



National Capital
Commission

Commission
de la Capitale nationale

Policy for Parkways
and Driveways

Ligne de conduite
relative aux promenades



NCC
1984
#31
c. 2

67294

Canada

1900.5.12

Policy for Parkways and Driveways

Ligne de conduite relative aux promenades

Approved by
the Executive Committee
of the National Capital Commission
on June 6, 1984

Approuvée par
le Comité exécutif
de la Commission de la Capitale nationale
le 6 juin 1984

Policy and Research Division
Planning Branch
National Capital Commission
July 1984

Division de la politique et des recherches
Direction de la Planification
Commission de la Capitale nationale
Juillet 1984

Foreword

The land use policy direction in this brochure has been formulated to guide the National Capital Commission in decisions and programmes related to the improvement and development of parkways and driveways in the National Capital Region. The principles of the policy have been developed in light of significant land holdings of the National Capital Commission suitable for parkway and driveway development, specific proposals by municipal governments for the use of Commission parkways and driveways for regional transportation purposes, and the interest of the Commission in pursuing the further development, enhancement and public use of its parkways and driveways.

These policies for parkways and driveways will be included in the Federal Land Use Plan currently being developed by the National Capital Commission.



C.M. Drury


Chairman
National Capital Commission

Avant-propos

La présente brochure expose la ligne de conduite relative à l'amélioration et à l'aménagement de promenades dans la Région de la Capitale nationale. Cette brochure vise également à orienter les décisions et les programmes de la Commission de la Capitale nationale en la matière. Les principes à la base de cette ligne de conduite ont été définis en tenant compte des trois éléments suivants : le nombre élevé de terrains disponibles, propriété de la Commission pouvant servir à l'aménagement de promenades, les propositions précises faites par les autorités municipales au sujet de l'utilisation des promenades de la Commission pour le transport régional, et l'intérêt que porte la Commission à la poursuite des travaux d'aménagement, d'embellissement et d'utilisation publique de ses promenades.

Ces lignes de conduite seront incorporées au Plan d'utilisation des terrains fédéraux que la Commission de la Capitale nationale est en train d'élaborer.

Le Président
Commission de la Capitale nationale



C.M. Drury

Table of Contents

Table des matières

1.0 Introduction	1	1.0 Introduction	1
2.0 Background	3	2.0 Historique	3
3.0 Principal Issues	7	3.0 Principaux enjeux	7
4.0 Purpose of Policy	13	4.0 Objet	13
5.0 Alternative Approaches		5.0 Options	
5.1 Single Purpose / Passive Approach	15	5.1 Utilisation unique / Approche passive	15
5.2 Multi-Purpose / Leisure-Oriented Approach	17	5.2 Utilisation polyvalente / Approche active	17
5.3 Transitional / Transportation Approach	19	5.3 Utilisation croissante à des fins de transport	19
6.0 Approved Policy Direction	21	6.0 Orientation approuvée	21
7.0 Development Plan for Parkways and Driveways	26	7.0 Plan de développement relatif aux promenades	26

Recreational activities vs
transportation purposes

Les activités récréatives vs le
transport



1.0 Introduction

The development of a parkway and driveway system has been considered a significant element in the ongoing programme to realize the National Capital Commission's principal goals and objectives. The current system of approximately 120 kilometers of scenic roadways, passing through some of the Region's more attractive green spaces, parks and along waterways is based essentially on the philosophy that parkways and driveways are leisure-oriented scenic drives. The Commission's efforts to date have been directed to preserving the aesthetics and attractiveness of its parkways and driveways.

The value of some parkways and driveways for general transportation purposes, however, may gradually be eroding their originally intended purpose. Municipal governments

1.0 Introduction

L'aménagement d'un réseau de promenades est considéré comme un élément important du programme permanent visant la réalisation des grands buts et objectifs de la Commission de la Capitale nationale. Le réseau actuel d'environ 120 kilomètres de routes touristiques traversant ou longeant les espaces verts, les parcs et les cours d'eau les plus pittoresques de la région est fondé sur le principe que les promenades sont essentiellement des routes de plaisance à vocation récréative. La Commission, pour sa part, a toujours eu pour règle de chercher à préserver la beauté de ses promenades.

Toutefois, l'utilisation de certaines promenades sur le plan des transports en général est en train de changer leur vocation première de routes d'agrément. En fait, les municipi-

within the National Capital Region have proposed from time to time the extensive use of certain National Capital Commission parkways and driveways for regional transportation purposes. Some federal lands have been made available for regional transportation purposes essentially through direct transfer or sale of corridor rights-of-way to local or provincial authorities subject to landscaping and design considerations, or through direct use of Commission parkways for particular regional transportation functions.

At the same time, National Capital Commission objectives and practice in the National Capital Region have been changing, with greater emphasis being placed since the early 1970's on the encouragement of public transportation.

The increasing accommodation of regional transportation facilities on federal lands is considered to have significant implications for the Commission's short- and long-term use of land and parkway development. Accordingly, specific policy guidance is provided in this document to clearly identify and safeguard the Commission's interests in this area.

palités de la région de la Capitale nationale misent beaucoup sur les promenades pour répondre à un besoin de transport de type régional. C'est ainsi que la Commission a déjà mis certains terrains fédéraux à la disposition des autorités locales et régionales, soit en leur cédant ou en leur vendant des emprises sous réserve du respect des critères d'aménagement paysager ou de design, soit en leur permettant ponctuellement d'utiliser les promenades à des fins de transport régional.

Parallèlement les objectifs et les méthodes de la Commission de la Capitale nationale ont évolué et depuis le début des années 70, visent à encourager les transports en commun.

L'utilisation croissante des terrains fédéraux à des fins de transport régional est considérée comme ayant des répercussions négatives sur l'utilisation à court et à long terme des terrains de la Commission et, en particulier, sur l'aménagement des promenades. Le présent document expose une ligne de conduite précise permettant de définir et de sauvegarder les intérêts de la Commission en la matière.

2.0 Background

The Commission's parkway philosophy may be attributed to Frederick G. Todd, whose comprehensive "Parks and Parkways" plan, proposed in 1912 the founding principles for the role and location of parkways and driveways in Canada's Capital. This was concurrent with the concept in the United

2.0 Historique

La philosophie de la Commission en matière de promenades s'inspire largement de Frederick Todd, dont le plan complet de «parcs et promenades» de 1912, expose les principes de base relatifs au rôle et à la relocalisation des promenades dans la Capitale du Canada. Les mêmes principes ont été mis

1929 – Driveway approach to
Laurier Avenue Bridge

1929 – L'approche de la
Promenade au pont de
l'avenue Laurier



States of a parkway as a road through an elongated park which attempts to preserve the natural environment yet make it accessible to the automobile. The development of the American parkway system is the offspring of the Bronx River Parkway which pioneered the limited access road in the 1920's and was based on a "ride awhile-stop awhile" principle. This system is administered by the U.S. Park Service and is extensively integrated with public recreational opportunities such as picnic grounds, hiking facilities and nature trails, ecological communities and museums. Although no separate bicycling facilities are offered, cyclists use the parkways.

en application aux États-Unis vers la même époque ainsi les promenades étaient considérées comme des routes traversant des parcs de forme allongée et conçues pour protéger l'environnement naturel tout en le rendant accessible aux automobilistes. L'aménagement du réseau de promenades américain résulte d'une grande première réalisée pendant les années 20, soit l'aménagement de la promenade de la rivière Bronx. Ce réseau était constitué de routes à accès limité conçues pour que les automobiles entrecoupent d'arrêts leurs randonnées. Le réseau était administré par le Service national des parcs et en très grande partie intégré à des équipements de loisirs publics, comme des terrains de

The development of the parkway system in Canada's Capital was largely founded upon Todd's recommendations for a concept of parkways as components of an overall park system. He defined them as a "winding pleasure drive laid out with a narrow strip of land reserved on either side, and treated in a park-like manner. . ." (1). The location of parkways was considered to be a question of detail once the principal parks were to be decided upon, since the parkways and driveways were to serve as linkages between peripheral parks and the urban centre.

pique-nique, des sentiers de nature et de randonnée pédestre, des éléments à caractère écologique et des musées. De plus, les cyclistes ne disposant pas de pistes distinctes utilisaient les promenades.

