

## Annexe C16 – Classification des routes et protection des emprises

La présente annexe décrit la classification des rues et des routes municipales dont il est question dans les annexes C4, C5, C9 et C10, à l'exception des rues et des routes locales. Le tableau 1 de cette annexe porte sur les exigences de la protection des emprises. Le lecteur trouvera aussi d'autres politiques sur les emprises dans les sections 1.0 et 2.0 ci-après.

### 1.0 – Synthèse de la classification

La description ci-dessous des différentes catégories de rue et de routes ne doit pas être interprétée comme une norme ou une limite qui, en cas de dérogation, nécessiterait automatiquement une modification au présent plan. Ces caractéristiques doivent plutôt servir de points de repère pour évaluer les cas particuliers, en tenant compte des buts et objectifs pertinents de ce plan. La sous-section 4.1.3 du plan explique les circonstances dans lesquelles une modification est requise, comme pour l'ajout ou l'élimination de certaines classifications routières énumérées aux annexes C4, C5, C9 et C10. Les termes « route » et « chaussée », entre autres, visent à tenir compte des termes « rue » et « avenue » entre autres, dont il est question dans les politiques. La description ci-après donne un aperçu des classifications utilisées dans le Plan officiel pour les emprises routières existantes et projetées de la Ville.

#### **Autoroute de ville**

Une autoroute de ville est une autoroute à l'accès limité où il y a une circulation à grande vitesse comme c'est le cas sur les autoroutes provinciales et elle est utilisée pour les trajets qui traversent plusieurs secteurs de la ville. L'autoroute 174, entre l'autoroute 417 (Queensway) et le chemin Trim à Orléans, est la seule autoroute de ville.

#### **Artères**

Les artères constituent les routes les plus importantes du réseau de transport de la Ville et portent généralement le plus fort volume de circulation sur les distances les plus grandes. La plupart de ces routes s'appelaient auparavant des « routes régionales ». L'accès aux artères dépend de la fonction du réseau et du contexte urbain : les longueurs des îlots et la conception d'espacement des intersections doivent être adaptées à tous les modes de transport. L'accès des véhicules aux propriétés voisines est généralement réglementé afin de réduire le nombre de virages et de conflits entre les moyens de transport et, dans bien des cas, d'établir une solide liaison entre

l'aménagement du territoire et les endroits qui se trouvent le long du trajet et qui le croisent. Fait à noter, pour la promenade de l'Aéroport, la Ville pourrait établir d'autres normes en matière d'aménagement pour l'accès aux voies de circulation et les marges de recul. Il est reconnu que le réseau des artères est relié aux routes provinciales et interprovinciales qui font partie intégrante du réseau global.

Les artères constituent les principales infrastructures et voies de circulation publiques des communautés urbaines et des villages qu'elles traversent. Elles servent non seulement au déplacement des véhicules privés et commerciaux et des autobus du transport en commun, mais aussi à celui des autres moyens de transport, notamment dans les déplacements à pied et à vélo, en plus de constituer des couloirs pour les infrastructures publiques et les services publics. Les artères, dont celles qui portent la désignation de rue principale, de promenade, d'avenue et de route rurale, sont des espaces publics qui assurent toutes sortes de fonctions routières. C'est pourquoi leur conception varie selon le contexte et les utilisateurs visés. La chaussée et l'accotement sont par conséquent conçus pour répondre aux besoins de ces usagers et comprennent, s'il y a lieu, divers autres éléments (trottoirs, installations cyclables, arrêts d'autobus, abribus, etc.). Dans certaines zones des secteurs urbains et des villages, un mobilier urbain, un éclairage conçu pour les piétons, des arbres et d'autres éléments d'aménagement paysager agrémentent également le bord des routes. Arbres et arbustes procurent un attrait visuel, créent de l'ombre en été et définissent la nature linéaire de ces corridors de transport. La planification de l'aménagement du territoire et du réseau des routes locales sur les terrains jouxtant les artères doit permettre d'éviter d'avoir à installer une clôture ou un écran antibruit sur une grande distance le long des voies publiques.

### **Routes collectrices principales et ordinaires**

Les routes collectrices principales et ordinaires relient les collectivités et assurent généralement les liaisons entre les artères et les routes locales. Ces routes ont tendance à être plus courtes et à accueillir un volume de circulation plus faible que les artères. L'accès direct aux routes collectrices principales et ordinaires à partir des propriétés voisines est autorisé, sauf dans les cas où ils donnent lieu à des problèmes de sécurité de la circulation ou à des difficultés fonctionnelles. Grâce à leur conception et leur construction, ces routes sont adaptées à la sécurité de tous les modes de déplacement et permettent d'exploiter efficacement les services de transports en commun.

En règle générale, les routes collectrices principales assurent la liaison entre les artères et les routes collectrices ordinaires. Elles sont aussi des lieux sociaux qui réunissent les usagers locaux, qui peuvent ainsi interagir pendant leurs déplacements journaliers.



Toutes sortes d'aménagements communautaires donnent sur les routes collectrices principales et ordinaires, par exemple les parcs, les écoles, les infrastructures commerciales et les différents types d'aménagements résidentiels.

Les routes collectrices principales et ordinaires sont les rues principales des voisinages dans les milieux urbains ainsi que dans les villages et sont utilisées par les résidents, les véhicules de livraison et industriels, les autobus de transport en commun et scolaires, de même que par les piétons et les cyclistes. La vitesse et le volume de la circulation y étant moindres que sur les artères, ces routes sont pratiques pour les cyclistes et les piétons. La plantation d'arbres et l'aménagement d'arrêts d'autobus, de boîtes postales communautaires et d'autres éléments de paysage de rue permettent d'intégrer ces rues dans leur quartier.

### **Rues locales**

Les rues locales sont généralement des rues résidentielles qui assurent de nombreuses fonctions qui se chevauchent. Elles permettent aux différents moyens de transport d'avoir accès aux routes collectrices ordinaires, aux routes collectrices principales et aux artères, en plus de servir de lieux sociaux qui favorisent l'interaction entre les voisins et qui constituent des espaces importants pour les arbres urbains et le stationnement sur rue. Les rues locales servent de points communs d'origine et de destination pour les déplacements du transport actif et doivent toujours prioriser la sécurité des usagers les plus vulnérables de la route.

### **Ruelles**

La ruelle est une voie publique qui constitue un moyen secondaire d'accès à partir d'une rue publique aux terrains contigus. Les ruelles sont parfois des points d'implantation des services publics et des infrastructures et donnent accès au stationnement résidentiel et, dans certains cas, au stationnement sur rue, s'il y a lieu.

## **2.0 – Exigences relatives à la protection des emprises**

La sous-section 4.1.7 précise que la Ville conservera les emprises pour l'aménagement du réseau de transport municipal. Il s'agit entre autres de dresser la liste des terrains dont on doit faire l'acquisition pour les nouvelles emprises ou pour élargir les emprises existantes. La présente section de l'annexe C16 indique la largeur de l'emprise que la Ville pourrait acquérir pour les routes mentionnées aux annexes C4, C5, C9 et C10 et décrit d'autres politiques sur les emprises. La largeur indiquée correspond à celle que la Ville estime nécessaire pour tenir compte de toute la gamme possible d'installations de transport et d'infrastructures, comme les voies routières pour les voitures, camions, vélos et véhicules de transport en commun; les trottoirs et sentiers; les accotements

latéraux ou centraux pour l'aménagement paysager, les services publics, l'éclairage, ainsi que de l'espace pour les éléments en bord de route (arrêts d'autobus, boîtes aux lettres et de journaux, etc.)

Les exigences relatives à la protection des emprises dans le tableau 1 se caractérisent comme suit :

- a) élargissement mineur généralement dans le cœur du centre-ville et dans les transects du secteur urbain intérieur et du secteur urbain extérieur, ainsi que dans les villages, afin de prévoir de l'espace pour les piétons, les cyclistes, les services publics et l'amélioration du paysage urbain;
- b) élargissement majeur qui se déroule généralement dans les transects des secteurs de banlieue, pour répondre aux exigences de la mobilité et des routes, notamment les voies de circulation et les voies de transport en commun, ainsi que l'espace prévu pour les piétons, les cyclistes, les services publics et l'amélioration du paysage urbain;
- c) la protection des emprises pour les nouvelles routes, généralement dans les secteurs de la croissance urbaine des transects des secteurs de banlieue et dans les secteurs de l'expansion urbaine, généralement d'après les plans, les études et les modèles de conception approuvés.

### 2.1.1 Politiques :

- a) **Interprétation des emprises** – Sauf mention contraire au tableau 1 de la présente annexe, les terrains acquis pour l'élargissement d'une route le seront de manière égale des deux côtés de la chaussée, à partir de l'axe médian défini au moment de l'élargissement. L'axe médian est une ligne passant au centre de la chaussée, à distance égale des deux bordures. Pour la définition de cet axe médian, les accotements asphaltés, les aires d'arrêt des autobus, les voies auxiliaires par exemple les bandes cyclables sur rue et les voies réservées aux transports en commun, les voies de virage aménagées le long de la bordure extérieure de la route, comme les voies de virage à droite et les autres éléments particuliers n'entrent pas en ligne de compte dans la détermination de la surface de la chaussée. Les exceptions comprennent par exemple les cas où une route est construite d'un côté d'une emprise dans le cadre de la construction échelonnée de cette route (et que, par exemple, deux voies sont construites sur un côté d'une route destinée à être aménagée en quatre voies), l'axe médian doit être mesuré à partir de l'axe médian de la route projetée indiqué dans une évaluation environnementale ou dans un autre plan approuvé de conception de la route, et dans les cas où une section transversale d'un fossé d'un côté de l'emprise a pour effet de compenser essentiellement la surface routière construite, la ligne d'entre-axe doit, selon la mesure prélevée, être

équidistante à partir de la limite officielle de l'emprise. Dans les situations non normalisées, la mesure de la ligne d'entre-axe est déterminée de concert avec l'arpenteur de la Ville.

- b) **Collectivité en développement** – Les emprises nécessaires pour toutes les routes collectrices principales et routes collectrices futures, essentiellement dans les aires en développement de la ville, ne sont pas mentionnées dans les tableaux de la présente annexe. La Ville établira les emprises de ces futures voies routières par exemple dans le cadre de mesures comme les plans locaux approuvés et les politiques propres aux secteurs, les plans de conception des routes ou le processus d'approbation des demandes de lotissement. Comme l'indique la politique 5 de la sous-section 4.1.3 du présent Plan, il ne sera pas nécessaire de modifier les annexes C4, C5, C9 et C10 pour les révisions du réseau routier portant sur l'ajout ou l'élimination de routes collectrices principales et de routes collectrices.
- c) **Exceptions aux exigences visant les emprises** – La Ville peut décider, dans certains cas, de réduire la portée des exigences, ou d'appliquer d'autres mesures, énoncées dans le présent Plan sur l'acquisition de terrains pour l'élargissement d'une route par rapport aux terrains attenants. La Ville peut également renoncer à ces exigences. Cette mesure peut être prise afin de tenir compte des contraintes imposées par le site, l'aménagement ou l'empiètement physique existant, l'emplacement des bâtiments ou des constructions à valeur patrimoniale, l'ampleur de l'aménagement proposé et la sécurité des piétons. La décision de déroger aux exigences sur les emprises se prendra à la lumière des considérations suivantes :
- i) Études complètes — lorsqu'une emprise moins large est recommandée par une étude approuvée sur une aire particulière, par exemple un plan secondaire ou un plan local, un plan d'amélioration communautaire, un plan d'amélioration du paysage routier, un plan de gestion de la circulation dans une aire ou une étude semblable approuvée par la Ville sur le segment de rue visé;
  - ii) Impact sur des ressources importantes — lorsque l'emprise entraînerait la perte ou aurait un impact négatif majeur sur les ressources importantes de la Ville, comme les bâtiments ou les constructions à valeur patrimoniale, les sites archéologiques, les caractéristiques du patrimoine naturel ou d'autres caractéristiques ou ressources jugées importantes par la Ville;
  - iii) Conception récente de routes — lorsqu'il existe une conception détaillée d'un segment de rue ou que la construction de celle-ci est récente, et que cette conception tient compte des emprises mentionnées dans un ancien Plan officiel ou une évaluation environnementale. La conception doit également prendre en considération de façon adéquate les meilleures pratiques de promotion de la

