

COMMISSION DE LA CAPITALE NATIONALE  
NATIONAL CAPITAL COMMISSION

**N°** 2018-P150

**Au** Conseil  
d'administration

**Pour** DÉCISION

**Date** 2018-04-19/20

### Sujet/Titre

Pont du Portage – Réparation de la surface de roulement

### Sommaire

Demander au Conseil d'administration l'approbation du budget pour la mise en œuvre de réparations du pont et d'améliorations de la piste cyclable.

### Aperçu du risque

- Répondre aux attentes du public découlant des restrictions de la circulation des piétons et des véhicules pendant la construction.
- Répondre aux attentes du public et des intervenants à l'égard des améliorations proposées à apporter à la piste cyclable.
- Probabilité faible à moyenne de dépassement du budget du projet.
- Probabilité moyenne de retard dans le calendrier.

### Recommandation

Que le Conseil d'administration approuve un budget total de 9,162 millions de dollars pour les réparations du pont du Portage et les améliorations à apporter à la piste cyclable.

#### Soumis par :

Daniel Champagne,  
Directeur général, Aménagement de la capitale

\_\_\_\_\_  
Nom

\_\_\_\_\_  
Signature

#### Soumis par :

Gary Lacey,  
Directeur général, Intendance de la capitale

\_\_\_\_\_  
Nom

\_\_\_\_\_  
Signature

## 1. Priorités stratégiques

La priorité corporative n° 6 visant à faire preuve d'excellence corporative a fait en sorte que la CCN soit reconnue comme étant une société d'État fédérale exemplaire et une gardienne et responsable des terres et des biens fédéraux en raison des investissements en capital qu'elle a effectués et des projets de réhabilitation cernés dans le Programme pluriannuel de la Capitale qu'elle a entrepris afin d'aborder la question du vieillissement de l'infrastructure, de la gestion du cycle de vie et de santé et de sécurité.

## 2. Autorité

Alinéa 3.2.5 des Règlements administratifs de la CCN

## 3. Contexte

Le pont du Portage est une voie de transport importante passant au-dessus de la rivière des Outaouais destinée aux déplacements interprovinciaux entre l'Ontario et le Québec. La circulation sur le pont comprend des véhicules motorisés, des autobus, des bicyclettes et des piétons. Le volume de circulation sur le pont est élevé et constant tout au long de la semaine pendant les heures de bureau et modéré à tout autre moment.

Le point de passage comporte six voies de circulation routière, trois dans chaque direction (vers le nord et vers le sud). La voie en bordure de circulation en direction nord et la voie médiane en direction sud sont des voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) utilisées principalement pour les autobus, les taxis et les véhicules motorisés ayant trois occupants ou plus. Des trottoirs pour piétons sont aménagés le long du point de passage sur les deux côtés de la chaussée. Une piste cyclable bidirectionnelle est aménagée du côté est du point de passage adjacent à la voie réservée aux VMO. Les trottoirs et la piste cyclable sont reliés à la rivière des Outaouais et aux voies réservées aux voyageurs situées des deux côtés de la rivière.

À l'heure actuelle, le pavage recouvrant la totalité du point de passage est en mauvais état et présente de nombreuses fissures, des ornières profondes et de nombreuses réparations localisées. Le tablier en béton et les appareils d'appui situés en dessous du pont nécessitent des réparations.

Le projet est divisé en deux phases. La phase 1, comprenant la remise en état de la surface asphaltée et le drainage du point de passage du pont, devrait être mise en œuvre en 2018-2019. La phase 2 doit être mise en œuvre en 2019-2020, ce qui comprend des réparations au-dessous du pont. Ces réparations font partie du plan de gestion du cycle de vie visant à réduire les risques pour la sécurité publique, à améliorer le confort des utilisateurs et à préserver la durée de vie du pont jusqu'à sa reconstruction majeure dans 10 à 25 ans.

## 4. Analyse des options

Trois solutions de rechange pour remédier au mauvais état du revêtement du point de passage ont été envisagées :

1. Ne rien faire;
2. Reporter le resurfaçage et effectuer des réparations provisoires mineures;
3. Refaire toute la surface du point de passage.