L'aménagement du réseau de promenades de la Capitale du Canada s'est largement inspiré des recommandations du rapport Todd ; en effet, les promenades étaient vues comme des éléments d'un réseau de parcs et définies comme « des routes de plaisance longées de chaque côté d'une bande étroite de terrains traités comme des parcs . . . » (1). La question de savoir où faire passer les promenades était considérée comme secondaire une fois décidé l'emplacement des principaux parcs, puisqu'elles devaient servir à relier les parcs périphériques entre eux et au centre urbain.



1929 – West side of Driveway
from Third Avenue

1929 – La rive gauche de la
promenade à la hauteur de la
Troisième Avenue

(1)

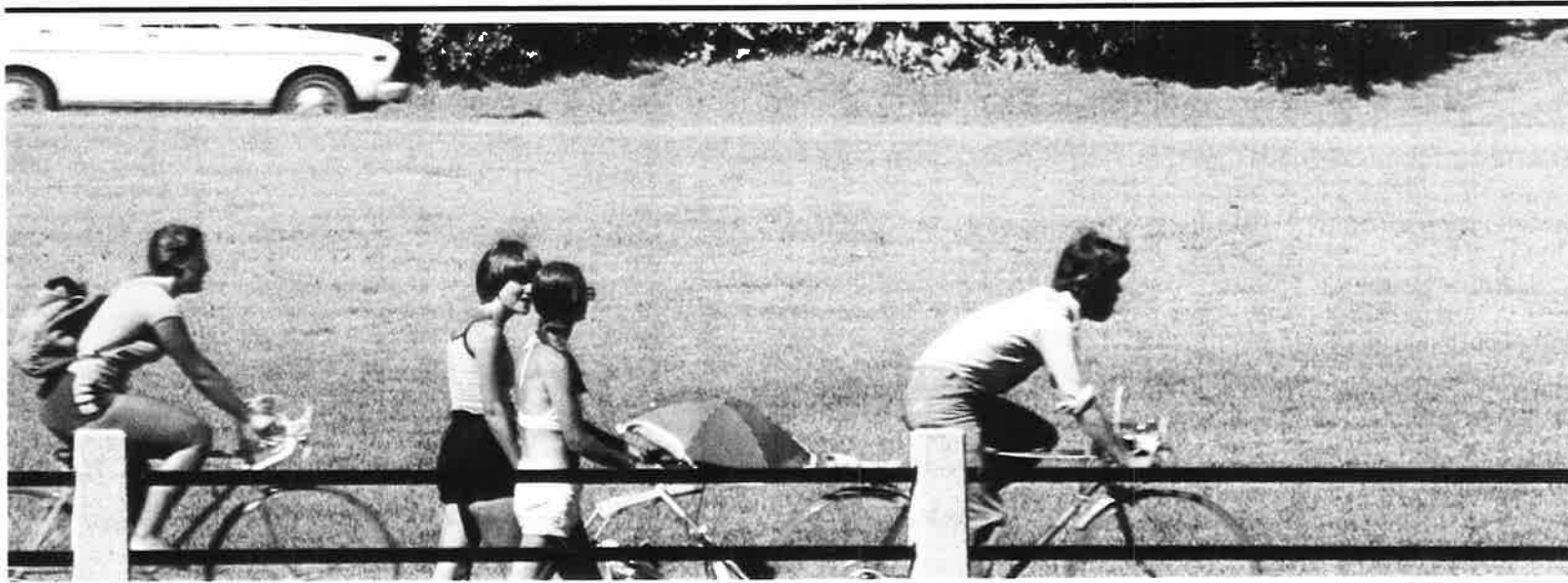
Todd, Frederick; *Preliminary Report to the Ottawa Improvement Commission*, Ottawa, 1912; p. 27.

(1)

Todd, Frederick ; *Rapport préliminaire à la Commission d'embellissement d'Ottawa*, Ottawa, 1912 ; p. 27.

In addition to the development of some 360 hectares of urban parkland, some 13.5 kilometers of scenic parkways were constructed by the Ottawa Improvement Commission and the Federal District Commission prior to 1945. This system included the former Lady Alexandra Drive along the high banks of the Ottawa River through Rockcliffe Park to Government House, Sussex Drive and the Bytown Bridges, Lady Grey Drive, Queen Elizabeth Drive along the west bank of the Rideau Canal and through the Experimental Farm to Carling Avenue, Island Park Drive, and the Champlain Bridge.

Avant 1945, la Commission d'embellissement d'Ottawa et la Commission du district fédéral ont construit quelques 13,5 kilomètres de promenades pittoresques tout en aménageant quelques 360 hectares de parcs urbains. Ce réseau comprend l'ancienne promenade Lady Alexandra, qui longe l'escarpement de la rivière des Outaouais jusqu'à la résidence du gouverneur général en passant par le parc Rockcliffe, la promenade Sussex et les ponts de Bytown, la promenade Lady Grey, la promenade de la Reine-Elizabeth qui longe la rive gauche du canal Rideau et se rend jusqu'à la Ferme Expérimentale puis à l'avenue Carling, la promenade Island Park et le pont Champlain.



The system promotes public access

Le réseau favorise l'accès public

The major portion of the parkway system in the National Capital Region has been developed since 1945, based largely on the recommendations of Jacques Gréber, whose *Plan for the National Capital* (2) reinforced and elaborated on Todd's parkway concept. In addition to a 27 kilometer Gatineau Parkway, the Gréber Plan introduced an extensive urban parkway programme which helped beautify and provide direct public access to the Ottawa and Rideau River waterfronts and added about 1,600 hectares of open space to the Capital's urban area. The role of a parkway as conceived in the Gréber Plan was not, however, to be limited to that of a meandering scenic pleasure drive, but incorporated a utilitarian purpose in linking parks and public buildings and serving as the framework of suburban communities. Hence the rationale for parkways was expanded beyond aesthetics to include other functional purposes.

La majeure partie du réseau actuel a été aménagée après 1945 et s'inspire largement des recommandations de Jacques Gréber, qui, dans son *Projet d'aménagement de la Capitale nationale* (2), a renforcé et développé le concept de Todd. En plus de la promenade de 27 kilomètres du parc de la Gatineau, le Plan Gréber proposait un programme d'aménagement d'un grand réseau urbain de promenades qui a contribué à embellir les rives des deux grandes rivières, à offrir au public la possibilité d'y accéder et à ajouter environ 1,600 hectares d'espaces ouverts au territoire urbain de la Capitale. Toutefois, dans le Plan Gréber, la promenade n'était pas conçue comme ayant pour seule fonction de constituer une route d'agrément sinueuse, mais aussi, dans un esprit plus utilitaire, de raccorder les parcs et les édifices publics et de servir de cadre aux communautés de banlieues. Les promenades n'avaient donc plus pour seul but d'améliorer l'esthétique, mais aussi de répondre à des besoins pratiques.

(2) Gréber, Jacques; *Plan for the National Capital*, The King's Printer, Ottawa, 1950.

