

« CE QUI A ÉTÉ DIT »

Commentaires et questions : séance de consultation et sondage en ligne de la collectivité sur la passerelle piétonnière de la rivière Rideau dans le cadre du Programme de construction du train léger

Synthèse

Les membres de la collectivité locale ont été invités à une séance de consultation communautaire virtuelle en juin 2020 à propos de la passerelle piétonnière de la rivière Rideau, projet intégré dans le prolongement sud de l'Étape 2 de l'O-Train. Cette séance de consultation virtuelle prévoyait un exposé du personnel du Programme de construction du train léger (PCTL), suivi de certaines questions et d'une période de questions libre. Trente-sept personnes ont participé à cette séance.

On a ensuite publié cette information en ligne, pour demander au grand public de la commenter en juillet. Quatre-vingt-quatorze personnes ont répondu au sondage en ligne. Le présent rapport fait état des commentaires de la collectivité.

Les thèmes généraux portaient entre autres sur :

- la connectivité avec les sentiers existants et projetés;
- la conception générale de la passerelle;
- l'entretien hivernal de la passerelle;
- l'accessibilité et la fonctionnalité.

Il reste encore des mises au point à apporter et des problèmes à résoudre; nous continuons toutefois d'avancer dans la recherche de la meilleure solution à adopter pour les piétons et les cyclistes.

Les membres de la collectivité peuvent toujours volontiers soumettre des questions et des commentaires sur les activités du projet par courriel (etape2@ottawa.ca).

Acronymes

SP : sentier polyvalent

PCTL : Programme de construction du train léger

CCN : Commission de la capitale nationale

Quels sont les éléments de la passerelle piétonnière de la rivière Rideau qui vous intéressent le plus?

Connectivité

Il faudrait veiller à améliorer, pour les piétons et les cyclistes, la connectivité avec les sentiers et les chemins des environs, d'autant plus que cette passerelle constituera une voie cyclable beaucoup plus sécuritaire pour traverser la rivière Rideau dans cette partie de la ville par rapport

à l'avenue Bronson. Il faudrait un jour prolonger ce sentier pour l'étendre à l'entièreté de la ligne de l'O-Train.
Connexions avec cette passerelle et liaisons qu'elle permet d'établir
Connectivité. C'est une très bonne nouvelle de prévoir un autre accès piétonnier enjambant la rivière Rideau; toutefois, une liaison supplémentaire permettrait d'améliorer encore la situation. Je parle d'une liaison avec le ruisseau Sawmill, qui aboutirait à la station Mooney's Bay. Garder ce sentier parallèle à la voie ferrée jusqu'à la passerelle apporterait d'énormes avantages, puisqu'il y a des habitations jusqu'au chemin Brookfield. L'entretien hivernal du SP au moins jusqu'à la rue Bank permettrait aux piétons et aux cyclistes d'avoir accès au pont Billings à partir de l'Université Carleton ou en passant par le domaine de cette université.
Le fait que la passerelle relie les deux côtés de la rivière
La possibilité de traverser la rivière Rideau à pied ou à vélo entre la rue Bank et le chemin Hog's Back sans avoir à monter les escaliers
Je souhaiterais une liaison grâce à un SP entre l'extrémité sud de la passerelle et la station Mooney's Bay.
Je souhaite qu'on se penche sur les moyens grâce auxquels cette infrastructure peut améliorer l'accès à l'université à partir des quartiers du secteur sud.
Traverser la passerelle à vélo pour se rendre à l'Université Carleton pourrait se révéler, à mes yeux, un moyen pratique de me rendre au travail.
La liaison entre le campus et le parc permettrait plus facilement aux piétons et aux cyclistes de faire leurs déplacements à destination et au départ du campus.
Ce qui m'intéresse le plus, ce sont les moyens que l'on prendra pour assurer la liaison avec l'ensemble du réseau cycliste.
Accès pour les cyclistes et liaisons avec les sentiers de part et d'autre
Aménager un sentier cyclable et piétonnier sécuritaire à partir du campus de l'Université Carleton jusqu'à l'autre berge de la rivière. On réduira ainsi la circulation sur le pont de la rue Bank, qui est parfois dangereux. Ce serait une très bonne nouvelle d'aménager une passerelle pour éviter que les cyclistes aient à emprunter l'avenue Bronson, qui est parfois très dangereuse; cette passerelle apporte au problème une solution de rechange sécuritaire. Il faudrait prévoir des moyens d'accès sécuritaires pour permettre aux cyclistes et aux piétons dans le secteur d'avoir accès au parc Vincent-Massey.
Aménager une connectivité sécuritaire entre le SP à l'est du canal et le SP à l'est de la rivière Rideau. Éclairage pour la sécurité sur la passerelle et sur les sentiers environnants. Inclure la passerelle et les sentiers environnants dans le réseau entretenu durant l'hiver.
Connectivité, hauteur et largeur et accessibilité pendant les quatre saisons
Liaison avec les sentiers et les collectivités existants
Connectivité entre les sentiers polyvalents de la CCN et le campus
Sentiers pour les vélos
Pour traverser la rivière et se rendre à l'Université Carleton, pour se rendre jusqu'à la promenade Colonel By et pour répondre aux besoins des coureurs, entre autres
Accès à partir du parc Brewer en passant par l'Université Carleton; voies peintes pour la circulation piétonnière et cycliste nord-sud et éclairage pour la sécurité du public
La passerelle elle-même est une excellente idée. Il aurait fallu le faire il y a longtemps.
On permet aux cyclistes de traverser la rivière sans avoir à descendre de leur vélo.

Les piétons et les cyclistes peuvent traverser la rivière.
La passerelle assurera une liaison plus directe avec Ottawa-Sud à pied et à vélo. Parce que je travaille sur le campus, il est moins probable que je prenne la voiture pour traverser la rivière si cette passerelle est construite.
On pourrait ainsi enfin « relier » l'Université Carleton et le parc Vincent-Massey.
Une passerelle, quelle que soit sa forme, serait une excellente amélioration : elle améliorerait l'accès aux places vertes et au campus.
On pourra traverser la rivière Rideau sans avoir à parcourir tout le chemin qui mène à la rue Bank et au parc Hog's Back. À l'heure actuelle (en 2020), il est difficile de traverser ce parc. Cette passerelle était « censée » être construite en même temps que le train léger sur rail, dans les années 1990! Il est très décevant d'apprendre que l'on s'est privé d'occasions d'offrir aux piétons et aux cyclistes des modes de transport sécuritaires et bon marché.
Esthétique et liaison cyclable
Il faut prolonger le plus tôt possible le sentier compris entre ce pont le long de la Ligne Trillium d'une part et, d'autre part, Confederation Heights et la station Mooney's Bay. Ce sentier serait entretenu durant l'hiver et améliorerait considérablement l'utilité de la passerelle.
Nous sommes satisfaits d'apprendre qu'il y aura un sentier polyvalent qui traversera la rivière à cet endroit; or, nous aurions cru qu'il ferait partie d'une nouvelle infrastructure pour l'amélioration de la Ligne Trillium : j'ai supposé que cette ligne serait réaménagée pour en faire une double voie ferrée. Je recommanderais d'aménager un SP le long de la voie ferrée à partir de l'Université Carleton au sud jusqu'au chemin Brookfield, afin d'assurer la liaison avec le SP existant à partir du chemin Brookfield jusqu'au quartier South Keys, puis jusqu'au sentier Osgoode. On aménagerait ainsi une liaison de niveau plus pratique avec le parc Riverside et le quartier South Keys.
Tout ce qui permet de traverser les rivières dans cette ville est utile! À l'heure actuelle, le seul moyen de traverser la rivière à cet endroit est de le faire à la nage ou d'utiliser la tyrolienne : -(
Je n'aurai pas à traverser le pont ferroviaire pour me rendre au parc Vincent-Massey!
Il est difficile de me rendre à vélo à l'Université Carleton et au centre-ville d'Ottawa à partir d'Ottawa-Sud; la passerelle améliorera considérablement les conditions d'accès.
On aura plus facilement accès au parc Vincent-Massey sans avoir à traverser à pied l'avenue Bronson. Localisation : l'endroit est bien choisi, puisque tous ceux qui sont motorisés y ont facilement accès et qu'il est bien placé, sans produire d'inconvénient considérable pour le parc.
Je crois que la localisation de la passerelle est très importante pour la connectivité. Je vous invite à penser à aménager des lignes réservées aux cyclistes, puisque la passerelle mène directement à une importante voie cyclable. Puisque cette passerelle sera probablement très achalandée, il est très difficile de circuler à vélo au travers des foules de piétons.
En tant que cycliste, cette passerelle sera plus sécuritaire que le pont Bronson. Je l'emprunterai certainement dans mes randonnées. Il s'agit d'une très bonne idée de l'aménager pour se rendre jusqu'au parc Hog's Back. Il s'agira d'un circuit.
Connectivité et approches intuitives
L'idée que des passerelles piétonnières et cyclables traversent les cours d'eau d'Ottawa me plaît.
Accès pour les cyclistes sur la passerelle et sur les berges (en particulier, la sécurité et l'accessibilité dans Carleton, où il n'y a guère d'infrastructures cyclables)
Pouvoir gagner du temps quand on fait des courses à vélo.

La possibilité de traverser la rivière et de se rendre jusqu'à la promenade piétonnière
Il s'agira d'une autre voie piétonnière à partir du canal Rideau (sentier est), puisque sur le sentier du canal, il y a trop de cyclistes et de coureurs qui ne respectent pas les piétons.
Une passerelle qui permettrait aux cyclistes de parcourir en toute sécurité le chemin entre Ottawa-Sud et le quartier South Keys m'intéresse au plus haut point. À l'heure actuelle, il n'existe pas de sentier cyclable désigné qui assure directement la liaison.
La connectivité et l'utilisation de la passerelle comme place publique exceptionnelle
Connectivité
Accès aux deux berges de la rivière
Traverser la rivière sans emprunter l'avenue Bronson, à pied comme à vélo.
Accès à vélo
Faire du vélo et du ski de randonnée.
Pouvoir m'en servir comme prolongement de la voie cyclable au départ et à destination du parc Vincent-Massey.
Il s'agirait pour moi, en tant que cycliste, d'une option plus sécuritaire, puisqu'au lieu de prendre l'avenue Bronson, je traverserais cette passerelle.
Je pourrais avoir accès plus rapidement au campus de l'Université Carleton.
Je souhaite pouvoir traverser la rivière pour me rendre sur l'autre berge!
Il s'agira d'une autre voie de circulation entre Mooney's Bay et Ottawa-Sud.
Je pourrai traverser la rivière à vélo.
Esthétique
J'adore faire du vélo et habiter dans le quartier Riverside Park. Il s'agirait d'un autre moyen sécuritaire d'assurer la liaison entre les sentiers d'une part et, d'autre part, l'Université et la périphérie.
Amélioration de la connectivité avec le parc Vincent-Massey
Merci infiniment d'aménager une passerelle à cet endroit. Même si l'amélioration des infrastructures de la rue Bank peut être plus utile à mes yeux, il s'agit au moins d'une voie sécuritaire pour traverser à vélo la rivière Rideau.
Il sera beaucoup plus facile d'avoir accès au nord et au sud de la rivière Rideau.

Esthétique

Fonctionnalité et attrait visuel. Le pont ferroviaire existant offre une esthétique intéressante du point de vue historique, et ce serait bien de pouvoir reprendre cette esthétique dans la nouvelle structure sans se priver de la majesté intrinsèque du panorama du pont ferroviaire. Je m'inscris en faux contre l'opinion qui veut que l'on doive suraménager la structure pour tenir compte des « véhicules de l'entretien hivernal », c'est-à-dire l'équipement routier de grand gabarit, alors que l'on pourrait aménager une passerelle beaucoup mieux adaptée aux piétons si on laissait tomber cette obligation de tenir compte de ces gros véhicules (en limitant l'accès aux véhicules qui peuvent déneiger les trottoirs). La hauteur décrite de 5 mètres paraît excessive à l'échelle des piétons, surtout si l'on tient compte du tablier principal du pont ferroviaire, qui est loin d'être aussi haut.
Esthétique
Cette passerelle mérite une esthétique plus attrayante et intéressante que celle qui est représentée.

