

## Appendice 1 – Classification des routes et protection des emprises routières

Le présent appendice décrit la classification des routes de la Ville qui est illustrée, à l'exception des routes locales, aux Annexes E à H. Le Tableau 1 Les Tableaux 1 à 14 du présent appendice précise les exigences en matière de protection des emprises de diverses routes. Les sections 1 et 2 du présent appendice comprennent d'autres politiques relatives aux emprises.

### 1.0 – Résumé de la classification

La description qui suit des différentes catégories 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 être utilisées comme des étalons pour évaluer les variations dans une situation donnée à la lumière des buts et objectifs pertinents du plan. La politique 32 de la sous-section 2.3.1 du plan explique les circonstances dans lesquelles une modification est requise, comme pour l'ajout ou l'élimination de certaines catégories de routes énumérées aux Annexes E à H. La classification utilisée dans le Plan officiel pour les routes existantes et futures de la ville est la suivante :

#### Autoroute de ville

Une autoroute de ville est une autoroute à accès limité, utilisée pour des trajets qui traversent plusieurs secteurs de la ville, sur laquelle la circulation à grande vitesse est permise comme c'est le cas pour les autoroutes provinciales. L'autoroute 174, à partir de l'autoroute 417 (Queensway) jusqu'au chemin Trim à Orléans, est la seule autoroute de ville d'Ottawa.

#### Artères

Les artères sont les importantes routes de la ville qui supportent une circulation intense, et ce sur les plus longues distances. Auparavant, la plupart de ces routes étaient appelées « routes régionales ». Afin d'assurer le meilleur accès possible aux artères, l'espacement et la conception des îlots et des intersections doivent permettre d'accueillir tous les moyens de transport et l'accès des véhicules aux propriétés voisines doit être contrôlé afin de minimiser le nombre de virages et de réduire les conflits entre les moyens de transport. En outre, les couloirs des artères doivent assurer de nombreux liens entre les utilisations du sol et les lieux le long du trajet et ceux qu'ils traversent. Pour certaines artères, telle la promenade de l'Aéroport, la Ville pourrait appliquer d'autres normes en matière d'aménagement en ce qui a trait aux accès et aux retraits. Il y a lieu de noter que le réseau des artères est relié aux routes provinciales et interprovinciales qui font partie intégrante du réseau global.

Les artères servent de couloirs publics et d'infrastructure importants dans les communautés urbaines et les villages qu'elles traversent. Elles servent non seulement aux déplacements en automobile et en camion, mais aussi aux déplacements à pied, à bicyclette et en autobus de transport en commun. La chaussée et les terre-pleins sont par conséquent conçus pour répondre aux besoins de ces usagers et fournissent, s'il y a lieu, des commodités telles que des trottoirs, des pistes cyclables, des arrêts d'autobus, des abribus, etc. De plus dans certaines parties du secteur urbain et des villages sont fournis, en bordure de la route, du mobilier urbain, un éclairage à l'échelle des piétons, des arbres et un aménagement paysagé. Arbres et arbustes procurent un attrait visuel, créent de l'ombre en été et définissent la nature linéaire de ces couloirs de transport. La planification des utilisations du sol et du réseau de routes locales sur les biens-fonds contigus aux artères peut être faite de manière à réduire le besoin d'installer une clôture ou un écran antibruit sur une grande distance le long des voies publiques. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]

**Routes collectrices et routes collectrices principales**

Les routes collectrices relient les collectivités et répartissent la circulation provenant des artères vers le réseau routier local. Ces routes ont tendance à être plus courtes et à supporter une circulation moins intense que les artères. Un accès direct aux biens-fonds contigus à partir des routes collectrices sera permis lorsque cela ne soulève pas de préoccupations de sécurité ou de capacité. La conception et la construction de routes collectrices permettront l'exploitation sûre et efficace de services de transport en commun. En règle générale, une route collectrice principale assure la liaison entre une artère et les routes collectrices.

Les routes collectrices sont les rues principales dans les quartiers urbains et les villages et sont utilisées par les résidents locaux, les véhicules de livraison et commerciaux, les autobus de transport en commun et scolaires, les cyclistes et les piétons. La vitesse et le volume de la circulation y étant moindres que sur les artères, les routes collectrices sont plus conviviales 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 du paysage de rue ont pour effet de créer des voies publiques qui s'intègrent au voisinage. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]

**Rues locales**

Les rues locales se trouvent à l'intérieur des collectivités et acheminent la circulation en provenance des artères et des routes collectrices vers les biens-fonds individuels. Elles couvrent habituellement de courtes distances. Les rues locales ont, dans diverses mesures, une fonction de route collectrice en répartissant la circulation entre les routes collectrices et d'autres rues locales. Les piétons et les cyclistes sont des usagers importants des rues locales, puisque leur point de départ ou leur destination se situe souvent le long de ces routes. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]

**2.0 – Exigences en matière de protection des emprises**

La sous-section 2.3.1, Transport, signale que la Ville protégera des emprises en vue de l'aménagement du réseau de transport. Cela comprend notamment la détermination des terrains à acquérir pour des nouvelles emprises ou l'élargissement des emprises existantes. La présente section de l'Appendice 1 précise la largeur de l'emprise que la Ville pourrait acquérir pour les routes, principalement celles mentionnées aux Annexes E à H, et décrit d'autres politiques relatives aux 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'infrastructure, comme les voies pour les automobiles, les camions, les bicyclettes et les véhicules de transport en commun, les trottoirs et les sentiers, les terre-pleins centraux et latéraux destinés à un aménagement paysagé, l'éclairage et l'espace pour les commodités en bordure de route (arrêts d'autobus, boîtes aux lettres, boîtes distributrices de journaux, etc.)

Les exigences en matière de protection des emprises peuvent être regroupées dans les trois catégories suivantes :

- 1) **la largeur d'emprise requise en vue d'une nouvelle route** – quand une route complètement nouvelle doit être construite, ce qui est le plus souvent le cas dans les secteurs de croissance urbaine à l'extérieur de la Ceinture de verdure;
- 2) **la largeur d'emprise requise pour un élargissement mineur d'une route existante** – quand l'emprise existante est inférieure à la norme de conception d'une rue et que les terrains qui sont requis pour l'élargissement doivent servir à l'un ou l'autre des besoins suivants :
  - a. l'élargissement de la voie en bordure pour les cyclistes, soit une voie plus large partagée avec les automobilistes, soit une nouvelle voie cyclable distincte clairement marquée, dans les deux cas il s'agit de résoudre le problème d'une voie qui n'est pas suffisamment large pour répondre aux besoins des cyclistes,

- b. l'élargissement du trottoir, permettant ainsi de satisfaire le besoin d'espace pour les piétons et pour du mobilier urbain, par exemple les lampadaires, les arrêts d'autobus, etc.
- c. l'espace additionnel requis pour l'aménagement paysagé, permettant ainsi de planter des arbres et des arbustes où il n'y en avait pas ou d'élargir l'espace où pousse déjà de la verdure.

De tels élargissements mineurs surviennent le plus souvent le long de routes existantes à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

- 3) **la largeur d'emprise requise pour un élargissement majeur d'une emprise existante** – quand l'élargissement important doit servir à une combinaison de nouvelles voies de circulation et d'espace pour les cyclistes, à un aménagement paysagé et à l'ajout ou à l'élargissement de trottoirs; cela est typiquement le cas dans les secteurs de croissance urbaine à l'extérieur de la Ceinture de verdure quand la croissance de la circulation dans une collectivité nécessite des élargissements importants des voies publiques.

Le Tableau 1 (ci-dessous) illustre les largeurs de terrain requis en vue de la protection des emprises, tenant compte des lignes directrices de conception des artères, des routes collectrices principales et des routes collectrices de la ville, telles qu'elles sont appliquées principalement aux voies publiques existantes, ainsi que tenant compte des récents rapports d'évaluations environnementales, des plans de conception communautaire approuvés et des autres études et lignes directrices de planification des transports. L'Appendice 1 ne répète pas, règle générale, les normes approuvées par la Ville en matière de largeur de l'emprise des futures routes collectrices principales, routes collectrices et routes locales incluses dans l'aménagement d'un lotissement. Ces normes s'appliquent néanmoins et seront une condition rattachée à l'approbation d'un aménagement.

