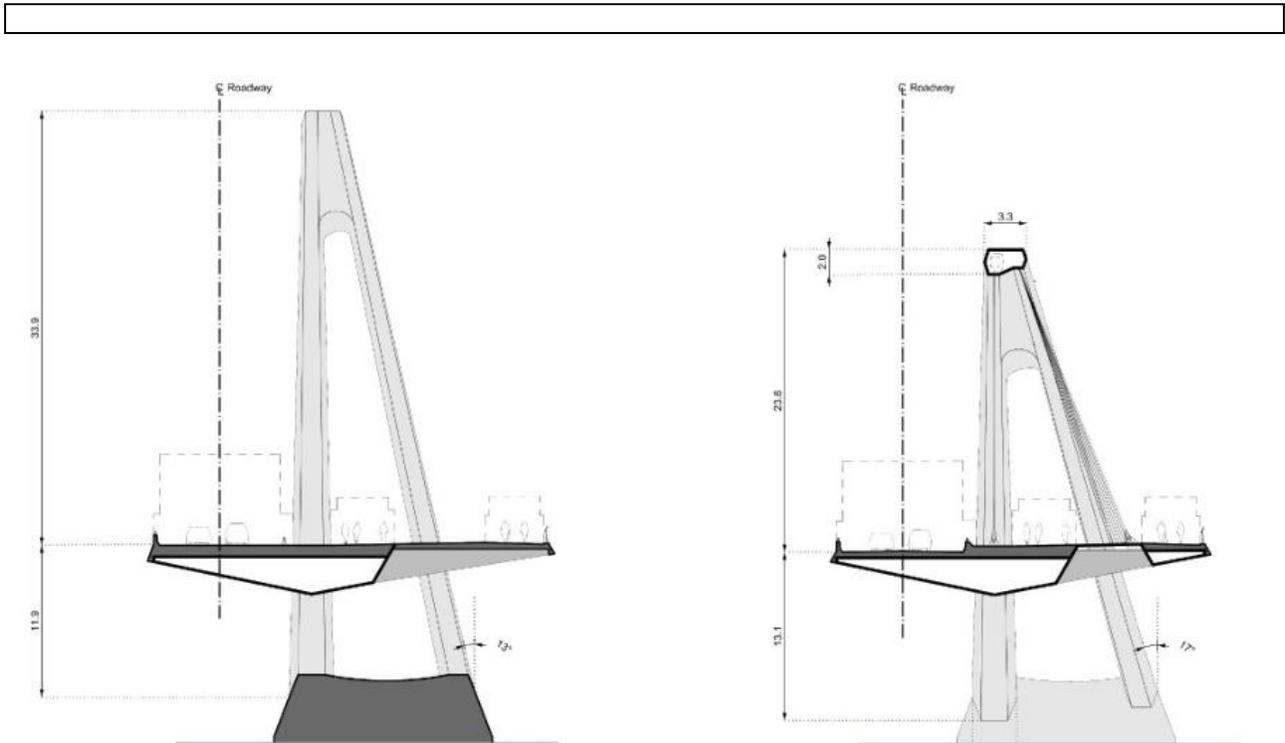
Rendez-vous – Vue en aval



Rendez-vous – Vue de la pointe Kiweki



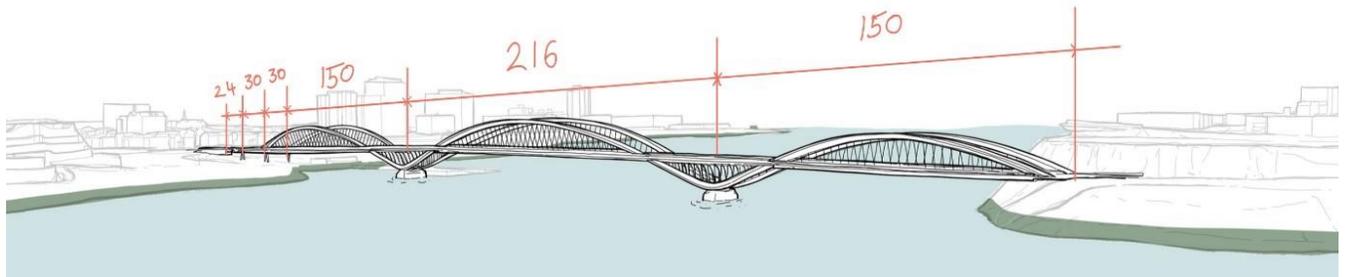
Rendez-vous – Vue de l'écluse du canal Rideau