<p>Même si vous ne maîtrisez pas la conception physique de la passerelle préfabriquée, on peut toujours en faire un lieu magnifique, que les étudiants voudront visiter et utiliser et dont ils voudront profiter. Les passages de la rivière Rideau au Centre des données du ministère de la Défense nationale dans l'édifice Sir Leonard Tilley et dans le parc Pleasant et le parc Windsor seraient également très utiles.</p>
<p>L'architecture de la passerelle est utilitaire et terne. Ce serait bien de prévoir un peu de couleur (peut-être le rouge de l'Université Carleton) pour égayer la structure.</p>
<p>Ce serait très bien de prévoir des bancs publics et d'autres zones pour socialiser sur la passerelle.</p>
<p>Il faudrait que cette passerelle soit non seulement un service public, mais qu'elle soit aussi attrayante, en tenant compte du caractère des environs (dont le campus universitaire). Les passerelles fonctionnelles et esthétiques sont très nombreuses dans les Pays-Bas, au Danemark et en Finlande. Pourquoi ne pas investir un peu plus afin de mettre en valeur notre esthétique?</p>
<p>Esthétique et liaison cyclable</p>
<p>Cette passerelle est une excellente idée, qui est économiquement louable; OR, on se prive de la possibilité d'aménager, au milieu de la passerelle, de petits points d'observation et de repos. Il faudrait faire preuve d'une certaine souplesse et dépenser 100 000 \$ de plus.</p>
<p>La conception de cette passerelle est terne, ce qui est absolument désolant. Par ailleurs, d'autres passerelles piétonnières sur le territoire de la Ville, dont la passerelle Flora, la passerelle Corkstown et la passerelle Adawe, sont dotées de fonctions architecturales exceptionnelles. Il faut consacrer beaucoup plus de travail à la conception. Il faudrait tenir compte des autres localisations pour promouvoir la sécurité et l'accessibilité 24 heures sur 24 toute l'année.</p>
<p>Poubelles et un banc public de parc sur les deux berges</p>
<p>Même si l'aménagement des poutrelles de la passerelle est fixe, le plan de coloris et les revêtements peuvent être adaptés pour mieux s'harmoniser avec le campus et avec le parc. Je souhaiterais que l'on consacre des efforts au revêtement final de la passerelle afin de lui donner une identité visuelle propre.</p>
<p>Une passerelle piétonnière à cet endroit sera très utile. La conception de la passerelle m'intéresse beaucoup : à l'heure actuelle, cette conception paraît inadaptée à cet endroit en particulier.</p>
<p>Largeur suffisante : la passerelle est au moins aussi large que d'autres structures comparables.</p>
<p>Il faudrait en faire une installation vélobienveillante! Chacun doit pouvoir s'en servir, et il s'agirait d'une solution de rechange idéale, au lieu d'emprunter le chemin Bronson, le chemin Heron ou la rue Bank pour traverser la rivière.</p>
<p>Excellente idée, mais mauvais choix pour la localisation. S'il n'est pas entretenu en hiver et à cause des inondations du printemps, cette passerelle sera inaccessible pendant une grande partie de l'année. Si on veut que les étudiants en profitent, il faudra que la passerelle soit ouverte pendant la plus grande partie de l'année d'études. Il faudrait déplacer la passerelle pour l'aménager au bout du parc Pleasant : il y aurait beaucoup plus d'achalandage et la passerelle serait davantage utilisée durant toute l'année.</p>
<p>Cette passerelle a malheureusement un aspect très utilitaire. Cet aspect conviendrait si ce lieu n'avait rien de particulier en soi. Or, la majesté naturelle du lieu est exceptionnelle, ce qui est l'une des principales raisons pour lesquelles tant de gens s'y arrêtent pour admirer le magnifique paysage des rapides et des roches. Cette conception ingrate de la passerelle pourrait avoir une</p>

incidence considérable sur l'expérience offerte aux piétons et aux cyclistes; lorsque cette passerelle sera aménagée, elle ne sera probablement jamais remplacée.
Une passerelle assez large pour traverser avec un crochet d'attelage à vélos!
Localisation (cette localisation paraît logique). L'esthétique ne nuit pas au secteur (et j'apprécie la simplicité de la conception).
Passerelle peu élevée, accès direct à partir des sentiers et aucune rampe d'accès prolongée
La conception est esthétique. La simplicité permet de réduire les coûts.
Structure simple et dépouillée
Esthétique et conception
Utilisabilité pendant les quatre saisons, 24 heures sur 24. Conception architecturale. Localisation.
Dans l'ensemble, la conception et le caractère pratique de la passerelle.
Magnifique idée architecturale. J'espère qu'elle sera retenue. Portez-vous bien.
Paysagement et largeur de la passerelle. J'espère que l'on réfléchira plus attentivement à la conception des éléments potentiels de la végétation et à un produit plus divers et intéressant. Ce qui m'inquiète aussi, c'est qu'une largeur de 5 mètres n'est pas suffisante pour réduire les conflits entre les cyclistes et les piétons.
Qualité de l'intégration avec les infrastructures existantes. (Par exemple, dans quelle mesure pourrait-on améliorer les délais de navettage des piétons et des cyclistes?)
Je n'ai pas de question. Toutefois, la conception de cette passerelle a été décidée il y a 14 ans. D'après le commentaire qui revenait le plus souvent pendant la consultation, cette passerelle ne nous plaisait pas. Les habitants du quartier de la Capitale et ceux de la rivière Rideau méritent une passerelle esthétique, et non seulement une passerelle. Retenir le modèle le moins cher et en trouver prétexte dans la consultation tenue en 2006 sont des signes évidents de mauvaise foi, et refuser de même aborder le sujet nous porte à croire que vous ne tenez même pas compte de nos réflexions. Le secteur est magnifique et cette conception est une tare.

Environnement

Je m'inquiète simplement des inondations chaque printemps.
Déneigement durant l'hiver. Je souhaite qu'on enlève la neige même si la berge sud n'est pas déneigée.
Esthétique et liaison cyclable
Les étudiants et les professeurs de l'Université auront mieux accès aux zones naturelles.
Si on décide d'assurer l'entretien de la passerelle en hiver, il faudrait aussi déneiger le trottoir sud jusqu'au chemin Heron pour permettre aux piétons d'emprunter la passerelle.
Accès en hiver : même si on ne déneige pas la passerelle, il faudrait l'entretenir pour les skieurs, pour que l'on puisse se consacrer à une autre activité en plein air.
Il faudrait réduire le plus possible l'impact sur les environs du parc Vincent-Massey : quand la nature n'est pas bien traitée, elle disparaît à jamais.
À propos de l'entretien en hiver, les gens se servent toujours des sentiers pour faire du ski, ainsi que des randonnées à pied et à vélo en hiver. Ce n'est pas comme si personne n'allait s'y rendre lorsque les sentiers ne sont pas entretenus.
En hiver, nombreux sont les étudiants et les employés qui se déplaceront à pied, en raquettes ou en skis pour traverser la passerelle afin de se rendre au campus, même si les sentiers du parc Vincent-Massey ne sont pas déneigés.

Si on entretient la passerelle en hiver, il ne faudrait pas épandre de sel, qui sera rejeté dans la rivière.
La Ville et la CCN devraient s'entendre sur un programme d'entretien hivernal pour veiller à ce que la passerelle assure la liaison avec les secteurs nécessaires afin d'encourager à s'en servir durant l'hiver.
L'Université Carleton épand beaucoup de sel; il faudrait donc s'assurer que le sel épandu sur la passerelle n'est pas rejeté dans la rivière.
L'espace des alentours de l'entrée nord est massivement utilisé par les étudiants, qui viennent y étudier et se détendre. Il serait donc utile de se le rappeler.
Ne pas détruire la majesté naturelle du secteur.
Incidence sur la fréquentation du parc
L'entretien hivernal est important pour la sécurité des étudiants de l'Université Carleton.
Il faudrait assurer l'entretien hivernal de la passerelle et des sentiers environnants. Il est inadmissible de dégager les routes par défaut et de ne pas entretenir, durant l'hiver, les infrastructures piétonnières et cyclables essentielles. C'est très important en raison de la COVID.
Il est tout à fait possible que les sentiers de la CCN soient éventuellement entretenus en hiver. La passerelle devrait être pensée et construite en fonction du déneigement et pour pouvoir être fréquentée en hiver.
Si on décide de ne pas la déneiger en hiver, il faudrait installer un certain type d'obstacle et les panneaux indicateurs aux points d'accès pendant la saison pour éviter que ceux et celles qui essaient de s'en servir se blessent.
Il faudrait assurer l'entretien du SP en hiver.
Je recommande d'assurer l'entretien, durant l'hiver, des sentiers sur les deux berges de la rivière à partir du parc Hog's Back jusqu'à l'Université Carleton, puis à partir de la rue Bank.
On n'a peut-être pas pensé à l'entretien hivernal selon toutes les normes prévues pour les piétons; toutefois, la passerelle pourrait devenir un point de liaison utile en hiver pour ceux qui font du ski de randonnée et de la raquette de neige, entre autres.
L'entretien hivernal est important, puisqu'il se pourrait que l'on veuille faire des randonnées, à pied, en skis ou en raquettes du côté sud. Or, on ne peut pas emprunter la passerelle s'il y a 2 mètres de neige. Il faut qu'elle soit carrossable toute l'année.

Motifs d'opposition

Le fait que cet aménagement soit illogique et paraisse constituer un gaspillage des fonds des contribuables. L'avenue Bronson est toute proche.
Aucun avantage. Il s'agit d'un vrai gaspillage des fonds des contribuables. Elle est destinée à ceux et celles qui partent de l'Université Carleton et ne mène nulle part. Sérieusement, cette passerelle ne mène nulle part et se trouve au beau milieu de deux passerelles existantes, sur le chemin Heron et sur l'avenue Bronson. L'accès aux places vertes n'est même pas vraiment pertinent, puisqu'il y a déjà beaucoup d'espaces verts sur le campus; en outre, la Ferme expérimentale centrale, est, comme le parc Brewer, facile d'accès à partir de l'Université Carleton.
La conception est atroce.
La conception représentée est déplorable; il en va de même des passages piétonniers du Queensway. C'est vraiment médiocre.

La conception est lamentable. Après tout, Ottawa n'est-elle pas la capitale du Canada? Quelqu'un pourrait-il peut-être consacrer plus d'une journée à la conception?
Ottawa a consacré plus de 20 M\$ à chacune des deux passerelles piétonnières qui enjambent le canal. C'est un cauchemar. C'est très cher pour une passerelle piétonnière qui mène au-dessus de la promenade de l'Aéroport et pour une autre qui enjambe le Queensway, une autre qui est proche de la promenade Vanier et probablement de nombreuses autres sous peu qu'il faudra remettre en état et dont je ne connais pas l'existence. La Ville se plaint de ne pas avoir suffisamment de fonds pour gérer la Ville; pourtant, elle continue de bâtir ces types de passerelles!
Aucune. Ce type de passerelle n'est absolument pas nécessaire! Il faudrait ranger sur les tablettes ce type de projet, qui n'est guère utile. Nous n'avons pas de fonds à y consacrer, à moins de hausser les taxes. On pourrait croire, en faisant un sondage auprès de tous ceux et celles qui habitent à Ottawa (Kanata, Orléans, Ottawa-Sud, Manotick et Barhaven, entre autres) que ces types de passerelles et de projets qui servent une minorité seraient loin de faire partie de leurs priorités!
La Ville pourrait-elle reconsidérer ce gaspillage de temps et de fonds?
Pourquoi pourrait-on jamais croire que ce projet permet d'optimiser les ressources financières? Cette passerelle ne mène nulle part.
Il s'agit d'une excellente initiative, qui est nécessaire. Il est difficile de se rendre à vélo à l'Université Carleton et au centre-ville à partir d'Ottawa-Sud, et cette passerelle permettra d'améliorer considérablement les conditions d'accès.