Les tableaux ci-dessous indiquent les exigences en matière d'emprises à conserver pour les catégories de routes suivantes :

- **Tableau 1** : artères urbaines et autoroutes de ville — actuelles
- **Tableau 2** : artères urbaines — proposées (emplacement défini)
- **Tableau 3** : artères rurales — actuelles
- **Tableaux 4 à 13** : routes collectrices des anciennes municipalités locales de Cumberland, Gloucester, Goulbourn, Kanata, Nepean, Osgoode, Ottawa, Rideau, Vanier et West Carleton
- **Tableau 14** : routes locales des anciennes municipalités d'Ottawa et de Vanier.

Les tableaux 1 et 2 ont été préparés en tenant compte des Lignes directrices sur la conception des couloirs des artères, y compris celles qui traversent la Ceinture de verdure. Le tableau 3 montre les emprises des artères rurales, qui correspondent généralement à celles des anciennes routes rurales de la région. Les tableaux 4 à 14 énumèrent les emprises des routes collectrices et locales que l'on retrouve essentiellement dans les anciens plans officiels des municipalités locales mentionnées ci-dessus. Veuillez consulter les notes en bas de page de certains tableaux pour des explications plus détaillées. Tous les élargissements sont mesurés à partir de la ligne centrale, sauf indication contraire. Tous les chemins identifiés aux annexes E à H ne sont pas identifiés pour un agrandissement de l'emprise de route, surtout dans l'ancienne Ville d'Ottawa et plusieurs anciens cantons ruraux, ce qui explique l'absence de certains chemins aux tableaux 2 à 14. [Modification n<sup>o</sup> 15, 8 septembre 2004]

### **Politiques**

1. ~~**Emprises des routes rurales**~~ — La Ville passera en revue toutes les emprises des routes rurales et modifiera ensuite au besoin le présent Plan pour harmoniser les politiques des anciennes municipalités. D'ici là, les exigences provisoires pour les emprises des artères et des routes collectrices mentionnées dans les tableaux 4 à 13 du présent appendice s'appliqueront. L'emprise sera de 20,0 mètres pour une route mentionnée dans les annexes G et H mais non inscrite dans les

tableaux du présent appendice. [Modification n° 15, 8 septembre 2004] **Interprétation de la notion d'emprise** – Sauf indication contraire dans le Tableau 1 du présent appendice, le terrain pour l'élargissement d'une route doit être pris également des deux côtés de la route et mesuré à partir de la ligne médiane existante au moment où l'élargissement est requis par la Ville. Par ligne médiane, on entend une ligne au milieu de la surface de la route située à une distance égale des deux bords de la route. Les accotements asphaltés, les voies d'arrêt pour les autobus, les voies auxiliaires, les voies de virage et les autres circonstances particulières ne doivent pas être inclus dans le calcul pour déterminer la ligne médiane. [pas nouveau, déplacé de l'introduction vers la section des politiques]

2. **Collectivité en développement** – Les emprises nécessaires pour toutes les futures routes collectrices principales et routes collectrices, principalement dans les secteurs en développement de la ville, ne sont pas mentionnées dans les tableaux du présent appendice. Dans le cadre du processus d'approbation des lotissements, la Ville établira les emprises de ces futures voies routières, principalement sur les terrains visés par une proposition de lotissement, en appliquant les normes municipales en la matière. Comme l'indique la politique 32 34 de la sous-section 2.3.1 du présent plan, il ne sera pas nécessaire de modifier les Annexes E à H pour les révisions du réseau routier portant sur l'ajout ou l'élimination de routes collectrices principales et de routes collectrices.
3. **Exceptions aux exigences visant les emprises** – La Ville peut décider, dans certains cas, de réduire la portée des exigences énoncées dans le présent plan relatives à l'acquisition de terrains contigus pour l'élargissement d'une route. La Ville peut également renoncer à ces exigences. Cette mesure peut être prise afin de tenir compte des contraintes imposées par l'emplacement, l'aménagement ou l'empiétement physique existant, l'emplacement des immeubles, les biens patrimoniaux, l'ampleur de l'aménagement proposé et la sécurité des piétons. La décision de déroger aux exigences sur les emprises se fera à la lumière des considérations suivantes :
  - a. *Études complètes* – lorsqu'une emprise moins large est recommandée par une étude approuvée propre à l'emplacement, comme un plan de conception communautaire, un plan d'améliorations communautaires, un plan d'amélioration du paysage de rue, un plan de gestion de la circulation dans un secteur ou une étude semblable approuvée par la Ville pour le tronçon de rue visé;
  - b. *Impact sur des ressources d'importance* – 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 d'importance par la Ville;
  - c. *Conception récente de routes* – lorsqu'il existe une conception détaillée d'un tronçon de rue ou que la construction de celui-ci est récente, et que cette conception tient compte des emprises mentionnées dans un Plan officiel antérieur ou une évaluation environnementale ainsi que des pratiques exemplaires de promotion de la marche, du cyclisme et du transport en commun, tout en prévoyant suffisamment d'espace pour les services publics et en créant un espace public paysagé de façon attrayante.
  - d. *Incidence possible sur l'aménagement du site* – lorsque l'emprise à protéger pourrait rendre un terrain pratiquement impossible à aménager conformément aux normes du règlement de zonage pertinent et qu'une modification au Règlement de zonage ou une dérogation mineure ne réglerait pas le problème.
  - e. *Élargissement/servitude dans le secteur central pour les piétons* – lorsque le recours à des mesures ou techniques autres que la politique d'élargissement/servitude dans le secteur central permet de satisfaire aux exigences d'espace pour les piétons au niveau du sol.
  - f. *Incongruité du retrait de bâtiment* – lorsque les nouveaux bâtiments éventuels exigent un retrait supérieur à celui des bâtiments existants, créant ainsi un modèle en dents de scie qui ne serait pas en harmonie avec le caractère d'un secteur existant et que le retrait n'apporte ni avantage ni amélioration à la voie publique.
  - g. *Continuité de l'emprise d'une route de village* – lorsque le résultat sera un alignement incorrect de l'emprise routière existante dans un lotissement moderne planifié sur celle du prolongement proposé de la même route dans un nouvel aménagement contigu.

