



**RE-ENVISIONING
THE SIR GEORGE-ÉTIENNE CARTIER PARKWAY:
A LINEAR PARK PLAN**

School of Urban and Regional Planning
Queen's University



Queen's
UNIVERSITY



The contents of this document do not necessarily represent the views and policies of the National Capital Commission. The contents represent solely the advice and views of the Queen's University School of Urban and Regional Planning authors as part of the SURP 824 Project Course.

Re-Envisioning The Sir George-Étienne Cartier Parkway: A Linear Park Plan

By

Sereen Aboukarr, Daniel Borrelli, Nikita Jariwala, Matthew Lauzon,
Holly Newitt, Ranbir Singh, Arjan Soor, Simran Soor, Patricia Warren

SURP 824 Project Course

December 21st, 2020

School of Urban and Regional Planning

Department of Geography and Planning

Queen's University



SCHOOL OF
Urban and
Regional Planning



ACKNOWLEDGEMENTS

The project team would like to thank:

Sylvie Lalonde and **Patricia McCann-MacMillan** for their expertise and guidance throughout the project, as well as their consistent encouragement.

Andrew Sacret for engaging our team throughout the course of the project.

The **Capital Planning Branch** at the National Capital Commission for providing resources, their expertise, and constructive feedback.

Dr. David Gordon for his supervision, expertise, and mentorship over the course of the project. We would also like to acknowledge his constant support and coaching during the most pressing moments.

Dr. Elizabeth Macdonald for joining us from UC Berkeley to attend our planning workshop and share her expertise in urban design with our team. Her advice and guidance on how to approach the design for this project was instrumental to the production of a successful project.

The **National Capital Commission** for allowing the Queen's School of Urban and Regional Planning, as well as our project team, the opportunity to participate in this project. We would also like to acknowledge the number of staff that made themselves available for all of our questions; it is truly appreciated.

We would also like to thank the following organizations for engaging with our team during the course of the project, whether that be in the stakeholder interviews, the planning workshop, or presentations. Your feedback, advice and knowledge were instrumental in creating the basis on which our design recommendations stand. Your enthusiasm for our project was contagious. You inspired us to create a framework you can be proud of and use in the future:

- ◆ **City of Ottawa**
- ◆ **Rideau Valley Conservation Authority (RVCA)**
- ◆ **Société franco-ontarienne du patrimoine et de l'histoire d'Orléans (SFOPHO)**

EXECUTIVE SUMMARY

Re-Envisioning the Sir George-Étienne Cartier Parkway: Project at a Glance

This project is the result of three months of work from nine students in the School of Urban and Regional Planning at Queen's University. Our project team was tasked by the National Capital Commission with re-envisioning the Sir George-Étienne Cartier Parkway in the east end of Ottawa through the creation of design guidelines and strategies that would put the “park” back into the “parkway”. The project team conducted stakeholder interviews, a planning workshop, and detailed research and analysis of both the site and best practices to inform the guidelines and strategies presented in this report. These guidelines and strategies were incorporated in three demonstration plans, which illustrate our vision to elevate the Parkway corridor into a place where people of all ages, interests and abilities come and enjoy themselves.

Parkway Background

The Sir George-Étienne Cartier Parkway (SGEC) runs along the south shore of the Ottawa River for approximately thirteen kilometres, from Rideau Hall at the western limit to St. Joseph Boulevard in the east. The corridor itself extends just beyond the roadway to the Ottawa River Lookout in the Greenbelt in the community of Orléans. The SGEC Parkway constitutes the former Rockcliffe Parkway and the former Eastern Parkway. It runs along six different neighbourhoods, with many contributing built heritage assets and activity nodes along the corridor. The western portion of the Parkway runs from Ottawa's downtown and is urban and then transitions to a more natural and rural context as one travels east. While the existing pathway system mostly supports active transportation through the site, some pathways are not connected, resulting in certain areas of the Parkway being difficult to access.