Dans l'approche visant à « ne rien faire », le point de passage continuerait de se détériorer et le risque pour le confort et la sécurité des utilisateurs augmenterait de sorte que des blessures graves pour les usagers seraient imminentes. Considérant que la sécurité des utilisateurs est primordiale, l'approche visant à « ne rien faire » est la moins souhaitable.

Dans le cas du report du resurfaçage et des réparations provisoires mineures, les coûts d'entretien augmenteraient annuellement afin de maintenir l'état actuel du point de passage. Il a été déterminé que l'entretien continu de l'asphalte et du tablier en béton situés le long des trottoirs et du terre-plein central n'est plus viable étant donné que la détérioration n'est plus seulement disgracieuse, elle commence également à influencer sur le fonctionnement des autobus circulant dans la voie réservée aux VMO et représente un risque accru pour le confort et la sécurité. Étant donné l'augmentation des coûts d'entretien et du risque accru pour le confort et la sécurité des utilisateurs, cette approche n'est pas souhaitable.

On prévoit que le resurfaçage complet du point de passage aurait une durée de vie utile pour la plupart des zones jusqu'à la reconstruction majeure du revêtement du pont et de la superstructure dans 10 à 25 ans. En fonction du rendement, de l'effort d'entretien et de l'état du drainage, cette approche peut avoir une durée de vie limitée pour les voies de VMO de sorte qu'un resurfaçage supplémentaire des voies de VMO peut être nécessaire avant la reconstruction majeure. Toutefois, cette option offre le plus de confort et de sécurité aux utilisateurs et est donc l'option préférée et recommandée pour la mise en œuvre en 2018-2019.

Le projet a permis de mettre en œuvre des améliorations possibles à la piste cyclable afin d'accroître le confort et la sécurité des utilisateurs. À la suite d'une analyse, les améliorations possibles de la piste cyclable sont notamment :

- Améliorations apportées à la piste cyclable bidirectionnelle existante;
- Construction d'une piste cyclable en direction sud sur le côté ouest.

À partir de ces améliorations pouvant être apportées à la piste cyclable, les trois options suivantes ont été élaborées :

Option 1 : Améliorations apportées à la piste cyclable bidirectionnelle existante au moyen de l'élargissement de la zone entre la piste cyclable et les voies réservées aux véhicules motorisés;

Option 2 : Améliorations apportées à la piste cyclable bidirectionnelle actuelle au moyen de l'installation d'une barrière entre la piste cyclable et les voies réservées aux véhicules motorisés;

Option 3 : La construction d'une piste cyclable en direction sud du côté ouest du pont; la conversion de la piste cyclable bidirectionnelle existante en une piste cyclable en direction nord seulement.

Tout changement apporté à la piste cyclable est considéré comme temporaire jusqu'à la reconstruction complète de la structure du pont. D'autres améliorations de la piste cyclable

et des connexions pourraient être apportées lors de la reconstruction complète du pont.

D'après l'analyse et la consultation des intervenants, le tableau de l'annexe C présente les grosses lignes des résultats des options proposées.

L'option 3, estimée à 1 250 000 \$ (sauf les dépenses imprévues), améliore la sécurité des cyclistes et respecte l'exigence en matière de largeur standard. Toutefois, la connexion avec les installations existantes et planifiées est déficiente; c'est pourquoi cette option est la moins souhaitable.

Les options 1 et 2 ont été jugées les meilleures devant être mises en œuvre. L'option 1 est relativement peu coûteuse (900 000 \$, sauf les dépenses imprévues) comparativement à l'option 2 (2 200 000 \$, sauf les dépenses imprévues) et répond à l'exigence en matière de largeur standard. Toutefois, l'option 2 offre une meilleure protection empêchant les cyclistes de tomber dans la circulation routière en sens inverse.