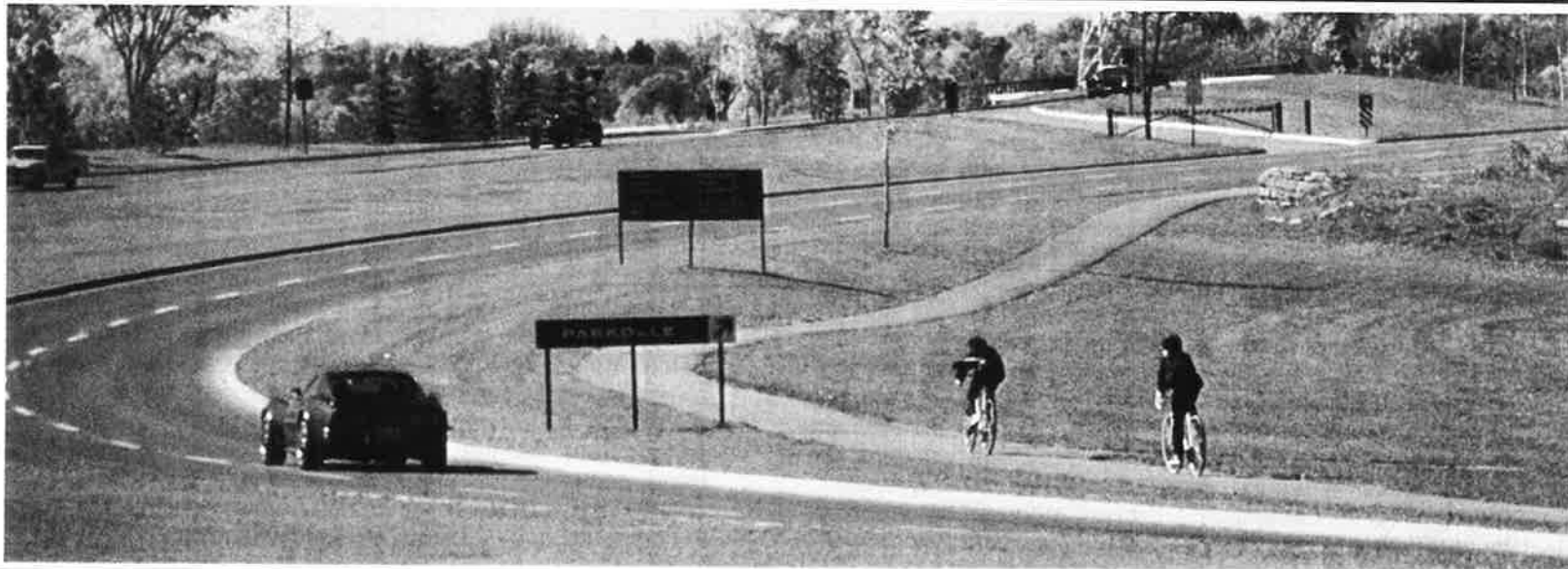
(2) Gréber, Jacques; *Projet d'aménagement de la Capitale nationale*; L'imprimeur du Roi, Ottawa, 1950.

3.0 Principal Issues

The parkway system of the Federal District Commission and its successor the National Capital Commission reflects a "scenic drive" approach to parkway development which attempts to emphasize a distinction between parkways and the regional roadway system. The concept of a distinctive system of special significance has remained largely undisputed and unchallenged until recently. The necessity to re-examine this concept and its feasibility is timely in view of increasing Commission involvement in assisting in the resolution of a range of regional transportation and open space issues as part of its planning and development efforts.

3.0 Principaux Enjeux

Lorsqu'on étudie le réseau de promenades aménagé par la Commission du district fédéral et son successeur, la Commission de la Capitale nationale, on constate que les promenades sont considérées comme des routes d'agrément distinctes du réseau routier régional. Jusqu'à tout récemment, ce concept de réseau routier distinct d'une importance particulière est resté largement incontesté. Il importe, à l'heure actuelle, de réexaminer ce concept et son applicabilité, étant donné que la Commission s'intéresse de plus en plus, dans le cadre de ses efforts de planification et d'aménagement, aux questions de transport régional et d'espaces ouverts.



Ottawa River Parkway used by commuters

La promenade de la rivière des Outaouais est utilisée par les migrants journaliers

Within the spectrum of its transportation related interests, the Commission has attempted to pursue consistently the improvement and enhancement of parkways and driveways. At the same time, increasing urbanization and suburban expansion have prompted municipal governments to propose the use of Commission parkways and parkway corridors for regional transportation purposes. The location, form and high scenic value of certain Commission parkways have made them attractive and coveted as regional transportation routes.

The Official Plan of the Regional Municipality of Ottawa-Carleton which is currently under review, emphasizes the importance of Commission-owned corridor lands and parkways as elements of the regional transportation system.

Moreover, demand for increased vehicular access to the Commission parkways and driveways has emerged as a significant issue in the construction of the Eastern Driveway, the planning of the Voyageur Parkway and in the future use of the Airport Parkway.

Obviously, certain parkways and driveways, such as the Ottawa River Parkway and Colonel By Drive, are presently being used extensively by commuters. There may be a general lack of awareness, however, of the process by which an unlimited-access roadway can lose its effectiveness and become obsolete for the purpose and traffic volumes it is designed to serve. On many major urban roadways, the motorist encounters billboards, commercial establishments, accesses and traffic lights at frequent intervals which not only seriously impede traffic but seriously reduce the effectiveness of the road. On many four-lane roads, often only two lanes are clear because of access points from private driveways and turning lanes at intersections. It would appear to be undesirable and uneconomical to spend large sums of public money

Compte tenu de la marge de manoeuvre que lui laissent ses intérêts en matière de transport, la Commission a tenté fidèlement de continuer à améliorer et à embellir les promenades. Cependant, l'urbanisation croissante et l'expansion des banlieues ont poussé les gouvernements municipaux à proposer l'utilisation des promenades et des emprises de la Commission à des fins de transport régional. La situation, la forme et le caractère hautement pittoresque des promenades de la Commission les ont rendues attrayantes et désirables comme itinéraires de transport.

Dans le réexamen actuel qu'elle fait de son Plan officiel, la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton continue d'insister sur l'importance des promenades et des emprises de la Commission en tant qu'éléments du réseau de transport régional.

De plus, le besoin plus grand d'un accès véhiculaire aux promenades de la Commission est devenu une question importante pour la construction de la promenade de l'Est, la planification de la promenade des Voyageurs et l'utilisation future de la promenade de l'Aéroport.

On ne peut douter qu'à l'heure actuelle certaines promenades, comme celle de la rivière des Outaouais et celle du Colonel-By, sont largement utilisées par les migrants journaliers. Cependant, il semble qu'on soit généralement peu conscient du processus par lequel une route à accès illimité peut perdre de son efficacité et devenir désuète par rapport à l'usage et au volume de circulation qui sont définis au moment de sa conception. Lorsqu'un automobiliste circule sur la plupart des grandes artères urbaines, il rencontre un grand nombre de panneaux publicitaires, d'établissements commerciaux, de voies d'accès et de dispositifs de contrôle de la circulation placés aux intersections rapprochées, en

Airport Parkway affected by demand for commuter access

La promenade de l'Aéroport est touchée par la demande d'accès pour les migrants journaliers



developing an uncongested scenic roadway intended for free-flowing pleasure travel, and then to allow unlimited access.

Commission parkways and driveways, unlike other roadways in the National Capital Region, have been generally designed and developed as free-flowing roads with aesthetics and comfort as the objectives. Their geometric design reflects these objectives. Although Commission parkways and driveways are open for use by the public at all times, an ever-increasing level of regular commuter use of parkways and driveways could have detrimental effects on their character and performance due to resulting traffic congestion and pollution.

Given the Commission's longstanding interests in preserving and improving its system of scenic parkways and driveways, in supporting an effective regional transportation system, and

plus de nuire grandement à la circulation ceci réduit en outre l'efficacité de la route. Sur plusieurs routes à quatre voies, il arrive fréquemment que deux des voies soient libres en raison de la présence de points d'accès à des entrées privées et de voies de sortie aménagées aux intersections. Il n'est pas souhaitable ni rentable de dépenser des deniers publics pour aménager une promenade pittoresque destinée à la libre circulation de plaisance, et pour ensuite en ouvrir l'accès à tous.