Opinions favorables

Je suis très enthousiaste à propos de ce projet. Je vous invite à le réaliser!
Il faudrait plus de passerelles pour ceux et celles qui se déplacent à vélo!
C'est très bien!
Il faut réaliser ce projet!
J'ai hâte que cette passerelle soit construite!
Merci à tous de cette consultation. J'espère qu'on tiendra compte de notre avis plus qu'on l'a fait dans le projet du parc Lansdowne. :)
Il s'agit d'une initiative excellente et nécessaire.
C'est un projet captivant. J'espère qu'il sera réalisé bientôt!
Je suis très satisfait d'apprendre que ce projet de passerelle va de l'avant!
Merveilleuse idée. J'espère qu'elle sera réalisée. Portez-vous bien.
J'ai hâte d'emprunter cette passerelle quand elle sera mise en service!
J'ai entendu parler de ce projet il y a plusieurs années, et je suis très heureux d'apprendre qu'il sera construit bientôt. J'ai hâte de passer par là à vélo pour me rendre à l'Université Carleton et dans le Vieil Ottawa-Sud.

Sécurité

Je souhaite vivement voir et approcher les angles. De nombreux cyclistes sortent rapidement du sentier qui les mène ici depuis Hog's Back Falls, et je m'inquiète de l'aménagement de cette intersection.
Sécurité des piétons et accès des cyclistes entre le parc Vincent-Massey et l'Université Carleton.
Les intersections de part et d'autre de la passerelle. Il faut s'assurer que l'aménagement est réaliste (et qu'il n'y aura pas d'arrêt dans trois sens), que l'on tient compte des différents modes de transport et que la passerelle est conviviale pour les utilisateurs et intuitive, puisqu'il est certain que les cyclistes l'emprunteront et que le sentier du côté ouest peut être très achalandé par les cyclistes qui dévalent la colline à grande vitesse.
Accessibilité de l'Université Carleton, sécurité pour tous ceux et celles qui empruntent la passerelle et entretien durant l'hiver.
Accès et sécurité depuis le parc Vincent-Massey et visibilité
Un téléphone d'urgence serait une excellente idée. Il faudrait peut-être en installer un plus loin le long du sentier. La réalité, c'est que les étudiants viendront ici faire la fête, ce qui pourrait avoir des conséquences fâcheuses.
Merci beaucoup d'aménager une passerelle à cet endroit. Même si une meilleure infrastructure sur la rue Bank peut être plus utile en ce qui me concerne, cette passerelle constitue au moins un moyen sécuritaire de traverser à vélo la rivière Rideau.
Du côté du parc Vincent-Massey, il semble que la passerelle assurera la liaison avec le sentier au pied d'une colline longue et sinueuse en passant par la forêt. Ainsi, les cyclistes qui dévalent la colline rouleront rapidement sans voir les cyclistes qui traversent la passerelle. Je me demande comment assurer la liaison entre les deux circuits, sans oublier ce que sera le comportement dans la réalité, ce qui n'est pas idéal. (Par exemple, il faudrait éviter l'équivalent des zones dans lesquelles il faut descendre de son vélo et marcher.)

L'entretien en hiver n'est pas planifié à l'heure actuelle pour cette passerelle, puisque les sentiers du CCN du côté sud ne sont pas déneigés.

	Il est logique de ne pas assurer l'entretien en hiver.	Il faudrait déneiger la passerelle même s'il n'y a pas de sentier de liaison du côté sud.
Consultation communautaire	4 % des répondants étaient d'accord avec cette affirmation.	96 % des répondants étaient d'accord avec cette affirmation.
Sondage en ligne	40 % des répondants étaient d'accord avec cette affirmation.	55 % des répondants étaient d'accord avec cette affirmation.
4 % de ceux et celles qui ont répondu au sondage en ligne n'ont pas choisi d'option.		

Commentaires sur l'aménagement des approches

Planifier l'agrandissement de la connectivité éventuelle donnant accès au sentier du ruisseau Sawmill parallèle à la voie ferrée.
Il faut installer de bons panneaux indicateurs.

Certaines années, au printemps, l'eau monte presque au niveau de la route dans Carleton : en avez-vous tenu compte dans la conception?
Il faut prévoir un certain repérage : on ne peut pas dire que le repérage et la signalétique soient fantastiques à Ottawa.
Il faut éviter les virages brusques comme celui qu'il faut faire à l'extrémité est de la passerelle piétonnière Flora et de la passerelle de Corktown. Les gens ont tendance à dériver pour se mêler à la circulation qui arrive en tournant brusquement.
Il serait souhaitable que la passerelle soit aménagée au niveau des berges.
Il faudrait tenir un peu compte du panorama.
Pourrait-on installer des bancs publics ou d'autres assises sur le pont pour pouvoir s'arrêter et apprécier le panorama? Peut-être non loin des entrées de la passerelle. Les personnes âgées aiment bien compter sur un lieu où s'asseoir et se reposer.
S'assurer que le rayon de braquage tient compte de tous les types de vélos — vélos allongés, vélos de transport, tricycles, demi-vélos ou vélos en tandem, entre autres.
Il serait souhaitable de prévoir un peu d'ombrage du côté nord.
Il faut noter que la traverse des écluses de la CCN est un exemple de ce qu'il NE FAUT PAS faire.
Du côté nord, il faudrait offrir plus d'options, sans se contenter de l'avenue qui mène au campus et qui est loin d'être souhaitable : elle est bondée d'automobilistes en colère parce qu'ils sont captifs de longs embouteillages à cause des décisions bizarres que prennent d'autres automobilistes.
Prévoir des bancs publics pour les personnes âgées et les parents qui se promènent avec des poussettes, entre autres.
Orienter clairement la circulation pour les piétons et les cyclistes qui empruntent la passerelle et sur les voies de raccordement menant aux sentiers existants.
Planter des végétaux de la localité.
Le lit de la rivière est un écosystème important et sensible : il faut éviter de le fragiliser dans toute la mesure du possible, pendant les travaux et lorsque la passerelle sera aménagée.
Le rayon de braquage est-il assez large pour tourner en toute sécurité sur un vélo sans avoir à traverser de l'autre côté
de la passerelle? (Remarque : Sur la passerelle Flora, il est difficile de tourner correctement sans avoir à traverser pour passer de droite à
gauche.) Il faudrait en tenir compte dans la conception de l'aménagement des voies d'accès et de sortie de la passerelle.
Dans toute la mesure du possible, préserver l'environnement naturel : éviter les clôtures de 1,8 mètre de haut et s'assurer que les mains-courantes guident les usagers qui veulent se rendre à la passerelle. Les piétons et les cyclistes ne devraient pas se retrouver soudainement à une intersection. S'assurer qu'il n'y a pas d'endroit où les gens pourraient dormir sous le pont (risque de criminalité).
Du côté nord, il faudrait aménager des sentiers satisfaisants pour remplacer l'actuel sentier en mauvais état.
Lignes de mire pour éviter que les usagers sortent de la rampe et entrent éventuellement en collision avec les piétons et les cyclistes sur les sentiers polyvalents.
Continuer de donner accès aux berges, pour pêcher, faire du canot ou se consacrer à d'autres loisirs.

Sur la passerelle Flora, les gens ne tiennent pas compte du sentier officiel parce qu'il est beaucoup plus rapide de prendre un raccourci en traversant la pelouse. Il faudrait aménager le paysagement de l'approche en tenant compte de la réalité, et non en pensant que les usagers resteront toujours sur le sentier!
Il faudrait intégrer des œuvres d'art autochtone.
Des bosquets et des fleurs seraient souhaitables. Toutefois, il faudrait aussi voir qui emprunte la passerelle.
S'assurer que la largeur est adaptée aux véhicules qui assurent l'entretien hivernal.
Il faut être attentif à l'aspect naturel du parc Vincent-Massey : il faudrait que ce côté de la passerelle soit le plus naturel possible.
Éviter les barrières en forme de P.
Les lignes de mire sont importantes dans les espaces polyvalents.
Tenir compte des cyclistes et des piétons qui circulent dans les deux sens.
Aménager une passerelle intéressante pour les quatre saisons!
Virages larges pour tenir compte du rayon de braquage à vélo.
Il faudrait embellir le lieu (feuillage indigène durable), adoucir la pente pour les cyclistes, et prévoir des sentiers optionnels à la sortie de la passerelle pour éviter les collisions.
Éviter les virages en épingle à cheveux.
S'assurer que les zones terminales sont assez larges pour permettre de prendre des décisions quand il s'agit de faire des virages. Ces zones sont parfois très exigües.
Concevoir l'aménagement pour éviter les collisions sur le sentier du côté sud. Les cyclistes roulent très rapidement sur ce sentier.
Veiller à ce que les approches restent ouvertes pour préserver les lignes de mire et les panoramas donnant sur la rivière.
Il faut d'abord penser à la sécurité. Éviter que les gens montent sur le mur de soutènement qui définit la berge de la rivière.
Il faut beaucoup de place du côté sud pour virer en toute sécurité sur la passerelle, en tenant compte du fait que les cyclistes roulent à grande vitesse à cet endroit, surtout au pied de la colline en roulant dans le sens nord.
S'assurer que le feuillage est bien entretenu en pensant à la sécurité des utilisateurs. Il faut que les lignes de mire soient claires.
Prévoir des lignes de mire satisfaisantes pour que les utilisateurs s'aperçoivent aux intersections et pour éviter des conflits.
Apprendre les leçons tirées de l'aménagement de la promenade Flora du côté est, qui est un vrai fouillis. Il faut réfléchir mûrement et planifier l'aménagement pour les cyclistes et les animaux de compagnie qui traversent de différentes manières.
Le paysagement de la passerelle piétonnière Flora est un bon modèle à suivre, puisqu'elle reprend différentes fonctions aquatiques et végétales pour étayer la majesté du lieu et la faune urbaine.
Éviter les tournants en épingle.
Herbe, bosquets courts, réclamant peu d'arrosage. Est-il opportun de prévoir des œuvres d'art public?
Conception climatique positive
Le plan directeur de l'aménagement extérieur de l'Université Carleton comprend certaines idées pour ce secteur. En quoi ces idées seront-elles modifiées?

Il faut savoir comment le pont sera relié aux SP (piétons et cyclistes).
Les approches devraient être parfaitement visibles des deux côtés pour des raisons de sécurité. Autrement dit, rien ne devrait bloquer la vue.
Végétaux peu élevés pour préserver les lignes de mire. Les intersections doivent être à l'écart de l'extrémité de la passerelle. PAS DE BORNES s'il vous plaît.
S'assurer qu'il n'y a pas de courbe à angle mort.
Préserver la magnifique zone d'assise à côté des rapides à l'Université Carleton. Il s'agit d'un point de rassemblement important pour les étudiants et les professeurs.
Accessibilité (pas d'angles exigus ni de collines trop pentues).
Préserver le panorama de la rivière.
Tenir compte des lignes de désir.
- S'assurer que les lignes de mire sont claires pour ceux qui traversent la passerelle, surtout du côté sud, étant donné que de nombreux cyclistes empruntent le SP en passant par le parc Vincent-Massey : ils ne semblent pas respecter la limite de 20 km/h affichée. Il serait souhaitable d'aménager quelques bancs publics non loin de là, ce qui conviendrait mieux du côté nord, qui est plus achalandé et qui pourrait être mieux surveillé la nuit.
Site naturel
Lignes de mire du côté du SP. Les piétons et les cyclistes doivent apercevoir clairement ceux qui entrent et qui sortent ou qui ne font passer par le SP en empruntant la rampe qui mène à la passerelle. À cause du comportement humain naturel, il faut prévoir des lignes souhaitées et éviter les virages exigus.
Aucun panorama particulier
Harmoniser l'aménagement avec le campus : prévoir un aménagement le plus naturel possible, sans obstacle.
Le paysagement devrait permettre de rehausser l'accès à la passerelle; éviter les aménagements obscurs ou comportant des obstacles.
L'approche aménagée depuis l'Université Carleton devrait être la plus discrète possible et provenir de la berge plutôt que d'une rampe menant à la passerelle, en évitant les obstacles dans toute la mesure du possible sur le sentier gazonné aménagé sur la berge de la rivière. Du côté sud, il se pourrait que la passerelle soit plus haute que le niveau actuel de la berge en raison des problèmes de crues des eaux; toutefois, le sentier est-ouest et l'entrée de la passerelle devraient fusionner harmonieusement.
Il faudrait éviter les virages très exigus, qui sont difficiles pour les cyclistes, surtout quand la chaussée est glissante.
Pente et sentier appropriés pour les cyclistes.
Il faudrait prévoir des lignes de mire satisfaisantes pour les cyclistes et les piétons; prévoir aussi des espèces indigènes et promouvoir la faune locale.
Le paysagement devrait assurer la qualité de la visibilité pour les usagers qui sortent de la passerelle et qui arrivent sur cette passerelle, de même que pour ceux qui empruntent les SP des environs.
Éviter les surfaces dures (comme les roches); il faudrait toutefois prévoir des bosquets ornementaux et un paillis. Aménager des bancs publics élégants, pour décourager les gens qui voudraient flâner sur la passerelle.
Je m'inquiète simplement des inondations qui ont lieu au printemps chaque année.