- marche, du cyclisme et du transport en commun, prévoir suffisamment d'espace pour les services publics et créer un espace public aménagé de façon attrayante.
- iv) Incidences potentielles sur l'aménagement du site — lorsque l'emprise protégée a potentiellement comme résultat de rendre un bien-fonds virtuellement non aménageable conformément aux normes de zonage applicables et qu'une modification du zonage ou une dérogation mineure ne suffisent pas à résoudre la difficulté.
  - v) Élargissement/servitude — il s'agit des cas dans lesquels l'application d'autres mesures ou techniques comme les politiques sur l'élargissement ou les servitudes ou une marge de reculement dans le zonage permet de prévoir des exigences spatiales adéquates au niveau du sol pour les piétons, ainsi que d'autres formes de transport actif ou infrastructures du paysage de rue, et des cas dans lesquels il n'est pas nécessaire d'élargir la chaussée pour l'installation des services publics.
  - vi) Retraits disparates des bâtiments — lorsque les nouveaux bâtiments doivent éventuellement être construits avec des retraits significativement plus grands que les bâtiments existants, créant ainsi une façade de rue en dents de scie qui ne correspond pas au caractère du secteur, et que le retrait en question n'est ni avantageux pour la voie publique créée par le retrait, ni la rehausse.
  - vii) Continuité des emprises des routes — en cas de création d'une discontinuité ou d'une égalisation évidente dans l'emprise entre une route existante d'un lotissement récemment planifié et un prolongement proposé de cette route dans un nouvel aménagement contigu.
  - viii) **Profondeur des parcelles — dans les cas où l'emprise réservée donne lieu à une profondeur de parcelle de moins de 30 m sur la propriété, on peut envisager de réduire cette profondeur dans les politiques sur l'élargissement et sur les servitudes à la condition de démontrer qu'un élargissement complet se répercuterait sur l'aménageabilité de la propriété.**
- d) **Élargissement/servitudes** – Certaines rues indiquées dans le tableau 1 (Protection des emprises routières) sont subordonnées à une politique sur l'élargissement et sur les servitudes. La politique sur l'élargissement et sur les servitudes peut produire ses effets en plus de l'élargissement obligatoire des emprises. Cette politique peut aussi s'appliquer indépendamment, selon les modalités indiquées dans le tableau 1. Une servitude de surface sans obstruction, pour les piétons ou pour les usagers des autres formes de transport actif est obligatoire sur toute la longueur à l'avant des propriétés. Sauf si la Ville en décide autrement, les dimensions de la servitude correspondent à celles qui sont décrites dans ce paragraphe. La largeur de la servitude, mesurée à partir de l'emprise proposée, varie selon la conception des immeubles. Dans les cas où l'immeuble est doté d'une marge de reculement et qu'il

n'est pas en porte-à-faux, il faut prévoir une largeur de 1,5 mètre. Si l'immeuble est en porte-à-faux par rapport à la servitude, cette servitude doit avoir une hauteur de 4,5 mètres à partir de la surface finie du sol et une largeur de 1,5 mètre. Si des colonnes supportent une partie de la construction au-dessus de la servitude, il faut prévoir une largeur de 1,5 mètre entre ces colonnes et la façade de l'immeuble ou la zone de débatement de la porte, selon la plus proche des deux. Lorsqu'un immeuble en porte-à-faux et un immeuble soutenu par des colonnes sont attenants l'un à l'autre, une zone libre de 1,5 mètre doit être prévue dans la servitude là où les deux immeubles sont joints, à l'intention des piétons. La surface de déplacement doit être conforme à la LAPHO; elle doit être continue et se situer au même niveau que le trottoir contigu, sans obstruction ni obstacle.

- e) **Triangles aux intersections** – La Ville exigera de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière afin de prévoir des triangles de coin aux intersections. ~~Selon l'emplacement et la nature des routes, et d'après le type d'intersection, la longueur de la bordure d'un côté du triangle s'établit généralement entre 3 à 10 mètres.~~ Les exigences d'ingénierie approuvées de la Ville serviront à déterminer les besoins précis à satisfaire pour les triangles des intersections. On pourra renoncer aux triangles des intersections ou les réduire dans les cas où l'on peut répondre aux exigences et que l'aménagement de ces triangles a pour effet de réduire l'enveloppe du bâtiment à certains endroits, surtout aux intersections mineures, dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur. Quand l'élargissement d'une emprise à une intersection a pour effet de réduire un triangle d'intersection existant, la Ville déterminera s'il faut prévoir un nouveau triangle d'intersection. ~~La superficie et la forme obligatoires du triangle aux intersections varient en fonction du type de routes en cause et s'établissent généralement comme suit :~~
- g) ~~Ruelle publique devenant une route locale – triangle isocèle de 3 mètres sur 3 mètres.~~
  - h) ~~Route locale devenant une rue locale – triangle isocèle de 3 mètres sur 3 mètres.~~
    - i) ~~Route locale devenant une route collectrice – 3 mètres sur la route locale et 9 mètres sur la route collectrice.~~
    - ii) ~~Route locale devenant une artère – 3 mètres sur la route locale et 9 mètres sur l'artère.~~
    - iii) ~~Route collectrice gardant sa vocation de route collectrice – deux triangles de 5 mètres sur 15 mètres se chevauchant.~~

- iv) Route collectrice devenant une artère – deux triangles de 5 m sur 15 m se chevauchant.
- v) Route collectrice devenant une artère – deux triangles de 5 m sur 15 m se chevauchant.

- f) **Élargissement d'une intersection** — La Ville peut exiger de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière dans les cas où une route croise une autoroute, une artère, une route collectrice principale ou une route collectrice ordinaire, à proximité de l'intersection. L'importance de l'élargissement à prévoir sera établie d'après les directives sur la conception des routes et les normes de construction municipales approuvées ou par une étude de la circulation et une conception fonctionnelle de l'intersection concernée, qui devront tenir compte de l'ajout d'éléments tels que des voies de virage, des installations de transport en commun, des trottoirs et des infrastructures piétonniers, des installations pour les cyclistes, des feux de circulation, des lampadaires, des terre-pleins centraux, et des infrastructures conformes à la LAPHO. **Lorsqu'une station de transport en commun rapide est proposée, un droit de passage supplémentaire de 5 mètres est nécessaire pour les futures stations de transport en commun rapide.**
- i) **Mesures prioritaires pour les transports en commun** – La Ville peut obliger à réserver une superficie supplémentaire du terrain au-delà de celle qui est indiquée dans l'annexe C16 sur les tronçons routiers définis comme couloirs prioritaires de transports en commun dans le Plan directeur des transports de la Ville afin de protéger le terrain pour la mise en œuvre des voies d'évitement des files d'attente. La nécessité d'aménager une voie d'évitement de files d'attente et la longueur de cette voie sont déterminées en faisant appel à la méthodologie prévue dans les Lignes directrices relatives aux évaluations des répercussions sur les transports en vigueur et ont une largeur constante de 3,5 mètres.
- h) **Passages à niveau** — La Ville peut exiger de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière dans les cas où il y a un passage à niveau existant ou projeté sur une rue municipale. Le terrain aura la forme d'un triangle à chaque angle du passage à niveau. Pour le passage à niveau d'une intersection, entre une artère et une voie ferrée, la longueur maximale du triangle le long de la route sera d'environ 170 mètres, et la largeur maximale du triangle, mesurée de la route, sera d'environ 15 mètres, sauf indication contraire selon une étude précise. Le terrain pourrait ultérieurement servir à la construction d'un passage à croisements superposés. Les exigences détaillées d'ingénierie de la ville serviront à déterminer les besoins précis

à satisfaire pour l'élargissement de divers types de routes avec un passage à niveau.

- i) **Traversée de cours d'eau** — La Ville peut exiger de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière dans les cas où la route principale croise un cours d'eau. Cet élargissement aura la forme d'un triangle à chaque angle du carrefour. Les dimensions du triangle seront définies par une étude fonctionnelle du carrefour, qui tiendra compte de la nécessité d'aménager des ouvrages de traversée du cours d'eau (pont ou ponceau) et de l'acquisition de terrains nécessaire à la construction et à l'entretien de la structure.
  
- j) **Voies de virage rendues nécessaires par l'aménagement d'un site** — La Ville peut exiger de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière si une étude de transport indique qu'il est nécessaire de construire une voie réservée au virage en direction ou en provenance d'un aménagement. Ce peut être le cas dans des situations telles que les grands aménagements ou les réaménagements réalisés sur des artères, et il est nécessaire de préserver les terrains requis pour aménager des sentiers, installer des éléments paysagers, créer des couloirs de transport d'électricité et d'autres installations prévues dans l'emprise.
  
- k) **Couloirs de transport de l'électricité (CTE) et emprises routières** — La plantation d'arbres et les aménagements paysagers dans le voisinage immédiat des infrastructures des lignes existantes ou projetées d'hydroélectricité sont contrôlés par l'organisme responsable des CTE. D'autres éléments peuvent aussi être touchés par les marges de décalage par rapport aux services d'électricité. Cette interdiction empêche la Ville de planter des arbres de rue et d'installer divers éléments paysagers lorsque les routes existantes ou planifiées sont immédiatement attenantes à ces couloirs lorsqu'elles longent. Par conséquent, pendant la préparation de plans de conception communautaires et d'études d'évaluation environnementale, ou pendant l'examen de plans de lotissement, la Ville peut exiger de réserver des terrains pour répondre à des impératifs plus vastes d'élargissement de l'emprise routière pour permettre de créer des zones tampons paysagées dans le cas de routes proposées attenantes à des couloirs de transport d'électricité afin que les arbres de rue et autres éléments paysagers puissent être prévus.

#### Tableau 1 – Protection des emprises

Le tableau 1 fait état des exigences relatives à l'élargissement des emprises pour mettre en œuvre les modèles de conception des routes et assurer les fonctions de couloirs routiers pour les routes et les tronçons de route qui n'ont pas été sécurisés. Le tableau 1 comprend les exigences générales relatives aux emprises pour répondre à



tous les impératifs de l'aménagement des routes d'après les normes et les directives de la Ville sur la conception, de même qu'en respectant les exigences des entreprises de services publics. Le tableau 1 fait aussi état des exigences précises se rapportant aux emprises routières pour les différents tronçons de route d'après les plans et les études antérieurs et selon les exigences définies. Dans les cas où l'emprise existante est assez large pour respecter les exigences, les routes ne sont pas énumérées dans ce tableau.