The Sir George-Étienne Cartier Parkway is an extremely valuable public space within the National Capital Region. It provides lush natural beauty, picturesque views, and diverse recreational activities to Ottawans. The Parkway plays a critical role in ensuring the Capital Region's waterfront remains in the public realm. With the proposed changes outlined in this report, the team worked to further enhance these existing qualities on the Parkway, while addressing some of its drawbacks.

Existing Conditions

The Sir George-Étienne Cartier Parkway is a busy road used primarily as a commuter route from the east end of Ottawa (Orléans) to the downtown core. Vehicles on the roadway often exceed the 60 km/h speed limit. No public transit vehicles run directly on the Parkway, with transit servicing concentrated outside of the site. Although automobiles use this route daily, there are also a number of people who use this corridor to commute via active transportation (i.e. cycling).

There are a variety of activity nodes and recreational destinations throughout the Parkway corridor. Some of these are well-known, while others are hidden and less known. Many of these destinations are located along the north side of the Parkway between the roadway and the Ottawa River.



Rockcliffe Rockeries.

Strength, Weaknesses, Opportunities and Challenges of the Site

The SWOC informed the proposed design guidelines to include site opportunities and mitigate challenges. The designs incorporated the existing strengths of the site, while addressing weaknesses, which became strengths in the proposed designs.

<p style="text-align: center;">Strengths (Internal)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Views and scenic landscapes ◆ Continuous waterfront ◆ Rich cultural and natural heritage ◆ Long pedestrian and cycling routes 	<p style="text-align: center;">Weaknesses (Internal)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Discontinuous active transportation routes ◆ Safety issues faced by pedestrians and cyclists ◆ Limited direct access to the water ◆ Lack of wayfinding throughout the corridor
<p style="text-align: center;">Opportunities (External)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Existing pathways can be enhanced for accessibility ◆ Many existing historical and nationally significant sites located near and within the corridor ◆ Open green space for more recreation activities and active transportation connections 	<p style="text-align: center;">Challenges (External)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Lack of local street and public transportation access to the corridor ◆ Roadway is heavily used by fast-moving commuters ◆ Climate change causing more frequent flooding

Policy Analysis

The team analyzed 25 relevant documents to better understand the policy context of the Parkway. The existing Parkway’s compliance with these policy documents was assessed and compared to the Parkway’s compliance when the team’s proposed changes are accounted for. The adjacent table shows a variety of policies that were analyzed and their existing and proposed conditions in terms of compliance.

Poor compliance is indicated in red, moderate compliance is indicated in yellow, and high compliance is indicated in green.

SGEC Corridor Policy Compliance		
	Existing	Proposed
National Capital Commission Policy	Compliance	
Greenbelt Master Plan (2013)		
Capital Urban Lands Plan (2015)		
Plan for Canada’s Capital (2017)		
*Draft Parkway Policy Update (2020)		
Capital Pathway Strategic Plan (2020)		
Other Notable Policies	Compliance	
City of Ottawa Greenspace Master Plan (2006)		
City of Ottawa Pedestrian Plan (2013)		
City of Ottawa Cycling Plan (2013)		

Precedents Research

The team analyzed 46 precedent examples from around the world to provide inspiration for proposed design elements on the Parkway. The 46 precedents were narrowed down to 30 case studies which are presented in the adjacent table. A variety of parks, parkways, trails, and promenades were examined by the team, with best (and worst) practices taken from each. The primary takeaway from the precedents was that diverse, well-programmed activity nodes and recreational areas are not mutually exclusive from environmental protection and nature preservation. In fact, a balance between these elements is at the heart of creating an excellent parkway. This takeaway was part of what guided the team's formulation of design ideas for the SGEC corridor.