4. **Élargissement/servitude dans le secteur central** – Une politique d’élargissement/de servitude s’applique aux emprises de certaines artères urbaines et de l’autoroute de ville dans le secteur central tel qu’indiqué au Tableau 1. Outre l’élargissement proposé de l’emprise, une servitude est également requise sur toute la longueur à l’avant des propriétés à des fins piétonnières. Sauf si la Ville en décide autrement, les dimensions de la servitude seront celles précisées dans le présent paragraphe. La servitude aura une hauteur de 3,7 mètres à partir du niveau du sol aménagé. La largeur de la servitude, mesurée à partir de l’emprise proposée, varie selon la conception du bâtiment. S’il est en porte-à-faux au-dessus de la servitude, une largeur de 1,5 mètre est requise. Si des colonnes soutiennent une partie du bâtiment au-dessus de la servitude, la largeur requise est de 2,5 mètres plus la largeur des colonnes. Lorsqu’un immeuble en porte-à-faux et un immeuble soutenu par des colonnes sont contigus, un passage libre de 1,5 mètre pour les piétons doit être prévu dans la servitude là où les deux immeubles se joignent.
5. **Triangles de visibilité** – La Ville exigera que le terrain utilisé pour l’élargissement d’une route prévoie des triangles de visibilité aux intersections. Selon l’emplacement et le type de route, la longueur maximale d’un côté du **triangle de visibilité** est généralement de 3 à 10 mètres. La Ville déterminera les exigences en matière de triangle de visibilité en s’appuyant sur des exigences détaillées d’ingénierie.
6. **Élargissement des intersections** – La Ville peut exiger près d’une intersection un élargissement additionnel de l’emprise d’une route qui **croise** une autoroute de ville, une artère, une route collectrice principale ou une route collectrice. L’envergure de l’élargissement de l’emprise requis s’appuiera sur une étude de la circulation et de conception fonctionnelle de l’intersection visée, qui tient compte du besoin d’autres caractéristiques reliées à l’intersection telles que les voies de virage, les installations destinées au transport en commun et aux cyclistes, les feux de circulation, l’éclairage de rue et les terre-pleins centraux.
7. **Passages à niveau** – La Ville pourrait également exiger une emprise additionnelle à un passage à niveau existant à l’intersection d’une rue municipale et d’une voie ferrée. Une emprise de forme triangulaire sera prévue à chaque coin du passage à niveau. Où une route croise 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 à partir de la route, sera d’environ 15 mètres. Le terrain pourrait ultérieurement servir à la construction d’un ouvrage de franchissement séparé (pont ou tunnel). Les exigences détaillées d’ingénierie de la Ville serviront à déterminer les besoins précis à satisfaire pour l’élargissement de divers types de routes à un passage à niveau.
8. **Franchissement d’un cours d’eau** – La Ville peut exiger une emprise additionnelle où une route de la ville franchit un cours d’eau. Une emprise de forme triangulaire sera prévue à chaque coin du passage. Les dimensions du triangle seront déterminées par la conception fonctionnelle du franchissement du cours d’eau, qui tient compte des ouvrages requis pour le franchir, tels qu’un pont ou un ponceau, et du terrain nécessaire à la construction et à l’entretien de l’ouvrage.
9. **Voies de virage requises en vue de l’aménagement d’un emplacement** – La Ville peut exiger une emprise additionnelle lorsqu’une étude sur le transport indique le besoin de prévoir une ou des voies de virage réservées à l’entrée et à la sortie d’un emplacement en voie d’aménagement. Cela peut être le cas, par exemple, lorsqu’il s’agit d’aménagements ou de réaménagements d’envergure le long d’artères et qu’il s’avère nécessaire de conserver le terrain requis en vue de fournir un sentier, un aménagement paysagé ou un couloir pour les services publics ou pour d’autres installations prévus dans l’emprise.
10. **Couloirs de transport d’électricité et emprises routières.** – Il est interdit de planter des arbres ou de réaliser un aménagement paysagé dans le voisinage immédiat de lignes de transport d’électricité existantes ou planifiées. Cela réduit la capacité qu’a la Ville de fournir des arbres de rue ou un aménagement paysagé lorsqu’une route existante ou prévue est contiguë ou parallèle à un couloir de transport d’électricité. Par conséquent, dans la préparation de plans de conception communautaire ou d’évaluations environnementales ainsi que dans l’examen des propositions de lotissement, la Ville peut exiger une emprise routière plus large ou l’aménagement de tampons paysagés pour les routes

proposées qui seront contiguës aux couloirs de transmission d'électricité afin qu'il soit possible de planter des arbres de rue et de fournir un aménagement paysagé similaire.

**Tableau 1 – Protection des emprises routières**

Route	Emprise à protéger
Artères dans le secteur rural (illustrées aux Annexes G et H du Plan officiel)	<b>30 mètres</b> , sauf indication contraire
Routes collectrices dans le secteur rural (illustrées aux Annexes G et H du Plan officiel)	<b>26 mètres</b> , sauf indication contraire
Routes locales dans le secteur rural	<b>20 mètres</b> , sauf indication contraire

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
-------	----	---	-----------------------------	----------------	---------

**Tableau 1 – Artères urbaines et autoroute de ville existantes**

prom. de l'Aéroport	Bronson	Aérogare	G	artère	urbain
Albert	Bayview	Champagne Nord (City Centre)	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Albert	Champagne Nord (City Centre)	Booth	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Albert	Booth	Empress	32 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 22 m du côté nord et 10 m du côté sud [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Albert	Empress	Bronson	40 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (10 m)	artère	urbain
Albert	Bronson	Elgin	VRW Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1,25 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Albert	Elgin	pont Mackenzie-King	VRW Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1.25 m)	artère	urbain
Albion	Lester	Leitrim	G	artère	urbain
Albion	Leitrim	Del Zotto	37,5	artère	urbain
Albion	Del Zotto	limite du secteur urbain	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Anderson	Innes	Leitrim	G	artère	urbain
Argyle	Metcalfe	Metcalfe	20 Nota : sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Baseline	Richmond	Cedarview	G		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Baseline	<del>Cedarview</del> Richmond	limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Baseline	limites de la Ceinture de verdure	Prince of Wales	44,5	artère	urbain
Baseline	Walkley	<del>Russell au sud de l'autoroute 417</del>	G		
Baseline Ramsayville	Russell au sud de l'autoroute 417 Walkley	Leitrim	G	artère	urbain
Bank	Wellington	Catherine	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Bank	Catherine	Isabella	20	artère	urbain
Bank	Isabella	Riverside	23	artère	urbain
Bank	Riverside	Hunt Club	37,5	artère	urbain
Bank	Hunt Club	Lester	44,5	artère	urbain
Bank	<del>Lester</del>	<del>Conroy</del>	G		
Bank	Lester Conroy	Leitrim	G	artère	urbain
Bank	Leitrim	Analdea	44,5	artère	urbain
Bank	Analdea	limite du secteur urbain	44,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	rural
Bayshore	Carling	Richmond	26		
Beechwood	prom. Vanier	Joliette	23	artère	urbain
Beechwood	Joliette	Juliana	26	artère	urbain
Besserer	Nicholas	Cumberland	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	local	urbain
rocade de Blackburn Hamlet (Innes)	Innes (à l'ouest de Blackburn Hamlet)	Innes (à l'est de Blackburn Hamlet)	G	artère	urbain
Blair	Montréal	Ogilvie	30	artère	urbain
Blair	Ogilvie	autoroute 174	44,5		
Blair	autoroute RO 174	Innes	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Booth	pont Chaudière	Wellington/prom. des Outaouais	30 + 9 Nota : un élargissement de 9 m	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
		<del>boul. LeBreton</del> proposé	du côté est de la rue Booth pourrait ou non être requis selon les résultats de l'étude sur la circulation interprovinciale		
Booth	<del>boul. LeBreton</del> proposé	Fleet	32		
Booth	Fleet	Aqueduct	30	artère	urbain
Booth	Aqueduct	Wellington	38	artère	urbain
Beteler	Sussex	Dalhousie	20		
Boundary	limites sud de Carlsbad Springs	autoroute 417	35,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Bronson	Albert	Catherine	23		
Bronson	Catherine	autoroute 417	23		
Bronson	<del>Albert</del> autoroute 417	Colonel By	23	artère	urbain
Bronson	Colonel By	<del>prom. de</del> l'Aéroport Heron	44,5	artère	urbain
Bronson	Heron	<del>prom. de</del> l'Aéroport	44,5 [Modification ministérielle n° 66, 10 novembre 2003]		
Cambrian	Cedarview	Jockvale	37,5	artère	urbain
Campeau	<del>Terry Fox-Didbury</del>	Teron	40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Campeau	Didbury	<del>Terry Fox</del>	40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Carling	March	Hertzberg	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 44,5 m, mesurés depuis la limite sud de l'emprise existante	artère	urbain
Carling	Herzberg	limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Carling	<del>limites de la</del> Ceinture de verdure	Moodie	44,5		
Carling	<del>limites de la</del> Ceinture de verdure Moodie	Holly Acres	44,5	artère	urbain
Carling	Holly Acres	Richmond	37,5	artère	urbain
Carling	Richmond	Bronson	44,5	artère	urbain
Carp	limite nord du secteur urbain de Stittsville	Hazeldean	37,5	artère	urbain
Carp	Hazeldean	rue Main	23	artère	urbain
Castlefrank	Aird Place	Katimavik	40	artère	urbain



Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Catherine	Bronson	Elgin	23	artère	urbain
Cedarview	Baseline	Lytle	G	artère	urbain
Cedarview	Lytle	Fallowfield	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Cedarview	Strandherd	Cambrian	44,5 37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Chamberlain	Bronson	Bank	23	artère	urbain
Churchill	Scott	Richmond	20		
Clyde	Maitland	Baseline	34	artère	urbain
Clyde	Baseline	Merivale	34	artère	urbain
Conroy	Walkley	Johnston	44,5		
Conroy	Walkley Johnston	limites de la Ceinture de verdure	44,5	artère	urbain
Conroy	limites de la Ceinture de verdure	Bank	G	artère	urbain
Corkstown	March	Moodie	G	artère	urbain
Coventry	prom. Vanier	Belfast	30 26	artère	urbain
Coventry	Belfast	St-Laurent	30	artère	urbain
Cumberland	Rideau	Besserer	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Cummings	Ogilvie	Cyrville	37,5	artère	urbain
Cyrville	Cummings	100 m au nord de Maxime	37,5	artère	urbain
Cyrville	100 m au nord de Maxime	Innes	37,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 15 m du côté nord et 22,5 m du côté sud	artère	urbain
Dalhousie	<del>bretelle de sortie du pont Macdonald-Cartier</del>	Boteler	20		
Data Centre	Riverside	Heron	37,5	artère	urbain
Eagleson	Campeau	30 m au nord de Palomino	44,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Eagleson	30 m au nord de Palomino	Hope Side	44,5	artère	urbain
Earl Armstrong	River Road	limite du secteur urbain	44,5	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Elgin	Wellington	Queen	40 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (2,4 m).	artère	urbain
Elgin	pont Plaza	Queen	40 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (2,4 m).	artère	urbain
Elgin	Queen	Laurier	40 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (2,4 m).	artère	urbain
Elgin	Laurier	Lisgar	40	artère	urbain
Elgin	Lisgar	Isabella	23	artère	urbain
Fallowfield	autoroute 416	Strandherd	44,5	artère	urbain
Fallowfield	Strandherd	Cedarview	44,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Fallowfield	Cedarview	Woodroffe	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 44,5 m du côté nord, mesurés à partir de la limite sud de l'emprise	artère	urbain
Fallowfield	Woodroffe	Prince of Wales	G	artère	urbain
Fernbank	rue Stittsville Main Sud	limite du secteur urbain de Stittsville	37,5	artère	urbain
Fernbank	limite du secteur urbain de Kanata	Eagleson	37,5	artère	urbain
Fisher	Holland Carling	Trent Baseline	34	artère	urbain
Fisher	Trent	Baseline	34 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ferme expérimentale peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Fisher	Baseline	Prince of Wales	26		
Greenbank	Carling	Richmond	37,5		
Greenbank	Richmond	autoroute 417	26		
Greenbank	autoroute 417	Hunt Club Ouest	37,5	artère	urbain
Greenbank	Hunt Club Ouest	Fallowfield	G	artère	urbain
Greenbank	Fallowfield	Strandherd	44,5	artère	urbain
Greenbank	Strandherd	Chapman Mills chemin First au sud de Market Place	37,5 32 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 17,5 m du côté ouest et 14,5 m du côté est	artère	urbain
Greenbank	Chapman Mills chemin First au sud de Market Place	réalignement de Greenbank	41,5 26	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Greenfield	Main	King Edward	23	artère	urbain
av. Hawthorne	Colonel By	Main	20	artère	urbain
ch. Hawthorne	Walkley	Hunt Club	44,5	artère	urbain
ch. Hawthorne	Hunt Club	Leitrim	G	artère	urbain
Hazeldean	limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Carp	37,5	artère	urbain
Hazeldean	Carp	rue Main Nord	37,5	artère	urbain
Hazeldean	rue Main Nord	Fringewood	37,5	artère	urbain
Hazeldean	Fringewood	Terry-Fox	44,5	artère	urbain
			Nota : sous réserve d'un élargissement inégal précisé dans le rapport d'étude environnementale du chemin Hazeldean		
Hazeldean	Terry-Fox	Eagleson	37,5	artère	urbain
Hemlock	Juliana	St-Laurent	30	artère	urbain
Heron	Prince of Wales	Bronson/prom. de l'Aéroport	44,5	artère	urbain
Heron	Bronson/prom. de l'Aéroport	Walkley Bank	37,5-44,5	artère	urbain
Heron	Bank	Walkley	37,5		
autoroute RO 174	autoroute 417	limite du secteur urbain	ECP	autoroute de ville	urbain
Holland	Carling	Fisher	34	artère	urbain
Holly Acres	Carling	Richmond	37,5	artère	urbain
			Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural		
Hope Side	Eagleson	Richmond (route 59)	44,5	artère	urbain
			Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural		
Hunt Club	Prince of Wales	Conroy	44,5	artère	urbain
Hunt Club	Conroy	Hawthorne	44,5	artère	urbain
			Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 44,5 m du côté sud, mesurés à partir de la limite nord de l'emprise; en outre, 5 m additionnels peuvent être requis du côté sud		
Huntley/rue Main	Etta	limite du secteur urbain de Stittsville	37,5	artère	urbain
			Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural		
Huntmar	limite nord du secteur urbain	Maple Grove	37,5	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Industrial	Riverside	St-Laurent	37,5	artère	urbain
Innes	St-Laurent	Blair	44,5	artère	urbain
Innes	Blair	rocade de Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Innes	rocade de Blackburn Hamlet (extrémité est)	limite ouest de la communauté urbaine Est	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Innes	limite ouest du secteur urbain d'Orléans	250 m à l'ouest de Prestwick	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Innes	250 m à l'ouest de Prestwick	Tenth Line	40 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 14 m du côté nord et 26 m du côté sud [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Innes	Tenth Line	Trim	37,5	artère	urbain
Innes	Trim	limite est de la communauté urbaine Est	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Isabella	Bank	O'Connor	23	artère	urbain
Isabella	O'Connor	Metcalfe	26	artère	urbain
Isabella	Metcalfe	Canal/Hawthorne Elgin	23	artère	urbain
Jeanne d'Arc	Highway RO 174	Innes	37,5	artère	urbain
Jockvale	Bren Maur	Prince of Wales	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
prom. Kanata	Campeau	place Aird	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Katimavik	Terry-Fox	Eagleson	40	artère	urbain
Kent	Wellington	Catherine	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Kent	Catherine	Chamberlain	20		
King Edward	Sussex	Rideau	40	artère	urbain
King Edward	Rideau	Laurier	20		
King Edward	Laurier	Mann	20		
King Edward	Mann	autoroute 417	26		
Kirkwood	Richmond	Merivale	26	artère	urbain
Lemieux	St-Laurent	Labelle	44,5	artère	urbain
Laurier Ouest	Bronson	Elgin	20 Nota : terrain maximal requis du	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
			bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Laurier Ouest et Est	Elgin	Nicholas	26	artère	urbain
Laurier Est	Nicholas	King Edward	23	artère	urbain
Lees	Main	Robinson	23	artère	urbain
Lees	Robinson	Mann	26	artère	urbain
Leitrim	ch. River	limite du secteur urbain de la communauté urbaine Sud	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Leitrim	limite du secteur urbain de la communauté urbaine Sud	limite ouest du secteur urbain de Leitrim	G	artère	urbain
Leitrim	limite ouest du secteur urbain de Leitrim	limite est du secteur urbain de Leitrim	35,5 une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Leitrim	limite est du secteur urbain de Leitrim	Hawthorne	G	artère	urbain
Leitrim	Hawthorne	autoroute 417	35,5 une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Leitrim	autoroute 417	Russell	G	artère	urbain
Lester	Uplands	Albion	G	artère	urbain
Lester	Albion	Bank	37,5	artère	urbain
Limebank	ch. River	limites de la Ceinture de verdure	44,5 une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Limebank	limites de la Ceinture de verdure	Leitrim	G	artère	urbain
Limebank	Leitrim	limite sud de la communauté urbaine Sud	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Lyon	Wellington	Catherine	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
MacKenzie	St-Patrick	prom. Colonel By	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
pont Mackenzie-King	voies de raccordement Albert/Slater	Waller	<del>26</del> 20	artère	urbain
Maitland	Carling	Woodward Clyde	26	artère	urbain
Main	Echo	Greenfield	23		
Main	Echo Greenfield	autoroute 417	23	artère	urbain
Main	autoroute 417	Clegg	20	artère	urbain
Main	Clegg	Riverside	23	artère	urbain
Main (Stittsville)	Hazeldean	Carp	37,5	artère	urbain
Main (Stittsville)	Carp	Etta	23	artère	urbain
Main (Stittsville)/Huntley	Etta	limite du secteur urbain	37,5 une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Maple Grove	environ 500 m à l'est de la rue John-Johnwoods	Terry-Fox	37,5	artère	urbain
March	limite du secteur urbain	Terry-Fox	44,5 Nota : sous réserve d'élargissements inégaux précisés dans le rapport d'étude environnementale du ch. March [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
March	Terry-Fox	Richardson	44,5	artère	urbain
March	Richardson	Campeau	44,5 Nota : 5 m additionnels peuvent être requis du côté de la Ceinture de verdure pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
McArthur	North River	St-Laurent	20		
McLeod	Metcalfe	Metcalfe	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Mer Bleue	Innes	Renaud	37,5 Nota : un élargissement inégal peut être requis du côté ouest pour aligner Mer Bleue sur Jeanne d'Arc	artère	urbain
Mer Bleue	Renaud	Navan	37,5 une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
			en travers rural		
Merivale	Island Park	Carling	30	artère	urbain
Merivale	Carling	Kirkwood	26	artère	urbain
Merivale	Kirkwood	Caldwell	34	artère	urbain
Merivale	Caldwell	Kirkwood	37,5	artère	urbain
		Baseline	37,5		
			une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ferme expérimentale peut être requise pour construire un profil en travers rural		
Merivale	Baseline	Clyde	37,5		
Merivale	Clyde	Colonnade	37,5		
Merivale	Colonnade	MacFarlane	37,5		
Merivale	Baseline	Greenbelt	37,5	artère	urbain
	MacFarlane	boundary-Hunt Club Ouest	44,5		
Merivale	Hunt Club Ouest	limites de la Ceinture de verdure	37,5	artère	urbain
Merivale	limites de la Ceinture de verdure	limite du secteur urbain de la communauté urbaine Sud	G	artère	urbain
Merivale	limite du secteur urbain de la communauté urbaine Sud	Prince of Wales	37,5	artère	urbain
Metcalfe	Wellington	McLeod	20	artère	urbain
			Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Metcalfe	McLeod	Argyle	20	artère	urbain
			Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (2,40 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Metcalfe	Argyle	Catherine	20	artère	urbain
			Note : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Metcalfe	Catherine	Isabella	20	artère	urbain
Montréal	ch. North River	St-Laurent Church	23	artère	urbain
			[Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Montréal	Church	St-Laurent	26		
Montréal	St-Laurent	Highway RO 174	37,5	artère	urbain
Moodie	Carling	limite du secteur urbain de Bell's	G	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Moodie	limite du secteur urbain de Bell's Corners	Corners Richmond	37,5	artère	urbain
Moodie	Hunt Club Ouest	limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Murray	pont Alexandra	Sussex	20	artère	urbain
Murray	Sussex	King Edward	20	artère	urbain
			Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Navan	rocade de Blackburn Hamlet	limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Navan	limites de la Ceinture de verdure	limite du secteur urbain	37,5	artère	urbain
Nicholas	Rideau	Laurier	20	artère	urbain
			Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1,70 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude		
Nicholas	Laurier Est	Greenfield	26	artère	urbain
Nicholas	Greenfield	autoroute 417	ECP		
North River	Montréal	McArthur	20	artère	urbain
O'Connor	Wellington	Catherine	20		
O'Connor	Wellington Catherine	Isabella	20	artère	urbain
Ogilvie	St-Laurent	Bathgate Blair	44,5	artère	urbain
Ogilvie	Blair	Montréal	37,5	artère	urbain
Old Montreal	Trim	limite est de la communauté urbaine Est	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Old Tenth Line	St-Joseph	Tenth Line	26	artère	urbain
Orléans	St-Joseph	Innes	37,5	artère	urbain
Orléans	Innes	Navan	37,5	artère	urbain
Palladium	Huntmar au nord de l'autoroute 417	Huntmar au sud de l'autoroute 417	44,5	artère	urbain
Palladium	Huntmar au sud de l'autoroute 417	First Line/Silver Seven	44,5	artère	urbain
Palladium	Silver Seven	Terry-Fox	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Parkdale	promenade des Outaouais	rue Wellington Ouest	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Parkdale	rue Wellington	Carling	20		



Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
	Ouest		[Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Pinecrest	Carling	Richmond	37,5	artère	urbain
Place d'Orléans	St-Joseph	St-Joseph	37,5	artère	urbain
Preston	Wellington/prom. des Outaouais boul. LeBreton proposé	Albert Wellington	26	artère (proposée – emplacement déterminé)	urbain
Preston	Albert Wellington	Carling	23	artère	urbain
Preston	Carling	Prince of Wales	26		
pont Pretoria	Elgin	Colonel By Main	23	artère	urbain
Prince of Wales	Preston	Heron/Baseline	26	artère	urbain
Prince of Wales	Heron/Baseline	Fisher	26		
Prince of Wales	Fisher	limites de la Ceinture de verdure	40	artère	urbain
Prince of Wales	limites de la Ceinture de verdure	limite nord de la communauté urbaine Sud	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Prince of Wales	limite nord de la communauté urbaine Sud	limite sud de la communauté urbaine Sud	40 Nota : pour le tronçon de 1 200 m au nord et de 700 m au sud de l'intersection proposée de la prom. Strandherd, le terrain maximal requis varie de 22,25 m à 1 m du côté est et de 22,25 m à 43,5 m du côté ouest [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Princess	prom. Rockcliffe	Sussex	20	artère	urbain
Raymond	bretelle de l'autoroute 417	Bronson	23	artère	urbain
		limite sud du secteur urbain à Bell's Corners	G	artère	urbain
Richmond	limite sud du secteur urbain à Bell's Corners	Moodie	37,5	artère	urbain
Richmond	terminus de Robertson	limite est du secteur urbain à Bell's Corners	37,5	artère	urbain
Richmond	limite est du secteur urbain à Bell's Corners	Baseline	G	artère	urbain
Richmond	Baseline	Holly Acres	G	artère	urbain
Richmond	Holly Acres	autoroute 417	44,5	artère	urbain
Richmond	autoroute 417	Pinecrest	37,5		
Richmond	Pinecrest	Carling	37,5		
Richmond	autoroute 417 Carling	prom. des Outaouais	37,5	artère	urbain
Richmond	prom. des Outaouais	Golden	26 Nota : sous réserve d'un	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Richmond	Golden	Island Park	élargissement inégal : 7,5 m du côté nord et 18,5 m du côté sud 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Rideau	Wellington	Sussex	26		
Rideau	Sussex	King Edward	30	artère	urbain
			Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1,75 m)		
Rideau	King Edward	terminus du ch. Montréal	26	artère	urbain
ch. River	Limebank	limites de la Ceinture de verdure	37,5	artère	urbain
ch. River	Riverside	Limebank	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
ch. River	limites de la Ceinture de verdure	limite nord de la communauté urbaine Sud	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
ch. River	limite nord de la communauté urbaine Sud	limite sud de la communauté urbaine Sud	37,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural; un élargissement inégal s'applique au tronçon entre la ligne divisant les lots 18 et 19 BF Concession Gloucester au sud de la moitié sud du lot 21, et incluant cette dernière, où l'exigence maximale de terrain est de 20 m du côté est et de 17,5 m du côté ouest [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Riverside	autoroute 417	Smyth	44,5	artère	urbain
Riverside	Smyth	Bank Heron	37,5	artère	urbain
Riverside	Heron	Brookfield	44,5	artère	urbain
Riverside	Bank Brookfield	voie ferrée du CN	37,5	artère	urbain
Riverside	voie ferrée du CN	terminus du ch. River	44,5	artère	urbain
Robertson	Eagleson	limite ouest du secteur urbain à Bell's Corners	G	artère	urbain
Robertson	limite ouest du secteur urbain à Bell's Corners	terminus au ch. Richmond	37,5	artère	urbain
Russell	Smyth	Walkley	37,5	artère	urbain
Russell	Walkley	Hawthorne	44,5	artère	urbain
Russell	Hawthorne	limites de la Ceinture de	30	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Russell	limites de la Ceinture de verdure	verdure Ramsayville Leitrim	G	artère	urbain
<del>Russell</del>	<del>Ramsayville</del>	<del>Leitrim</del>	<del>G</del>		
Russell	Leitrim	limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Russell	limites de la Ceinture de verdure	limite ouest de Carlsbad Springs	37,5	artère	urbain
Scott	Churchill	Bayview	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Slater	Empress	Bronson	40 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (10 m).	artère	urbain
Slater	Bronson	Elgin	VRW Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1,25 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Slater	Elgin	pont Mackenzie-King	VRW	artère	urbain
<del>Smyth</del>	<del>Riverside</del>	<del>Alta Vista</del>	<del>37,5</del>		
Smyth	Alta Vista	Dauphin	30	artère	urbain
Smyth	Dauphin	St-Laurent	26	artère	urbain
Somerset Ouest	<del>Booth Wellington terminus</del>	Bronson	20	artère	urbain
Somerset Ouest	Bronson	Elgin	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,90 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
<del>St-Patrick</del>	<del>pont Alexandra</del>	<del>Sussex</del>	<del>20</del>		
St-Patrick	Sussex	King Edward	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0,55 m)	artère	urbain
St-Patrick	King Edward	prom. Vanier	37,5	artère	urbain
St-Joseph	<del>Highway RO 174</del>	limite ouest de la communauté urbaine Est	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
St-Joseph	limite ouest de la communauté urbaine Est	Edgar-Brault	32 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
St-Joseph	Edgar-Brault	Gabriel	26	artère	urbain
St-Joseph	Gabriel	130 m à l'ouest de Duford/Place d'Orléans	32	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
St-Joseph	130 m à l'ouest de Duford/Place d'Orléans	Trim	37,5	artère	urbain
St-Laurent	Hemlock	Montréal	26	artère	urbain
St-Laurent	Montréal	Smyth autoroute 417	44,5	artère	urbain
<del>St-Laurent</del>	<del>autoroute 417</del>	<del>Smyth</del>	<del>44,5</del>		
Strandherd	Fallowfield	Crestway	44,5	artère	urbain
Sussex	Princess	John St-Patrick	20 26	artère	urbain
Sussex	John Princess	St-Patrick	26	artère	urbain
<del>Sussex</del>	<del>St-Patrick</del>	<del>Colonel By</del>	<del>20</del>		
Tenth Line	North Service	Amiens	44,5	artère	urbain
Tenth Line	Amiens	Innes	37,5	artère	urbain
			Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 20,5 m du côté est et 17 m du côté ouest		
Tenth Line	Innes	Vanguard	44,5	artère	urbain
Tenth Line	Vanguard	limite sud de la communauté urbaine Est	37,5	artère	urbain
			Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Teron	Campeau	March	40	artère	urbain
			[Modification n° 15, 8 septembre, 2004]		
Terry-Fox	March	Goulbourn Forced	44,5	artère	urbain
Terry-Fox	Didsbury	Castlefrank	44,5	artère	urbain
			[Modification n° 15, 8 septembre 2004]]		
Timm	Eagleson	Moodie	G	artère	urbain
Trim	Highway RO 174	Proposed Trim / prolongement de Frank-Kenny au nord de Portobello	46	artère	urbain
Trim (Old)	au sud du couloir de transport d'électricité/ prolongement de Frank-Kenny	Innes	37,5	artère	urbain
			Nota : voir le rapport d'étude environnementale du lien Nord-Sud		
Trim	Innes	limite sud de la communauté urbaine Est	37,5	artère	urbain
			Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté rural peut être requise pour construire un profil en travers rural		
<del>prom. Vanier</del>	<del>Beechwood</del>	<del>autoroute 417</del>	<del>37,5</del>		
Walkley	Riverside	Bank	26	artère	urbain
Walkley	Bank	Heron	37,5	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Walkley	Heron	limites de la Ceinture de verdure	44,5	artère	urbain
Walkley	limites de la Ceinture de verdure	Ramsayville	G [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Waller	Rideau	Laurier Est	23 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1,54 m)	artère	urbain
rue Wellington Ouest	Island Park	terminus à Somerset	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Wellington	prom. des Outaouais	pont du Portage	40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Wellington	pont du Portage	Rideau	26 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (0 m). [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Hunt Club Ouest	Richmond	Cedarview limites de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Hunt Club Ouest	Cedarview	limite de la Ceinture de verdure	G		
Hunt Club Ouest	limites de la Ceinture de verdure	Cleopatra	44,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Hunt Club Ouest	Cleopatra	Prince of Wales	44,5 Nota: une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut être requise pour construire un profil en travers rural	artère	urbain
Wilbrod	Nicholas	Waller	20 Nota : terrain maximal requis du bien-fonds contigu à l'emprise existante (1 m), sous réserve d'une politique d'élargissement/servitude	artère	urbain
Woodroffe	prom. des Outaouais	Carling	26		
Woodroffe	prom. des Outaouais	Adirondack Carling	26	artère	urbain
Woodroffe	Adirondack	Baseline	37,5	artère	urbain
Woodroffe	Baseline	Hunt Club Ouest	44,5	artère	urbain
Woodroffe	Hunt Club Ouest	Fallowfield	G	artère	urbain
Woodroffe	Fallowfield	limites de la Ceinture de verdure	44,5 Nota : une largeur supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure peut	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Woodroffe	limites de la Ceinture de verdure	Strandherd	34,5-57 Note : sous réserve des élargissements inégaux précisés dans le rapport de l'étude environnementale de l'avenue Woodroffe [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain

**Tableau 2 – Artères urbaines proposées (emplacements déterminés)**

couloir de transport Alta Vista	autoroute 417	Walkley/Conroy	Varie – voir le rapport de l'étude environnementale du couloir de transport Alta Vista	artère	urbain
prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet	rocade de Blackburn Hamlet limite ouest de la communauté urbaine Est	Trim	40	artère	urbain
Campeau	Huntmar	Didsbury	37,5	artère	urbain
réalignement de Earl Armstrong	500 m à l'ouest de Limebank	Limebank	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]  [Modification ministérielle n° 68, 10 novembre 2003]		
prolongement de Frank-Kenny	réalignement du tracé de Trim	au sud d'Innes	46	artère	urbain
réalignement du tracé de Greenbank	Greenbank futur Chapman Mills	Cambrian	26 41,5	artère	urbain
réalignement du tracé de Greenbank	Cambrian	limite sud de la communauté urbaine Sud	37,5 41,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
prolongement de Hunt Club	Hawthorne	autoroute 417	42,5 – 50 m varie conformément au rapport de l'étude environnementale sur le transport relative au raccordement Innes-Walkley-Hunt Club	artère	urbain
Innes-Walkley- lien Hunt Club	Innes	prolongement de Hunt Club/ échangeur de l'autoroute 417	42,5 – 50 m varie conformément au rapport de l'étude environnementale sur le transport relative au raccordement Innes-Walkley-Hunt Club	artère	urbain
Longfields	Strandherd	Jockvale	37,5	artère	urbain
Maple Grove	Huntmar	Terry-Fox	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
prolongement de Preston	Albert	prom. des Outaouais Wellington	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] [Modification ministérielle no 69.	artère	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
prolongement de Strandherd	Crestway	Prince of Wales	44,5 10 novembre 2003] Nota : sous réserve des élargissements précisés dans le rapport de l'étude environnementale du pont sur la rivière Rideau au chemin Armstrong	artère	urbain
Strandherd/Earl-Armstrong	Prince of Wales	River	44,5 Nota : sous réserve des élargissements précisés dans le rapport de l'étude environnementale du pont sur la rivière Rideau au chemin Armstrong	artère	urbain
prolongement (nord) de Terry-Fox	Goulbourn Forced	700 m au nord-ouest de Didsbury	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
prolongement (sud) de Terry-Fox	ancienne voie ferrée	Eagleson	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Trim (réalignement vers l'est)	au nord de Portobello	Frank-Kenny tel que réaligné au sud d'Innes	46 [Modification ministérielle n° 70, 10 novembre 2003]		
Trim (ancien)	couloir de transport d'électricité/ prolongement de Frank-Kenny	ancien Trim existant	37,5	artère	urbain