Rendez-vous – Sections transversales

4.2.3 – Motion

Ce concept met à l'honneur le mouvement dynamique et en constante évolution de la rivière. Inspirée par l'anguille d'Amérique (Pimisi), la forme gracieuse du pont représente le mouvement fluide de l'anguille et rend hommage au dévouement du regretté aîné et chef de bande algonquin William Commanda à l'égard de la restauration de cet écosystème délicat. L'approche architecturale se marie sans effort à son environnement, tissant une trame harmonieuse de terre, d'eau et de ciel.



Motion – Croquis en amont

Sur un tracé rectiligne, comme le pont Alexandra, le côté d'Ottawa du pont est fixe, tandis que le côté de Gatineau offre de la flexibilité en raison de sa marge de recul par rapport à la rivière, ce qui permet une approche plus sécuritaire et plus agréable sur le plan esthétique. Le plus petit rayon en direction de l'intersection de la rue Laurier et du boulevard des Allumettières offre une véritable intersection de 90 degrés qui améliore la sécurité et renforce le tracé linéaire du pont.

L'alignement vertical du pont est conçu de façon à répondre aux contraintes existantes, dont la culée d'Ottawa, l'accès automobile et le dégagement de la rivière à des fins de navigation, tout en conservant une faible dénivellation inclusive. La courbe de la crête est centrée sur la travée principale en arc, au-dessus du chenal de navigation, en commençant par une pente douce de chaque extrémité vers Gatineau et Ottawa.

Le pont présente deux piliers ancrés dans la rivière de chaque côté de la travée principale de navigation ainsi que des travées secondaires dans le corridor de la rivière. Elles sont dotées de nervures structurales qui soutiennent le tablier et qui font écho à la forme similaire se trouvant dans le belvédère de la pointe Kîwekî. Les piliers sont placés dans la rivière afin de réduire au minimum les répercussions environnementales, compte tenu de l'accumulation de débris de bois et des piliers existants pendant la construction. Le concept *Motion* offre une forte symétrie de forme, l'arc central principal étant équilibré par deux arcs extérieurs, et représente une évolution subtile par rapport à la conception du pont Alexandra.



Motion – Nervures sous le tablier

Les hauteurs variables des arcs créent une silhouette dynamique, la hauteur de l'arc central étant 3,5 mètres plus haut que le pont existant et celle des arcs secondaires, 3,5 mètres plus bas. Élaboré à partir de la forme « armature de type 2 », ce concept hybride comprend un profil de finition sinusoïdal et une structure à deux plans. Les plans élargis portent efficacement les tabliers de la chaussée et de la voie cyclable, tandis que la terrasse piétonnière en porte-à-faux et les espaces publics bord amont offrent une coupe transversale

élégante et fonctionnelle. Cette conception, qui offre une présence visuelle parfaitement équilibrée, met l'accent sur les principales caractéristiques de la forme ondulée et améliore l'expérience des piétons et des cyclistes.