30 Case Studies for the SGEC Parkway	
Benjamin Franklin Parkway, Philadelphia, PA	Promenade Samuel de Champlain, QC
Brooklyn Bridge Park Promenades, Brooklyn, NY	Queens Quay, Toronto, ON
Central Waterfront Promenades, Bilbao, Spain	Riverfront Parkway, Chattanooga, TN
George Washington Memorial Parkway, Washington, D.C.	Venice Beach Boardwalk, Los Angeles, CA
Stanley Park, Vancouver, BC	Discovery Walks and "The Shared Path", Toronto, ON
McCall Waterfront Park & Katz Esplanade, Portland, OR	Don River Valley Parks & Lower Don Trail, Toronto, ON
Beach Boardwalk, Toronto, ON	Emerald Necklace, Boston, MA
Eastern Parkway, Brooklyn, NY	Gatineau Park, Gatineau, QC
Golden Gate Promenade, San Francisco, CA	Great Lakes Waterfront Trail, Ontario
Hudson River Park Promenade, Manhattan, NY	Linear Park of Rivière St-Charles, Ville de Québec, QC
Joe Riley Waterfront Park, Charleston, SC	Ottawa River South Shore Riverfront Park, Ottawa, ON
Lake Shore Boulevard, Toronto, ON	Ibirapuera Park, São Paulo, Brazil
Lake Wilcox Park, Richmond Hill, ON	Vancouver Waterfront Promenade, Vancouver, BC
Passeig Maritim, Barcelona, Spain	Arroyo Seco Parkway, Pasadena, CA
Passeio das Tagides & Passeio do Tejo, Lisbon, Portugal	Don Valley Parkway, Toronto, ON

Vision for the SGEC Parkway Corridor

"A distinctive riverfront parkway that celebrates the environmental and cultural heritage of the Ottawa River and is sustainably designed for users of all ages and interests"

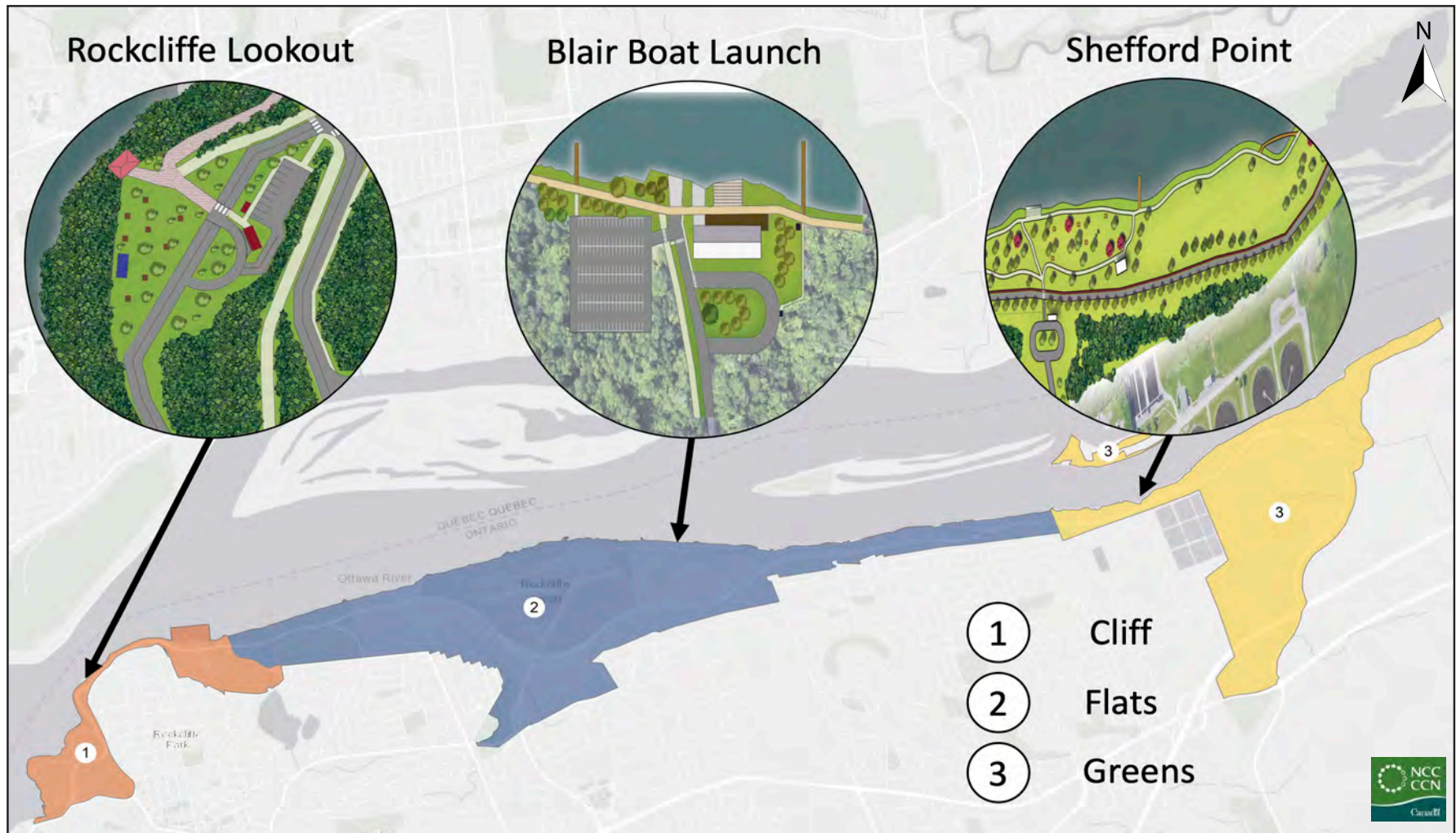
Planning Principles	Planning Themes
◆ Environment	◆ Roadway
◆ Heritage	◆ Gateways
◆ Connectivity	◆ Pathways
◆ Safety	◆ Waterfront
◆ Accessibility	◆ Nodes
◆ Recreation	