Tableau 1 – Protection des emprises	
Route	Emprise à protéger
Artères en zone rurale (comme indiqué aux annexes C9 et C10 du Plan officiel)	Emprise de <b>30 mètres</b> , sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale
Artères définissant la limite du secteur urbain et du secteur rural de part et d'autre (comme l'indique l'annexe A du Plan officiel)	Emprise de <b>37-39,5 mètres</b> , sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale
Routes collectrices ordinaires et principales en zone rurale et dans les villages (comme indiqué aux annexes C9 et C10 du Plan officiel)	Emprise de <b>26 mètres</b>  Emprise de <b>30 mètres</b> dans un rayon de <b>100 mètres d'une intersection avec une artère</b>  Sauf indication contraire dans le tableau 1 ou dans un plan local
Routes locales en zone rurale et dans les villages	Emprise à protéger de <b>20 mètres</b> ou de 18 mètres si le terrain est entièrement viabilisé, sauf indication contraire dans un plan local

**Tableau 1 – Protection des emprises**

Route	Emprise à protéger
Ruelles en zone urbaine et dans les villages	<p>Emprise de <b>6 mètres</b>, uniquement lorsqu'il y a des aménagements résidentiels contigus</p> <p>Emprise de <b>8 mètres</b> dans les cas où il y a des aménagements commerciaux ou résidentiels et commerciaux mixtes contigus</p> <p>Sauf indication contraire dans un plan local</p>
Nouvelles routes locales du secteur urbain	<p>Emprise de <b>18 mètres</b> à prévoir ou à protéger, ou de 14,75 mètres dans le cas des rues locales longées de bâtiments sur un seul côté avec des services publics ou des trottoirs d'un côté, sauf indication contraire dans un plan local</p>
Nouvelles routes collectrices ordinaires et principales du secteur urbain	<p>Emprise de <b>26 mètres</b></p> <p><b>Emprise de 30 mètres dans un rayon de 100 mètres d'une intersection avec une artère</b></p> <p><b>À prévoir ou à protéger, sauf indication contraire dans le tableau 1 ou dans un plan local</b></p>
Nouvelles artères du secteur urbain	<p>Emprise de <b>37.5 40.0 mètres minimum avec terre-plein et 32 34.5 mètres minimum sans terre-plein</b> à protéger, sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale</p>

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Abbott Ouest	Promenade West Ridge	Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Abbott Est	Rue Stittsville Main	Chemin Iber	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade de l'Aéroport	Avenue Bronson	Privé Airport Parkway	PCE	Artère	Secteur urbain
Rue Albert	Chemin Bayview Station	Avenue Empress	Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes du côté nord	Artère	Secteur urbain
Rue Albert	Avenue Empress	Avenue Bronson	40 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise actuelle (10 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Albert	Avenue Bronson	Rue Elgin	Emprise Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise actuelle (1,25 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Albert	Rue Elgin	Pont Mackenzie-King	Emprise variable Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise actuelle (1,25 m)	Artère	Secteur urbain
<b>Chemin Albion</b>	<b>Chemin Hunt Club</b>	<b>Rue Bank</b>	<b>26</b>	<b>Route collectrice</b>	<b>Secteur urbain</b>
Chemin Albion	Rue Bank	Chemin Lester	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Albion	Chemin Lester	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Albion	Chemin Leitrim	Avenue Del Zotto	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Albion	Avenue Del Zotto	Limite sud du secteur	37,5 Note : Une portion	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		urbain	additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.		
Promenade Aldercrest	Promenade Viewmount	Rue Fieldrow	24	Route collectrice	Secteur urbain
Couloir de transport Alta Vista	<b>Autoroute 417</b> <b>Chemin Hospital Link Road</b>	Chemin Walkley/ chemin Conroy	Variable. Cf. le rapport sur l'étude environnementale du couloir de transport Alta Vista.	Artère	Secteur urbain
Croissant Amberwood	Chemin Merivale	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Amy	Croissant Kathleen	Rue Abbott Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Analdea	Rue Bank	Rue Bank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Anderson	Chemin Innes	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Antares	Promenade Auriga	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Arnold	Chemin Old Richmond	Promenade Moodie	24	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Ashgrove	Chemin Greenbank	Promenade Meadowbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Auriga	Promenade Antares	Promenade Antares	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Bank	Rue Wellington	Rue Catherine	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Rue Catherine	Rue Isabella	20	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Rue Isabella	Avenue Holmwood	20,5 <b>Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.</b>	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			selon le Plan secondaire de la rue Bank dans le quartier Glebe		
Rue Bank	Promenade Echo	Promenade Riverside	<del>23</del> 20 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Promenade Riverside	Chemin Hunt Club	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Hunt Club	Chemin Lester	44,5	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Lester	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Leitrim	Promenade Analdea	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Promenade Analdea	Limite sud du secteur urbain	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank. Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Bank	Limite sud du secteur urbain	Chemin Rideau	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank	Artère	Secteur rural
Rue Bank	Chemin Rideau	Chemin Mitch Owens	40	Artère	Secteur rural
Chemin Bankfield	Autoroute 416	100 m à l'ouest du chemin Colony Heights	34	Artère	Secteur rural
Chemin Bankfield	100 m à l'ouest du chemin Colony Heights	Rue Manotick Main	23	Artère	Village
Chemin Banner	Chemin McClellan	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Barnsdale	Chemin Eagleson	Autoroute 416	30	Route collectrice	Secteur rural
Chemin Barnsdale	Autoroute 416	Promenade Prince of Wales	39.5 <del>34.5</del> Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord : 17,25 m; côté sud : 22,25 m	Artère	Secteur urbain et secteur rural
Rue Barran	Chemin Fallowfield	Promenade Fallowfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Baseline	Chemin Richmond	Chemin Greenbank	36,3	Artère	Secteur urbain
Chemin Baseline	Chemin Greenbank	Chemin Cobden	42 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Baseline	Chemin Cobden	Chemin Highgate	44,3 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain
Chemin Baseline	Chemin Highgate	Promenade Constellation	42 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain
Chemin Baseline	Promenade Navaho	Avenue Clyde	40,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Baseline	Avenue Clyde	Chemin Merivale	39,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Chemin Merivale	Boulevard Farlane	44,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Boulevard Farlane	Rue Zena	42,8 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Rue Zena	Rue Marson	37 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de		

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Rue Marson	Avenue Fisher	47 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Avenue Fisher	Promenade Prince of Wales	35,8 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Promenade Bathgate	Chemin de Montréal	Chemin Ogilvie	26	Route collectrice	Secteur urbain
Station Bayshore	Avenue Carling	Chemin Richmond	34,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Bayview Station/avenue Bayswater	Rue Scott	Rue Somerset Ouest	24	Route collectrice	Secteur urbain
Côte Beaver	Promenade	Promenade	24	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Capilano	Meadowlands Est		collectrice	urbain
Promenade Beechfern	Promenade Wintergreen	Ruelle Hedgerow	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Beechwood	Promenade Vanier	Avenue Marier	11,5 m du côté nord et 13 m du côté sud	Artère	Secteur urbain
Avenue Beechwood	Avenue Marier	Avenue Jolliet	23	Artère	Secteur urbain
Avenue Beechwood	Avenue Jolliet	Chemin Juliana	26	Artère	Secteur urbain
Rue Bégin	Chemin de Montréal	Avenue de Lévis	6 m de plus du côté est, 9 m du côté ouest	Local	Secteur urbain
Boulevard Belcourt	Boulevard St. Joseph	Promenade Sunview	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Belfast	Promenade Trainyards	Boulevard St. Laurent	26,9 à 29,2 Note : Variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Bellman	Chemin McClellan	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Besserer	Rue Cumberland	Avenue King Edward	20	Local	Secteur urbain
Rue Beverly	Promenade West Ridge	Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Bill Leathem	Promenade Leikin	Promenade Leikin	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rocade de Blackburn Hamlet (Chemin Innes)	Chemin Innes (à l'ouest de Blackburn Hamlet)	Chemin Innes (à l'est de Blackburn Hamlet)	C jusqu'à 86,2 Note : Variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			portion supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		
Chemin Blair	Chemin de Montréal	Autoroute 174	30 et plus  Note : Variable et sous réserve de l'élargissement inégal; cf. le rapport de l'Étude de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair.	Artère	Secteur urbain
Chemin Blair	Autoroute 174	Chemin Innes	37,5 Note : Supplément de 26,2 à 74,3 du côté est; variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Blais	Rue Bank	Chemin Hawthorne	<del>30</del> 31.0	Route collectrice	Secteur urbain/

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
					Secteur rural
Avenue Bloomfield	Avenue Churchill Nord	Limite est de la rue	18	Local	Secteur urbain
Rue Booth	Pont des Chaudières	<del>Rue Wellington/ promenade Sir John A. Macdonald</del> Rue Middle	<del>30</del> 24	Artère	Secteur urbain
<del>Rue Booth</del>	<del>Rue Fleet</del>	<del>Aqueduc</del>	<del>30</del>	<del>Artère</del>	<del>Secteur urbain</del>
<del>Rue Booth</del>	<del>Aqueduc</del>	<del>Rue Wellington</del>	<del>38</del>	<del>Artère</del>	<del>Secteur urbain</del>
Rue Booth	Rue Middle	Rue Albert	34,5	Artère	Secteur urbain
Rue Booth	Rue Somerset Ouest	Avenue Gladstone	20	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Booth	Passage inférieur de l'autoroute 417	Avenue Carling	23	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Borrisokane	Promenade Strandherd	Chemin Cambrian	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Borrisokane	Chemin Cambrian	Chemin Barnsdale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Boundary	Chemin Russell	Limite sud de Carlsbad Springs	<del>23</del> 26	Artère	Village
Chemin Boundary	Limite sud de Carlsbad Springs	Autoroute 417	<del>35,5</del> Remarque : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale. 42,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté est : 27,25 m; côté ouest : 15,25 m	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Bowesville	Chemin Leitrim	<del>Limite sud du secteur urbain</del> Chemin Earl Armstrong	26,0	Route collectrice principale	Secteur urbain/ secteur rural
<del>Chemin Bowesville</del>	<del>Chemin Earl Armstrong</del>	<del>Chemin Rideau</del>	<del>26</del>	<del>Route collectrice</del>	<del>Secteur urbain/ secteur rural</del>
Chemin Boyer	Promenade Viseneau	Promenade Meadowglen	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Bren-Maur	Promenade Temagami	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Brian Coburn	Rocade de Blackburn Hamlet	Chemin Trim	40	Artère	Secteur urbain
Boulevard Brian Coburn	Chemin Trim	Chemin Frank Kenny	40	Artère	Secteur rural
<del>Rue Bridge</del>	<del>Rue Manotik Main</del>	<del>Rue Dickinson</del>	<del>22</del>	<del>Artère</del>	<del>Village</del>
Rue Bridge	<del>Rue Manotik Main</del> Dickinson	Chemin River	<del>23 26</del>	Artère	Village
Avenue Bronson	Rue Albert	Promenade du Colonel-By	<del>23 26</del>	Artère	Secteur urbain
Avenue Bronson	Promenade du Colonel-By	Promenade de l'Aéroport	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Brookfield	Promenade Riverside	Promenade de l'Aéroport	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Cambrian	Chemin Borrisokane	Promenade Longfields	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Camelot	Promenade Cleopatra	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cameron	Rivière des Outaouais	Chemin Old Montréal	<del>23 24</del>	Artère	Village
Prolongement de la promenade Campeau	Limite du secteur urbain ouest	Promenade Palladium	26,0	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Campeau	Chemin Didsbury	Chemin Teron	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Canfield	Promenade Cramer	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Capilano	Chemin Merivale	Côte Beaver	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Capital	Croissant Grenfell	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Carbery	Promenade Beechfern	Rue Abbott Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin March	Chemin Herzberg	44.5 31 <i>Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : mesurés à partir de la limite sud existante de l'emprise</i>	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin Herzberg	Limite de la ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Limite de la ceinture de verdure	Chemin Holly Acres	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin Holly Acres	Chemin Richmond	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin Richmond	Avenue Bronson	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Carp	Approx. 600 m au sud du chemin Craig Side	80 m au sud de l'avenue Juanita	23 26	Artère	Village
Chemin Carp	80 m au sud de l'avenue Juanita	Environ 600 m au nord de la rue Rivington	23	Artère	Village
Chemin Carp	Rue Rivington	Environ 600 m au nord du chemin March	23 26	Artère	Village
Chemin Carp	Chemin March	Chemin Richardson Side	30	Artère	Secteur rural
Chemin Carp	Chemin Richardson Side	Autoroute 417	37,5	Artère	Secteur rural