Il faudrait planter des végétaux indigènes, afin de réduire le plus possible les travaux d'entretien ou de désherbage.
L'aménagement doit rester simple et ouvert (ce qu'il est à l'heure actuelle).
Des fleurs!
Plus de sentiers pour les cyclistes et les coureurs. Moins de routes.
Ne pas aménager de paysage pour bloquer les déplacements des piétons qui sortent de la passerelle, comme on l'a fait avec la passerelle de l'avenue Fifth et de la rue Clegg.
À l'angle des rampes d'accès, il faudrait éviter les virages brusques, qui pourraient provoquer des collisions en raison de l'effet de surprise. En sortant de l'intersection, il pourrait y avoir des collisions et des situations fâcheuses.
Prévoir des végétaux indigènes, le gîte et le couvert pour les oiseaux et les petits mammifères et des fleurs pour les pollinisateurs.
Une rampe graduelle harmonieuse des deux côtés, par exemple du côté ouest de la nouvelle passerelle, non loin du Triangle d'or
Il faudrait un aménagement épuré et un paysage accessible à partir de la passerelle.
Ne faites pas ce projet.
Pente faible dans toute la mesure du possible
Végétation naturelle basse pour attirer les oiseaux, entre autres
Le paysage de l'approche aura des répercussions négatives sur la berge de la rivière Rideau, qui est essentielle pour les populations de poisson et de sauvagine.
Il faudrait perturber le moins possible le paysage existant. Il serait souhaitable d'améliorer les sentiers aménagés sur les berges de la rivière. La petite zone d'assise est vraiment un atout sur la passerelle Flora.
Éviter les aménagements en hauteur. Envisager l'aménagement d'un rond-point pour fusionner la circulation, en tenant essentiellement compte des courbes du sentier dans ce secteur. Les bosquets pourraient être bas dans la zone du rond-point.
Aménagement ouvert et accessible, avec des bosquets peu élevés et des escaliers limités, s'il y a lieu.
Aménagement comparable à la passerelle Flora qui enjambe le canal
Il faudra surtout s'assurer de perturber le moins possible les arbres, la flore et la berge non loin du parc Vincent-Massey. Il faut les préserver. Si ce n'est pas possible, il faudrait, à mon humble avis, annuler tout ce projet. Dans les 10 dernières années, nous avons perdu beaucoup trop d'arbres à Ottawa, surtout sur le domaine de la CCN. (Le sentier de la rivière des Outaouais entre la rue Booth et le parc Andrew-Hayden en est un triste exemple!)
La fusion de deux sentiers dans une formation en Y à l'entrée de la passerelle serait esthétiquement agréable.
Intégrer des caractéristiques naturelles.
Flore locale et autres éléments permettant d'attirer les pollinisateurs, par exemple les bosquets, pour créer un aménagement harmonieux. Il faut préserver la visibilité de toute la surface de la passerelle pour savoir qui l'emprunte et à quelle vitesse les usagers se déplacent.
Le secteur est magnifique. Il serait idéal d'en préserver la majesté naturelle.
Aucune importance
Prévoir un aménagement naturel avec des végétaux indigènes, surtout du côté de la passerelle qui donne sur le parc Vincent-Massey.

Préserver l'accès aux roches de la rivière, parmi lesquelles les familles aiment faire des randonnées.
Paysagement simple qui tient compte des parcs existants
Il n'y a pas de paysagement qui viendra corriger l'aspect lamentable d'une passerelle.
La sécurité est la priorité absolue. Prévoir de petits arbustes magnifiques ou d'autres caractéristiques qui ne bloqueront pas le panorama.
Il serait souhaitable d'aménager des végétaux et des arbres en retrait de 3 mètres de part et d'autre, pour s'assurer que les cyclistes et les piétons puissent se voir.
Il faudrait planter des poteaux à chaque extrémité pour décourager ceux qui souhaitent rouler à vive allure. Il faudra aménager une vaste zone à la base de la passerelle du côté du parc, puisque les usagers s'y arrêteront, ce qui pourrait nuire à la circulation automobile.
Le paysagement devrait être réalisé de manière à assurer des lignes de mire satisfaisantes pour les piétons et les cyclistes, ainsi que pour des raisons de sécurité.
Prévoir l'aménagement le plus naturel possible, selon les principes de la conception de la permaculture et des eaux pluviales.
Il est difficile de faire des commentaires, puisque la maquette n'indique pas comment la liaison sera assurée entre les sentiers et la passerelle.
Le paysagement devrait avoir un aspect naturel : tenir compte de l'interaction entre l'approche de la passerelle du côté sud et la plage de galets existante. (Agrandir éventuellement la plage?)
Veiller à ce que l'aménagement soit le plus naturel possible pour s'harmoniser avec les environs à l'heure actuelle.
Laisser les lieux à l'état le plus naturel possible.
Il est difficile d'imaginer ce que l'on propose d'aménager pour le paysagement de l'approche. Toutefois, puisque je connais le lieu, il faudra élargir considérablement l'accès du sentier commun du côté sud, en plus de prévoir un certain type d'aménagement pour l'interaction de l'achalandage des cyclistes et des piétons dans le sens nord-sud et dans le sens est-ouest. Il faudrait aussi mettre en œuvre des liaisons harmonieuses pour les virages à l'entrée et à la sortie du sentier menant à la passerelle, et inversement.
Harmoniser l'aménagement avec les environs. Il n'est pas nécessaire de prévoir un aménagement sophistiqué et bondé de tulipes.
Prévoir un nivellement pour ralentir les cyclistes et des avertissements pour annoncer la proximité de l'intersection. Planter les arbres du côté sud. L'aménagement est magnifique et on est à l'abri du soleil durant l'été.
Il faudrait harmoniser et adoucir les zones de l'entrée de la passerelle des deux côtés, en faisant appel, dans toute la mesure du possible, à des végétaux naturels et indigènes, tout en prévoyant une visibilité satisfaisante (depuis la passerelle et aux points d'accès).
Le secteur est magnifique : de nombreuses familles viennent à vélo et s'arrêtent pour apprécier le panorama. Je suis certain que les urbanistes veilleraient à préserver le mieux possible l'état naturel du secteur.
Intégrer un paysagement qui tient compte de l'environnement (par exemple la rivière).
Il faudrait harmoniser la conception avec le paysagement actuel du chemin Carleton au nord et du parc Vincent-Massey au sud.
Bosquets et boisés naturels, nécessitant peu d'entretien
Herbes de la pampa simples et hautes

Inutile. On est sur la passerelle la plupart du temps.
Il faut se méfier des espèces envahissantes (par exemple, il pourrait être utile de gérer le nerprun et le chèvrefeuille des environs dans le cadre des travaux) et recourir à des plantes qui éviteront l'érosion des berges.
Il faut mettre fin à ce projet. C'est ce que vous feriez si vous deviez en faire vous-mêmes les frais. Quelqu'un a-t-il mené une analyse des bienfaits et des coûts pour la Ville d'Ottawa? Les usagers seront trop peu nombreux. Demandez à ceux et celles qui sont d'accord avec ce projet combien ils seraient prêts à sortir de leur compte de banque personnel pour le financer? Ils seraient peu nombreux, et ils répondraient qu'ils ne seraient guère prêts à y investir quand on tient compte du budget de la Ville. Pourquoi avons-nous des banques alimentaires? Parce que ceux qui n'ont pas de travail sont nombreux. Il faut leur donner la priorité!
Platebandes
Il s'agit d'un aménagement judicieux. Il faut qu'il reste simple et éviter les coins « masqués ».
Nombreux sont ceux qui veulent faire des randonnées à pied ou des promenades et faire de la raquette et du ski de randonnée dans le parc Vincent-Massey, et éventuellement, on pourrait peut-être aménager ce secteur pour le rendre accessible en hiver.
Je souhaiterais que l'on prévoie des points d'intérêt du côté nord de la rivière. Idéalement, il faudrait prévoir des végétaux plus invitants, qui assurent la liaison entre l'espace et l'ensemble de l'environnement de la rivière Rideau. Étant moi-même paysagiste, je souhaiterais que l'on plante des végétaux pour les quatre saisons, en faisant appel à des herbes et à des fleurs indigènes.
Limiter le nombre d'arbres à abattre. Harmoniser l'aménagement avec les environs (sans recréer d'autres monstruosité inesthétiques comme la passerelle Flora).
Il serait souhaitable d'aménager une petite esplanade ou une zone d'assise d'un côté pour que les groupes puissent se rassembler.
Mon commentaire porte sur la section précédente : s'il n'est pas logique d'assurer l'entretien en hiver dans l'éventualité où il n'y a pas de sentiers qui sont reliés du côté sud, une meilleure solution ne consisterait-elle pas à rehausser, dans l'ensemble, l'entretien hivernal?
Tenir compte de l'état des sentiers de la CCN à l'heure actuelle.

Commentaires sur l'éclairage de l'approche

L'éclairage est important pour la sécurité. Il faudrait mener une vérification sur la prévention du crime par l'aménagement du milieu.
Un signal indiquant qu'il y a des véhicules d'entretien sur la passerelle serait utile, pour éviter que des piétons ou des cyclistes l'empruntent.
Il faut tenir compte de l'environnement. Toutefois, la réalité veut que les étudiants empruntent la passerelle la nuit; il faut donc l'éclairer le moins possible. Ce sont surtout les étudiants dans les résidences qui emprunteront cette passerelle la nuit.
Éclairage minimal, solaire dans la mesure du possible
L'éclairage de la passerelle Flora paraît bon vu de loin : il est non seulement fonctionnel, mais aussi magnifique. Pourrait-on l'aménager de la même manière?
Des lampadaires le long des sentiers seraient également utiles pour la sécurité.
Il faut prévoir l'éclairage de certains points et de l'ensemble du secteur pour atténuer les effets de l'évolution du paysage et la piètre qualité de l'éclairage DEL.