Corridor-Wide Improvements

- ◆ Improve views to the river
- ◆ Improve riparian habitat along the River and Green's Creek
- ◆ Setback pedestrian pathway from flood plain and water's edge
- ◆ Add separated cycle lanes to roadway for commuter cyclists
- ◆ Enhance multi-use pathway for winter skiing and snowshoeing

Demonstration Plans for Three Character Area Nodes

- ◆ The Cliff – natural heritage in an urban context
- ◆ The Flats – recreation and water access
- ◆ The Greens – conservation and ecological protection



Implementation Timeline

The phasing of the project, as seen below, prioritizes direct-impact projects in the short term, whereas major infrastructure changes were reserved for the medium to long-term as additional plans, strategies and consultation will be required. Optimal results for the project will be met if the full suite of features is implemented.

Design Features	Short Term (within 5 years)	Medium Term (5-10 years)	Long Term (10-15 years)
Wayfinding & Educational Signage			
Programming			
Commercial Opportunities			
Warming & Rest Stations			
Winter Maintenance of Cycle Lanes, Multi-use Pathway & Parking			
Recreational Facilities			
Gateway Features (through Public Art)			
Universal Accessibility			
Views – Creation & Protection			
Waterfront Access Points			
Erosion & Flood Mitigation			
Tree Replanting			
Promenade Pilot Program			
Crossings (Pedestrian & Vehicle; Signalized & Yield)			
Commuter Cycle Lanes			
Road Realignment			
Narrowing of Traffic Lanes			
Pathway Extensions and Widening			
New Neighbourhood Connections to the Site			
Transit Connections			
Green's Creek Bridge			

Conclusion

The SGEN Parkway is a critical natural feature in the National Capital Region, acting as a gateway to Downtown Ottawa and to the Greenbelt. By enhancing the key strengths of the site and addressing some shortcomings, the team sought to demonstrate the Parkway's potential to become a nationally-recognized linear park, where people of all ages, interests, and abilities can gather. The team focused on planning for the environment and for people, creating a place that is safer and easier to access for everyone. The team's vision for the Parkway will ensure that it will remain a space that is cherished and enjoyed by all for generations to come.