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Carp	Autoroute 417	Chemin Westbrook	40,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Chemin Carp	Chemin Westbrook	Avenue Echowoods	33,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Chemin Carp	Avenue Echowoods	Chemin Hazeldean	33,4 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur urbain
Chemin Carp	Chemin Hazeldean	Avenue Neil	26 Note : Élargissement inégal supplémentaire pouvant atteindre 4 m du côté ouest comme l'indique l'Étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur urbain
Chemin Carp	<del>Chemin Hazeldean</del> Avenue Neil	Rue Stittsville Main	<del>23</del> 26	Artère	Secteur urbain
Rue Catherine	Avenue Bronson	Rue Elgin	23	Artère	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Chemin Baseline	Avenue Lytle	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Avenue Lytle	Chemin Fallowfield	37,5 Note : Une portion supplémentaire de 5 m de chaque côté pourrait être nécessaire pour	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			construire une bande transversale rurale.		
Chemin Cedarview	Chemin Fallowfield	Chemin Jockvale	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Chemin Jockvale	Promenade Kennevale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Centrepointe	63 m au nord de la voie Hemmingwood	Tallwood	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Chamberlain	Avenue Bronson	Rue Bank	23 18,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 18,5 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Promenade Chapman Mills	Promenade Longfields	Avenue Riocan	41	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chapman Mills	Avenue Riocan	Chemin Greenbank	43	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chapman Mills	Chemin Greenbank	1,1 km à l'ouest du chemin Greenbank	41	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chesterton	Promenade Viewmount	Promenade Meadowlands Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Chimo	Chemin Katimavik	Chemin Katimavik	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Clare	34,90 m à l'est de l'avenue Evered	Avenue Tweedsmuir	24 Note : Côté nord	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Claridge	Promenade Strandherd	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Clementine	Avenue Bélanger	Rue Ohio	15	Local	Secteur urbain
Boulevard Clementine	Avenue Rockingham	Avenue Bélanger	20	Local	Secteur urbain
Promenade Cleopatra	Chemin West Hunt	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Club				
Avenue Clyde	Avenue Maitland	Chemin Baseline	34 40	Artère	Secteur urbain
Avenue Clyde	Chemin Baseline	Chemin Merivale	34 40	Artère	Secteur urbain
Chemin Colonial	Chemin Trim	Promenade Delson	23 26	Artère	Village
Chemin Colonial	Limite occidentale du Village de Sarsfield	Limite à l'est du Village de Sarsfield	23 26	Artère	Village
Chemin Colonnade	Chemin Merivale	Promenade Prince of Wales	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Colonnade Sud	Chemin Colonnade Nord	Chemin Colonnade Nord	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Conroy	Chemin Walkley	Limite de la ceinture de verdure	44.5 46	Artère	Secteur urbain
Chemin Conroy	Limite de la ceinture de verdure	Rue Bank	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Conroy	Rue Bank	Chemin Leirim	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Constance Bay	Chemin Dunrobin	Chemin Bayview Station	20 26	Artère	Village
Promenade Constellation	Chemin Baseline	Promenade Navaho	35	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Constellation	Promenade Navaho	Promenade Centrepointe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Cope	Toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cordova	Avenue Withrow	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Corkstown	Chemin March	Promenade Moodie	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Corkstown	Promenade Moodie	Avenue Carling	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cousineau	Segment est-ouest uniquement		18	Local	Secteur urbain
Chemin Coventry	Promenade Vanier	Chemin Belfast	30 40	Artère	Secteur urbain
Chemin	Chemin	Boulevard	30 40	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Coventry	Belfast	St. Laurent			urbain
Promenade Cresthaven	Promenade Strandherd	Promenade Crestway	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Cox-Country	Promenade Wilhaven Chemin Old Montréal	Voie de la Jonquille Promenade Wilhaven	37 31  Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 31 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Route collectrice	Secteur rural
Promenade Crystal Beach	Chemin Corkstown	Avenue Carling	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cumberland	Rue George	Rue Rideau	20	Local	Secteur urbain
Avenue Cummings	Chemin de Montréal	Rue Donald	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Cummings	Rue Donald	Chemin Ogilvie	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Cummings	Chemin Ogilvie	Chemin Cyrville	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	Avenue Cummings	100 m au nord de la rue Maxime	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	100 m au nord de la rue Maxime	Chemin Innes	37,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord, 15 m, côté sud 22,5 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	Boulevard St. Laurent	Avenue Cummings	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue D'Aoust	Chemin Albion	Rue Bank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Dairy	Chemin Trim	Chemin Old Montréal	20	Local	Secteur urbain
Rue Dalhousie	Rue Rideau	Rue Besserer	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Data Centre	Promenade Riverside	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Davis	Chemin Katimavik	Promenade McGibbon	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Deakin	Promenade Auriga	Promenade Prince of	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		Wales			
Promenade Deerfox	Promenade beatrice	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Deer Park	Promenade Meadowlands Est	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Dickinson	Rue Mill	Extrémité sud	14	Local	Village
Chemin Didsbury	Sur toute la longueur		26	Local	Secteur urbain
Promenade Donald B. Munro	Promenade Thomas A. Dolan	Chemin Carp	26	Route collectrice	Secteur rural
Promenade Donald B. Munro	Chemin Carp	Falldown (branche est)	23	Route collectrice	Village
Promenade Donald B. Munro	Falldown (branche est)	Promenade Langstaff	16	Route collectrice	Village
Promenade Donald B. Munro	Promenade Langstaff	Farmridge	23	Route collectrice	Village
Promenade Donald B. Munro	Avenue Farmridge	Chemin March	26	Route collectrice	Secteur rural
Rue Donald	Rivière Rideau Chemin North River	Boulevard St. Laurent	<del>26</del> 24	<del>Rue Local</del> Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Duford	Boulevard St. Joseph	Rue Amiens	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Dunning	Chemin Old Montréal	Promenade Brickland	<del>23</del> 26	Artère	Village
Rue Dussere	Rue Cousineau	Boulevard St. Joseph	20	Local	Secteur urbain
Chemin Eagleson	Promenade Campeau	30 m au nord de promenade Palomino	44,5 Note : Il se peut qu'on doive prévoir un supplément de 5,0 m du côté de la ceinture de verdure pour construire une section transversale dans le secteur rural.	Artère	Secteur urbain
Chemin Eagleson	30 m au nord de promenade Palomino	Chemin Hope Side	<del>44.5</del> 40	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Eagleson	Limite du secteur urbain	Chemin Fallowfield	34	Artère	Secteur rural
Chemin Earl Armstrong	Chemin River	Chemin Bowesville	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Earl Armstrong	Chemin Bowesville	Chemin Albion	44.5 46	Artère	Secteur rural
Chemin Earl Armstrong (prolongement)	Chemin Albion	Chemin Hawthorne	Entre 37,5 et 57,4 m, selon le REE du prolongement du chemin Earl Armstrong et l'annexe de ce rapport	Artère	Secteur rural et secteur urbain
Promenade Earl Grey	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Rue Eaton	Chemin Lynhar	Promenade Larkspur	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Edgar Brault	Boulevard St. Joseph	100 m au sud du boulevard St. Joseph	20	Local	Secteur urbain
Rue Elgin	Rue Wellington	Rue Queen	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Pont Plaza	Rue Queen	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Rue Queen	Avenue Laurier Ouest	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Avenue Laurier Ouest	Rue Lisgar	40	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Elgin	Rue Lisgar	Rue Isabella	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	Chemin Eagleson	Promenade Moodie	34	Artère	Secteur rural
Chemin Fallowfield	Promenade Strandherd	Chemin Cedarview	44,5 Note : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	Chemin Cedarview	360 m à l'ouest de la voie ferrée de VIA Rail	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : 44,5 m du côté nord, mesurés à partir de la limite sud de l'emprise	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	360 m à l'ouest de la voie ferrée de VIA Rail	VIA Rail	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal, mesuré à partir de la limite sud de l'emprise, ainsi qu'un supplément d'au plus 64 m du côté nord, variable sous réserve des exigences inégales de l'élargissement du tronçon de l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven. Un tronçon supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		
Chemin Fallowfield	VIA Rail	Avenue Woodroffe	44,5  Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : 44,5 m du côté nord, mesurés à partir de la limite sud de l'emprise. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	Avenue Woodroffe	Promenade Prince of Wales	C	Artère	Secteur urbain
Ruelle Family Brown	Chemin Merivale	Promenade Grant Carmen	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Farlane	Voie Walford	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Farrow	Avenue Grandeur	Avenue Ahearn	12	Local	Secteur urbain
Chemin Fernbank	Limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Rue Stittsville Main	24 26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Fernbank	Rue Stittsville	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Main				
Chemin Fernbank	Promenade Terry-Fox	Chemin Eagleson	30	Artère	Secteur urbain
Rue Fern Casey	Promenade Vanguard	Boulevard Brian Coburn	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Fieldrow	Promenade Aldercrest	Rue Perry	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Fisher	<del>Rue Trent</del> Avenue Holland	<del>Chemin Baseline</del> Rue Trent	<del>34</del> 22 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Avenue Fisher	<del>Avenue Holland</del> Rue Trent	<del>Rue Trent</del> Chemin Baseline	<del>34</del> 22 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Chemin Fitzgerald	Chemin Robertson	Promenade Moodie	24	Route collectrice	Secteur urbain
Voie Flamborough	Promenade Terry-Fox	Chemin Klondike	24	Route collectrice	Secteur urbain
<del>Chemin Flewellyn</del>	<del>Rue Stittsville</del> Main	<del>Chemin Shea</del>	<del>37</del> Note : Sous réserve d'un élargissement inégal, mesuré à partir de la limite de l'emprise nord	<del>Route collectrice</del>	<del>Secteur rural</del>
Promenade Forest Valley	Boulevard St. Joseph	Boulevard Orléans	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Fourth Line	Environ 300 m au nord de la promenade Shellstar	<del>Environ 200 m au sud de la promenade Willisbrook</del> Promenade Prince of Wales	<del>23</del> 26	Artère	Village

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Fourth Line	Promenade Prince of Wales	Environ 200 m au sud de la promenade Willisbrook	22	Artère	Village
Rue Frank Bender	330 m au sud du chemin Innes	Fern Casey	24,0	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Frank Kenny (prolongement)	Chemin Innes	Chemin Frank Kenny existant au sud du chemin Innes	46	Artère	Secteur rural
Frank Kenny	Chemin Innes	Chemin Rockdale	33	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Rue Gabriel	Rue Rocque	130 m au nord du boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Chemin Galetta Side	Rue Darwin	Limite du village de Galetta	<del>23</del> 26	Artère	Village
Avenue Gladstone	Avenue Parkdale	Avenue Loretta	18	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	Avenue Loretta Nord	<del>106 m à l'ouest de la rue Preston</del> Avenue Bronson	20 <del>22</del> Remarque : largeur maximale de 2,0 sur le côté sud uniquement.	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	<del>106 m à l'ouest de la rue Preston</del> Avenue Avenue Bronson	<del>Rue Preston</del> Rue Elgin	22 10,0 m à partir du côté nord, mesurés seulement à partir de l'entre-axe	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	Rue Preston	Rue Rochester	22	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	Rue Rochester	Rue Booth	20	Route collectrice principale	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Glamorgan	Chemin Castlefrank	Rothesay	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Goldridge	Avenue Kanata	Avenue Kanata	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Goulbourn Forced	150 m au nord de la voie ferrée	Avenue Kanata	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Grant Carman	Promenade Viewmount	Promenade Meadowlands Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Autoroute 417	Chemin West Hunt Club	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin West Hunt Club	Chemin Fallowfield	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin Fallowfield	Promenade Strandherd	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Promenade Strandherd	Promenade Chapman Mills	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Promenade Chapman Mills	Tracé modifié du chemin Greenbank	41,5	Artère	Secteur urbain
Tracé modifié du chemin Greenbank	Futur couloir de la promenade Chapman Mills	Chemin Cambrian	41,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE du chemin Greenbank	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin Cambrian	Chemin Barnsdale	37,5	Artère	Secteur urbain
Tracé modifié du chemin Greenbank	Chemin Cambrian	Limite sud du secteur urbain	41,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Greenfield	Rue Main	Avenue Mann	23	Artère	Secteur urbain
Chemin Gregoire	Rue Victoria	Limites de la Ville d'Ottawa	30	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Grenfell	Avenue Woodroffe	Chemin Slack	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Greys Creek	Chemin Snake Island	Cul-de-sac Sud	26	Local	Secteur rural
Rue Harbour	Market	Rue Nicholson	23	Route collectrice	Secteur rural