Motion – Vue depuis la voie piétonne

Le pont enrichit l'expérience des usagers grâce à une séquence rythmée d'arcs montant et tombant, créant des espaces publics distincts aux piliers de soutien. Les deux plans d'arcs non damés, inclinés vers l'extérieur, créent une « rue » généreuse pour les voies automobiles et cyclables, tout en offrant aux piétons un déplacement plus intime. Le concept s'intègre merveilleusement aux expressions culturelles autochtones, inspirées par le mouvement fluide et le cycle de vie de l'anguille d'Amérique. Sur le plan des détails, le traitement architectural des matériaux et des éléments, dont les garde-fous et les bancs, illustre les quatre stades de vie de l'anguille d'Amérique :

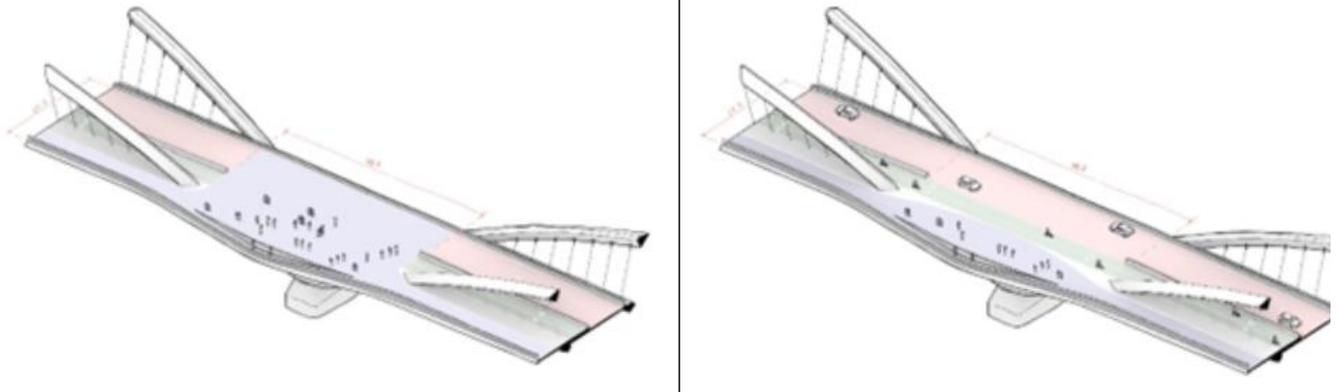
Stade 1 » œuf d'anguille

Stade 2 » anguillette (civelle)

Stade 3 » anguille jaune (juvénile)

Stade 4 » anguille argentée (adulte)

La piste cyclable, la chaussée et la voie piétonnière sont liées au réseau municipal élargi, leur aménagement offrant des changements de niveaux et des transitions sécuritaires entre les modes. Pendant les fins de semaine et les occasions spéciales, le pont peut être fermé à la circulation automobile, offrant ainsi un espace de célébration et de cérémonie. Les espaces publics sur le pont sont de taille considérable et offrent des endroits où aménager des bancs, des scènes, de même que d'autres structures temporaires.



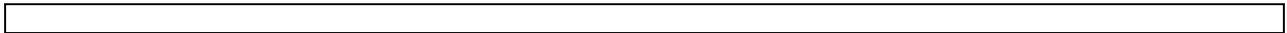
Motion – Espace public

La silhouette unique et la modeste échelle verticale du pont se marient avec élégance au paysage de la capitale nationale. Les deux plans d’arcs servent gracieusement de médiane entre les formes des symboles nationaux et de la pointe Kîwekî. Le pont sert de lieu de rassemblement auquel sont intégrés un éclairage, des mâts de drapeau et des matériaux rendant hommage aux cultures autochtones et non autochtones.

Le ruban gracieux et fluide de l’approche nord se fond harmonieusement à la terre, ses travées généreuses et ses rares ancrages dans la rivière permettant un alignement du sentier des Voyageurs et de l’aménagement paysager parallèle à l’écoulement de l’eau.