Selon l'option 1, les opérations de déneigement demeureraient inchangées puisque la pratique actuelle consiste à entreposer la neige déneigée sur la piste cyclable. Toutefois, l'option 2 exige des efforts supplémentaires pour enlever immédiatement la neige déneigée qui serait entreposée près de la barrière du côté de la chaussée. Cet effort additionnel nécessitera un financement annuel supplémentaire estimé à 50 000 \$. La source de financement de ces dépenses annuelles n'a pas été déterminée. Cependant, il est noté qu'en effectuant les réparations du revêtement, les coûts annuels d'entretien des réparations localisées seront moins élevés.

La CCN étudie actuellement des plans de sentiers futurs dans le but de maintenir l'exploitation de ses pistes cyclables pendant l'hiver. Si la CCN décide de maintenir l'exploitation hivernale, l'option 1 ne fournirait pas la protection requise aux cyclistes afin de les empêcher de se retrouver dans une voie en sens inverse, surtout dans des conditions hivernales glissantes. Compte tenu que la sécurité publique est primordiale, les plans de sentiers futurs possibles permettant de mettre en œuvre une exploitation hivernale plus sécuritaire de la piste cyclable et la recommandation du consultant, l'option 2 est l'option privilégiée et recommandée pour la mise en œuvre.

## 5. Détails financiers

Sommaire Financier		
	en milliers	Commentaires
<b>Demande de Financement</b>	8 772 \$	
Source de financement		
Coûts estimatifs totaux du projet	9 162 \$	
Financement de partenaires	0 \$	
Financement de la CCN approuvé au préalable	390 \$	
Fonds réservés au Plan d'entreprise 2018-2019	9 162 \$	
Impacts sur les coûts d'opérations: économies (coûts)	0 \$	
Taux de rendement interne (TRI)	N/A	
Délai de récupération (en années)	N/A	
Les détails sont fournis à l'annexe D – Détails financiers		

## 6. Opportunités et résultats attendus

L'objectif du projet est de réhabiliter la surface asphaltée du point de passage afin de minimiser les risques pour la sécurité publique et de maintenir sa durée de vie utile jusqu'à la remise en état majeure de la structure du pont. Le projet offre la possibilité de remplacer le joint d'expansion vers le nord du détroit de Bronson, d'enlever les tabliers de béton qui se détériorent le long de la bordure et du terre-plein central, d'améliorer le drainage ainsi que l'étude, de concevoir et d'apporter, dans la mesure du possible, des améliorations à la piste cyclable bidirectionnelle.

Le projet permettra de réduire les risques pour la sécurité publique et d'améliorer le confort des conducteurs de véhicules et des cyclistes. Les améliorations apportées à la piste cyclable permettront éventuellement de mettre en œuvre une exploitation hivernale plus sécuritaire de la piste cyclable.

## 7. Risques et mesures d'atténuation

Risque	Probabilité	Impact	Réponse planifiée
Répondre aux attentes du public découlant des restrictions de la circulation et/ou des fermetures de voies réservées aux véhicules ou de la piste cyclable pendant la construction.	Moyenne-élevée	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer le public en préparant et en mettant en œuvre un plan de communication proactif.</li> <li>• Fournir un autre accès.</li> <li>• Limiter les fermetures de voies aux heures de pointe.</li> </ul>
Répondre aux attentes du public découlant des activités de construction.	Moyenne-élevée	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer le public en préparant et en mettant en œuvre un plan de communication proactif.</li> <li>• Limiter les fermetures de voies aux heures de pointe.</li> <li>• Limiter les activités de construction aux fins de semaine et/ou en soirée</li> </ul>
Répondre aux attentes du public à l'égard des améliorations apportées à la piste cyclable.	Moyenne	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer le public en préparant et en mettant en œuvre un plan de communication proactif.</li> <li>• Préparer des réponses aux questions qui pourraient être posées.</li> </ul>
Répondre aux attentes du public à l'égard d'autres projets de construction simultanés dans la région immédiate (ruines de l'usine de pâte	Moyenne-élevée	Modéré	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer le public en préparant et en mettant en œuvre un plan de communication proactif.</li> <li>• Coordonner les activités de construction avec d'autres projets afin de minimiser les</li> </ul>