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Harrison	Promenade Monterey	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Harry Douglas	Chemin Iber	Promenade Randall James	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Hawthorne	Promenade du Colonel-By	Rue Main	20	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	<del>Chemin Walkley</del> Chemin Russell	Chemin Hunt Club	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	Chemin Hunt Club	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
<del>Chemin Hawthorne</del>	<del>Chemin Leitrim</del>	<del>Environ 600 m au sud du chemin Blais</del>	37	<del>Artère</del>	<del>Secteur urbain</del>
Chemin Hawthorne	<del>Chemin Leitrim</del> Environ 600 m au sud du chemin Blais	Chemin Rideau	34	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Chemin Carp	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Rue Stittsville Main	Promenade Fringewood	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Promenade Fringewood	Promenade Terry-Fox	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le rapport d'étude environnementale sur le chemin Hazeldean	Artère	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Promenade Terry-Fox	Chemin Eagleson	37,5	Artère	Secteur urbain
Ruelle Hedgerow	Promenade Beechfern	Cercle Trailway	24	Route collectrice	Secteur urbain
<del>Chemin Hemlock</del>	<del>Chemin Juliana</del>	<del>Boulevard St. Laurent</del>	30	<del>Artère</del>	<del>Secteur urbain</del>

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Heron	Promenade Prince of Wales	Promenade Riverside	45,4 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron).	Artère	Secteur urbain
Chemin Heron	Promenade Riverside	Chemin Data Centre	45,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain
Chemin Heron	Chemin Data Centre	Chemin Walkley	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Herzberg	Promenade Terry-Fox	Chemin March	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Highbury Park	Chemin Greenbank	Promenade Longfields	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Hobin	Chemin Carp	Avenue Renshaw	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Hobin	Avenue Renshaw	Main Stittsville Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Hog's Back	Promenade Prince of Wales	Promenade Riverside	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Holland	Rue Scott	Avenue Carling	26 24	Route collectrice principale	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Holland	Avenue Carling	Avenue Fisher	32 22	Artère	Secteur urbain
Chemin Holly Acres	Avenue Carling	Transitway	37,5 Note : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Holly Acres	Transitway	Chemin Richmond	56,6 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain
Chemin Hope Side	Chemin Eagleson	Chemin Old Richmond	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le REE du chemin Hope Side et du couloir du chemin Old Richmond (entre la promenade Terry-Fox et l'autoroute 416)	Artère	Secteur urbain
Chemin Hunt Club	Promenade Prince of Wales	<del>Chemin Conroy</del> Chemin Albion	<del>44,6</del> 46	Artère	Secteur urbain
Chemin Hunt Club	Chemin Albion	Chemin Conroy	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Hunt Club	Chemin Conroy	Chemin Hawthorne	44,5 Remarque : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté sud, 44,5 m, mesurés de la limite nord de l'emprise. De plus, un	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			<del>tronçon supplémentaire de 5 m du côté sud pourrait être exigé.</del>		
Prolongement du chemin Hunt Club	Chemin Hawthorne	Autoroute 417	42,5 – 50 m; variable selon le rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Artère	Secteur urbain
Chemin Huntley/rue Stittsville Main	Rue Etta	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté rural pourrait être exigée pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Huntmar	Chemin Richardson Side	Limite nord du secteur urbain	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Huntmar	Limite nord du secteur urbain	Chemin Maple Grove	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Industrial	Promenade Riverside	Boulevard St. Laurent	37,5	Artère	Secteur urbain
<del>Chemin Innes</del>	<del>Boulevard St. Laurent</del>	<del>Autoroute 417</del>	<del>34,5</del>	<del>Artère</del>	<del>Secteur Urbain</del>
Chemin Innes	Boulevard St. Laurent	Chemin Blair	44,5 – 94,6 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Chemin	Rocade de	45,7 – 118,8	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Blair	Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		urbain
Chemin Innes	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité est)	Ⓒ 26 Il se pourrait qu'on doive réserver 5,0 m supplémentaires du côté de la Ceinture de verdure pour construire une bande transversale rurale.	Route collectrice principale	Secteur urbain
<del>Chemin Innes</del>	<del>Rue Rondel</del>	<del>Rocade de Blackburn Hamlet (est)</del>	<del>26</del>	<del>Route collectrice principale</del>	<del>Secteur urbain</del>
Chemin Innes	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité est)	Limite ouest de la collectivité urbaine de l'est	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Limite occidentale du secteur urbain d'Orléans	250 m à l'ouest de la promenade Prestwick	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	250 m à l'ouest de la promenade Prestwick	Chemin Tenth Line	40 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 14,0 m; côté sud : 26 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Chemin Tenth Line	Chemin Trim	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Innes	Chemin Trim	Limite est de la collectivité urbaine de l'est	37,5	Artère	Secteur urbain
Voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Chemin Innes	Prolongement du chemin Hunt Club/ échangeur de l'autoroute 417	42,5 – 50 m Note : Variable conformément au rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Artère	Secteur urbain
Avenue Inverness	Promenade Meadows Est	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Porte Irwin	Promenade Pickford	Chemin Hazeldean	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Isabella	Rue Bank	Rue O'Connor	<del>23</del> 18  Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 18,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Rue Isabella	Rue O'Connor	Rue Metcalfe	<del>26</del> 23  Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 23,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Rue Isabella	Rue Metcalfe	Canal Rideau/ avenue Hawthorne	23  Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 23,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Boulevard Jeanne-d'Arc Nord	Rue Champlain	Chemin Tenth Line	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Boulevard Jeanne-d'Arc	Autoroute 174	Chemin Innes	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Jeanne-	Avenue	Avenue Cyr	18	Local	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Mance	Kendall				urbain
Chemin Johnston	Rue Bank	Chemin Albion	26 Note : Distance mesurée à partir du côté sud	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Johnwoods	Chemin Hazeldean	Avenue Rosehill	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Jonathan Pack	Rue Beverly	Rue Abbott Ouest	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Joseph Cyr	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Chemin Kakulu	Chemin Castlefrank	Chemin Eagleson	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Kanata	Promenade Campeau	Chemin Richardson Side	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Kanata	Promenade Campeau	Place Aird	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Avenue Kanata (artère Nord-Sud)	Autoroute 417	Chemin Hazeldean	37,5	Artère	Secteur urbain
Croissant Kathleen	Promenade Randall James	Rue Amy	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Kelly Farm (prolongement)	Promenade Kelly Farm (existante)	Chemin Earl Armstrong (prolongement projeté)	26	Route collectrice	Secteur rural
Rue Kenaston	Sur toute la longueur		23	Local	Secteur urbain
Rue Kent	Rue Wellington	Rue Catherine	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Promenade Kimberley	Chemin Richmond	Croissant Ridgefield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue King Edward	Promenade Sussex	Rue Rideau	40	Artère	Secteur urbain
Avenue	Chemin	Chemin	26 24	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Kirkwood	Richmond	Merivale Avenue Devonshire			urbain
Avenue Kirkwood	Avenue Devonshire	Chemin Merivale	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Klondike	Chemin Old Second Line	Chemin March Valley	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Knoxdale	Chemin West Hunt Club	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue de l'Église	Chemin de Montréal	35 m au nord du cercle College	20 côté est	Local	Secteur urbain
Promenade Fallowfield	Chemin Fallowfield	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Lagan	Nord du chemin Tremblay		20	Local	Secteur urbain
Chemin Lagan	Toutes les sections au sud du chemin Tremblay		18	Local	Secteur urbain
Promenade Larkspur	Rue Eaton	Chemin Northside	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Laurier Est	Rue Nicholas	Avenue King Edward	23 24	Artère	Secteur urbain
Avenue Laurier Ouest	Avenue Bronson	Rue Elgin	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Avenue	Rue Elgin	Rue Nicholas	<del>26</del> 32.5	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Laurier Ouest et Est					urbain
Promenade Leacock	Chemin Beaverbrook	Beaverbrook	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Leacock	Promenade Leacock	The Parkway	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Lees	Rue Main	77 m à l'est de la rue Chestnut	18,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Lees	77 m à l'est de la rue Chestnut	Avenue Mann	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Leikin	Promenade Crestway	Chemin Merivale	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Chemin River	Chemin Limebank	Entre 27,3 et 33,4 Note : Distance variable et subordonnée aux exigences de l'élargissement inégal du REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018). Il se peut qu'on exige un supplément de 5,0 m du côté de la ceinture de verdure pour construire une section transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Chemin Limebank	Collectivité de Riverside-Sud – limite est	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être exigée pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Collectivité de Riverside-	200 m à l'ouest de la promenade	C Note : Sous réserve des exigences du	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Sud – limite est	Kelly Farm	REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018)		
Chemin Leitrim	200 m à l'ouest de la promenade Kelly Farm	Rue Bank	Entre 35,1 et 40 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018). Une tranche additionnelle de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Rue Bank	Chemin Hawthorne	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Chemin Hawthorne	Autoroute 417	35,5 Note : Une tranche additionnelle de 5 m du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Autoroute 417	Chemin Russell	C	Artère	Secteur urbain
Tracé modifié du chemin Leitrim	Chemin Leitrim (existant)	Chemin Leitrim (existant) 200 m à l'ouest de la promenade Kelly Farm	34,5 to 66,3 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018). Une tranche additionnelle de 5 m	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			du côté de la ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		
Rue Lemieux	Boulevard St. Laurent	Rue Labelle	30	Artère	Secteur urbain
Avenue Lenester	Avenue Woodroffe	Avenue Fairlawn	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Lester	Promenade Uplands	Trillium Line	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Lester	Trillium Line	Chemin Albion	40,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 21,5 m; côté sud : 19,0 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Lester	Chemin Albion	Meandering Brook	42 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 23 m; côté sud : 19,0 m		
Chemin Lester	Chemin Meandering Brook	Rue Bank	31,3 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 12,25 m; côté sud : 19,0 m	Artère	Secteur urbain
Rue Liard	Rue Stittsville Main	Chemin Fernbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Limebank	Limite de la ceinture de verdure	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Limebank	Chemin Leitrim	Limite sud du secteur urbain	44,5	Artère	Secteur urbain
Rue Lola	30,2 m au sud de la rue Prince Albert	26,6 m au nord de la rue King George	24 Note : Côté est réduit progressivement du nord au sud	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Longfields	Promenade Strandherd	Chemin Cambrian	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Longfields	Chemin Cambrian	Promenade Prince of Wales	37,5 Note : Sous réserve des exigences relatives à l'élargissement variable et à l'élargissement inégal dans le REE du chemin Jockvale	Artère	Secteur urbain
Avenue Longwood	Chemin Old Richmond	Croissant Ridgefield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Lotta	Rue Cordova	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Ruelle Louis	Sur toute la longueur		20	Local	East
Chemin Lynhar	Chemin Richmond	Rue Eaton	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Lyon Nord	<del>Rue Wellington</del> Rue Queen	Rue Catherine	20 Note : Superficie maximum exigée du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Chemin macfarlane	Chemin Merivale	Rue Deakin	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Mackenzie	Rue St. Patrick	Promenade du Colonel-By	20 Note : Superficie maximum exigée du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Pont Mackenzie-King	Jonction rue Albert/rue Slater	Rue Waller	26	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Main	Promenade Echo	Autoroute 417	23	Artère	Secteur urbain
Rue Main	Autoroute 417	Rue Clegg	23	Artère	Secteur urbain
Rue Main	Rue Clegg	Promenade Riverside	23	Artère	Secteur urbain
Rue Maisonneuve	130 m au nord du boulevard St. Joseph	Boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Avenue Maitland	Avenue Carling	Promenade Woodward	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Majestic	Rue Newhaven	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Manotick Main	Chemin Bankfield	Rue Bridge	34,5	Artère	Village
Rue Manotick Main	<del>Chemin Bankfield</del> Rue Bridge	<del>Chemin Century-East</del> Avenue Eastman	17	Artère	Village
Rue Manotick Main	Avenue Eastman	Chemin Century East	26	Artère	Village
Chemin Maple Grove	Rue Stittsville Main	Promenade Huntmar	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Maple Grove	Promenade Huntmar	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain
Ruelle Maple	Chemin Lisgar	Chemin Springfield	18 Note : Distance inégale mesurée à partir du côté nord	Local	Secteur urbain
Chemin March	Chemin Old Second Line	Limite nord du secteur urbain	34 37	Artère	Secteur urbain/ Secteur rural
Chemin March	Limite nord du secteur urbain	Route collectrice Nord (comme l'indique le	44,5 46	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		<del>PCC</del> -Avenue Buckbean			
Chemin March	<del>Route collectrice Nord</del> (comme l'indique le PCC) Avenue Buckbean	230 m au nord du chemin Maxwell Bridge	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le PCC de Kanata-Nord	Artère	Secteur urbain
Chemin March	230 m au nord du chemin Maxwell Bridge	Chemin Klondike	48 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'EE du Transitway de Kanata-Nord	Artère	Secteur urbain
Chemin March	Chemin Klondike	Promenade Campeau	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin March Valley	Cameron Harvey	500 m au nord de la voie ferrée	26 (élargissement inégal; maximum de 6,0 m à l'ouest)	Route collectrice	Secteur rural/ secteur urbain
Chemin Markinch	Chemin Renaud	Chemin Navan	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue McArthur	Chemin North River	Boulevard St. Laurent	22	Artère	Secteur urbain
Rue McBean	Rue Perth	<del>Ottawa</del> Rivière Jock	<del>23</del> 21	Artère	Secteur urbain
Rue McBean	Rivière Jock	Ottawa	26	Artère	Secteur urbain
Chemin McClellan	Chemin Banner	Promenade Bellman	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin McCurdy	Chemin Castlefrank	Chemin Castlefrank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade McGibbon	Avenue Davis	Chemin Katimavik	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue McLeod	Rue Metcalfe	Rue Metcalfe	20 <b>Remarque : Terrain maximal exigé de la propriété voisine à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.</b> 22 <b>Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise sud existante</b>	Artère	Secteur urbain
Promenade Meadowbreeze	Promenade Grassy Plains	Promenade Grassy Plains	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Meadowglen	Boulevard d'Orléans	Chemin Boyer	26	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Meadowlands Ouest	Avenue Woodroffe	Promenade Prince of Wales	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Medhurst	Avenue Woodroffe	Promenade Woodfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin de la Mer-Bleue	Chemin Innes	Chemin Renaud	37,5 Note : Sous réserve des différentes exigences du REE du chemin de la Mer-Bleue concernant l'élargissement	Artère	Secteur urbain
Chemin de la Mer-Bleue Nouveau tracé	Chemin Renaud	Chemin Navan	37,5 Note : Sous réserve des différentes exigences du REE du chemin de la Mer-Bleue concernant l'élargissement.	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Promenade Island Park	Avenue Carling	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Avenue Carling	Avenue Kirkwood	26	Artère	Secteur urbain
Chemin	Avenue	Avenue	34	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Merivale	Kirkwood	Caldwell			urbain
Chemin Merivale	Avenue Caldwell	Chemin Baseline	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté de la Ferme expérimentale centrale pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Chemin Baseline	Chemin West Hunt Club Avenue Clyde	44,5 46	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Avenue Clyde	Chemin Slack	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Chemin Slack	Limite de la ceinture de verdure	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Limite de la ceinture de verdure	Limite nord du secteur urbain	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Limite nord du secteur urbain	Promenade Prince of Wales	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Metcalfe	Rue Wellington	Rue McLeod	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Metcalfe	Rue McLeod	Avenue Argyle	20 Note : Superficie maximum du terrain exigé à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,40 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Metcalfe	Avenue Argyle	Rue Catherine	20 Note : Superficie	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			maximum du terrain exigée à partir de la propriété attenante jusqu'à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.		
Rue Michael Nord	Chemin Cyrville	Rue Labelle	20	Local	Secteur urbain
Rue Michael Nord	Rue Labelle	Transitway	18	Local	Secteur urbain
Rue Michael	Chemin	Passage à niveau	20	Local	Secteur urbain
Promenade Michael Cowpland	Promenade Terry-Fox	Chemin Didsbury	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Millview	Croissant Arthur	Extrémité sud	20	Local	Village
Chemin Mitch Owens	Rivière Rideau	Rue Bank	34	Artère	Secteur rural
Promenade Monterey	Chemin Baseline	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin de Montréal	Chemin North River	Promenade Vanier	26 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 12 m; côté sud : 14 m.	Artère	Secteur urbain
Chemin de Montréal	Promenade Vanier	Boulevard St. Laurent	23	Artère	Secteur urbain
Chemin de Montréal	Boulevard St. Laurent	Autoroute 174	37,5 et plus Note : Variable et sous réserve de l'élargissement inégal; cf. le rapport de l'Étude de l'évaluation environnementale du	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair.		
Promenade Moodie	Avenue Carling	Bells Corners – Limite nord du secteur urbain	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Moodie	Bells Corners – Limite nord du secteur urbain	Chemin Richmond	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Moodie	Chemin Old Richmond	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Moodie	Chemin West Hunt Club	Limite sud du secteur urbain (ceinture de verdure)	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Moodie	Limite sud du secteur urbain (ceinture de verdure)	Chemin Fallowfield	34	Artère	Secteur rural
Rue Murray	Pont Alexandra	Promenade Sussex	20	Artère	Secteur urbain
Rue Murray	Promenade Sussex	Avenue King Edward	<del>20</del> 21 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété attenante jusqu'à l'emprise (0,00 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Nanaimo	Chemin Richmond	Promenade Queensline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Navaho	Avenue Woodroffe	Promenade Navaho (tronçon est)	31,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de		