Éclairage coloré ou par ailleurs conçu pour être esthétiquement agréable de loin
Éclairage durant les tempêtes, et non seulement la nuit
Des deux côtés et sur les deux approches, prévoir un éclairage assez fort, sans toutefois gaspiller ni créer trop d'effet d'ombrage. Il y a des documents de qualité à consulter sur la pollution lumineuse sur les sites Web consacrés à l'astronomie à Ottawa.
Puisqu'il s'agit d'une zone naturelle, il faudrait prévoir un éclairage minimal.
Il serait inutile d'orienter les lampadaires sur la passerelle.
Éclairage en fonction du changement climatique
S'assurer que l'éclairage s'allume quand le temps est sombre, et non seulement en fonction de l'heure du jour.
Éclairage modeste, tourné vers le bas, peut-être alimenté par l'énergie solaire?
Prévoir un éclairage tourné vers le bas afin de réduire la pollution lumineuse, idéalement. Prévoir un équilibre harmonieux entre la visibilité nocturne (éclairage plus cru et plus bleu) et l'esthétique du lieu (éclairage plus doux et plus jaune).
L'éclairage du tablier de la passerelle Flora est satisfaisant; or, l'éclairage de la structure de la passerelle est excessif. La structure de la passerelle Carleton sera-t-elle éclairée?
Il ne suffit pas d'éclairer le garde-fou. Sur les autres passerelles, c'est simplement un « gaspillage » de l'éclairage. Il faut faire appel à un meilleur moyen d'aménager un éclairage plus ciblé pour la sécurité, sans créer de pollution lumineuse.
À quelle distance du pont peut-on installer de l'éclairage sur les deux berges? Peut-on prévoir des lampadaires alimentés à l'énergie solaire?
Je suis d'accord avec l'idée d'éclairer le garde-fou. L'éclairage doit rester discret. L'éclairage devrait avoir un ton bleu minimal. C'est difficile pour les yeux la nuit.
Les approches devraient être suffisamment bien éclairées pour s'assurer que les cyclistes auront un champ de vision suffisant afin de prendre des décisions judicieuses s'il y a des obstacles sur leur chemin.
Éclairer les surfaces piétonnières et cyclables. Réduire le plus possible l'éclairage tourné vers le haut et l'éclairage débordant sur la rivière.
Il faut que l'éclairage soit suffisant pour la sécurité personnelle, en évitant qu'il ait trop d'impact sur l'environnement naturel.
Il faudrait penser à l'éclairage photovoltaïque.
Il est important de tenir compte des motifs d'inquiétude environnementaux : un éclairage trop fort peut causer des problèmes pour la faune.
- En raison de la taille de la structure, il n'y a pas de motif d'inquiétude pour ce qui est de l'éclairage du garde-fou. Toutefois, puisque le parc Vincent-Massey est isolé, il faudrait prévoir un éclairage supplémentaire sur la berge sud pour accroître, dans l'ensemble, le sentiment de sécurité.
Prévoir un certain éclairage.
Prévoir de l'éclairage (jaune pâle, et non bleu pâle), en assurant un équilibre pour éviter la trop grande pollution lumineuse dans le secteur.
Aucun panorama en particulier.
Visible dans l'obscurité
Suivre l'approche du campus existant dans l'éclairage et dans l'identité visuelle du campus.
Il est absolument essentiel d'améliorer l'éclairage des deux côtés de la passerelle.

Il faut éclairer l'extrémité menant à l'Université Carleton comme on le fait à l'heure actuelle; l'extrémité sud a besoin d'un éclairage minimal à l'intersection, puisque les autres sentiers contigus ne sont pas éclairés du tout à ma connaissance.
Le plan actuel est logique. Il suffit de l'éclairer en toute sécurité pour les jeunes la nuit compte tenu de la proximité du campus de l'Université Carleton.
Éclairage minimal pour la sécurité, sans augmenter la pollution lumineuse.
L'éclairage doit assurer la visibilité dans l'obscurité et la sécurité des usagers de la passerelle.
Il serait utile de prévoir un éclairage en hauteur aux intersections pour des raisons de sécurité.
Je m'inquiète simplement des inondations au printemps chaque année.
L'éclairage devrait avoir une certaine allure artistique. On pourrait peut-être changer les coloris en fonction des saisons ou des événements.
Simple et efficace s'il vous plaît
Jovial!
Il faut prévoir suffisamment d'éclairage quand c'est tout noir à l'extérieur.
Il faut prévoir de l'éclairage pour la sécurité : pointer l'éclairage vers le bas pour éviter la « pollution lumineuse », tout en assurant la sécurité.
Éviter la pollution lumineuse : prévoir l'éclairage nécessaire pour la sécurité, sans plus.
L'éclairage du garde-fou sera-t-il suffisant, le soir et la nuit, pour permettre à l'utilisateur de se sentir en sécurité?
Ne faites pas ce projet.
Éclairage solaire DEL
Niveau bas de l'éclairage. Éclairage plus fort à la croisée des routes pour que les automobilistes voient clairement les piétons.
L'éclairage de l'approche n'est pas pertinent, puisque la passerelle sera à peine utilisée.
L'éclairage DEL offrirait de nombreuses solutions viables, surtout les jours de fête, ce qui permettrait de prévoir un éclairage thématique ou des spectacles de lumière sur la passerelle et sur les voies d'accès.
Je préfère un éclairage qui n'est pas éblouissant la nuit. Les sentiers sont sombres dans le secteur boisé et il serait difficile de rajuster l'éclairage braqué sur les usagers.
Éclairage nécessaire et en hauteur de chaque côté sur les voies d'accès
Éclairage comparable à la passerelle Flora qui enjambe le canal
L'éclairage du garde-fou de la passerelle paraît adéquat.
Éclairage satisfaisant du côté de l'Université Carleton; il ne faudrait toutefois pas installer d'éclairage du côté du parc Vincent-Massey, puisqu'on y trouve de nombreux représentants de la faune, ce qui dérangerait énormément leur habitat!
Il serait souhaitable de prévoir un éclairage automatique qui s'allume quand des usagers s'approchent, ce qui aurait moins d'impact sur la nature.
Pollution lumineuse faible à l'échelle humaine
Éclairer la passerelle en tournant les lampadaires vers le bas et en les recouvrant d'un capot pour éviter la pollution lumineuse. Une vidéo sur l'éclairage des rues sur la chaîne YouTube explique dans les détails les avantages et les inconvénients des différentes options d'éclairage. Les deux grands objectifs devraient consister à réduire la pollution lumineuse et à accroître la visibilité.
Il faut un bon éclairage de part et d'autre; il faut aussi éclairer le sentier du parc Vincent-Massey, qui est plus achalandé.

Éclairage suffisant pour la sécurité la nuit
J'aime bien l'idée d'éclairer le garde-fou.
Éclairage DEL coloré; éviter l'éclairage esthétique noir-blanc minimaliste.
Éclairage DEL intégré, peut-être alimenté à l'énergie solaire, sous les contre-poutres supérieures des fermes
L'éclairage est satisfaisant. À moins qu'il s'agisse d'éclairer cette passerelle hideuse, laissons l'endroit le plus sombre possible.
Un bon éclairage est essentiel toute l'année
Oui, prévoir un éclairage pour la sécurité s'il vous plaît.
Il en va de même pour le paysagement, surtout pour des raisons de sécurité.
Éclairage conçu pour tenir compte de la sécurité, mais aussi de la tendance à réduire le plus possible l'éclairage pour les espèces fauniques la nuit
L'éclairage peut fonctionner avec un capteur et se déclencher uniquement quand il y a quelqu'un.
S'inspirer de la passerelle Flora, mais réduire l'éclairage de la structure même.
Le sentier de la passerelle devrait être éclairé.
Ciel sombre convivial
L'éclairage à DEL « lumière du jour » (6 500 K) rend tout très visible et consomme peu d'énergie.
L'éclairage des intersections est utile pour la sécurité, puisqu'il y a plus d'achalandage dans tous les sens et pour tous les modes de transport du côté ouest.
Le sentier sud sera très sombre la nuit. Il n'y a pas d'éclairage ambiant des infrastructures municipales à cet endroit. L'amélioration de l'éclairage de la passerelle et de la voie d'accès menant au sentier serait nécessaire. Il faudrait éclairer le sentier même à partir de la passerelle piétonnière jusqu'au chemin le plus proche, sur le pont Bronson.
Beaucoup d'éclairage!
Pour la visibilité et la sécurité s'il vous plaît. L'éclairage pourrait être déclenché par le mouvement à la tombée de la nuit. Est-il possible de prévoir un éclairage solaire?
Je souhaiterais un éclairage minimal comparable à celui qu'on trouve actuellement sur les sentiers cyclables.
Passerelle bien éclairée, avec quelques coins sombres
La passerelle devrait être bien éclairée en hauteur pour que tous les piétons soient en sécurité lorsqu'ils traversent la passerelle la nuit.
Il y a certes suffisamment d'éclairage du lever au coucher du soleil pendant différents mois pour éclairer la passerelle et ses approches.
Éclairage considérable
Ce n'est pas nécessaire : la plus grande partie du sentier n'est pas éclairée.
Il y a simplement beaucoup d'éclairage dans le secteur. TOUTEFOIS, ne pourrait-on pas faire varier l'éclairage un peu la nuit pour éviter de déranger la faune des environs de la rivière (par exemple les insectes et les chauves-souris; je ne sais pas vraiment si l'éclairage influe sur les poissons et sur les autres espèces aquatiques)?
Je crois que c'est une bonne idée d'éclairer le garde-fou. On pourrait ainsi savoir où se trouve le côté de la passerelle la nuit.
L'éclairage du sentier est important, puisqu'il n'y a pas de lampadaire de rue. Je m'inquiète surtout de la sécurité du côté du parc : il n'y pas d'éclairage, et la visibilité est faible depuis le boisé.
Veuillez prévoir beaucoup d'éclairage la nuit : le parc Vincent-Massey est très obscur!

Il faudrait bien éclairer le lieu.
L'éclairage est essentiel. Les usagers se rendent souvent au travail et à l'école à vélo ou à pied. Ce secteur est sombre et isolé le jour, surtout du côté du parc. Un téléphone d'urgence comme celui qui est installé sur le campus serait une bonne idée pour la sécurité.
J'aime bien l'éclairage installé récemment sur la passerelle piétonnière Flora; je souhaite que l'on propose le même système pour cette nouvelle passerelle.
L'éclairage devrait être à DEL et pouvoir changer de couleur pour lui donner une allure artistique (par exemple, les couleurs de l'arc-en-ciel pour la Fierté).
Eclairage DEL alimenté à l'énergie solaire

Commentaires sur le balisage de la chaussée

De l'art et des couleurs sur le sentier seraient souhaitables à la condition de ne pas causer de distraction par rapport à l'information essentielle.
Il faudrait indiquer clairement qu'il s'agit d'une zone où il faut ralentir en raison des différents sentiers piétonniers et cyclables.
Les usagers de la passerelle devraient céder le passage à ceux qui empruntent le SP.
Aucune balise : éviter de transformer le lieu en une autoroute divisée!
Ajouter un brin de fantaisie et inviter des artistes à ajouter de la couleur.
Balisage pour céder le passage aux piétons
Le repérage peint au sol (et signé) serait génial aux intersections du SP comme celle-ci.
Avec seulement 5 mètres, peut-on même prévoir des sections distinctes pour les piétons et les cyclistes?
Le balisage n'est pas nécessaire, puisqu'il y a suffisamment de place pour qu'il soit évident que l'on doit céder le passage aux intersections.
Sentiers clairs pour les piétons et les cyclistes
Je ne suis pas certain qu'il soit nécessaire de baliser la chaussée. Je crois que les piétons et les cyclistes sauront où aller. Avez-vous déjà vu un piéton attendre à un arrêt sur un SP parce que les panneaux indicateurs l'invitaient à le faire?
Est-ce une obligation ou essayez-vous de connaître nos préférences? Si les sentiers menant à la passerelle sont balisés, la passerelle devrait peut-être l'être elle aussi.
S'il y a de la place pour séparer les voies piétonnières et les voies cyclables, il faudrait l'indiquer clairement en faisant appel à des panneaux indicateurs.
Simple ligne tracée au milieu dans le cadre de la conception; éviter de peindre la chaussée, puisque la peinture finira par s'enlever et que la chaussée devra être repeinte.
Oui. Les cyclistes doivent céder le passage aux piétons.
Repères intelligents pour orienter la circulation sur les approches, en tenant compte de l'utilisation qu'on en fait tous les jours.
Si la passerelle était plus large, il faudrait séparer les zones cyclistes et piétonnières.
Il faudrait en assurer l'entretien. Les repères qui s'affadissent sont une tare.
Il faut que les cyclistes cèdent le passage aux piétons.
Il serait utile de délimiter clairement les passages piétonniers et cyclistes pour continuer de bien séparer les deux groupes.
Séparation entre les cyclistes et les piétons