Bronson, Richmond Landing).			perturbations de la circulation.
Les fermetures de voies simples.	Élevée	Majeur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiquer les fermetures de voies aux municipalités, aux autorités de transport en commun, aux pompiers, à la police et aux ambulanciers paramédicaux.</li> <li>• Coordonner les fermetures de voies avec les municipalités et peut-être la police.</li> <li>• Minimiser la durée des fermetures de voies</li> </ul>

## 8. Consultations et communications

### Consultations

La CCN a présenté au personnel responsable de la planification et des opérations des deux municipalités (Ottawa et Gatineau), à OC Transpo, à la police de Gatineau, à la police d'Ottawa et aux groupes d'intérêts communautaires un aperçu de la portée du projet, le contexte de l'étude au sein du réseau de pistes cyclables, les conditions existantes, l'élaboration et l'analyse des solutions de rechange, les autres points de discussion et les prochaines étapes afin de solliciter la rétroaction au sujet des options d'améliorations pouvant être apportées à la piste cyclable. De plus, un sondage public en ligne a été mené. Les résultats des consultations ont facilité l'analyse et les résultats des diverses options d'amélioration de la piste cyclable et ont permis de déterminer une option privilégiée. Un rapport de consultation est en cours d'élaboration et, après son achèvement, il sera affiché sur le site Web de la CCN.

### Communications

Le gestionnaire de projet fournira des rapports d'étape aux membres de l'équipe de projet et à la direction.

Un avis public et un message sur les médias sociaux seront préparés avant le début des travaux de construction pour informer les piétons et les cyclistes du développement proposé et de ses répercussions sur la construction.

Des mises à jour du contenu Web et des messages sur les médias sociaux seront également préparés tout au long des travaux afin de sensibiliser les gens au nouveau développement, à ses principales fonctions et de leurs répercussions sur la construction et la fermeture du sentier.

Les Affaires publiques de la CCN et les Relations intergouvernementales de la CCN informeront également les intervenants communautaires et les représentants élus des travaux à venir.

## 9. Prochaines étapes

- Au besoin, mise en vigueur progressive des approbations fédérales de l'utilisation du sol et du design;
- Appel d'offres de construction en mai-juin 2018;
- Octroi du contrat de construction au plus bas soumissionnaire qualifié le 29 juin 2018;
- Travaux de construction pratiquement terminés avant la fin d'août 2018.

## 10. Liste des annexes

Annexe A – Conditions existantes

Annexe B – Connexions existantes et prévues

Annexe C – Options d'amélioration de la piste cyclable

Annexe D – Détails financiers

## 11. Auteurs de la proposition

Daniel Champagne, directeur général, Direction de l'aménagement de la capitale (AC)

Gary Lacey, directeur général, Direction de l'intendance de la capitale (IC)