À la différence des autres voies de circulation de la région de la Capitale nationale, les promenades de la Commission ont généralement été conçues et aménagées comme des routes à circulation libre ayant pour objectifs le plaisir esthétique et le confort des usagers. Les éléments géométriques de leur conception et de leur alignement reflètent bien ces objectifs. Même si les promenades de la Commission sont accessibles en tout temps au public, l'utilisation sans cesse croissante de

in providing support for the improvement of public transit service in Canada's Capital, its response to transportation issues to date has indicated a willingness to cooperate with provincial and municipal authorities in their attempts to satisfy regional transportation requirements.

Accordingly, the Commission has demonstrated that certain federal lands could be made available for regional transportation purposes where such uses are fully compatible with the Commission's objectives for the National Capital Region and are essential to meet regional transportation needs.

The National Capital Commission acquired open space corridors and has constructed parkways with a view to achieving a continuous network which would pass through the Capital's parklands and along its scenic waterways and provide access to significant natural features. However, some corridors have yet to be developed for parkway or public open space purposes and, as in the case of the Western Parkway, Rideau River, Sawmill Creek, Southern Parkway and Alta Vista corridors, are relied upon for regional and perhaps provincial transportation routes. Moreover, Champlain Bridge, Island Park Drive, Queen Elizabeth Drive, the Ottawa River Parkway, Airport Parkway, Eastern Parkway, and Colonel By Drive are collectively considered by the Regional Municipality of Ottawa-Carleton as part of the regional road network and thus expected to fulfill certain regional transportation functions.

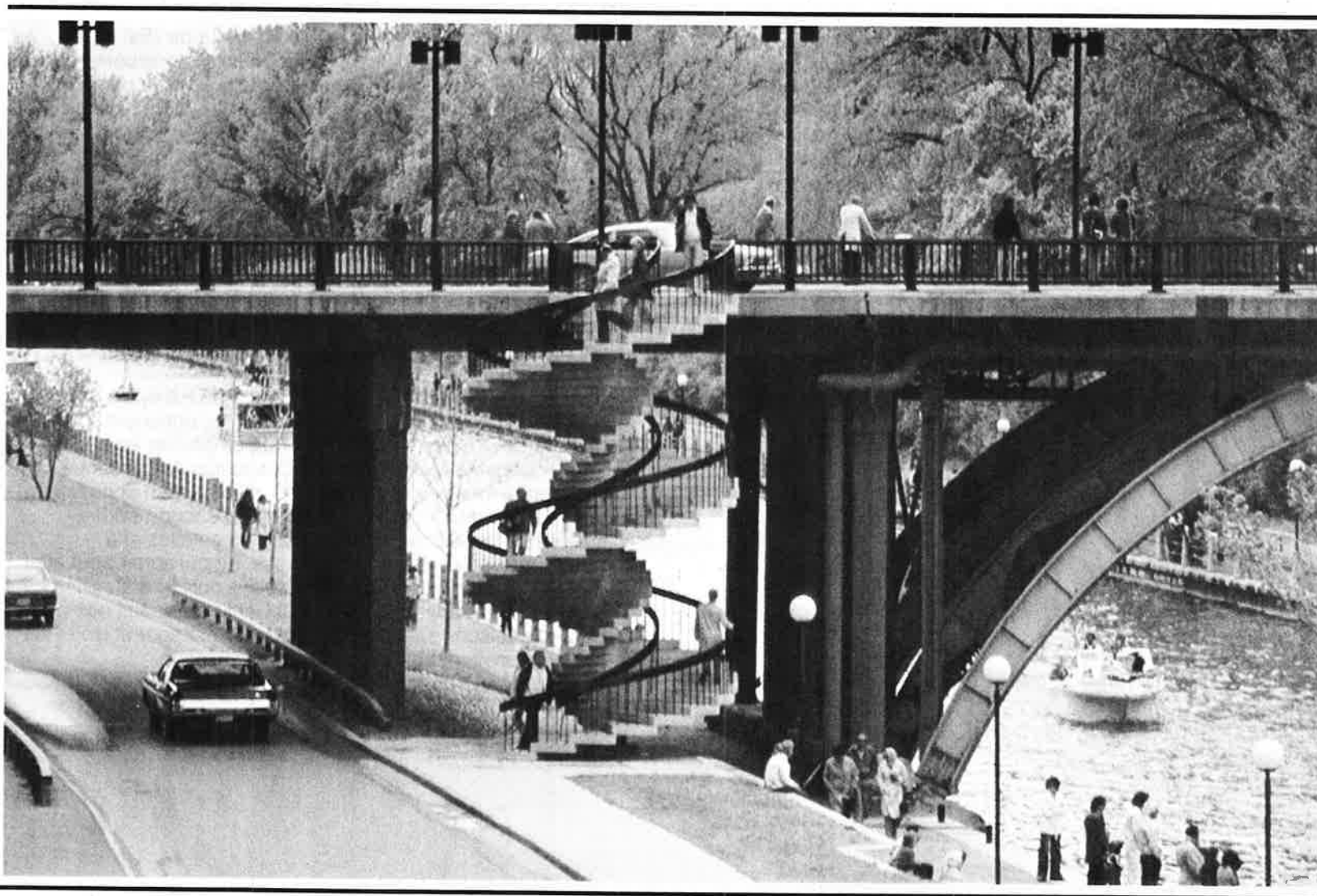
ces promenades par les migrants journaliers pourrait avoir des effets négatifs sur leur caractère et leur rendement, en raison de la congestion et de la pollution qui en découleraient.

Comme elle n'a jamais ménagé ses efforts pour préserver et améliorer son réseau de promenades, pour aider à l'établissement d'un réseau de transport régional efficace et pour appuyer l'amélioration des transports en commun dans la Capitale du Canada, la Commission a réagi aux problèmes de transport en se montrant disposée à coopérer avec les autorités provinciales et municipales dans leurs efforts pour répondre aux besoins en matière de transport régional.

Par conséquent, la Commission admet toujours que certains terrains fédéraux puissent être mis à la disposition des autorités régionales lorsque ces utilisations sont parfaitement compatibles avec les objectifs de la Commission et indispensables à la satisfaction des besoins en matière de transport régional.

La Commission de la Capitale nationale a acquis des emprises et construit des promenades dans le but de réaliser un réseau continu qui traverserait les parcs de la Capitale et longerait ses rives pittoresques tout en permettant l'accès aux beautés naturelles de la région. Toutefois, certaines emprises n'ont pas été aménagées en promenades ou en espaces ouverts et, comme dans le cas des emprises de la promenade de l'Ouest, de la rivière Rideau, du ruisseau Sawmill, de la promenade du Sud et de la promenade Alta Vista, elles figurent dans les itinéraires des autorités de transport régionales et éventuellement provinciales. De plus, le pont Champlain, la promenade Island Park, la promenade de la Reine-Elizabeth, la promenade de la rivière Outaouais,

TC



The system provides a pleasant driving experience adjacent to waterways

Le réseau offre une agréable randonnée aux automobilistes longeant les cours d'eau

Parkways have been the hallmark of the National Capital. The Commission has so far succeeded in maintaining the integrity of the park and pleasure drive aspects of its parkways and driveways. In addition to providing a pleasant driving experience, parkway rights-of-way adjacent to waterways such as the Rideau Canal and the Ottawa River have effectively helped preserve and facilitate access to waterfronts for public enjoyment.

The use of parkways for regional purposes may conflict with a parkway's performance as an uninterrupted, leisure-oriented, safe and uncongested scenic roadway. Regional transportation functions imply additional traffic lanes and higher speeds for parkways, turning them into high-capacity arterials with landscaping, which becomes necessary not for aesthetic reasons but to shield and insulate adjoining areas from traffic.

la promenade de l'Aéroport, la promenade de l'Est et la promenade Colonel-By sont collectivement considérés par la Municipalité régionale d'Ottawa-Carleton comme partie intégrante du réseau routier régional et comme devant par conséquent répondre à certains besoins en matière de transport régional.