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Navan	Rocade de Blackburn Hamlet	Limite de la ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Navan	Limite de la ceinture de verdure	Limite du secteur urbain	37.5-40	Artère	Secteur urbain
Chemin Navan	Limite du secteur urbain	Chemin Trim	34	Artère	Secteur rural
Avenue New Orchard	Chemin Richmond	Promenade Ambleside	20	Local	Secteur urbain
Chemin Newtown	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur rural
Rue Nicholas	Rue Rideau	Avenue Laurier Est	20 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,70 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Nicholas	Avenue Laurier Est	Avenue Greenfield	26	Artère	Secteur urbain
Rue Norice	Avenue Woodroffe	Promenade Viewmount	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin North River	Chemin de Montréal	Avenue McArthur	26	Artère	Secteur urbain
Chemin North Service	Chemin Tenth Line	Chemin Trim	26	Route collectrice principale	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Northside	Promenade Larkspur (intersection ouest)	Chemin Cassidy	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue O'Grady	Rue Manotick Main	Rue Dickinson	18	Local	Village
Rue O'Connor	Rue Wellington	Rue Nepean	20 Note : Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes	Artère	Secteur urbain
Rue O'Connor	Rue Nepean	Rue Isabella	20 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0,90 m)	Artère	Secteur urbain
Chemin Ogilvie	Boulevard St. Laurent	Promenade Bathgate	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Ogilvie	Chemin Blair	Chemin de Montréal	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Ohio	54 m à l'est du boulevard Clementine	Rue Bank	18	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Old Carp	Chemin March	Chemin Old Second Line	26	Route collectrice	Secteur rural, Secteur urbain
Chemin Old Colony	Promenade Rothesay	Promenade Abbeyhill	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Old Montréal	Chemin Trim	65 m à l'ouest de l'avenue Famille-Laporte	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Montréal	65 m à l'ouest de l'avenue Famille-Laporte	65 m à l'est de l'avenue Famille-Laporte	42,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 18,75 m; côté sud : 23,75 m. En outre, une réduction progressive est	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			exigée du côté sud sur 75 m des deux côtés de l'élargissement inégal.		
Chemin Old Montréal	65 m à l'est de l'avenue Famille-Laporte	65 m à l'ouest promenade Cardinal Creek	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Montréal	65 m à l'ouest promenade Cardinal Creek	65 m à l'est promenade Cardinal Creek	42,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 18,75 m; côté sud : 23,75. En outre, une réduction progressive est exigée du côté sud sur 75 m des deux côtés de l'élargissement inégal.	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Montréal	65 m à l'est promenade Cardinal Creek	Limite est du secteur urbain	<del>37,5</del> 40 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 40,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Montréal	Limite est du secteur urbain	Environ 250 m à l'ouest de la cour Chevalier	34	Artère	Secteur rural
Chemin Old Montréal	Environ 250 m à l'ouest de la cour Chevalier	Chemin Dunning	23	Artère	Village
Chemin Old Richmond	Promenade Moodie	Chemin Robertson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Old Richmond	Bells Corners – limite sud du secteur urbain	Promenade Moodie	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Richmond	Bells Corners – limite sud	Chemin West Hunt Club	C	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	du secteur urbain				
Chemin Old Richmond	Chemin West Hunt Club	Chemin Hope Side	44 Note : Sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE du couloir du chemin Hope Side et du chemin Old Richmond (entre la promenade Terry-Fox et l'autoroute 416)	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Richmond	Chemin Hope Side	Chemin Fallowfield	34	Artère	Secteur urbain
Chemin Old Richmond	Chemin Fallowfield	Chemin Eagleson	37,5	Artère	Secteur rural
Chemin Old Second Line	Chemin March	Chemin Old Carp	31	Artère	Secteur urbain/ secteur rural
Chemin Old Second Line	Chemin Old Carp	Promenade Terry-Fox	26 m, emprise inégale	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Old Wellington	Promenade Rideau Valley Sud	Cul-de-sac Est	18	Local	Village
Boulevard d'Orléans	Boulevard St. Joseph	Chemin Innes	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Orr	Chemin Fallowfield	Promenade Fallowfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Osgoode Main	Promenade Nixon	Promenade Drew Henry Rue Vance	23 14	Artère	Village
Rue Osgoode Main	Rue Vance	Promenade Drew Henry	26	Artère	Village
Autoroute 174	Autoroute 417	Chemin Trim	PCE	Artère	Secteur urbain
Autoroute 174	Chemin Trim	Rue Cameron	Entre 42 m et 130 m Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa)	Artère	Secteur urbain/ secteur rural/ village