Motion – Vue en amont



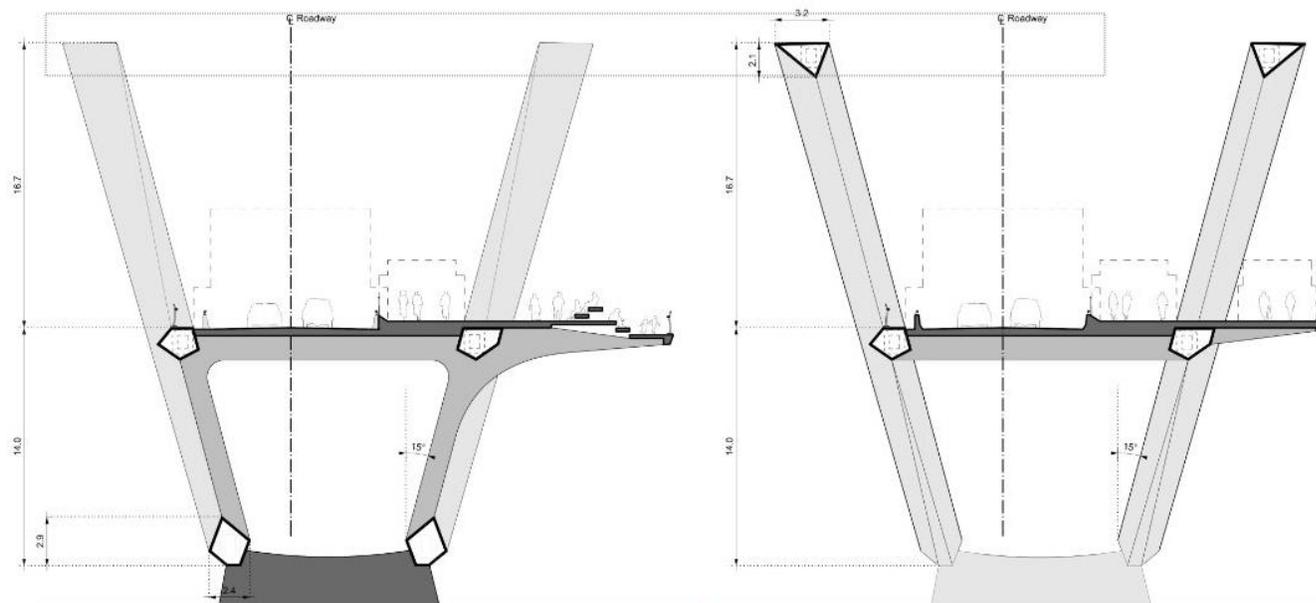
Motion – Vue en aval



Motion – Vue de la pointe Kiweki



Motion – Vue de l'écluse du canal Rideau



Motion – Sections transversales

5. Détails financiers

Ne s'appliquent pas à cette présentation. L'autorisation financière pour ce projet sera accordée dans le cadre d'une présentation au Conseil du Trésor.

6. Opportunités et résultats attendus

Tissés sur une toile de fond où convergent le paysage algonquin anichinabé, le paysage urbain et le paysage central de la capitale, les nouveaux concepts offrent de multiples possibilités. La deuxième ronde de consultations publiques donnera au public l'occasion de formuler des commentaires et d'influencer la conception finale de divers aspects, notamment les répercussions sur la rivière, l'espace public, la mobilité active et la conception du pont.

Nous espérons que le nouveau pont deviendra un symbole de la région de la capitale nationale, reliant le passé et la nouvelle vision intégrée de planification à long terme, tout en créant un lien emblématique et un paysage culturel dans la capitale.