Les promenades constituent le trait distinctif de la Capitale du Canada. La Commission a jusqu'ici réussi à sauvegarder l'intégrité de ses promenades et des espaces ouverts adjacents. Tout en offrant une agréable randonnée aux automobilistes, les promenades longeant les cours d'eau comme le canal Rideau et la rivière des Outaouais ont aidé à préserver et à faciliter l'accès du public aux rives.

L'utilisation des promenades à des fins de transport régional est considérée comme compromettant les options d'aménagement de la Commission et pourrait empêcher les promenades de continuer à être des routes de plaisance à vocation récréative, ininterrompues, sûres et non congestionnées. L'utilisation accrue à des fins de transport pourrait conduire à la création de voies supplémentaires et à l'augmentation des limites de vitesse, ce qui aurait pour effet de créer des artères à grande capacité dotées d'un aménagement paysager, lequel devient nécessaire non pas pour des raisons esthétiques mais pour protéger et isoler les secteurs environnants de la circulation intense.

**4.0
Purpose of Policy**

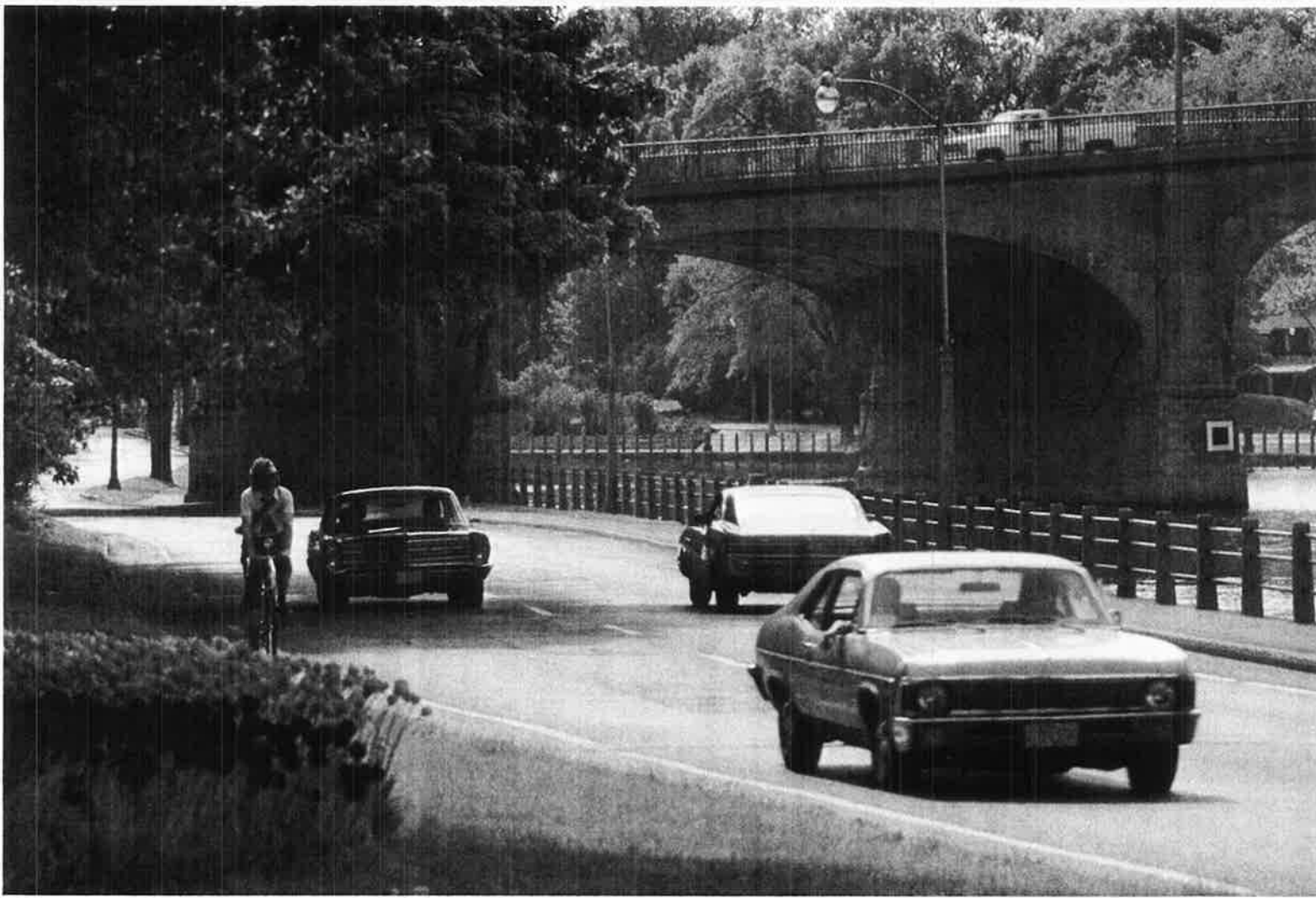
The policies contained in this brochure are intended to enable the Commission to:

- (a) articulate a philosophy on the future role of parkways and driveways;
- (b) make decisions regarding the use of parkways and driveways for transportation purposes;
- (c) establish priorities for the future development of parkways and driveways;
- (d) define functional characteristics of parkways and driveways; and
- (e) contribute to the formulation of the Commission's Federal Land Use Plan.

**4.0
Objet**

La ligne de conduite décrite dans cette brochure a pour objet de permettre à la Commission :

- (a) d'articuler sa philosophie sur le rôle que joueront les promenades ;
 - (b) de prendre des décisions concernant l'utilisation des promenades à des fins de transport ;
 - (c) d'établir des priorités pour l'aménagement de nouvelles promenades
 - (d) de définir les caractéristiques fonctionnelles des promenades ; et
 - (e) de contribuer à l'élaboration du Plan d'utilisation des terrains fédéraux.
-



Colonel By Drive at Bank Street Bridge

La promenade Colonel-By au pont de la rue Bank

5.0 Alternative Approaches

Given the Commission's development objectives for the Capital, its current practices regarding parkways and driveways, and the principal issues affecting its parkways and driveways explained earlier, three alternative policy approaches were considered.

5.0 Options

Dans le contexte des buts et objectifs de la Commission relatifs à l'aménagement de la Capitale, de sa position actuelle au sujet du développement des promenades et des principaux enjeux présentés ci-dessous, trois options fondamentales ont été envisagées :



Gatineau Parkway representative of "Single Purpose/Passive Approach"

La promenade de la Gatineau correspond mieux à l'option, « L'utilisation unique/Approche passive. »

5.1 Single Purpose / Passive Approach, which would confirm parkways and driveways as a distinct system, not integrated with the regional road system and therefore not serving a regional transportation function.

5.1 Utilisation unique / Approche passive. Cette option prévoit que les promenades continueront à constituer un réseau distinct, non intégré au réseau routier régional et ne servant pas à des fins de transport régional.

Parkways and driveways in this approach would be part of an open space system and function as leisure-oriented scenic drives to enhance the appearance of the Capital. They would provide access to the Capital's attractive natural features, with emphasis on the quality and experience of the drive.

In order that the performance, purpose and character of parkways and driveways are not lessened by noise, pollution and visual intrusion, access for heavy trucks, commercial traffic and commuter traffic would be actively discouraged.

The Commission would focus its priorities on the development of new parkways and driveways along the Capital's rivershores and waterways. Direct linkages of parkways and driveways with provincial highways would not be priority considerations for the Commission.

This approach would require the Commission's cooperation with regional authorities in helping to meet certain transportation demands and public transit improvements in ways which do not imply the use of parkways and/or driveways.