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Autoroute 174	Rue Cameron	Prolongement futur de la promenade Barnett	Entre 32 et 50 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa).	Artère	Village
Autoroute 174	Prolongement futur de la promenade Barnett	Limite de la Ville à l'est du chemin Canaan	Entre 50 et 155 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa)	Artère	Village/ secteur rural
Chemin Pagé	Rue Silverbirch	Rue Creek Crossing	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Palace	Chemin de Montréal	Angle nord-est du lot 85	2,0 supplémentaires de chaque côté	Local	Secteur urbain
Promenade Palladium	Promenade Campeau	Promenade Huntmar, au sud de l'autoroute 417	44,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Palladium	Promenade Huntmar, au sud de l'autoroute 417	Chemin Silver-Seven	44,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Palladium	Chemin Silver Seven	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Palomino	Chemin Eagleson	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Parisien	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Avenue Parkdale	Promenade de l'Outaouais Promenade Kichi Zibi Mikan	Rue Wellington Ouest Rue Scott West	26	Artère	Secteur urbain
Avenue Parkdale	Rue Scott	Rue Wellington Ouest	22,0 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22,0 m, mesurés à partir de la	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			<b>limite de l'emprise est existante</b>		
Avenue Patricia	Chemin Richmond	40 m au nord du chemin Richmond	15,24 Note : Élargissement du côté ouest seulement	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Penfield	Chemin Teron	Chemin Teron	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Perry	Rue Fieldrow	Promenade Meadowlands	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Perth	Limite du village de Richmond (Ouest)	Chemin Eagleson	30	Artère	Village
Promenade Pickford	Chemin Kakulu	Chemin Kakulu	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Pinecrest	Avenue Carling	Chemin Richmond	37,5	Artère	Secteur urbain
<b>Chemin Pinecrest</b>	<b>Chemin Richmond</b>	<b>Autoroute 417</b>	<b>30</b> Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 30,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	<b>Artère</b>	<b>Secteur urbain</b>
Promenade Place d'Orléans	Boulevard St. Joseph	Boulevard St. Joseph	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Potter	Chemin Bankfield	Avenue Eastman	26	Route collectrice	Village
<b>Prolongement de la rue Preston</b>	<b>Rue Wellington/ promenade Kichi-Zibi Mikan</b>	<b>Rue Albert</b>	<b>26</b>	<b>Artère</b>	<b>Secteur urbain</b>
Rue Preston	Rue Albert	Avenue Carling	<del>23</del> 22	Artère	Secteur urbain
Promenade Prestone	Avenue Tompkins	Rue Amiens	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Prestwick	Rue Amiens	Chemin Innes	26	Route collectrice	Secteur urbain
Pretoria Bridge	Rue Elgin	Promenade du Colonel-By	23	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Rue Preston	Chemin Heron/ chemin	26	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		Baseline			
Promenade Prince of Wales	Avenue Fisher	Cour Rideau Shore	40	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Cour Rideau Shore	Chemin Colonnade	Entre 42 et 72 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin Colonnade	Allée Rideau Heights	Entre 32 et 58 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Allée Rideau Heights	Allée Rideau Heights	Entre 32 et 40 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Allée Rideau Heights	Chemin West Hunt Club	Entre 34 et 48 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin West Hunt Club	Rue Deakin	Entre 40 et 48 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			promenade Prince of Wales		
Promenade Prince of Wales	Rue Deakin	Croissant Amberwood	Entre 40 et 41 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Croissant Amberwood	Chemin Fallowfield	Entre 40 et 63 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin Fallowfield	Chemin Merivale	Entre 45 et 63 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin Merivale	Promenade Crestway	Entre 40 et 65 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Promenade Crestway	Chemin Lodge	37 à 81 Note : Variable et sous réserve de l'élargissement inégal obligatoire du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade	Chemin	Promenade	34,5	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Prince of Wales	Lodge	Longfields			urbain
Promenade Prince of Wales	Promenade Crestway	Limite sud du secteur urbain	40 Remarque : Pour le tronçon de 1 200 m au nord et de 700 m au sud de l'intersection proposée du chemin Strandherd, la superficie maximum exigée du terrain varie entre 22,25 m et 1,0 m du côté est et entre 22,25 m et 43,5 m du côté ouest.	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Promenade Longfields	Chemin Barnsdale	34,5 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Limite sud du secteur urbain Chemin Barnsdale	Chemin Bankfield	40 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Environ 250 m au nord de la voie Danbury (limite du village de North Gower)	Chemin Fourth Line	23	Artère	Village
Avenue Princess	Promenade Rockcliffe	Promenade Sussex	20	Artère	Secteur urbain
Rue Queen	Rue Lyon	Rue Elgin	Note : Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes	Local	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Queensview	Chemin Pinecrest	Terminus de la rue	24	Local	Secteur urbain
<b>Chemin Ramsayville</b>	<b>Chemin Innes</b>	<b>Chemin Walkley</b>	<b>40</b>	<b>Artère</b>	<b>Secteur urbain</b>
Chemin Ramsayville	Chemin Walkley	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Randall James	Promenade Harry Douglas	Croissant Kathleen	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Raymond	<b>Bretelle d'accès de l'autoroute 417 Environ 70 m à l'ouest de l'avenue Bronson</b>	Avenue Bronson	<del>23</del> 20  <b>Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 20,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise sud existante</b>	Artère	Secteur urbain
Chemin Renaud	Limite de la ceinture de verdure	Rue Fern Casey	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Renaud	Rue Fern Casey	Chemin de la Mer-Bleue	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Renshaw	Promenade West Ridge	Rue Hobin	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Richard	Croissant Arthur	Chemin Van Vliet	18	Local	Village
Chemin Richardson Side	Future Promenade Terry-Fox	Avenue Kanata	26	Local	Secteur urbain
Chemin Richmond	Bells Corners – limite sud du secteur urbain	Promenade Moodie	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Promenade Moodie	Chemin Robertson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin	Chemin	Chemin Holly	49,5	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Richmond	Baseline	Acres	Note : Sous réserve de l'Étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron).		urbain
Chemin Richmond	Chemin Holly Acres	Autoroute 417	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Autoroute 417	<del>Promenade Sir John A. Macdonald</del> Avenue Carling	<del>37,5</del> 34,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Avenue Carling	Promenade Kichi Zibi Mikan	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	<del>Promenade de l'Outaouais</del> Promenade Kichi Zibi Mikan	Avenue Golden	26 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 7,5 m; côté sud : 18,5 m.	Artère	Secteur urbain
Rue Rideau	Limite de l'expansion urbaine dans l'ouest	Limite de l'expansion urbaine dans l'est	34,5 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Route collectrice	Secteur rural
Rue Rideau	Promenade Sussex	Avenue King Edward	30 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,75 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Rideau	Avenue King Edward	Terminus du chemin de Montréal	26	Artère	Secteur urbain
Terrasse	Rue Noel	Avenue	18	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rideau		Acacia	Note : Du côté sud entre la rue Noel et le chemin Lambton : élargissement exigé de 3,048 m. Élargissement à mesurer également de chaque côté entre le chemin Lambton et la rue Acacia.	collectrice	urbain
Promenade Rideau Valley	Avenue Blue Rock	Stevens Creek	23 20	Artère	Village
Croissant Ridgefield	Promenade Arnold	Avenue Stinson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin River	Chemin Limebank	Limite de la ceinture de verdure	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite de la ceinture de verdure	Limite nord de la collectivité de Riverside-Sud	C	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite nord de la collectivité de Riverside-Sud	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Il se pourrait qu'on exige un supplément de 5,0 m du côté de la ceinture de verdure pour construire une bande transversale rurale. Un élargissement inégal s'applique au tronçon compris entre la ligne divisant les lots 18 et 19 de la concession BF Gloucester au sud, y compris la façade de la moitié sud du lot 21, là où l'emprise maximum du terrain est de 20 m du côté est et de 17,5 m du côté ouest.	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite sud du secteur	Chemin Mitch Owens	34	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	urbain				
Promenade Riverside	Autoroute 417	<del>Chemin Smyth</del> Avenue Industrial	44.5 46	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Avenue Industrial	Chemin Smyth	40	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Smyth	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Heron	Chemin Brookfield	44.5 46	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Brookfield	Voie ferrée (CN)	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Voie ferrée (CN)	<del>Terminus du chemin River</del> Chemin Hunt Club	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Hunt Club	Terminus du chemin River	40	Artère	Secteur urbain
Rue de transport en commun de Riverside-Sud	Route collectrice « C » (prolongement de la voie Portico)	Chemin Limebank	43	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Robert-Grant	Promenade Palladium	Chemin Hazeldean	40 37,5, selon le Plan directeur des transports de Kanata-Ouest.	Artère	Secteur urbain
Avenue Robert-Grant	Chemin Hazeldean	Rue Abbott Est	45,5 Variable sous réserve de la conception détaillée.	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Robertson	Chemin Eagleson	Bells Corners – limite ouest du secteur urbain	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Robertson	Bells Corners – limite ouest du secteur urbain	Bells Corners – limite est du secteur urbain	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Robertson	Bells Corners – limite est du secteur urbain	Chemin Baseline	C	Artère	Secteur urbain
Rue Rochester	Avenue Gladstone	Passage inférieur de l'autoroute 417	22 Note : 1,0 m de chaque côté	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Rockdale	Chemin Buckland	Chemin Devine	26	Route collectrice	Village
Rue Rocque	Rue St. Pierre	Rue Gabriel	23	Local	Secteur urbain
Promenade Roger Stevens	Environ 600 m à l'ouest de la promenade Craighurst (limite ouest de Village de North Gower)	Environ 300 m à l'est du chemin Fourth Line	22	Artère	Village
Avenue Roosevelt	Chemin Richmond	Avenue Danforth/avenue Byron	18 Note : Côté ouest.	Local	Secteur urbain
Avenue Rosebella	Chemin Albion	Chemin Conroy	18,5	Local	Secteur urbain
Promenade Rothesay	Promenade Glamorgan	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Place Roydon	Chemin Merivale	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Smyth	Chemin Walkley	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Russell	Chemin Walkley	Chemin Hawthorne	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Hawthorne	Limite de la ceinture de verdure	<del>30</del> 26 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite de la ceinture de verdure	Chemin Ramsayville	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Leitrim	Limite de la ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite de la ceinture de verdure	Limite ouest du Village de Carlsbad Springs	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite ouest du Village de Carlsbad Springs	Limite est du Village de Carlsbad Springs	<del>23</del> 26	Artère	Village
Promenade Sandcastle	Promenade Valley Stream	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Scott	Avenue Churchill	Chemin Bayview Station	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Seyton	Chemin Westcliffe	Chemin Old Richmond	24	Route collectrice	Secteur urbain
Porte Shatner	Promenade Pickford	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Shea	Rue Abbott	Chemin Fernbank	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Shore	Boulevard St. Laurent	Chemin Lagan	18	Local	Secteur urbain
Chemin Silver Seven	Cul-de-sac à l'autoroute 417	Chemin Maple Grove	26	Local	Secteur urbain
Rue Silverbirch	Boulevard d'Orléans	Chemin Pagé	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Slack	Avenue Woodroffe	Chemin Merivale	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Slater	Avenue	Avenue	40	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
	Empress	Bronson	Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (10,00 m)		urbain
Rue Slater	Avenue Bronson	Rue Elgin	Emprise variable Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,25 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Slater	Rue Elgin	Pont Mackenzie-King	Emprise variable	Artère	Secteur urbain
Chemin Smyth	Promenade Alta Vista	Chemin Dauphin	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Smyth	Chemin Dauphin	Boulevard St. Laurent	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Solandt	Sur toute la longueur		26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Somerset Ouest	<del>Avenue Breezehill</del> Rue Wellington Ouest	<del>Rue Preston</del> Rue Booth	<del>20</del> 22	Artère	Secteur urbain
Rue Somerset Ouest	Rue Booth	Avenue Bronson	20	Artère	Secteur urbain
Rue Somerset Ouest	Avenue Bronson	Rue Elgin	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Chemin Spratt	Chemin Earl Armstrong	Chemin Rideau	26	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
				principale	
Promenade Springbrook	Chemin Hazeldean	Cercle Trailway	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Springfield	Voie Maple	Terrasse Rideau	24 Note : Côté ouest et arrondissements du coin nord-ouest	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue St-Jean	Rue Cousineau	Notre Dame	20	Local	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Autoroute 174	Limite ouest de la collectivité d'Orléans	C	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Limite ouest de la collectivité d'Orléans	Rue Edgar Brault	32	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Rue Edgar Brault	Rue Gabriel	26	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Rue Gabriel	130 m à l'ouest de la rue Duford/ promenade Place d'Orléans	32	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	130 m à l'ouest de la rue Duford/ promenade Place d'Orléans	Chemin Trim	37,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Hemlock	Chemin de Montréal	26	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin de Montréal	Rue Donald	37,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Rue Donald	Chemin Smyth	44,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Russell	Chemin Pleasant Park	34,5	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Pleasant Park	Chemin Walkley	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue St. Patrick	Promenade Sussex	Avenue King Edward	20 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			propriété jouxtant l'emprise existante (0,55 m)		
Rue St. Patrick	Avenue King Edward	Promenade Vanier	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue St. Pierre	Extrémité nord	130 m au nord du boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Chemin Stafford	Promenade Moodie	Chemin Richmond	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Star Top	Chemin Cyrville	Chemin Innes	26	Local	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Avenue Robert Grant	Chemin Hazeldean	26 Note : Sous réserve de l'étude d'évaluation environnementale (EE) de l'élargissement de la promenade Huntmar (de la promenade Campeau au chemin Maple Grove) et du prolongement de la rue Stittsville Main (du chemin Maple Grove à l'avenue Robert Grant)	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Chemin Hazeldean	Chemin Carp	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Chemin Carp	<del>Promenade Wintergreen</del> Avenue Manchester	30,0 Note : Sous réserve du Plan du domaine public pour la rue Stittsville Main	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	<del>Promenade Wintergreen</del> Avenue Manchester	<del>Voie Bobcat</del> Croissant Brae	23 Note : Sous réserve du Plan du domaine public pour la rue Stittsville Main	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	<del>Voie Bobcat</del> Croissant Brae	<del>Rue Etta</del> Limites du secteur urbain	23 30	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Stittsville Main	Rue Etta	Limites du secteur urbain	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Stonehaven	Chemin Eagleson	Chemin Richmond	26	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Stonemeadow	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Strandherd	Chemin Fallowfield	Chemin Greenbank	44,5	Artère	Secteur urbain
Rue Sunderland	Avenue Bentley	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Sussex	Avenue Princess	Rue John	20	Artère	Secteur urbain
Promenade Sussex	Rue John	Rue St. Patrick	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Tallwood	Promenade CentrepoinTE	Avenue Woodroffe	28	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Taylor Creek	Boulevard St. Joseph	Chemin Trim	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Avenue Tompkins	Rue Amiens	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Rue Amiens	Chemin Innes	37,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté est : 20,5 m; côté ouest : 17,0 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Chemin Innes	Promenade Vanguard	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Promenade Vanguard	Limite sud du secteur urbain Ruelle Little Lake	40 37,5 Remarque : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Ruelle Little Lake	Chemin Wall	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Chemin Wall	Limite du sud du secteur	40 Note : Il se pourrait	Artère	Secteur urbain/