Pierre Vaillancourt, directeur, Design et construction, AC

Marc Corriveau, directeur, TURR, IC

Greg Kehoe, chef de l'ingénierie, Design et construction, AC

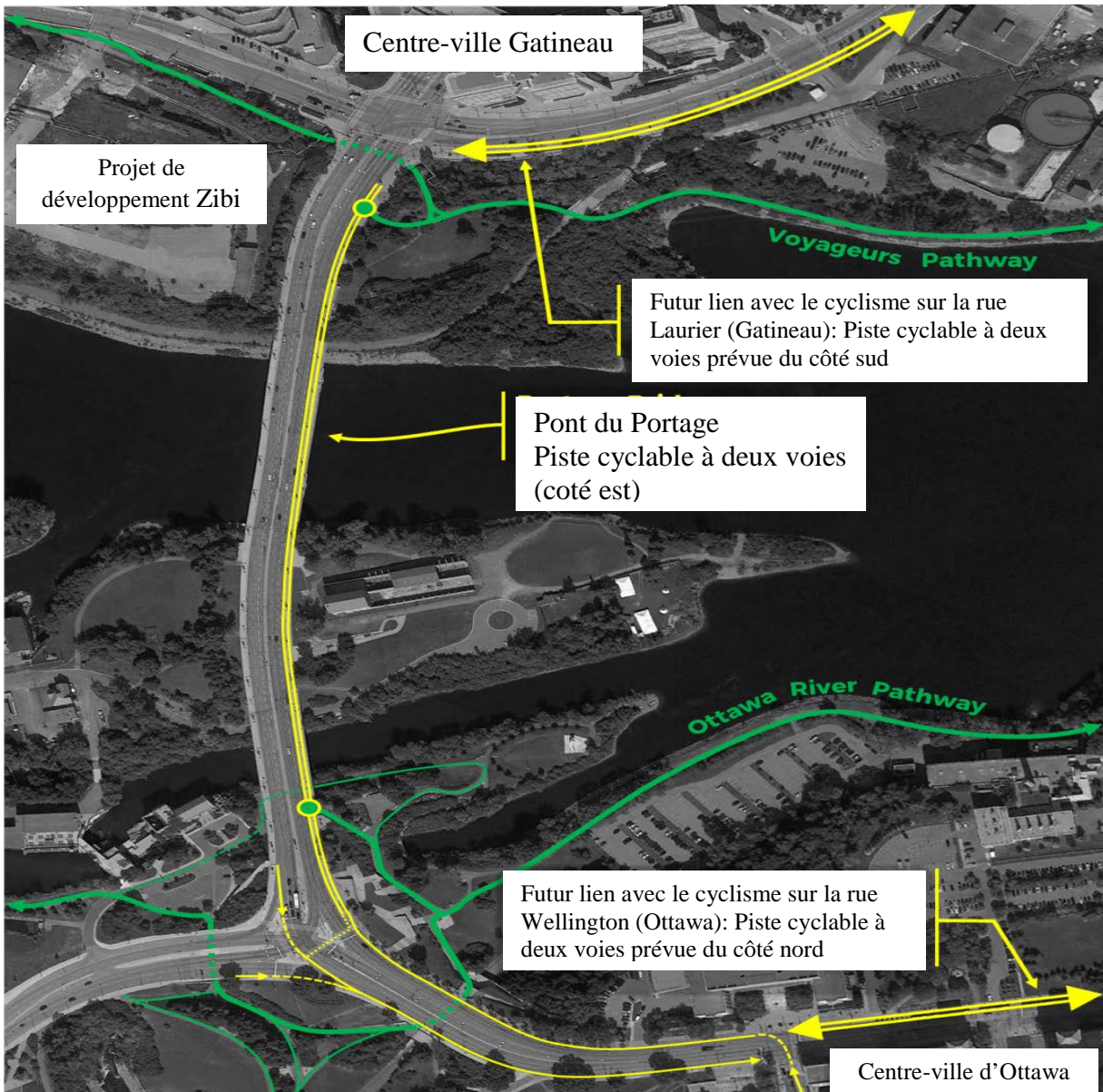
Marc-Antoine Poitras, gestionnaire intérimaire des terres, IC