7. Conformité avec les politiques de la CCN et du gouvernement

- Dans le budget de 2019 – Investir dans la classe moyenne et les lettres de mandat adressées à la ministre de SPAC (2019 et 2021), le gouvernement ordonne que le pont Alexandra soit remplacé dans un délai de dix ans.
- L'analyse comparative entre les sexes plus (ACS+) plus continuera d'être prise en considération tout au long du processus d'élaboration de la conception. La prise en compte de l'ACS+ sera appuyée par l'application des *Lignes directrices de conception pour la région de la capitale nationale*. Les Lignes directrices fournissent des détails sur l'application de l'ACS+ pour appuyer l'élaboration d'un concept qui favorise l'équité et l'inclusion et qui élimine la discrimination. Un document résumant la façon dont l'ACS+ a été intégrée à l'élaboration de la conception sera présenté dans le cadre de la demande d'approbation fédérale pour 15 % de l'avant-projet de conception.
- *Principes de planification et de conception du remplacement du pont Alexandra (2021)* : inclure des lignes directrices pour atteindre l'accessibilité universelle grâce à des considérations d'aménagement urbain pour les espaces piétonniers qui permettent une utilisation équitable, la souplesse d'utilisation, l'utilisation simple et intuitive, l'information perceptible, la tolérance à l'erreur, un faible effort physique et la taille appropriée pour l'approche et l'utilisation.
- *Les critères de rendement de la CCN pour la conception des ponts (2022)* comprennent les critères qui exigent que le nouveau pont et ses approches soient universellement accessibles, en veillant à ce que l'ensemble des usagers se sentent bienvenus, confortables et en sécurité, et en mesure d'interagir avec des espaces publics réservés aux piétons et à la mobilité active.
- *Les Lignes directrices de conception pour la région de la capitale nationale de la CCN (2023)* précisent les attentes de la CCN à l'égard de la qualité des espaces, des installations, de l'architecture et des structures d'importance nationale, conformément à son mandat de planification et d'intendance. Les lignes directrices en matière d'accessibilité universelle qui s'y trouvent fournissent des directives pour cerner, éliminer et prévenir de façon proactive les obstacles afin d'assurer la pleine participation des personnes, peu importe les limitations physiques, de mobilité et cognitives.
- L'Agence d'évaluation d'impact du Canada a établi qu'une évaluation d'impact n'est pas requise pour le projet de remplacement du pont Alexandra. Sa décision était fondée sur la description détaillée du projet présentée qui indique les mesures d'atténuation et les engagements à mettre en œuvre dans le cadre du projet afin de tenir compte des effets environnementaux et de répondre aux commentaires reçus dans le cadre de la mobilisation des Autochtones, de la consultation publique et de la mobilisation des intervenants.
- La durabilité est désignée comme un objectif clé du projet. Tous les aspects du projet, notamment la conception, la déconstruction et la construction, sont envisagés pour assurer l'harmonisation avec la Stratégie fédérale de développement durable 2022-2026. Dans le cadre du projet, une demande de vérification Envision est prévue. Le cadre de

vérification Envision est fondé sur l'obtention de crédits fondés sur des indicateurs de rendement pour la durabilité des infrastructures portant sur des sujets comme le climat et la résilience, l'affectation des ressources et la qualité de vie.

8. Risques et mesures d'atténuation

Les risques du projet sont actuellement évalués par l'équipe de projet intégrée et le conseiller technique. Le projet de remplacement du pont Alexandra est complexe et comporte un nombre important de risques pour lesquels des mesures d'atténuation sont en cours d'élaboration. Ces risques liés aux finances et à l'échéancier seront intégrés à la présentation au Conseil du Trésor.

À ce stade-ci, outre les risques liés aux finances et à l'échéancier, l'un des défis considérables du projet est l'opposition des responsables municipaux et des groupes publics. Plusieurs groupes publics s'opposent à la démolition du pont existant, alors que d'autres ont commencé à proposer de nouveaux concepts pour le pont Alexandra, publiquement et par l'intermédiaire des médias. Pour remédier à la situation, SPAC et la CCN tiendront, le 10 juillet, une séance d'information technique à l'intention des médias afin d'expliquer les raisons qui justifient le remplacement du pont. Les équipes de communication des deux organismes travaillent également en étroite collaboration pour mettre à jour l'information concernant les projets et les messages clés sur leurs sites Web respectifs.