Espaces séparés pour les cyclistes et les piétons
Repères visibles et peints sur la chaussée pour inviter à céder le passage et pour tenir compte du feuillage des arbres qui pourraient éventuellement bloquer la vue sur les panneaux indicateurs installés
Essentiellement, les repères qui sont peints sur la chaussée disparaissent après quelques mois.
Repères peints au milieu de la chaussée
Ne pas poser de panneaux indicateurs invitant à descendre du vélo et à marcher et ne pas le prévoir non plus.
- Veuillez vous assurer que les repères sur la chaussée et les panneaux indicateurs permettent de bien séparer les piétons et les cyclistes qui empruntent la passerelle et de joindre les sentiers dans toute la mesure du possible. Les zones de conflit aux extrémités des passerelles existantes, par exemple à l'endroit où la passerelle Corkstown rejoint le sentier du Canal, donnent lieu à des ambiguïtés et à des collisions.
Prévoir certains repères.
Rester simple. Il faudrait peut-être dessiner des dents de requin sur la rampe d'accès qui mène au SP afin d'indiquer que les piétons et les cyclistes qui empruntent le sentier ont la priorité.
Veuillez baliser les voies cyclables et piétonnières distinctes.
Ligne jaune
On devrait tracer une ligne médiane au sol, et il faudrait inviter les cyclistes et les piétons à garder la droite. Il faudrait rappeler aux cyclistes de céder le passage aux piétons. Il faudrait interdire la pêche sur la passerelle!
Une largeur de 5 mètres n'est pas vraiment suffisante pour tracer des voies cyclables et piétonnières distinctes; il faudrait réduire le plus possible les repères tracés sur la chaussée. Il ne faudrait peut-être même pas tracer une bande au centre.
Repères standards pour séparer les voies
Ligne du milieu; voie accessible aux cyclistes et aux piétons dans les deux sens.
Je n'ai pas d'opinion bien arrêtée sur la question.
Voies réservées aux cyclistes et aux piétons
Il faudrait tracer une ligne au centre et des repères afin d'indiquer le sens de la circulation pour les piétons et pour les cyclistes.
Je m'inquiète simplement des inondations chaque année au printemps.
Il ne faut pas être trop formel.
Oui s'il vous plaît. Ligne jaune au centre et panneaux indicateurs invitant à céder le passage à chaque extrémité.
Voies cyclables!
Repères suffisants pour inviter les piétons, les coureurs et les cyclistes à se partager le chemin en toute sécurité
Oui! Ligne de démarcation jaune au milieu. Icônes pour les piétons et les cyclistes des deux côtés afin de les inviter à garder la droite.
Les cyclistes doivent céder le passage.
Y a-t-il un moyen de délimiter les voies piétonnières par rapport aux voies cyclables?
Ne faites pas ce projet.
Traçage de la ligne jaune comme sur la plupart des sentiers.
Une ligne tracée au milieu pour encourager les usagers à garder la droite.

Délimiter la chaussée. Repères pour les cyclistes et les piétons, comme on l'a fait sur la passerelle Flora, ce qui est plutôt satisfaisant.
Limite en raison de l'usure normale
Il faudra diviser la chaussée en deux. Mais c'est probablement tout ce que j'ai à dire.
Dans la mesure du possible, voies piétonnières et voies cyclables vertes à proximité. Si ce n'est pas possible, une ligne jaune pleine au centre suffira.
Il n'est pas nécessaire de baliser la chaussée, sauf pour les malvoyants.
Simple mais directe
Information importante seulement
Repères au milieu de la chaussée
C'est sans importance.
Puisqu'il y aura des cyclistes et des piétons, il faudra veiller sur leur sécurité. Les cyclistes devront-ils descendre de leur vélo?
Idéalement, surfaces plus souples, par exemple le liège, les matériaux synthétiques de terrains de jeux ou les promenades en bois.
Il s'agit simplement de diviser la chaussée au centre et de tracer des repères pour l'accessibilité.
« Passerelle hideuse à venir. Ouvrez les yeux. » Ça sonne bien.
Une ligne de démarcation et, si possible, des zones démarquées pour les piétons et les cyclistes
Tracer une ligne au milieu de la chaussée s'il vous plaît. On rappellera ainsi aux piétons et aux cyclistes où ils doivent se déplacer.
Il faut avertir les cyclistes et les inviter à ralentir à l'approche de la passerelle.
Des lignes tracées sont nécessaires. Puisque la passerelle sera proche de l'Université Carleton et qu'elle donnera accès à un vaste parc, il y aura probablement beaucoup d'achalandage.
Je n'ai pas de commentaires.
Il faudrait peindre des couloirs sur la chaussée.
Il faudrait inviter les cyclistes à céder le passage aux piétons.
S'assurer que les usagers ont suffisamment de place pour s'entrevoir et pour céder le passage du côté sud de la passerelle (à l'intersection du pont et du sentier est de la rivière Rideau).
Ce n'est pas nécessaire.
Une ligne jaune évoquant la séparation de la voie dans les deux sens permettrait d'éviter le trop grand nombre de conflits dans les déplacements.
Je n'ai aucune idée.
Tracer des voies cyclables.
Marquer clairement qu'un côté de la chaussée est réservé aux cyclistes et l'autre aux piétons.
La ligne du centre est obligatoire. Tracer des « arrêts » aux intersections? Peindre les logos du cycliste et du piéton pour indiquer qu'il s'agit d'une voie partagée.
Les repères tracés sur la chaussée doivent être parfaitement visibles et privilégier les piétons dans le secteur.
Le pont doit être balisé au centre comme on l'a fait pour les sentiers piétonniers et cyclables dans le parc Vincent-Massey.
Le secteur offre une piètre visibilité à l'approche et se trouve au pied d'une colline abrupte, un endroit où les cyclistes et les automobilistes roulent à grande vitesse. Il faudrait tracer des mises en garde pour avertir les cyclistes et les automobilistes.

Tracer des avertissements aux approches, pour inviter à ralentir et pour donner la priorité aux piétons.
Balisage au milieu de la chaussée.
Une ligne de démarcation est utile pour que les piétons et les cyclistes se déplacent d'un côté.
Les rendus ne comprennent pas de ligne de démarcation sur la passerelle. Il faudrait en prévoir une pour que les cyclistes, les promeneurs, les randonneurs et les coureurs se déplacent dans la voie qui leur est réservée.
Je crois qu'il faudrait tracer une ligne jaune au milieu de la passerelle pour indiquer aux cyclistes de quel côté ils doivent rouler.
Je m'inquiète des personnes âgées et de ceux et celles qui ne peuvent pas se déplacer à pied ou à vélo et qui pourraient avoir besoin de leur voiture pour se rendre à leurs rendez-vous médicaux. Les jeunes ne sont pas les seuls à se déplacer et en peu de temps, ils finissent bien par vieillir eux aussi. Pendant la COVID-19, nous avons appris qu'on ne se préoccupe guère de nos personnes âgées, parce que nous n'en avons plus besoin de toute façon et que nous ne souhaitons pas les aider puisqu'elles sont presque mortes! Nous nous inquiétons des jeunes qui ne veulent pas franchir à pied le trajet à parcourir pour se rendre à leur destination. Il faudrait donner la priorité aux projets nécessaires!
C'est très utile pour rappeler aux usagers le sens dans lequel ils doivent se déplacer. La plupart des sentiers urbains sont polyvalents, et il s'agit d'une mesure de sécurité satisfaisante.
À l'heure actuelle, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de baliser la chaussée.
Il faudrait tracer des lignes distinctes pour les déplacements des piétons et des cyclistes, puisque cette passerelle sera reliée au SP et que les étudiants l'emprunteront pour se rendre à l'Université et pour rentrer chez eux.
Ligne du centre

Commentaires sur les panneaux indicateurs et sur le repérage

Conforme aux panneaux indicateurs de l'Université Carleton, du moins du côté de l'Université.
Pas de panneaux indicateurs pour inviter les cyclistes à descendre de leur vélo. C'est une bonne idée de poser des panneaux indicateurs invitant les cyclistes à céder le passage aux piétons.
Il faudrait préciser clairement le chemin à prendre pour se rendre à l'O-Train.
Cercle rappelant le logo d'OC Transpo et tracé au sol pour aider à se rendre aux transports en commun
Il faut préciser clairement comment se rendre, depuis la berge nord, jusqu'à la rue Bank et au chemin Bronson. Il faut aussi améliorer le sentier de la berge de la rivière du côté nord.
Il faudrait adopter un plan de repérage! La Ville et OC Transpo font généralement un très piètre travail. Il faut être méthodique.
Aucune redondance dans les panneaux indicateurs : la CCN, l'Université Carleton et la Ville. Il faut s'en tenir à une norme et s'entendre.
Oui. Le faire uniformément des deux côtés.
Trop de panneaux indicateurs n'est pas une bonne idée non plus. Pour le repérage, prévoir des panneaux indicateurs qui s'harmonisent avec l'environnement naturel est essentiel, à la condition qu'ils ne soient pas masqués.
Il ne devrait pas y avoir de panneaux indicateurs dans l'enveloppe du transport actif des sentiers.

Il est préférable de prévoir des éléments visuels, plutôt que des mots d'accompagnement, pour les nouveaux arrivants au Canada.
Uniformité, puisqu'il y a l'Université Carleton d'un côté et la CCN de l'autre. La Ville assure l'entretien de la passerelle, et elle a ses propres enseignes. Il faudrait assurer l'uniformité.
Il est important que les panneaux indicateurs ne soient pas posés au niveau des yeux, puisqu'ils sont installés sur les voies fermées des berges. Il faut se pencher pour éviter d'entrer en collision avec ces panneaux, ce qui n'est guère amusant.
Il faut veiller à ce que les panneaux indicateurs soient simples. L'encombrement et la distraction pourraient représenter un danger.
Panneaux indicateurs et cartes du campus, harmonisés avec les panneaux indicateurs existants sur le campus, à l'extrémité du pont qui conduit à l'Université Carleton.
Il faut s'assurer que les panneaux indicateurs n'ont pas l'air bon marché.
Puisque la passerelle ne fait pas partie du campus, il faut l'indiquer clairement. Je suppose que les agents de sécurité du campus NE FERONT PAS de patrouille. Si la passerelle fait partie du parc de la CCN, il faut que cette dernière dégage sa responsabilité.
Je pense que seuls les panneaux indicateurs de repérage sont nécessaires. Mais dans la réalité, les usagers ne tiendront pas compte des panneaux indicateurs en se servant organiquement de la passerelle.
Harmoniser l'esthétique des panneaux indicateurs avec les normes de la CCN, de la Ville et de l'Université Carleton.
C'est comme le balisage de la chaussée : moins il y aura de panneaux, mieux ce sera. Les panneaux indicateurs polluent. Le repérage serait idéal, comme on peut le constater sur le sentier Nepean. Il faudrait toutefois s'assurer que le repérage est uniforme sur tout le territoire de la Ville, en évitant les nouveaux panneaux indicateurs distincts comme on le fait dans certains projets.
Il faut réduire le plus possible le nombre de panneaux indicateurs. Il peut se révéler nécessaire de prévoir des panneaux d'arrêt aux intersections nord et sud.
Il faut prévoir un rappel pour inviter les promeneurs à garder les chiens en laisse sur le campus. Il y a des panneaux indicateurs identiques dans les autres entrées.
IL NE FAUT PAS, par défaut, poser de panneaux indicateurs invitant les cyclistes à descendre de leur vélo. Il faut trouver un meilleur moyen de permettre aux cyclistes (qui peuvent aussi avoir des difficultés d'accès) et aux piétons de cohabiter. Si vous devez penser qu'il s'agit d'une option, c'est que VOUS N'AVEZ PAS bien fait le travail de conception.
Il faudrait indiquer le chemin à suivre pour se rendre aux toilettes publiques, aux douches publiques, au transport en commun et aux abris en cas de tempête, de froid glacial ou de canicule.
Le repérage est absolument essentiel. À l'heure actuelle, le repérage à Ottawa est en général très médiocre; or, il est préférable de prévoir certains panneaux indicateurs, plutôt que ne pas en poser du tout.
Il faut prévoir des moyens de repérage pour savoir où on est sur le territoire de la Ville. Souvent, sur les SP, je n'ai aucune idée de l'endroit où se trouvent les voies de raccordement.
Il faudrait indiquer clairement que l'on entre sur le campus de l'Université Carleton du côté de cette université.
Il faudrait indiquer clairement les moyens d'accès à d'autres circuits, par exemple les panneaux indicateurs pour se rendre au parc Hog's Back, au pont Billings ou au canal Rideau, entre autres.