The present Gatineau Parkway is most representative of this approach.

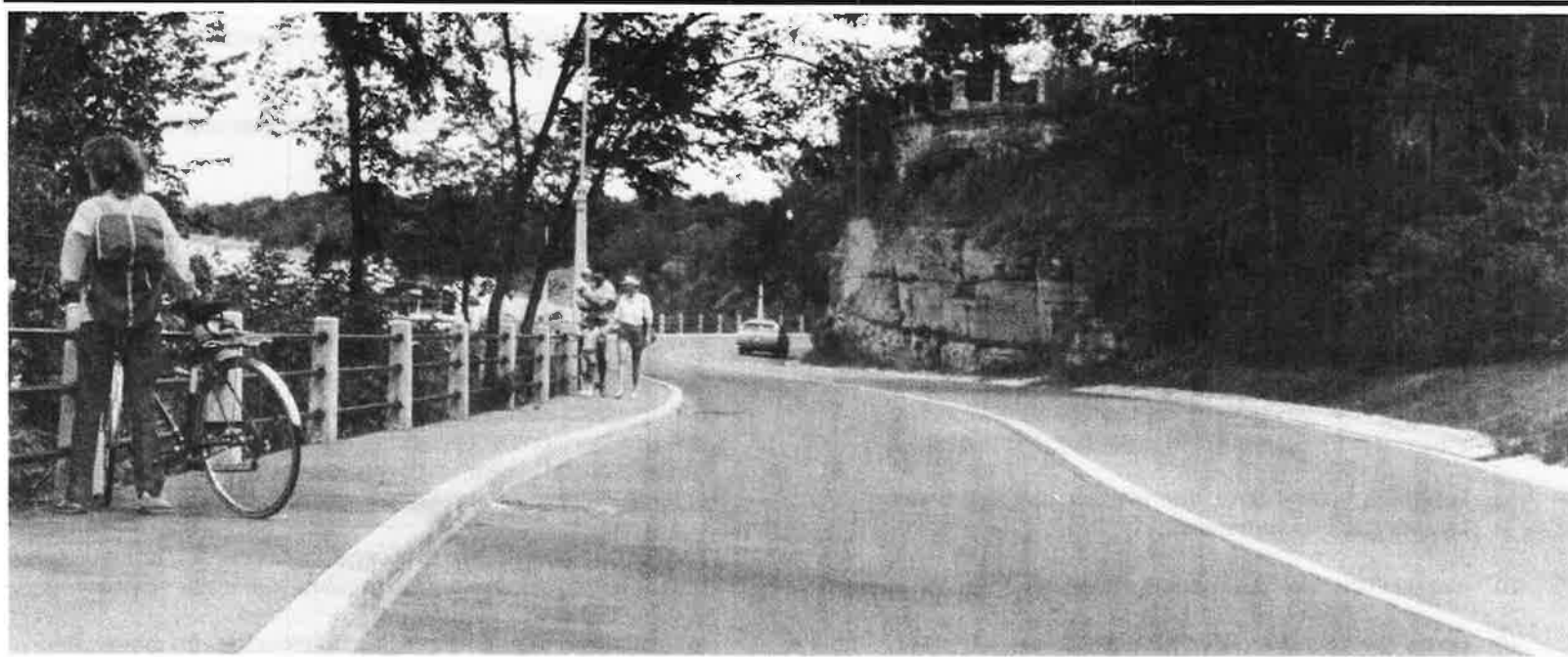
Selon cette approche, les promenades feront partie d'un réseau d'espaces ouverts et serviraient de routes de plaisance à but récréatif destinées à rehausser l'apparence de la Capitale. Elles permettront d'avoir accès aux beautés naturelles de la Capitale, l'accent étant mis sur la qualité de la conduite et l'expérience même de la randonnée.

Pour que le rendement, l'efficacité et le caractère des promenades ne soient pas diminués par le bruit, la pollution ou l'intrusion d'éléments visuels, l'accès aux camions, au trafic commercial et aux migrants quotidiens sera activement découragé.

Dans l'aménagement de nouvelles promenades, la Commission accordera la priorité aux rivages et cours d'eau. Le raccordement direct des promenades avec les routes provinciales ne constituera pas une priorité pour la Commission.

Selon cette approche, la Commission devra collaborer avec les autorités régionales en vue d'aider à répondre à certains besoins de transport et à améliorer les transports en commun autrement qu'en recourant aux promenades.

La promenade de la Gatineau est à l'heure actuelle celle qui correspond le mieux à cette option.



Parkways and driveways would reflect diversified approach

Les promenades proposeront une approche diversifiée

5.2

Multi-Purpose / Leisure-Oriented Approach, which reflects a concept of parkways and driveways with a more diversified role, purpose and function by providing:

- (a) access to major scenic areas and national institutions;
- (b) access to cultural institutions and recreational areas of major public interest;
- (c) alternative scenic approaches to Canada's Capital core area with connections to provincial highways;

5.2

Utilisation polyvalente / Approche active. Cette option repose sur une conception des promenades, dont la fonction, l'objectif et le rôle sera diversifiés de façon à permettre :

- (a) l'accès aux principaux secteurs pittoresques et aux grandes institutions nationales ;
- (b) l'accès aux institutions culturelles et aux secteurs récréatifs de grand intérêt pour le public ;
- (c) d'autres accès pittoresques du secteur central de la

- (d) occasional ceremonial routes; and
- (e) locations for recreational and cultural activities/events of national, international and local significance (i.e., national celebrations, sporting events, festivals, and cycling).

Parkways and driveways would be developed as two-lane roads in most cases, characterized by low speed limits, the pleasure drive experience, user safety, and uncongested traffic flow through the prohibition of heavy trucks, commercial traffic (with the exception of tour buses and taxis), and permanent use by public transit buses.

Roadway access to parkways and driveways would be considered by the Commission provided that these:

- (a) contribute to and serve the primary purpose of the parkway/driveway network;
- (b) maintain the free flow nature of parkways and driveways;
- (c) do not necessitate traffic control signals;
- (d) are compatible in character, driving experience and general appearance with parkways and driveways; and
- (e) do not imply deferral of required regional roadway capacity improvements.

In light of the above, the designation of parkways and driveways as regional arterial routes in municipal official plans would not be endorsed by the Commission. The Commission would cooperate with regional authorities in helping to meet

Capitale du Canada, au moyen de raccordements avec les routes provinciales ;

- (d) l'emploi occasionnel des promenades comme parcours d'honneur ; et
- (e) la tenue d'activités récréatives et culturelles d'intérêt national, international et local (fêtes nationales, événements sportifs, festivals et cyclisme).

Les promenades seront aménagées, dans la plupart de cas, comme des routes à deux voies caractérisées par des limites de vitesse peu élevées, l'agrément de la conduite, la sécurité des usagers et la libre circulation obtenue grâce à l'interdiction des camions et des autres véhicules commerciaux (à l'exception des autobus d'excursion et des taxis), ainsi que de l'utilisation permanente par les transports en commun.

La Commission pourra envisager le raccordement des voies publiques aux promenades, pourvu que cette mesure :

- (a) contribue à atteindre l'objectif principal du réseau de promenades ;
- (b) permettre de maintenir la libre circulation sur les promenades
- (c) n'exige pas l'installation de feux de circulation ;
- (d) soit compatible avec le caractère et l'apparence générale des promenades et avec l'agrément de la randonnée ; et
- (e) n'implique pas le report de travaux d'amélioration de la capacité du réseau routier régional.

certain transportation demands and public transportation improvements in ways which would not require the use of parkways and driveways.

This approach could be used in the design, construction and use of the future Eastern Driveway and Voyageur Parkway.