9. Mobilisation du public et communications

- En coordination avec le cadre et l'échéancier de conception du projet, la CCN a élaboré un *plan de mobilisation du public et des intervenants* pour appuyer l'élaboration de la conception.
- Une première ronde de consultations exhaustives auprès du public et des parties prenantes a été entreprise à l'automne 2020-2021. Les commentaires reçus ont éclairé l'élaboration des exigences du projet telles que définies par les principes de planification et de conception, la description détaillée du projet et les critères de rendement subséquents pour la conception du pont.
- Un CCP est également mis sur pied pour veiller à ce que les intérêts des intervenants et des collectivités soient pris en considération tout au long du processus de développement de la conception.
- Une série de consultations publiques est prévue pour cette phase de conception du projet, notamment la mobilisation continue des intervenants. La consultation publique est prévue

pour octobre 2024 et comprend un sondage en ligne, des événements portes ouvertes et des rencontres avec les parties prenantes. D'autres réunions peuvent avoir lieu avec un échantillon représentatif de la population locale, notamment des groupes désignés par l'ACS+.

- Des mises à jour régulières des projets par l'entremise des sites Web et du bulletin du projet de SPAC et de la CCN, ainsi que des possibilités de mobilisation seront communiquées au public.
- L'équipe de projet intégrée coordonne la consultation et la mobilisation en cours de 19 collectivités et organisations autochtones. La participation des Autochtones au projet s'articule autour de trois piliers :
 - Impacts sociaux et environnementaux du projet;
 - Participation aux avantages économiques du projet;
 - Connaissances autochtones, notamment l'intégration de la culture et des valeurs autochtones dans la conception.

10. Prochaines étapes

Dans l'ensemble, le projet de remplacement du pont Alexandra respecte l'échéancier, ce qui signifie que la construction devrait commencer en 2028 et se terminer en 2032. Voici quelques-uns des jalons importants à venir :

- Octobre 2024 – Consultation publique sur les trois concepts retenus.
- Octobre 2024 – Le CCUDI de la CCN présentera les concepts retenus.
- Avril 2025 – Recommandation du concept préféré au conseil d'administration de la CCN pour l'approbation de 15 % de l'avant-projet de conception.
- Printemps 2025 – Consultation publique pour éclairer l'amélioration de l'avant-projet de conception.
- Automne 2025 – Recommandation de l'avant-projet de conception achevé à 100 % aux fins d'approbation par le conseil d'administration de la CCN.
- 2024-2028 – Phase d'approvisionnement – Un partenaire de l'équipe de projet intégrée est embauché pour appuyer la préparation de plans de conception achevés et de documents de construction.
- 2026-2027 – Consultation publique sur l'avancement du plan achevé.
- 2027-2028 – Consultation publique sur la conception finale.
- 2028 – Recommandation du plan achevé à 100 % aux fins d'approbation par le conseil d'administration de la CCN.
- 2028-2032 – Construction.

Un site Web de projet, de la CCN et de SPAC, est mis à jour régulièrement avec des documents à jour.

11. Liste des annexes

S.O.

12. Personnes ayant rédigé la présentation

- Harminder Kaur, vice-présidente intérimaire, Design et construction
- Alain Miguelez, vice-président, Aménagement de la capitale
- Véronique de Passillé, vice-présidente, Affaires publiques, juridiques et d'entreprise
- Bruno Fabien, directeur, Actifs d'ingénieries, Conception et construction
- Martin Barakengera, directeur, Planification et conception, Aménagement de la capitale
- Antoine Normandin, directeur, Planification des transports, Aménagement de la capitale
- Émilie Girard-Ruel, directrice, Affaires publiques et d'entreprise, Affaires publiques, juridiques et d'entreprise
- Tania Rosarion, chef, projet du pont Alexandra et 6^e lien, Conception et construction
- Nina Maher, planificatrice principale des transports, Aménagement de la capitale
- Christopher Meek, planificateur principal de l'utilisation du sol et des transactions, Aménagement de la capitale