Oui, veuillez prévoir des panneaux indicateurs. (Sur les SP de la Ville, il y a un besoin criant de panneaux indicateurs de repérage.) Quand le sentier du ruisseau Sawmill a été aménagé, on avait posé des panneaux indicateurs temporaires satisfaisants, qui ont toutefois été enlevés depuis.
Il faut prévoir un repérage des deux côtés; ainsi, quand on a traversé la passerelle, on peut savoir quel chemin prendre pour se rendre à différents endroits sur le campus et dans le parc Vincent-Massey, de même que pour prendre la direction des routes principales ou des autres infrastructures locales.
Il faudrait indiquer clairement les lieux phares, peut-être au moyen d'une carte. Il faudrait prévoir des rappels pour inviter les usagers à partager la chaussée.
Il faudrait prévoir des panneaux indicateurs invitant à « garder la droite ».
Il faudrait savoir quand on entre sur le domaine de l'Université Carleton ou sur un terrain privé, entre autres.
Le repérage fait cruellement défaut à Ottawa. Tout ce qui permet aux gens de s'orienter est utile.
Insister sur le repérage et sur les directions à suivre pour se rendre aux stations de transport en commun.
Le repérage est nécessaire.
Sur les panneaux indicateurs, il faudrait indiquer la distance à parcourir et le chemin à suivre.
Sur les panneaux indicateurs, il ne faut pas se contenter d'indiquer des distances en mètres et en kilomètres. Il faut aussi préciser la durée estimative des déplacements pour les cyclistes comme pour les piétons.
Ne pas poser de panneaux indicateurs invitant les cyclistes à descendre de leur vélo.
Assurer l'uniformité avec les panneaux indicateurs du campus de l'Université Carleton.
Ne pas poser de panneaux indicateurs invitant les cyclistes à descendre de leur vélo.
- Comme nous l'avons mentionné ci-dessus, veuillez vous assurer que les panneaux indicateurs tracent clairement la démarcation des voies piétonnières et des voies cyclables et indiquent clairement qui doit céder le passage.
Prévoir certains panneaux indicateurs et préciser le chemin à suivre pour se rendre à d'autres destinations.
Il faut assurer l'uniformité. L'Université Carleton se trouve d'un côté et la CCN de l'autre, alors que la passerelle appartient à la Ville, qui en assure l'entretien. Chacune a ses propres panneaux indicateurs. Panneaux indicateurs de repérage. Exemple pour le SP. Chemin à prendre pour se rendre à l'Université Carleton, à Mooney's Bay et au parc Hog's Back, sur la rue Bank, sur l'avenue Billings et à l'Hôpital.
Je n'ai pas de commentaires à faire en particulier.
Interdiction de signer, ralentir et partager la chaussée
Panneaux indicateurs standards du campus pour faire savoir aux piétons qu'ils entrent dans une propriété privée (par exemple, chiens en laisse)
Il est utile de poser certains panneaux indicateurs de repérage.
L'Université Carleton devrait penser à poser un panneau indicateur pour souhaiter la bienvenue aux visiteurs, et de part et d'autre de la passerelle, il faudrait prévoir une carte des sentiers comme celle de la CCN pour l'orientation générale. Un panneau indicateur décrivant l'histoire du passage à niveau serait aussi souhaitable.
Toutes les règles nécessaires pour inviter les cyclistes et les piétons à se partager la chaussée en toute sécurité

Panneaux indicateurs pour les principales destinations seulement.
Il serait utile de prévoir des panneaux indicateurs pour se rendre aux destinations phares (à quelques kilomètres de là). Il serait aussi utile de poser, à une intersection, un tableau-carte.
Je m'inquiète simplement des inondations chaque année au printemps.
Faire appel à des artistes de la localité pour créer des panneaux indicateurs esthétiques.
Oui s'il vous plaît.
Oui : garder la droite, ralentir (à 10 km/h) et faire attention aux autres sur la passerelle.
Peindre la chaussée, au lieu de poser partout des panneaux indicateurs inesthétiques.
Je crois qu'il faudrait poser un minimum de panneaux indicateurs, en plus des panneaux indicateurs obligatoires pour la sécurité.
Ne lancez pas ce projet.
Cartes. Les poteaux des cartes de sentier de la CCN sont ce qu'il y a de mieux. Ils ne sont pas gênants; ils sont toutefois conviviaux et faciles à lire.
Prévoir les mêmes panneaux indicateurs que ceux de la passerelle Flora.
J'aime bien les balises « champignons » néerlandaises, qui indiquent les distances à parcourir. Il n'y en a pas suffisamment à mes yeux!
Ils sont nécessaires et seront plus permanents que le balisage de la chaussée.
Il faut préciser clairement qui doit emprunter la chaussée.
Les panneaux indicateurs sur les sentiers partagés doivent être esthétiques, pour inviter les piétons et les cyclistes à se respecter. Il serait également utile de donner de l'information sur les points auxquels aboutissent ces sentiers.
Il faudrait poser des panneaux indicateurs tous les 150 mètres.
Les panneaux de repérage de la CCN rappellent que l'Université Carleton se trouve à moins de deux kilomètres du secteur.
Repérage. Les panneaux indicateurs doivent être faciles à voir et à lire, sans être trop nombreux, en plus de bien s'harmoniser avec le paysage. Je pense aux panneaux indicateurs bruns avec le lettrage jaune vif ou blanc que l'on trouve couramment dans les sentiers de randonnée. Prévoir des symboles pour ceux et celles qui ne lisent ni le français ni l'anglais.
C'est sans importance.
Pour ceux qui ne connaissent pas bien le secteur, il faudrait prévoir une carte indiquant où se trouvent les stations de l'O-Train et l'Université Carleton et indiquer comment se rendre à la promenade du canal.
Repérage pour traverser l'Université Carleton et se rendre jusqu'au canal, de même que pour traverser le parc Vincent-Massey afin de se rendre au sentier du ruisseau Sawmill
Panneaux indicateurs invitant les piétons et les cyclistes à « partager la chaussée »
Voir ci-dessus.
Les panneaux indicateurs devraient faire état des zones locales, ainsi que des zones plus vastes, en précisant les distances à parcourir, pour que l'on sache s'il s'agit d'une bonne option quand on cherche sa destination.
Panneaux indicateurs simples et élégants indiquant le nord, le sud, l'est et l'ouest et le nom de la prochaine intersection
Il faudrait préciser que les cyclistes doivent descendre de leur vélo.
Ce n'est pas nécessaire.
Je n'ai pas de commentaires.

On peut les placer à l'entrée de la passerelle, comme on le fait dans les vieilles gares de train.
Voir ci-dessus.
Prévoir des panneaux de repérage du côté sud de la passerelle (par exemple dans le sens est pour se rendre au pont Billings, au Centre RA et sur la rue Bank; dans le sens ouest pour se rendre au parc Vincent-Massey, au chemin Heron, au parc Hog's Back et à Mooney's Bay).
Chaussée que doivent partager les piétons avec les cyclistes; inviter les cyclistes à descendre de leur vélo.
Une carte des sentiers de la CCN posée à cet endroit permettrait aux utilisateurs de se repérer.
Je n'ai aucune idée.
Il sera important de poser les enseignes bien en vue pour inviter les cyclistes à céder le passage.
Annoncer les intersections.
Indiquer clairement que les cyclistes et les piétons doivent partager la chaussée. Il faut tenir les chiens en laisse pour la sécurité des piétons et des cyclistes.
Les panneaux indicateurs devraient favoriser les déplacements des piétons dans le voisinage, tout en indiquant où se trouve la station du TLR la plus proche.
Panneaux indicateurs d'avertissement. Voir ci-dessus.
Clarté et éclairage satisfaisants.
Une carte des sentiers serait utile, pour savoir où se trouvent toutes les voies de raccordement.
J'adore les panneaux indicateurs polyvalents de la CCN, qui indiquent combien de kilomètres il reste à parcourir d'ici la prochaine « destination ». Peut-on poser ces panneaux? (Par exemple en précisant la distance à parcourir pour se rendre au parc Lansdowne, au canal et au lac Dow)
Je suis parfaitement d'accord avec ce projet.
Ce n'est pas nécessaire.
Ce serait un autre atout à prévoir.
Ce serait parfait de prévoir des panneaux de repérage simples des deux côtés, pour permettre aux nouveaux étudiants et aux touristes de se repérer.
Cartes dans le style des cartes de la CCN

Questions

Questions	Réponses
<p>Quels sont les plans à long terme pour assurer la liaison entre cette passerelle et les sentiers avoisinants d'une part et, d'autre part, le sentier du ruisseau Sawmill et la station Mooney's Bay?</p> <p>A-t-on pensé à assurer la liaison avec les buttes de la Confédération et le chemin Brookfield (en aménageant une voie essentiellement parallèle au chemin de fer)?</p> <p>Comment assurera-t-on la liaison avec les écluses Hartwell, le SP Preston et le sentier du ruisseau Sawmill?</p> <p>Pourquoi ne pas aménager un sentier parallèle à la ligne de l'O-Train pour les piétons et les cyclistes qui se déplacent dans le sens sud?</p> <p>Pourquoi n'y a-t-il pas de liaison dans le sens sud avec le chemin Heron, la station Mooney's Bay et le ruisseau Sawmill, entre autres?</p>	<p><i>Le bureau de l'Étape 2 du TLR travaille en collaboration avec le Groupe de la planification des transports de la Ville, Services publics et Approvisionnement Canada et la CCN pour se pencher sur la possibilité de relier la nouvelle passerelle piétonnière de la rivière Rideau aux buttes de la Confédération, à la station Mooney's Bay et aux infrastructures cyclables du chemin Heron en passant par un nouveau sentier. En empruntant les voies cyclables du chemin Heron, les cyclistes peuvent avoir accès au SP Brookfield et au sentier du ruisseau Sawmill à la station Mooney's Bay; toutefois, la circulation serait mixte sur un court tronçon du chemin Heron.</i></p> <p><i>Le Réseau cyclable ultime de la Ville fait état d'un sentier majeur projeté qui part de la nouvelle passerelle piétonnière de la rivière Rideau et qui se rend jusqu'à la nouvelle station Walkley de l'O-Train, sur un tracé parallèle à la ligne ferroviaire. Toutefois, en raison des impératifs de sécurité de certains édifices fédéraux, ce sentier serait aménagé dans le voisinage, et on ne sait pas si sa mise en œuvre est viable.</i></p> <p><i>Les résidents qui empruntent le SP Preston traverseraient l'Arboretum pour se rendre jusqu'au sentier ouest du canal Rideau, emprunteraient la passerelle de la rivière Rideau aux écluses Hartwell, puis traverseraient l'Université Carleton pour avoir accès à la nouvelle passerelle piétonnière de la rivière Rideau.</i></p>
<p>Que fait l'Université pour améliorer la connectivité et pour mettre en œuvre une infrastructure cyclable exclusive du côté nord de la passerelle?</p> <p>Quels moyens la Ville prend-elle pour s'assurer que ce programme cadre avec le plan de transport de l'Université Carleton et pour accroître le transport actif sur le campus?</p>	<p><i>L'Université Carleton est en train de mettre au point son propre plan directeur de la connectivité pour les piétons et les cyclistes qui empruntent ou traversent le campus.</i></p>