Étant donné les conditions énoncées ci-dessus, la Commission n'approuvera pas le fait que les promenades soient désignées artères régionales dans les plans municipaux officiels. La Commission collaborera plutôt avec les autorités régionales en vue d'aider à répondre à certains besoins de transport et à améliorer les transports en commun autrement qu'en recourant aux promenades.

La future promenade de l'Est et la future promenade des Voyageurs pourront être développées, construites et utilisées dans le cadre de cette option.

Ottawa River Parkway currently fulfills certain regional transportation functions.

La promenade de la rivière Outaouais répond à certains besoins courants en matière de transport régional



5.3
Transitional / Transportation Approach would reflect an increasing willingness by the Commission to accommodate regional transportation needs on parkways and driveways. This would lead to the designation of certain parkways and

5.3
Utilisation croissante à des fins de transport. Avec cette option, la Commission sera de plus en plus disposée à permettre aux transports régionaux d'utiliser ses promenades. Cela pourra entraîner la désignation de certaines

driveways as regional roads, and possible subsequent transfer of ownership.

Parkways and driveways in this approach would eventually accommodate public transit services, heavy trucks and commercial traffic on a permanent basis. Speed limits would consequently increase in certain cases to increase roadway capacity.

Through the consolidation of certain parkways and driveways with the regional road network, this approach would contribute significantly to the alleviation of regional transportation deficiencies. On the other hand, this approach would present limitations on the development potential and use of federal lands adjacent to parkways and driveways for public activities due to noise, high traffic volumes and the potential for future road widenings. Furthermore, it would provide constraints on public access to rivershores for recreation, would impede visitors' use of parkways and driveways, and would not allow for the occasional closure of parkways and driveways for recreational, ceremonial and cultural activities/events.

The Vanier Arterial and Riverside Drive are considered to be most representative of this approach.

promenades comme routes régionales et, ultérieurement, le transfert de la propriété de ces promenades.

Selon cette approche, les promenades seront utilisées de façon permanente par les services de transport en commun, les camions et les véhicules commerciaux. Dans certains cas, les limites de vitesse augmentées en vue d'accroître la capacité de circulation.

Grâce à l'amalgamation de certaines promenades du réseau routier régional, cette approche contribuera largement à combler les lacunes en matière de transport régional. Par ailleurs, elle comportera des restrictions touchant les possibilités d'aménagement et d'utilisation, aux fins d'activités publiques, des terrains fédéraux qui jouxtent les promenades, en raison du bruit, de l'intensité de la circulation et des possibilités d'élargissement futur des voies ; elle imposera également des restrictions à l'accès du public aux rives à des fins récréatives, fera obstacle à l'utilisation des promenades par les visiteurs et ne permettra pas de fermer occasionnellement les promenades dans le cadre de cérémonies et d'activités ou événements à caractère récréatif ou culturel.

L'artère Vanier et la promenade Riverside correspondent le mieux à cette option.

6.0 Approved Policy Direction

In considering the three policy approaches within the context of the Commission's land use objectives and interests, and taking into account the regional context within which parkways and driveways perform their function, the *Multi-Purpose / Leisure-Oriented Approach* was selected and endorsed by the Executive Committee of the National Capital Commission in June, 1984.

The principal elements of the policy direction for the improvements and development of parkways and driveways in the National Capital Region are summarized as follows:



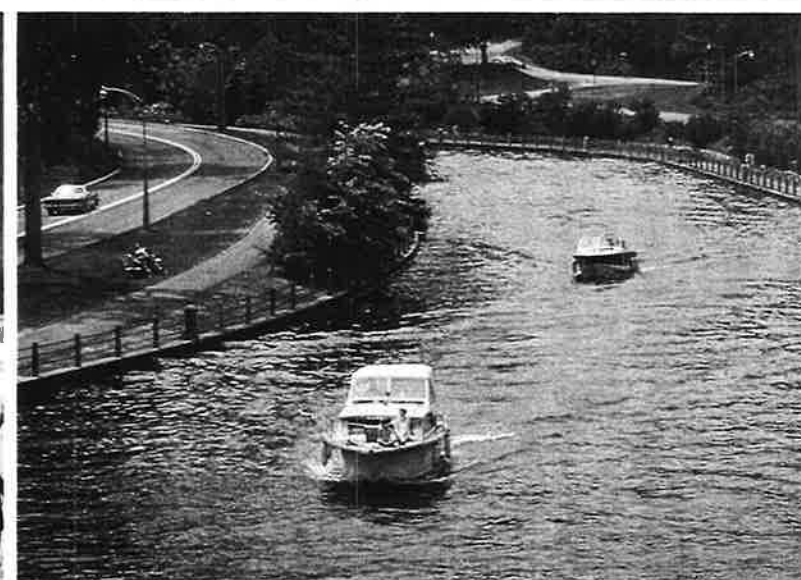
Parkways and driveways emphasize scenic value and pleasing user experience.

L'accès aux promenades permettra de vivre une expérience pittoresque et une agréable randonnée.

6.0 Orientation Approuvée

Les trois options exposées ci-dessus ont été étudiées dans le contexte des objectifs et intérêts de la Commission en matière d'aménagement foncier et tenant compte des fonctions régionales des promenades. En juin 1984, le Comité exécutif de la Commission de la Capitale nationale a sélectionné l'option *Utilisation polyvalente — Approche active*.

Les principaux éléments de la ligne de conduite privilégiée et applicable à l'amélioration et à l'aménagement de promenades dans la région de la Capitale nationale peuvent se résumer comme suit :



6.1

The parkway/driveway network is part of an open space system featuring major activity areas for national (e.g., Experimental Farm) and cultural institutions (e.g., National Aviation Museum, National Gallery), and recreation purposes (e.g., Dow's Lake, Leamy Lake).

6.2

Primary uses of parkways and driveways are to:

- (a) provide access to major scenic areas and national institutions and facilitate interprovincial access;
- (b) provide access to cultural institutions and recreational areas of major public interest;
- (c) provide alternative scenic access to Canada's Capital core area through connections with provincial highways;
- (d) serve as occasional ceremonial routes; and
- (e) accommodate recreational/cultural activities and events of national, international, and local significance.

6.3

The parkway and driveway system will be a continuous network emphasizing scenic value and pleasing user experience.

6.1

Le réseau de promenades fait partie d'un réseau d'espaces ouverts comprenant de grands secteurs d'activités réservés à l'usage d'institutions nationales (comme la Ferme expérimentale) ainsi qu'à des fins culturelles (comme le Musée national de l'Aviation et la Galerie nationale) et récréatives (comme le lac Dow et le lac Leamy).