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		urbain – environ 610 m au sud du chemin Wall	qu'on doit protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.		secteur rural
Avenue Terminal	Avenue Industrial	Promenade Trainyards	24 – 32 Note : Sous réserve des exigences relatives à l'élargissement du REE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest.	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Teron	Promenade Campeau	Chemin March	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Terry-Fox	Chemin March	Avenue Kanata	44,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Terry-Fox	Chemin Didsbury	Chemin Castlefrank	44.5 40	Artère	Secteur urbain
Promenade Terry-Fox	Ancienne voie ferrée (315 m au nord de l'avenue Westphalian)	<del>Chemin Fernbank</del> Chemin Eagleson	44.5 40 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté est : 14,75 m; côté ouest : 25,25 m	Artère	Secteur urbain
Promenade Timm	Chemin Eagleson	Promenade Moodie	C	Artère	Secteur urbain
Avenue Tompkins	Rue Major	Promenade Prestone	24	Route collectrice	Secteur urbain
Cercle Trailway	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Trainyards	Avenue Terminal	Chemin Belfast	30 Note : Sous réserve des exigences relatives à l'élargissement du REE du chemin Hospital Link et du	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			Transitway de Cumberland dans le sens ouest		
Chemin Tremblay	Promenade Riverside	Boulevard St. Laurent	26 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal de 26 m, mesuré à partir de la limite de l'emprise existante au sud. Note : Pour le carrefour giratoire proposé entre le chemin Belfast et le boulevard St. Laurent, il se peut qu'on ait besoin de plus de terrains de part et d'autre du chemin Tremblay, en plus des 26 m de l'élargissement inégal.	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Trim	Chemin Innes	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Une tranche additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Trim	Sud du couloir de transport de l'électricité/ prolongement de chemin Frank Kenny	Chemin Trim existant	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Trim	Chemin North Service	Autoroute 174	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Vaan	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Valin	Boulevard Charlemagne	Chemin Trim	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade	Rue Frank	À l'ouest de	26	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Vanguard	Bender	la rue Frank Bender		collectrice	urbain
Promenade Vanguard	Rue Frank Bender	À l'est de la rue Frank Bender	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Varley	Chemin Beaverbrook	Chemin Beaverbrook	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Vaughn	Rue Crichton	Rue MacKay	15	Local	Secteur urbain
Rue Victoria	Rue Glen	Promenade Glenwood	<del>23</del> 21	Artère	Village
Promenade Viewmount	Promenade Meadows Ovest	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Virgil	Avenue Stinson	Chemin Lynhar	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Viseneau	Chemin Boyer	Chemin Innes	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Walkley	Promenade Riverside	Rue Bank	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Rue Bank	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Chemin Heron	Limite de la ceinture de verdure	<del>44.5</del> 46	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Limite de la ceinture de verdure	Chemin Ramsayville	C	Artère	Secteur urbain
<b>Chemin Wall</b>	<b>Chemin Tenth Line</b>	<b>Chemin Trim</b>	<b>37</b>	<b>Route collectrice</b>	<b>Secteur rural</b>
Rue Waller	Rue Rideau	Avenue Laurier Est	23 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,54 m)	Artère	Secteur urbain
Promenade Waterbridge	Promenade Cresthaven	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Watters	Chemin Trim	Croissant Everlasting – intersection est	26	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Watters Note : Côté sud	Croissant Everlasting – intersection est	Tourner en direction sud à environ 525 m à l'est du croissant Everlasting	20	Local	Secteur rural
Rue Wellington Ouest	Promenade Island Park	Extrémité de la rue Somerset Ouest	20	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Chemin Old Richmond	Autoroute 416	44 Note : Sous réserve des exigences de l'élargissement variable du REE du chemin Hope Side et du couloir du chemin Old Richmond (entre la promenade Terry-Fox et l'autoroute 416)	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Autoroute 416	Limite de la ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Limite de la ceinture de verdure	Promenade Cleopatra Promenade Prince of Wales	44,5 40 Note : Un supplément de 5,0 m du côté de la ceinture de verdure peut être exigé pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
<del>Chemin West Hunt Club</del>	<del>Promenade Cleopatra</del>	<del>Promenade Prince of Wales</del>	<del>44,5</del>	<del>Artère</del>	<del>Secteur urbain</del>
Promenade West Ridge	Chemin Hazeldean	Chemin Fernbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Westcliffe	Chemin Robertson	Promenade Seyton	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Whitby	Avenue Churchill Nord	Avenue Winona	15 Note : Côté nord	Local	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Winston	Chemin Richmond	Cul-de-sac à l'avenue Wilmont	15	Local	Secteur urbain
Avenue Withrow	Promenade Meadowlands Ouest	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Woodfield	Promenade Medhurst	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Woodridge	Promenade Bayshore	Promenade Bayshore	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	<del>Promenade de l'Outaouais</del> Promenade Kichi Zibi Mikan	<del>Promenade Adirondack</del> Rang Saville	26	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Rang Saville	Avenue Adirondack	34,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 34,5 m mesurés à partir de la limites de l'emprise ouest existante	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Promenade Adirondack	Chemin Baseline	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Chemin Baseline	<del>Chemin Knoxdale</del> Environ 90 m au sud de la promenade Parkglen	<del>44.5</del> 46	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Environ 90 m au sud de la promenade Parkglen	Chemin West Hunt Club	38 à 110 Note : Variable et sous réserve d'un élargissement inégal mesuré à partir de la limite de propriété est existante conformément à l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (à partir de la station Baseline jusqu'au	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			centre-ville de Barrhaven) et à partir du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven.		
<del>Avenue Woodroffe</del>	<del>Chemin Knoxdale</del>	<del>Chemin West Hunt Club</del>	44,5  <del>Remarque : Supplément à concurrence de 30 m du côté ouest sous réserve des exigences inégales de l'élargissement de l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven.</del>		
Avenue Woodroffe	Chemin West Hunt Club	225 m au sud du chemin West Hunt Club	C jusqu'à 82,2 m Note : Variable et sous réserve des exigences inégales de l'élargissement de l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	225 m au sud du chemin West Hunt Club	470 m au nord de la voie ferrée de VIA Rail	C	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	470 m au nord de la voie ferrée de VIA Rail	290 m au sud de la voie ferrée de VIA Rail	C jusqu'à 246,4 m Note : Variable et sous réserve des exigences inégales	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			de l'élargissement de l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven		
Avenue Woodroffe	290 m au sud de la voie ferrée de VIA Rail	Chemin Fallowfield	C	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Chemin Fallowfield	Limite de la ceinture de verdure	44,5 Note : Un supplément de 5,0 du côté de la ceinture de verdure peut être exigé pour construire une bande transversale rurale. Sous réserve de l'élargissement décrit dans le Rapport de l'étude environnementale (REE) de l'avenue Woodroffe.	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Limite de la ceinture de verdure	Promenade Strandherd	Entre 34,5 et 57 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le REE de l'avenue Woodroffe	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Promenade Strandherd	Chemin Bren-Maur	26	Route collectrice principale	Secteur urbain

**Notes :**

1. Toutes les distances sont exprimées en mètres.
2. Tous les élargissements inégaux sont mesurés de la ligne centrale, sauf indication contraire.
3. « PCE » : Protection du couloir existant.
4. « C » – Ceinture de verdure à laquelle s'applique une politique particulière de protection de l'emprise. Les exigences en matière d'emprise pour les segments d'artère entièrement situés dans la Ceinture de verdure varient selon le nombre et la largeur des voies, l'approche adoptée pour les

bordures, les terre-pleins centraux et le drainage, ainsi que d'autres services à fournir dans le couloir. Dans ces circonstances, l'achat du terrain de l'emprise par la Ville et les moyens de le faire se feront au cas par cas avec la participation de la Commission de la capitale nationale dans les cas où l'on planifie des modifications routières. Si une partie du terrain de la ceinture de verdure est cédée à un autre propriétaire, il faut appliquer une exigence d'élargissement de la route de 42,5 m pour le segment d'une artère non loin de ce terrain.

En ce qui concerne les segments attenants à la Ceinture de verdure d'un seul côté de la route, les dimensions de l'emprise du côté du secteur urbain doivent être maintenues, avec un élargissement supplémentaire de 5 mètres requis du côté de la Ceinture de verdure (pour construire une bande transversale rurale plus large). Comme d'habitude, les mesures pour les exigences d'élargissement doivent être prises à partir de la ligne centrale de la route existante.

5. « EV » – Emprise variable. Une partie sera prélevée sur les propriétés attenantes pour l'élargissement ou la servitude.
6. L'élargissement du chemin Trim est prévu pour une artère urbaine divisée d'au plus quatre voies, avec voies réservées au virage aux intersections, selon le besoin, et cette configuration ne peut être modifiée sans qu'un examen soit effectué en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales* et que les modifications appropriées aient été apportées au Plan officiel.
7. Emprise « inégale » se dit d'une emprise dont la largeur peut varier en raison de la topographie ou d'autres éléments; la Ville se penchera sur la question dans le cadre de l'examen des demandes d'aménagement visant les terrains attenants.