RÉSUMÉ

Ré-imaginer la promenade Sir-George-Étienne-Cartier : Projet en un coup d'œil

Ce projet est le résultat de trois mois de travail par neuf étudiants de l'École de planification urbaine et régionale de l'Université Queen's. Notre équipe de projet a été chargée par la Commission de la capitale nationale de ré-imaginer la promenade Sir-George-Étienne-Cartier dans l'est d'Ottawa en créant des recommandations et des stratégies qui remettraient le « parc » dans la « promenade ». L'équipe du projet a mené des entrevues avec les parties prenantes, un atelier de planification, ainsi qu'une recherche et une analyse détaillée de site et des meilleures pratiques pour façonner les lignes directrices et les stratégies présentées dans ce rapport. Ces lignes directrices et stratégies ont été incorporées dans trois plans de démonstration, qui illustrent notre vision d'élever le corridor de la promenade en un lieu où les gens de tous âges, intérêts et capacités viennent s'amuser.

Contexte de promenade

La promenade Sir-George-Étienne-Cartier (SGEC) longe la rive sud de la rivière des Outaouais sur environ treize kilomètres, de Rideau Hall à la limite ouest jusqu'au boulevard Saint-Joseph à l'est. Le corridor lui-même s'étend juste au-delà de la route jusqu'au belvédère de la rivière des Outaouais dans la Ceinture de verdure dans la communauté d'Orléans. La promenade SGEC constitue l'ancienne promenade Rockcliffe et de l'ancienne promenade de l'est. Il s'étend le long de six quartiers différents, avec de nombreux actifs du patrimoine bâti et des pôles d'activités contribuant à la promenade. La section ouest de la promenade est située dans un contexte plus urbain et évolue vers un contexte plus naturel et rural à mesure que l'on se déplace vers l'est. Bien que le réseau de sentiers existants favorise le transport actif à travers le site, certains sentiers ne sont pas connectés, ce qui rend certaines zones de la promenade difficile d'accès.

La promenade Sir-George-Étienne-Cartier (SGEC) longe la rive sud de la rivière des Outaouais sur environ treize kilomètres, de Rideau Hall à la limite ouest jusqu'au boulevard Saint-Joseph à l'est. Le corridor lui-même s'étend juste au-delà de la route jusqu'au belvédère de la rivière des Outaouais dans la Ceinture de verdure dans la communauté d'Orléans. La promenade SGEC constitue l'ancienne promenade Rockcliffe et de l'ancienne promenade de l'est. Il s'étend le long de six quartiers différents, avec de nombreux actifs du patrimoine bâti et des pôles d'activités contribuant à la promenade. La section ouest de la promenade est située dans un contexte plus urbain et évolue vers un contexte plus naturel et rural à mesure que l'on se déplace vers l'est. Bien que le réseau de sentiers existants favorise le transport actif à travers le site, certains sentiers ne sont pas connectés, ce qui rend certaines zones de la promenade difficile d'accès.

Conditions existantes

La promenade Sir-George-Étienne-Cartier est une route très fréquentée principalement utilisée comme un itinéraire de banlieue entre l'extrémité est d'Ottawa (Orléans) et le centre-ville. Les véhicules sur la chaussée dépassent souvent la limite de vitesse de 60 km/h. Aucun véhicule de transport en commun ne circule directement sur la promenade, les services de transport en commun étant concentré à l'extérieur du site. Bien que les automobiles utilisent cet itinéraire quotidiennement, il y a aussi un certain nombre de personnes qui utilisent ce corridor pour se déplacer en transport actif (particulièrement le cyclisme).

Il existe une variété de pôles d'activités et de destinations récréatives dans le corridor. Certains d'entre eux sont bien connus, tandis que d'autres sont moins visibles et connus. Un certain nombre ces destinations sont situées le long du côté nord de la promenade entre la chaussée et la rivière des Outaouais.



Les Rocailles de Rockcliffe.

Forces, faiblesses, opportunités et défis du site

La grille d'analyse a guidé les lignes directrices proposées qui offrent des opportunités aux sites et atténuer les défis. Les concepts ont incorporés les forces existantes du site, tout en remédiant aux faiblesses, qui sont devenues des forces dans les concepts proposés.