Michael Moroz, gestionnaire de projet, Design et construction, AC





## Annexe B – Connexions existantes et prévues



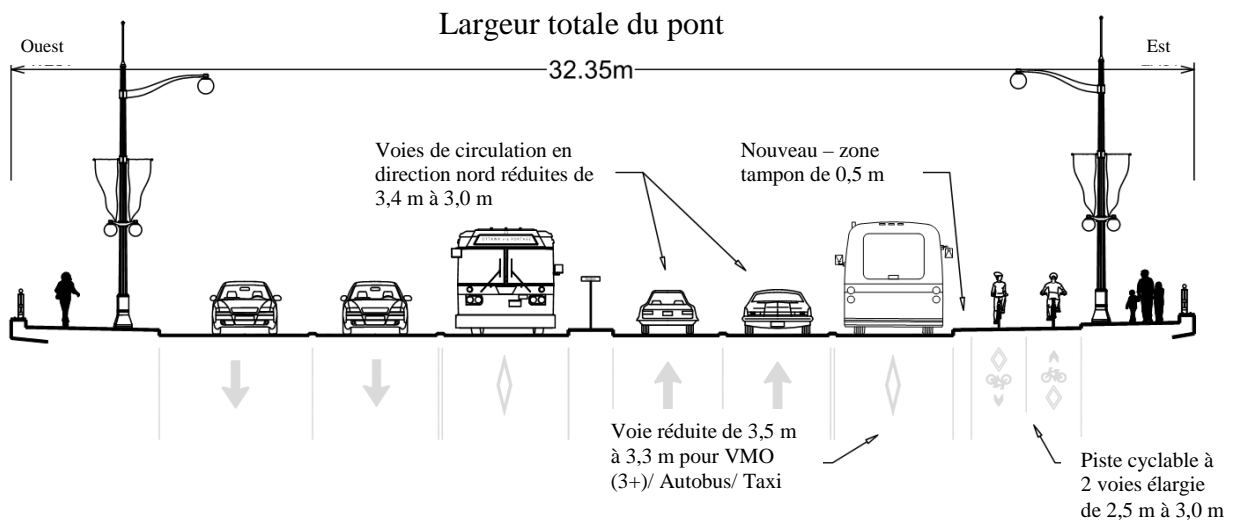
### Réseau de cyclisme périphérique

Depuis 2014, un capteur de vélo installé sur le pont du Portage (en 2012) recense plus de 300 000 cyclistes chaque année. Entre 2014 et 2017, le nombre de cyclistes a augmenté de 4 % par année. Le matin et l'après-midi, le nombre de cyclistes empruntant le pont s'élève à plus de 400 par heure. Un grand nombre de ces cyclistes utilisent le pont pour se connecter aux sentiers d'Ottawa et de Gatineau.

## Annexe C – Options d'amélioration de la piste cyclable

### OPTION 1 – ÉLARGISSEMENT DE LA PISTE CYCLABLE À DEUX VOIES

Cette solution de rechange élargit la piste cyclable bidirectionnelle existante de 2,5 m à 3 m et prévoit une zone tampon supplémentaire de 0,5 m entre la piste cyclable et les voies réservées aux véhicules. L'espace pour cette installation élargie est gagné en rétrécissant de 3,4 m à 3 m les voies réservées aux véhicules en direction nord, et en rétrécissant la voie réservée aux VMO et aux autobus de 3,5 m à 3,3 m.



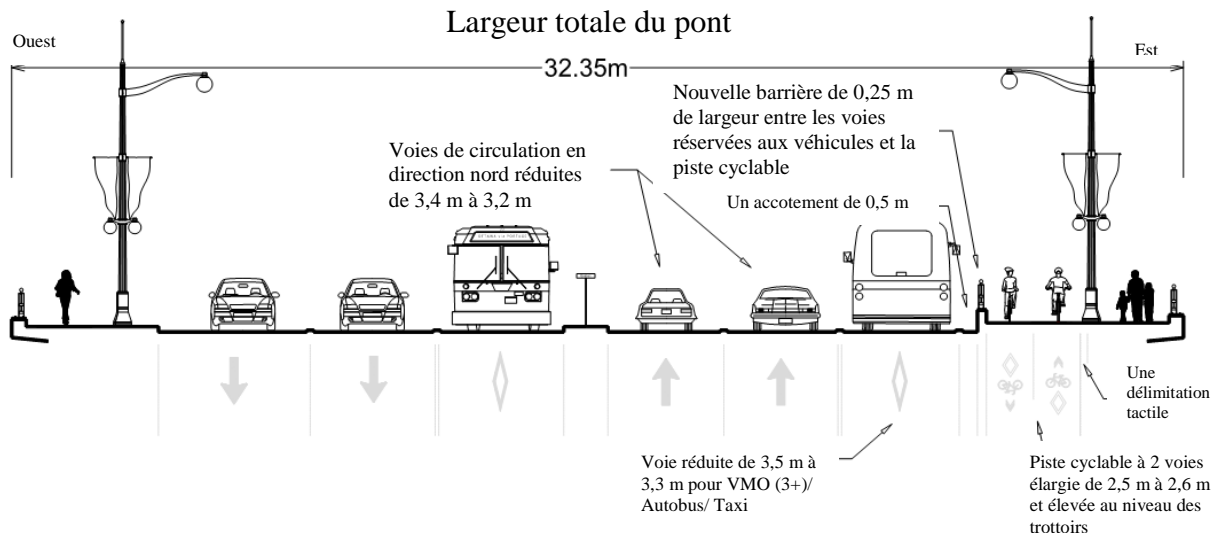
**La piste cyclable bidirectionnelle est élargie à 3 m et est dotée d'une zone tampon de 0,5 m**