### Tableau 3 – Artères rurales

Albion	limite du secteur urbain	Mitch-Owens	30		
Anderson	limite du secteur urbain	Mitch-Owens	30		
Aylwin	Ferry	Canon Smith	30		
Bank	limite du secteur urbain	Mitch-Owens	40		
Bank	Mitch-Owens	limites de la ville d'Ottawa	ECP		
Bankfield	autoroute 416	100 m à l'ouest de Colony Heights	34		
Bankfield	100 m à l'ouest de Colony Heights	rue Manotick Main	23	artère	village
Boundary	Russell	limites du village de Carlsbad Springs	23		
Boundary	autoroute 417	Victoria	30		
prolongement de la rocade de Blackburn Hamlet	Trim	Frank-Kenny	40 [Modification ministérielle n° 72, 10 novembre 2003]	artère	rural
Bridge	rue Manotick	River	23	artère	village
Brophy	Eagleson	autoroute 416	30		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Burritts	Donnelly	rivière Rideau	30	artère	village
Cameron	rivière des Outaouais	Old Montreal	23	artère	village
Canon-Smith	Aylwin	Fitzroy	30		
Carp	Galetta Side	environ 600 m au sud de Craig Side	30		
Carp	environ 600 m au sud de Craig Side	environ 600 m au nord de March	23	artère	village
Carp	environ 600 m au nord de March	ch. Richardson Side	30 [Modification n° 7, 9 juin 2004]		
Carp	ch. Richardson Side	limite du secteur urbain	37,5 [Modification n° 7, 9 juin 2004]		
Cartwright	Victoria	Boundary	30		
Cedarview	Trail	Barnsdale	30		
Century	Bowrin	Fourth Line	30		
Colonial	Trim	Delson	23	artère	village
Colonial	Delson	limite ouest du village de Sarsfield	30	artère	village
Colonial	limite ouest du village de Sarsfield	limite est du village de Sarsfield	30-23	artère	village
Colonial	limite est du village de Sarsfield	limites de la ville d'Ottawa	30		
Dalmeny	River	Second Line	30		
Dalmeny	Second Line	Bank	30		
Devine	Boundary	Frank-Kenny	30		
Dilworth	Fourth Line	Rideau Valley Sud	30		
Donald B. Munro	Thomas A. Dolan	Panmure	30		
Donnelly	limites de la ville d'Ottawa	Fourth Line	30		
Doyle	Wood Duck	Snake Island	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Dozois	Mitch Owens	Knights	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Dunning	Old Montreal	Brickland	23	artère	village
Dunning	Brickland	Russell	30		
Dunrobin	Galetta Side	March	30		
Dywer Hill	Kinburn Side	Donnelly	30		
Eagleson	limite du secteur urbain	Fallowfield	34		
Eagleson	Fallowfield	Brophy	30		
Earl Armstrong	Bowesville	Albion	44,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Eight Line	Mitch Owens	Victoria	30		



Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Fallowfield	Dwyer Hill	Eagleson	30		
Fallowfield	Eagleson	Moodie	34		
Fallowfield	Moodie	autoroute 416	40		
Fernbank	limite du secteur urbain de Stittsville	limite du secteur urbain de Kanata	30		
Ferry	rivière des Outaouais	Galetta Side	30		
Fourth Line	environ 300 m au nord de Shellstar	environ 200 m au sud de Willisbrook	23	artère	village
Fourth Line	environ 200 m au sud de Willisbrook	Donnelly	30		
Frank-Kenny	Innes	Rockdale	33		
Franktown	limites de la ville d'Ottawa	Perth	30		
Galetta Side	RO-29	Darwin	30		
Galetta Side	Darwin	Morning Dew limite du village de Galetta	23	artère	village
Galetta Side	Morning Dew	Dunrobin	30		
Gregoire	Victoria	limites de la ville d'Ottawa	30		
Hazeldean	Spruce Ridge	limites du secteur urbain	30		
autoroute (RO) 29 (anciennement autoroute 15)	autoroute 17 (anciennement)	Lunney	40		
autoroute 17 (anciennement)	Madawaska	Kinburn Side	ECP		
Huntley	limites du secteur urbain	Perth	30		
Huntmar	Richardson Side	limites du secteur urbain	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Indian Creek	Saumure	Ruseland	30		
Innes	limite est de la communauté urbaine Est	Dunning	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Kinburn Side	limites de la ville d'Ottawa	Woodkilton	30		
Kinburn Side	Woodkilton	Dunrobin	23		
Limebank	limites du secteur urbain	Mitch Owens	30		
Lunney	(autoroute) RO-29	Walter Bradley	ECP		
Madawaska	limites de la ville d'Ottawa	autoroute 17 (anciennement)	30		
Manotick Main	Bankfield	Century Est	23	artère	village
March	limites de la ville d'Ottawa	autoroute 417	40		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
March	autoroute 417	Dunrobin	30		
March	Dunrobin	limites du secteur urbain	34		
Marvelville	Bank	limites de la ville d'Ottawa	30		
McBean	Perth	Ottawa- limites du village de Richmond	23 30	artère	village
McBean	Ottawa	Bowrin	30		
Merlyn-Wilson	Donnelly	rivière Rideau River/limites de la ville d'Ottawa	30		
Milton	Navan	Russell	30		
Mitch-Owens	River	Bank	34		
Mitch-Owens	Bank	Boundary	30		
Moodie	limites du secteur urbain	Fallowfield	34		
Moodie	Fallowfield	Brophy	30		
Munster	Fallowfield	Franktown	30		
Navan	limites du secteur urbain	Trim	34		
Nixon	River	Snake Island	30		
Old Montreal	limite est de la communauté urbaine Est	environ 250 m à l'ouest de Chevalier	34 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Old Montreal	environ 250 m à l'ouest de Chevalier	Dunning	23	artère	village
rue Main Osgoode	River	Nixon	30		
rue Main Osgoode	Nixon	Drew-Henry	23	artère	village
rue Main Osgoode	Drew-Henry	Stagecoach	30		
autoroute RO 174	limite du secteur urbain	limites de la ville d'Ottawa	ECP	artère	urbain
Panmure	Donald B. Munro	Dwyer Hill	30		
Perth	limites du village de Richmond	Eagleson	30		
Prince-of-Wales	limites du secteur urbain	Bankfield	40		
Prince-of-Wales	Bankfield	environ 250 m au nord de Danbury	30		
Prince-of-Wales	environ 250 m au nord de Danbury (limites du village de North Gower)	Fourth Line	23	artère	village
Richmond	Hope Side	Fallowfield	34	artère	rural
Richmond	Fallowfield	Eagleson	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	artère	rural

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Rideau Valley Nord	Prince of Wales	Bankfield	34		
Rideau Valley Sud	Century Est	Roger-Stevens	30		
Rideau Valley Sud	Roger-Stevens	ruisseau Stevens	23		
Rideau Valley Sud	ruisseau Stevens	Dilworth	30		
River	limite du secteur urbain	Mitch-Owens	34 30	artère	rural
River	Mitch-Owens	limites de South Gower	30		
Rockdale	Devine	limites du canton de Russell	30		
Roger-Stevens	limites de la ville d'Ottawa	environ 600 m à l'ouest de Craighurst	30		
Roger-Stevens	environ 600 m à l'ouest de Craighurst (limite ouest du village de North Gower)	environ 500 m à l'ouest de Fourth Line (limite ouest du village de North Gower)	23	artère	village
Roger-Stevens	environ 500 m à l'ouest de Fourth Line	Nixon	30		
Russell	limite ouest du village de Carlsbad Springs	limite est du village de Carlsbad Springs	23	artère	village
Russell	limite est du village de Carlsbad Springs	limites de la ville d'Ottawa	30		
Russland	Rockdale	Indian-Creek	30		
Saumure	Russell	Indian-Creek	30		
Second-Line	Osgoode-Main	Cabin	30		
Second-Line	Dalmeny (Ouest)	Dalmeny (Est)	30		
Snake Island	Nixon	Bank	30		
Stagecoach	Mitch-Owens	limites de la ville d'Ottawa	30		
Tenth-Line	limites du secteur urbain	Navan	30		
Thomas-A. Delan	Donald-B. Munro	Dunrobin	30		
Trail	Moodie	Barnsdale/auto-route 416	30		
Trim	futur prolongement de la rocade de Blackburn-Hamlet	Wall	30		
Trim	Navan	Colonial	34	artère	village
Victoria	Bank	Glen	30		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Victoria	Glen	Glenwood	23	artère	village
Victoria	Glenwood	limites du canton de Russell	30		

**NOTA :**

1. Quant aux routes dans l'axe nord-sud, les tronçons sont énumérés du nord au sud; quant à celles dans l'axe ouest-est, les tronçons sont énumérés d'ouest en est. 2. « ECP » – signifie Protection du couloir existant