<p style="text-align: center;">Forces (interne)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Vue et paysages pittoresques ◆ Bord de l'eau continu ◆ Un riche patrimoine culturel et naturel ◆ Long sentiers pour piétons et cyclistes 	<p style="text-align: center;">Faiblesses (interne)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Routes de transport actif discontinues ◆ Les problèmes de sécurité auxquels sont confrontés les piétons et cyclistes ◆ Accès direct limité à l'eau ◆ Manque d'orientation dans le corridor
<p style="text-align: center;">Opporunités (externe)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Les sentiers existants peuvent être améliorés pour l'accessibilité ◆ De nombreux sites historiques et d'importance nationale existants situés à proximité et à l'intérieur du corridor ◆ Espace vert pour plus d'activités récréatives et de liens au transport actif 	<p style="text-align: center;">Défis (externe)</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Manque d'accès aux rues locales et aux transports en commun dans le corridor ◆ La route est très utilisée par les navetteurs rapides ◆ Changement climatique provoquant des inondations plus fréquentes

Analyse des politiques

L'équipe a analysé 25 documents pertinents afin de mieux comprendre le contexte des politiques concernant la promenade. La conformité de la promenade existante à ces documents de politiques a été évaluée et comparée à la conformité de la promenade lorsque les modifications proposées par l'équipe sont prises en compte. Le tableau ci-contre montre une variété de politiques qui ont été analysées et les conditions existantes et proposées du corridor en termes de conformité.

Une médiocre conformité est indiquée en rouge, une conformité modérée est indiquée en jaune et une haute conformité est indiquée en vert.

Conformité à les politiques du corridor SGEC		
Politiques de la Commission de la capitale nationale	Existant	Proposé
	Conformité	
Greenbelt Master Plan (2013)		
Capital Urban Lands Plan (2015)		
Plan for Canada's Capital (2017)		
*Draft Parkway Policy Update (2020)		
Capital Pathway Strategic Plan (2020)		
Autre politiques notables	Conformité	
City of Ottawa Greenspace Master Plan (2006)		
City of Ottawa Pedestrian Plan (2013)		
City of Ottawa Cycling Plan (2013)		

Recherche sur les précédents

L'équipe a analysé 46 exemples précédents du monde entier afin de fournir une inspiration pour les éléments de designs proposés sur la promenade. Les 46 précédents ont été réduits à 30 études de cas qui sont présentées dans le tableau ci-contre. Une variété de parcs, de promenades et de sentiers ont été examinés par l'équipe, puis les meilleures (et les pires) pratiques étant tirées de chacun. La principale conclusion à tirer des précédents était que des pôles d'activités et des espaces de loisirs diversifiés et bien programmés ne sont pas mutuellement exclusifs de la protection de l'environnement et de la préservation de la nature. En fait, un équilibre entre ces éléments est au cœur de la création d'une excellente promenade. Ce résultat faisait partie de ce qui a guidé l'équipe dans la formulation d'idées de design pour le corridor SGEC.

30 études de case pour la promenade SGEC	
Benjamin Franklin Parkway, Philadelphia, PA	Promenade Samuel de Champlain, QC
Brooklyn Bridge Park Promenades, Brooklyn, NY	Queens Quay, Toronto, ON
Central Waterfront Promenades, Bilbao, Spain	Riverfront Parkway, Chattanooga, TN
George Washington Memorial Parkway, Washington, D.C.	Venice Beach Boardwalk, Los Angeles, CA
Stanley Park, Vancouver, BC	Discovery Walks and "The Shared Path", Toronto, ON
McCall Waterfront Park & Katz Esplanade, Portland, OR	Don River Valley Parks & Lower Don Trail, Toronto, ON
Beach Boardwalk, Toronto, ON	Emerald Necklace, Boston, MA
Eastern Parkway, Brooklyn, NY	Gatineau Park, Gatineau, QC
Golden Gate Promenade, San Francisco, CA	Great Lakes Waterfront Trail, Ontario
Hudson River Park Promenade, Manhattan, NY	Linear Park of Rivière St-Charles, Ville de Québec, QC
Joe Riley Waterfront Park, Charleston, SC	Ottawa River South Shore Riverfront Park, Ottawa, ON
Lake Shore Boulevard, Toronto, ON	Ibirapuera Park, São Paulo, Brazil
Lake Wilcox Park, Richmond Hill, ON	Vancouver Waterfront Promenade, Vancouver, BC
Passeig Maritim, Barcelona, Spain	Arroyo Seco Parkway, Pasadena, CA
Passeio das Tagides & Passeio do Tejo, Lisbon, Portugal	Don Valley Parkway, Toronto, ON