#### POINTS SAILLANTS DE L'ANALYSE

- La piste cyclable bidirectionnelle respecte la largeur minimale souhaitée de 3 m.
- Les voies en direction nord réservées aux véhicules et la voie réservée aux VMO et aux autobus ont été rétrécies sans répercussion sur la capacité des véhicules ou du transport en commun.
- La piste cyclable de 3 m offre des possibilités de manœuvres de dépassement (dans une piste cyclable opposée lorsqu'elle est libre).
- Les cyclistes en direction sud qui se dirigent vers Ottawa ne traversent souvent pas l'intersection Portage/Wellington et circulent en sens inverse sur le trottoir nord de la rue Wellington.
- Conforme aux plans de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau, d'aménager une boucle cyclable bidirectionnelle faisant partie du boulevard de la Confédération, y compris le projet « Le centre-ville en action » de la Ville d'Ottawa, la future voie cyclable transurbaine n° 1 de la rue Wellington et la future installation cyclable de la rue Laurier (Gatineau).
- Coût peu élevé de 900 000 \$.

## OPTION 2 – BARRIÈRE PHYSIQUE ENTRE LA PISTE CYCLABLE ET LES VÉHICULES MOTORISÉS

Cette solution de rechange permet d'élargir la piste cyclable bidirectionnelle existante de 2,5 m à 2,6 m et d'ajouter une barrière verticale de 0,25 m de largeur entre la piste cyclable et les voies réservées aux véhicules motorisés. La piste cyclable est élevée au même niveau que le trottoir et est dotée d'une délimitation tactile pour séparer les cyclistes et les piétons. Les voies réservées aux véhicules en direction nord sont rétrécies de 3,4 m à 3,2 m, et la voie réservée aux VMO/autobus est rétrécie de 3,5 m à 3,3 m avec un accotement de 0,5 m entre la voie réservée aux VMO/autobus et la nouvelle barrière.



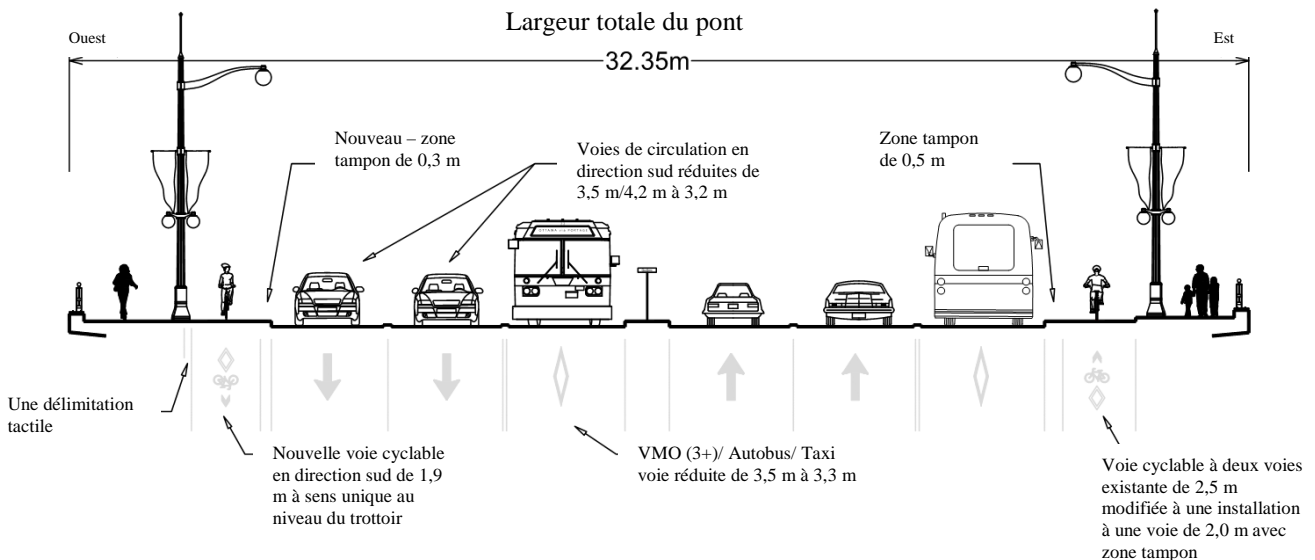
**La piste cyclable bidirectionnelle est élargie à 2,6 m et est dotée d'une barrière de 0,25 m et d'un accotement de 0,5 m**