<p>Le plan directeur de l'espace en plein air de l'Université Carleton prévoit certaines idées pour ce secteur. En quoi ces idées seront-elles touchées?</p> <p>Que dire de l'absence d'infrastructures cyclables sur le campus : il faudrait au moins une voie cyclable dans le sens nord sur le campus pour éviter que les cyclistes soient obligés de rouler sur les trottoirs; il faudrait assurer la liaison avec le chemin Bronson depuis la passerelle dans le sens est-ouest du SP.</p> <p>Pourrait-on ajouter un téléphone d'urgence jaune sur la lisière du parc Vincent-Massey?</p>	
<p>Pourrait-on rehausser d'environ 0,3 mètre le sentier en aval pour amortir le choc des inondations au printemps?</p>	<p><i>Il faudrait adresser cette préoccupation au propriétaire des lieux pour qu'il fasse un suivi. Selon le sentier visé, il s'agirait de la CCN ou de l'Université Carleton.</i></p>
<p>Prévoira-t-on un détour pendant les travaux, puisqu'une section du sentier sera inaccessible pendant une période où il est normalement très achalandé?</p> <p>Pendant combien de temps fermera-t-on ce sentier pour construire la passerelle?</p> <p>Si le sentier est fermé pendant les travaux, prévoira-t-on un autre sentier sécuritaire?</p>	<p><i>Tous les détours à prévoir pendant la construction de la passerelle seront annoncés au moyen d'un avis public, et on posera sur les lieux des panneaux indicateurs pour faire savoir que la circulation est détournée.</i></p>
<p>Pourquoi a-t-il fallu attendre si longtemps pour faire construire une passerelle à cet endroit?</p> <p>N'est-il pas possible de l'aménager sous le pont ferroviaire?</p> <p>Ne pourrait-on pas financer un modèle modifié qui embellirait ce magnifique secteur?</p> <p>Combien de temps a-t-on consacré à la conception? Qui s'en est occupé? Peut-on reprendre le travail de conception?</p> <p>Quelle en sera l'incidence sur l'achalandage du sentier?</p> <p>Qui profitera de cette passerelle?</p>	<p><i>Il faut plus de contexte pour apporter à ces questions des réponses exactes. Pour de plus amples renseignements, les résidents sont invités à consulter le site etape2@ottawa.ca.</i></p>

Quel est le nombre d'utilisateurs prévu pour les sept mois de l'année?	
Peut-on prévoir des bancs publics ou une zone d'assise sur la passerelle pour pouvoir se reposer et profiter du panorama? Peut-être non loin des entrées de la passerelle. Les personnes âgées apprécient un lieu où elles peuvent s'asseoir et se reposer.	<i>Conformément à l'Accord du projet de TLR, les bancs publics ne font pas partie de la conception propre à cette passerelle piétonnière.</i>
Aménagera-t-on un sentier pour le ski de randonnée? N'est-il pas possible de dégager la passerelle en hiver et d'y épandre du sel pour permettre aux cyclistes de se déplacer? Puisque l'entretien hivernal est une considération importante pour les nouvelles infrastructures, pourquoi la connectivité en hiver n'entre-t-elle pas en ligne de compte dans l'aménagement de cette nouvelle passerelle?	<i>Le Bureau de l'Étape 2 mettra sur pied un groupe de travail sur l'entretien hivernal pour revoir les exigences et coordonner les responsabilités de l'entretien hivernal des nouvelles et des anciennes infrastructures cyclables et piétonnières axées sur les transports en commun et associées au tracé de l'Étape 2 du TLR. Le protocole d'examen tiendra compte des politiques pertinentes et permettra d'éclaircir les sentiers qu'il faut entretenir et la responsabilité de leur entretien.</i>
Quelles sont les dates d'ouverture et de fermeture de la passerelle?	<i>La gestion opérationnelle de cette passerelle relèvera de la compétence de la Direction générale des travaux publics et de l'environnement, qui communiquera avec les résidents avant de mettre en service cette passerelle.</i>
Comment bloquera-t-on l'accès à la passerelle?	<i>Des bornes amovibles seront installées à chacun des points d'entrée et de sortie des approches de la passerelle.</i>
La patrouille pédestre de l'Université Carleton assurera-t-elle le programme de sécurité des piétons sur la passerelle?	<i>Cette patrouille pédestre accompagne effectivement les étudiants qui sortent du campus pour se rendre jusqu'au parc Hog's Back dans le sens sud et jusqu'à l'avenue Holmwood dans le sens nord. Cette patrouille se penche également sur l'option d'achat d'un véhicule pour améliorer éventuellement l'accompagnement sur le campus et hors du campus.</i>
Pourra-t-on pêcher sur la passerelle?	<i>On encouragerait les gens à pêcher depuis la berge, ce qui est plus sécuritaire pour les pêcheurs.</i>
S'il y a un problème sur la passerelle, qui appellerons-nous?	<i>Cette passerelle constituera une nouvelle infrastructure municipale, dont l'entretien sera assuré par la Ville d'Ottawa. Les résidents pourront</i>

	<i>appeler au 3-1-1 pour signaler tous les problèmes relatifs à cette infrastructure de la Ville.</i>
<p>La largeur sera-t-elle suffisante pour respecter la distanciation sociale?</p> <p>Une largeur de 5 mètres est-elle suffisante, compte tenu des consignes de distanciation sociale pendant la COVID, de ceux qui traversent la passerelle et de ceux qui y flânent, entre autres?</p>	<i>La passerelle a 5 mètres de largeur d'un garde-fou à l'autre. Cette largeur respecte aussi la LAPHO et les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa.</i>
<p>Tiendra-t-on une consultation avec Ailes en sûreté Ottawa afin de s'assurer que les oiseaux verront la passerelle? (Les photos indiquent qu'elle est blanche.)</p>	<i>L'Accord du projet n'oblige pas à consulter ce groupe.</i>
<p>De quelle hauteur de passerelle est-il question?</p>	<i>La passerelle fera 5 mètres de haut à partir du tablier en béton jusqu'au-dessus de la ferme.</i>
<p>Combien coûte cette passerelle?</p>	<i>Cette passerelle coûte 5 millions de dollars CA.</i>
<p>Cette passerelle reposera-t-elle sur des pieux?</p>	<i>Cette passerelle piétonnière à ferme en acier et à tablier unique de 65 m, étayée par des culées en béton armé aux deux extrémités des berges de la rivière Rideau. Les culées seront porteuses aux extrémités, grâce à un socle étendu qui sera arrimé au soubassement rocheux.</i>
<p>Est-il possible d'élargir encore cette passerelle?</p>	<i>Il s'agit d'une passerelle à ferme en acier et à tablier unique préfabriquée dont la largeur est fixée à 5 mètres entre les deux garde-fous, ce qui permet d'aménager deux voies de 2,5 mètres.</i>
<p>Pourquoi relier un parc de la CCN à l'Université, en faisant appel à un sentier qui n'est pas achalandé toute l'année? Puisqu'il n'y a pas de secteur résidentiel à proximité, qui devrait se servir de cette infrastructure, hormis les étudiants, le personnel et les professeurs de l'Université Carleton?</p>	<i>L'intégration de cette structure dans le cadre du projet de l'Étape 2 rehausse la connectivité dans le secteur et la liaison avec la station du TLR à l'Université Carleton.</i>
<p>Y aurait-il moyen de démarquer la voie piétonnière par rapport à la voie cyclable?</p>	<i>Le balisage de la chaussée et les panneaux indicateurs font partie des travaux de conception. Nous donnerons plus d'information lorsque la conception de ces fonctions sera finalisée.</i>
<p>Que dire des approches, surtout du côté sud, pour les piétons et les cyclistes?</p>	<i>Les côtés nord et sud seront dotés d'approches d'au moins 6,0 mètres, dont la pente sera d'au</i>

	<i>plus 2 % au point d'interface avec la structure de la passerelle. La largeur de 5,0 mètres de la passerelle se réduira, sur une distance d'au moins 6,0 mètres, jusqu'au point où le sentier polyvalent (SP) aura 3,0 mètres de large.</i>
Quel est le pourcentage de la pente à partir des sentiers jusqu'à la passerelle?	<i>L'approche et la transition entre le SP et la passerelle auront une pente d'au plus 2,0 % sur une longueur de 6,0 mètres (au moins).</i>
Qu'en est-il de l'accessibilité?	<i>La conception de la passerelle piétonnière de la rivière Rideau respecte les Normes de conception accessible de la Ville d'Ottawa et la LAPHO, conformément à l'Accord du projet.</i>
<p>Pourquoi la conception est-elle fragilisée alors que le site est voisin d'un site de l'UNESCO? Il faudrait envisager d'améliorer la conception.</p> <p>La conception de la ferme est-elle vraiment nécessaire? Je préférerais un modèle de conception du type Adawe pour profiter des panoramas qui donnent sur la rivière.</p> <p>La conception de la ferme est-elle vraiment nécessaire? Je préférerais un modèle de conception du type Adawe pour profiter des panoramas qui donnent sur la rivière.</p>	<i>La ferme en acier est une solution simple et économique pour assurer la sécurité de la démarcation au niveau du sol pour les piétons qui empruntent la passerelle enjambant la rivière. Les autres améliorations esthétiques ne font pas partie de l'Accord du projet à l'heure actuelle.</i>
Pourquoi ne pas prévoir de belvédère au centre de la passerelle? On en a aménagé pour la passerelle Flora, ce qui est une erreur énorme.	<i>Ces éléments ne faisaient pas partie de l'Accord du projet, qui constitue le contrat avec TransitNEXT pour la réalisation de l'Étape 2 de la Ligne Trillium.</i>
A-t-on tenu auparavant une consultation publique sur la conception de la ferme?	<i>On a mené pour cette passerelle une évaluation environnementale dans le cadre du Projet de couloir nord-sud 2006.</i>
Tiendra-t-on toujours une consultation pour l'appellation de cette passerelle? Serait-il valable de demander à un aîné algonquin de baptiser cette passerelle?	<i>Riley Brockington et Shawn Menard, conseillers municipaux, se sont entendus pour travailler en collaboration afin de donner à cette passerelle une appellation commémorative, ce qui ne fait pas partie du périmètre des travaux du Bureau du Programme de construction du train léger.</i>
Il faut veiller à consulter les aînés de la Nation Anishinabeg à propos de l'appellation.	
Serait-il possible d'intégrer des œuvres d'art dans les garde-fous?	<i>On a décidé d'intégrer des œuvres d'art public dans le cadre du projet de l'Étape 2 pour les stations, mais non pour les structures.</i>
Pendant le ruissellement des eaux au printemps, cette rivière est très dangereuse. Ceux qui tombent dans l'eau n'ont que quelques minutes pour survivre. Pourrait-on	<i>Le SP du sentier est de la rivière Rideau restera au niveau prévu à l'origine. Le SP sera réduit à la base du mur de pierres naturelles, à partir d'un point situé à environ 20 mètres à l'ouest de la</i>

éloigner de la berge l'entrée nord de la passerelle?	<i>culée, pour rejoindre le sentier existant; à partir de ce point, le SP aura la même largeur.</i>
Il faut prévoir une hauteur libre pour les kayakistes, entre autres, sous la passerelle.	<i>Comme l'indique l'Accord du projet, la base de la structure de la passerelle devra avoir : i) une ouverture minimum de 3,0 mètres pour le dégagement de la navigation au-dessus de l'élévation normale de l'eau de la rivière Rideau; ou ii) une hauteur libre de 0,3 mètre au-dessus de l'élévation de la crue centennale, en prenant la valeur la plus élevée des deux.</i>
Le garde-fou de la passerelle prévoit-il des mesures de protection pour éviter que les petits enfants et les animaux de compagnie tombent dans la rivière?	<i>Oui. Le Code du bâtiment de l'Ontario prévoit des exigences dans ce cas et s'applique à cette passerelle piétonnière.</i>
Pourriez-vous fournir le lien donnant accès à l'EE qui a été fait et qui a permis d'approuver la conception de la ferme. Nous n'en avons jamais pris connaissance, puisqu'elle n'a pas été publiée.	<i>On a mené une EE pour cette passerelle dans le cadre du Projet de couloir nord-sud 2006.</i>
Nombreux sont ceux qui s'adonnent à des loisirs sur cette rivière. Comment préservera-t-on l'accès à la rivière pour les pêcheurs, les kayakistes qui dévalent les rapides, ceux qui se trempent les pieds durant l'été et ceux qui visitent les lieux?	<i>Cette passerelle n'aura aucune incidence sur l'accès à la rivière.</i>