Vision pour le corridor de la promenade SGEC

« Une promenade riveraine distinctive qui célèbre le patrimoine environnemental et culturel de la rivière des Outaouais et qui est conçue de manière durable pour les utilisateurs de tous âges et intérêts »

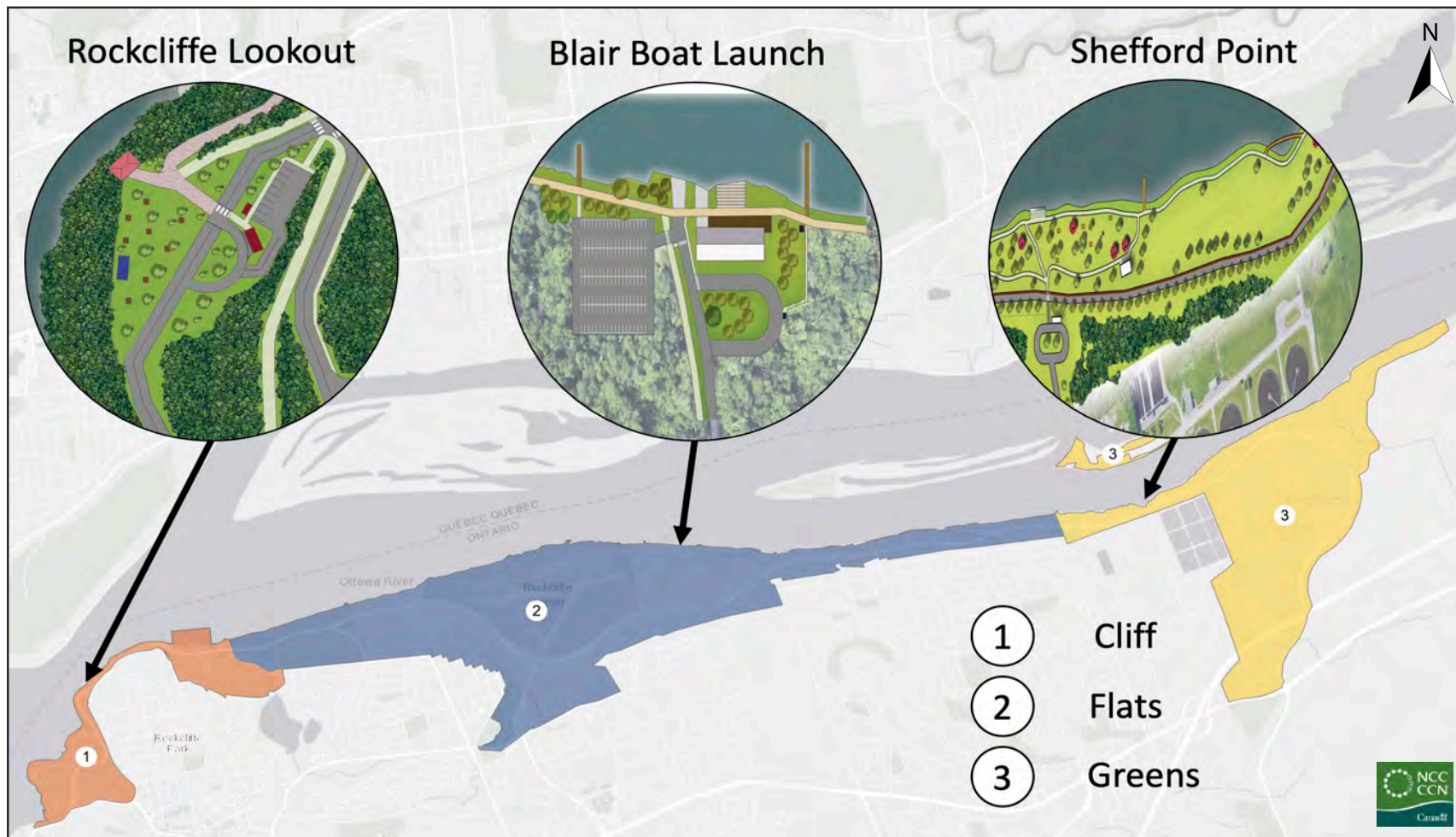
Principes d'urbanisme	Thèmes d'urbanisme
<ul style="list-style-type: none"> ◆ environnement ◆ patrimoine ◆ connectivité ◆ sécurité ◆ accessibilité ◆ récréation 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ chaussée ◆ points d'entrées ◆ sentiers ◆ front de l'eau ◆ pôles d'activités