### POINTS SAILLANTS DE L'ANALYSE

- La largeur de la piste cyclable bidirectionnelle est inférieure à la largeur minimale souhaitée de 3 m.
- Les voies en direction nord réservées aux véhicules motorisés et la voie réservée aux VMO et aux autobus ont été rétrécies sans répercussion sur la capacité des véhicules ou du transport en commun.
- La nouvelle barrière à l'épreuve des collisions située entre la piste cyclable et les voies réservées aux véhicules motorisés offre une protection additionnelle aux cyclistes et aux piétons.
- La piste cyclable de 2,6 m offre des possibilités de manœuvres de dépassement.
- Souvent, les cyclistes en direction sud qui se dirigent vers Ottawa ne traversent pas l'intersection Portage/Wellington et circulent en sens inverse sur le trottoir nord de la rue Wellington.
- Conforme aux plans de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau, d'aménager une boucle cyclable bidirectionnelle faisant partie du boulevard de la Confédération, y compris le projet « Le centre-ville en action » de la Ville d'Ottawa, la future voie cyclable transurbaine n° 1 de la rue Wellington et la future installation cyclable de la rue Laurier (Gatineau).
- Coût élevé de 2 200 000 \$.

### OPTION 3 – PISTES CYCLABLES UNIDIRECTIONNELLES DE CHAQUE CÔTÉ DU PONT

Cette solution de rechange modifie la piste cyclable bidirectionnelle existante en une installation de 2,0 m de largeur en direction nord avec une zone tampon de 0,5 m. Les cyclistes en direction sud se déplaceront du côté ouest du pont du Portage sur une nouvelle piste cyclable de 1,9 m de largeur en direction sud avec une zone tampon de 0,3 m. La nouvelle piste cyclable en direction sud se trouve au niveau du trottoir avec une délimitation tactile séparant les piétons et les cyclistes. L'espace pour la nouvelle piste cyclable en direction sud est obtenu en rétrécissant les voies réservées aux véhicules existantes en direction sud de 3,5 m / 4,2 m à 3,2 m, et en rétrécissant la voie VMO/autobus existante de 3,5 m à 3,3 m.



### Pistes cyclables unidirectionnelles

#### POINTS SAILLANTS DE L'ANALYSE

- Les pistes cyclables unidirectionnelles ont une largeur minimale de 1,8 m.
- Les voies réservées aux véhicules motorisés en direction sud et les voies réservées aux VMO et aux autobus ont été rétrécies sans répercussion sur la capacité des véhicules ou du transport en commun.
- La largeur de la piste cyclable unidirectionnelle offre des possibilités limitées de dépasser les manœuvres.
- Les mauvaises connexions entre les voies bidirectionnelles de Gatineau et d'Ottawa feront probablement en sorte que les cyclistes circulant en direction sud utiliseront le trottoir est ou circuleront en sens inverse sur la piste cyclable en direction nord.
- Non conforme aux plans de la Ville d'Ottawa et de la Ville de Gatineau d'aménager une boucle cyclable bidirectionnelle faisant partie du boulevard de la Confédération, y compris « Le centre-ville en action » de la Ville d'Ottawa, la future voie cyclable transurbaine n° 1 de la rue Wellington et la future installation cyclable de la rue Laurier (Gatineau).
- Le coût du terre-plein central s'élève à 1 250 000 \$.