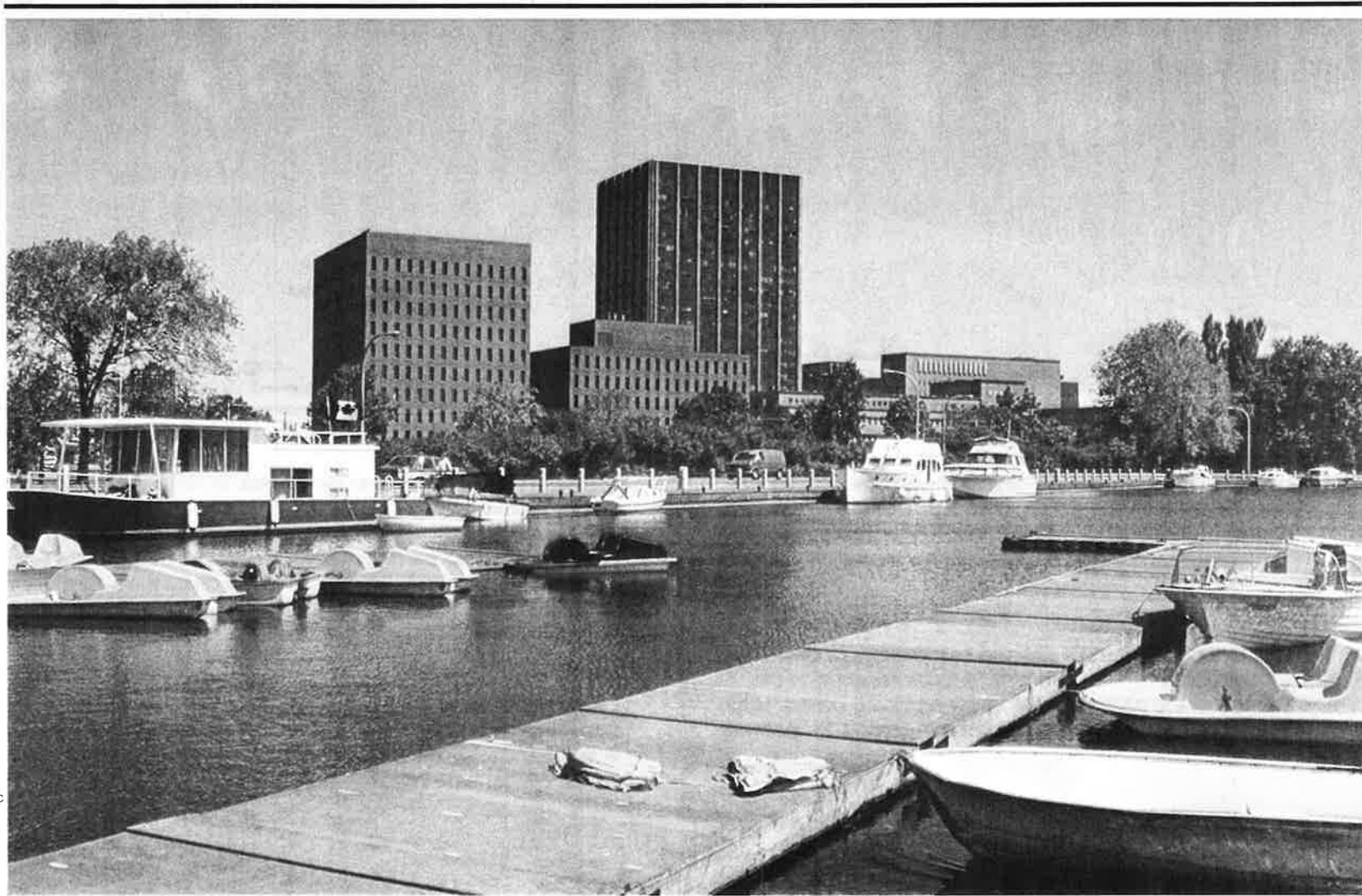
6.2

Les promenades doivent avant tout être utilisées pour :

- (a) permettre l'accès aux principaux secteurs pittoresques et aux grandes institutions nationales et faciliter l'accès interprovincial ;
- (b) permettre l'accès aux institutions culturelles et aux secteurs récréatifs de grand intérêt pour le public ;
- (c) offrir d'autres voies d'accès pittoresques au secteur central de la Capitale nationale, au moyen de leur raccordement avec les routes provinciales ;
- (d) servir, à l'occasion, de parcours d'honneur ; **et**
- (e) servir à la tenue d'activités ou d'événements récréatifs et culturels d'intérêt national, international et local.

6.3

Le réseau des promenades sera continu, et l'accent sera toujours mis sur la valeur pittoresque et l'agrément de la randonnée.



Parkways and driveways
provide access to major scenic
areas and national institutions

Les promenades permettent
l'accès aux principaux
secteurs pittoresques et aux
institutions nationales.



New Parkways ... limited-
access ... moderate speed
... landscape ...

Les nouvelles promenades ...
accès limité ... vitesse
modérée ... aménagement
paysager ...

6.4

New parkways are to be two-lane limited-access roads with moderate speeds and landscaped rights-of-way, promoting user safety, minimizing traffic congestion, mitigating pollution, and respecting as much as possible the natural topography and valuable land forms.

6.5

Roadways or bridges not defined as parkways or driveways but considered by the Commission to be essential to the continuity of the parkway network by providing connections between parkways and driveways are regarded as "parkway linkages".

6.4

Les nouvelles promenades seront des routes à deux voies à accès limité où les limites de vitesse seront modérées et dont les emprises feront l'objet d'un aménagement paysager ; elles seront conçues pour favoriser la sécurité des usagers, réduire au minimum la congestion de la circulation, atténuer la pollution et respecter le plus possible la topographie naturelle et les configurations terrestres.

6.5

Les ponts et voies de circulation qui ne sont pas définis comme promenades mais que la Commission juge essentiels à la continuité du réseau seront considérés comme des raccordements de promenades.

6.6

The designation of certain parkways and driveways as "regional roads" is to be deleted from municipal official plans.

6.7

Consideration will be given to road access to parkways where the connection does not imply reliance on parkways as regional roads and contributes to the primary character or function of parkways.

6.8

Regional roadway capacity deficiencies are to be solved by regional authorities, where possible with the assistance of the Commission in investigating alternative regional road locations which may require the availability of other federal lands.

6.6

La désignation de certaines promenades à titre de « routes régionales » doit être supprimée des plans officiels municipaux.

6.7

Les routes seront raccordées aux promenades lorsque cela n'impliquera pas l'utilisation des promenades à titre de routes régionales et qu'on pourra ainsi contribuer au maintien du caractère ou de la fonction première des promenades.

6.8

Les lacunes du réseau routier régional devront être comblées par les autorités régionales, et si possible en collaboration avec la Commission, lorsqu'il s'agira de trouver d'autres tracés de routes régionales dont l'aménagement pourrait nécessiter l'utilisation de terrains fédéraux.

Parkways and driveways
facilitate interprovincial access

Les promenades facilitent
l'accès interprovincial



**7.0
Development Plan for Parkways and Driveways**

The implications of the policy for parkways and driveways are reflected in the enclosed development plan. The priority elements, within the ten to fifteen year time frame of the plan, are as follows:

- (a) completion of the Eastern Driveway to St. Joseph Boulevard, the Voyageur Parkway, La Baie Parkway and the extension of the Eastern Parkway to the Driveway;
- (b) development of activity nodes along existing and proposed parkways of a national, cultural or recreational nature;
- (c) improved signage to facilitate connections between provincial highways and parkways;
- (d) gradual improvement of parkway linkages through cooperation with other jurisdictions;
- (e) more extensive use of parkways for recreational activities and events;
- (f) maintenance of the Airport Parkway as a special purpose facility providing convenient and attractive access to and from Ottawa International Airport; and
- (g) study of the future Kettle Island and Deschênes Bridges because of their importance in the overall transportation system.

**7.0
Plan de développement relatif aux promenades**

Les implications de la ligne de conduite relative aux promenades apparaissent dans le plan développement ci-joint. Les éléments jugés prioritaires selon le cadre temporel du plan soit dix à quinze ans sont les suivants :

- (a) parachèvement de la promenade de la rivière de Outaouais (partie est) vers le boulevard St. Joseph, de la promenade des Voyageurs, de la promenade La Baie et l'extension de la promenade de l'Est vers la promenade de la rivière de Outaouais (partie est) ;
 - (b) développement de points d'activités et d'intérêts à caractère national, culturel et récréatif le long des promenades existantes ou proposées ;
 - (c) amélioration de la signalisation en vue de faciliter les raccordements entre les routes provinciales et les promenades ;
 - (d) augmentation progressive des liens entre les promenades par une collaboration accrue avec les autres juridictions concernées ;
 - (e) utilisation accrue des promenades pour des activités et des événements à caractère récréatif ;
 - (f) maintien de la promenade de l'Aéroport comme voie utilitaire spéciale fournissant un accès rapide et attrayant de/vers l'Aéroport international d'Ottawa ; et
 - (g) étude des ponts Kettle et Deschênes en raison de leur importance dans le réseau général de transport.
-