Améliorations à l'échelle du corridor

- ◆ Améliorer les vues sur la rivière
- ◆ Améliorer l'habitat aquatique le long de la rivière et du ruisseau de Green
- ◆ Sentier piétonnier en retrait de la plaine inondable et du bord de l'eau
- ◆ Ajouter des pistes cyclables séparées à la chaussée pour les cyclistes de banlieue
- ◆ Améliorer le sentier polyvalent pour le ski et la raquette

Plans de démonstration pour les trois pôles selon les zones de caractère

- ◆ La falaise - patrimoine naturel en contexte urbain
- ◆ Les terrain plat - récréation et accès à l'eau
- ◆ Les verts - conservation et protection écologique



Chronologie de mise en œuvre

La mise en œuvre du projet, comme indiquée ci-dessous, donne la priorité aux projets à impact direct à court terme, tandis que les changements d'infrastructure majeurs ont été réservés pour le moyen à long terme car des plans, des stratégies et des consultations supplémentaires seront nécessaires. Les résultats optimaux pour le projet seront atteints si la suite complète de caractéristiques est mise en œuvre.

Caractéristiques de conception	Court terme (< 5 ans)	Moyen terme (5-10 ans)	Long terme (>10 ans)
Signalisation d'orientation et pédagogique			
Programmation			
Opportunités commerciales			
Stations de réchauffement et de repos			
Entretien hivernal des pistes cyclables, sentier multi-usage et parking			
Installations récréatives			
Fonctionnalités des points d'entrées (via l'art public)			
Accessibilité universelle			
Vues - Création et protection			
Points d'accès au bord de l'eau			
Atténuation de l'érosion et des inondations			
Replanter des arbres			
Programme pilote de promenade			
Passages (pour les piétons et véhicules; signalisé et rendement)			
Piste cyclables de banlieue			
Réalignement des routes			
Rétrécissement des voies de circulation			
Extensions et élargissement des sentiers			
Nouvelles connexions de quartier avec le site			
Connexions de transport en commun			
Pont du ruisseau de Green			

Conclusion

La promenade SGEC est un élément naturel essentiel de la région de la capitale nationale, servant de porte d'entrée au centre-ville d'Ottawa et à la Ceinture de verdure. En améliorant les principaux atouts du site et en remédiant à certaines lacunes, l'équipe a démontré le potentiel de la promenade à devenir un parc linéaire reconnu à l'échelle nationale, où des personnes de tous âges, intérêts et capacités peuvent se rassembler. L'équipe s'est concentrée sur l'urbanisme de l'environnement et des personnes en créant un lieu plus sûr et plus facile d'accès pour tous. La vision de l'équipe pour la promenade garantira qu'elle restera un espace qui est chéri et apprécié par tous pour les générations à venir.