**Tableau 4 – Ancienne ville de Cumberland, routes collectrices principales et collectrices**

Amiens	Duford	Tenth Line	20-26		
Beaton	Dunning	Sarsfield	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Beckett's Creek	Old Montreal	Wilhaven	20		
Birchgrove	French Hill	Russell	20		
Bottrill	Charlemagne (Nord)	Charlemagne (Sud)	20-26		
Brickland	Lookout	Dunning	20		
Burton	autoroute 417	150 m à l'est de Corduroy	26		
Burton	Frontier	150 m à l'est de Corduroy	20		
Canaan	autoroute 174	Colonial	26		
Canaan	au sud de Colonial	eul de sac	20		
Canaan	Russell	ancienne voie ferrée du CP	20		
Carlsbad	entière longueur		20		
Centrum	entière longueur		26-34		
Charlemagne	Tenth Line (Nord)	Tenth Line (Sud)	26-34		
Clayton	Russell	Devine	20		
Delson	Trim	Colonial	20		
Des Épinettes	Tenth Line	Claireborne	26-34 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Devine	Frank Kenny	Saumure	20		
Duford	St-Joseph	Amiens	20-26 <sup>24</sup>	collectrice	urbain
Dunning	Russell	Russland	20		
Emmett	Wilhaven	French Hill	20		
Esprit	entière longueur		26		
Étienne	Birchgrove	Canaan	20		
Forced	Russell	Rockdale	20		
Frank Kenny	Old Montreal	Innes	20		
French Hill	Frank Kenny	Birchgrove	20		
Frontier	autoroute 417	Burton	20		
Gardenway	Charlemagne	Portobello	20-26		
Garlandside	Devine	Russland	20		
Giroux	Frank Kenny	Dunning	20		
Heuvelmans	Colonial	Magladry	20		
Huismans	Frank Kenny	Rockdale	20		
Jeanne d'Arc	Champlain	Tenth Line	20- 26	collectrice	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
				principale	
Kinsella	Old Montreal	Quillivan	20		
Lafleur	eul-de-sac-au-nord	Colonial	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Larmours	Sarsfield	Canaan	20		
Lookout	Brickland	Dunning	20		
Magladry	Rockdale	Heuvelmans	20		
Magladry	Heuvelmans	Canaan	20		
McFadden	Trim	Frank-Kenny	20		
McNeely	Magladry	Russell	20		
McVagh	Devine	Burton	20		
Merkley	Bottriel	Charlemagne	20-26		
Montcrest	Princess Louise	Watters	20-26		
North Service	Tenth Line	Trim	20-26 26	collectrice principale	urbain
Old Montreal	autoroute 174 (est)	autoroute 174 (à l'ouest de Kinsella)	26		
Old Montreal	Dunning	autoroute 174	20		
Orchardview	Charlemagne	Innes	20-26		
O'Toole	Wilhaven	Regimbald	20		
Perrault	Milton	Trim	20		
Portobello	Trim	Innes	30-40		
Portobello	au sud d'Innes	limite sud de la communauté urbaine Est	37 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Prestone	Centrum	Tompkins	26-34		
Prestone	Tompkins	Amiens	20-26 24	collectrice	urbain
Prestwick	Amiens	Innes	20-26 26	collectrice	urbain
Princess Louise	Charlemagne	Charlemagne	20-26		
Provence	entière longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Quigley Hill	autoroute 174	Wilhaven	20		
Quillivan	Royal Orchard	Kinsella	20		
Regimbald	Frank-Kenny	Sarsfield	20		
Rockdale	Colonial	Devine	20		
Royal Orchard	Quillivan	Wilhaven	20		
Ruissellet	Magladry	Russell	20		
Sand	Russell	Devine	20		
Sarsfield	Wilhaven	Dunning	20		
Smith	Tenth Line	Trim	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Taylor Creek	St-Joseph	Trim	20-26 26	collectrice	urbain
Ted Kelly	entière longueur	20			

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Tenth-Line	Navan	Smith	20		
Tomkins	Prestone	Tenth-Line	26-34		
Tompkins	Major	Prestone	20-26 24	collectrice	urbain
Trim	North Service	Highway RO 174	20-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
Trim	Colonial	Perrault	20		
Trim	Wall	Navan	30		
Valin	Charlemagne	Trim	20-26 26	collectrice principale	urbain
Varenes	Watters	Valin	20-26		
Wall	Mer Bleue	Frank- Kenny	20		
Watson	Dunning	Birchgrove	20		
Watters	Charlemagne	Trim	20-26 24	collectrice	urbain
Watters	Trim	limite est de la communauté urbaine Est	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Wilhaven	Frank-Kenny	Canaan	20		

**Tableau 5 – Ancienne ville de Gloucester, routes collectrices principales et collectrices**

Analdea	Bank	Bank	24	collectrice	urbain
Albion	Bank	Lester	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Bathgate	ancienne limite Ottawa-Gloucester ch. Montréal	Ogilvie	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Belcourt	St-Joseph	Sunview	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Belcourt	Innes	425 m au sud d'Innes	37,5 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain
Blais	Bank	Hawthorne	26-40		
Bowesville	Leitrim	Mitch-Owens	26-40		
Boyer	Viseneau	Meadowglen	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Bridlepath	ancienne limite Ottawa/Gloucester	Albion	23-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Champlain	Jeanne d'Arc	autoroute 174	26-40		
City Park	entière longueur		23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Creek Crossing	Orléans	Pagé	26-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Cummings	Donald	Ogilvie	26-40 26	collectrice principale	urbain
Cummings	Donald	Shane	23-26	collectrice	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
D'août	Albion	Bank	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
D'août	Albion	Timbermill	23-26		
Davidson	Bank	Conroy	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Donald	St-Laurent	Cummings	26-40		
Downey	Rideau	Mitch-Owens	26-40		
Eighth Line	Ramsayville	Boundary	26-40		
Farmers	Leitrim	Mitch-Owens	26-40		
Forest Valley	St-Joseph	Orléans	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain
Hall	Russell	Mitch-Owens	26-40 26		
Hawthorne Road	Leitrim	Rideau	26-40 34	collectrice	urbain
Innes	rocade de Blackburn Hamlet	rocade de Blackburn Hamlet	26-40 34		
Labelle	Lemieux	Cyrville	26-40		
Lemieux	St-Laurent	Labelle	23-26		
Longleaf	Orléans	Orléans	23-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Louiseize	Hawthorne	Ramsayville	26-40		
Matheson	entière longueur		23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Meadowbrook	entière longueur		23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Meadowglen	Orléans	Boyer	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain
Ninth Line	Baseline	Boundary	26-40		
Ogilvie	Quincy	Montréal	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Pagé	Silverbirch	Creek Crossing	26-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Ramsayville	Leitrim	Mitch-Owens	26-40		
Renaud	150 m à l'ouest de Whaite	150 m à l'ouest de Mer Bleue	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Rideau	River	Ramsayville	26-40		
St-Bernard	Bank	Sixth	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
St-Bernard	Timbermill	Sixth	23-26		
Shefford	Casey	Montréal	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Silverbirch	Orléans	Pagé	26-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Spratt	Earl Armstrong	Mitch Owens	26-40		
Sunview	Belcourt	Des Épinettes	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain
Uplands	ancienne limite Ottawa-Gloucester	prom. de l'Aéroport	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Viseneau	Boyer	Innes	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice	urbain

**Tableau 6 – Ancien canton de Goulbourn, routes collectrices principales et collectrices**

Abbott Est	Main	Iber	24-26	collectrice principale	urbain
Abbott Ouest	West Ridge	Main	20-24	collectrice	urbain
Amy	Kathleen	Abbott Est	20-24	collectrice	urbain
Beechfern	Wintergreen	Hedgerow	20-24	collectrice	urbain
Beverly	West Ridge	Main Stittsville Main	20-24	collectrice	urbain
Brownlee	Huntley	Shea	20		
Carbery	Beechfern	Abbott Est	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Elm	Main	Main	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Fernbank	Black's Side limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Main rue Stittsville Main	23 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Flewellyn	Ashton Station	Eagleson	20		
Harry-Douglas	Iber	Randall-James	20-24	collectrice	urbain
Hedgerow	Beechfern	Trailway	20-24	collectrice	urbain
Hobin	Carp	Renshaw	20-24	collectrice	urbain
Hobin	Renshaw	Stittsville Main	20-24		
Iber	Abbott Est	Hazeldean	24		
Johnwoods	Hazeldean	Maple Grove	20-24	collectrice	urbain
Jonathan-Pack	Beverly	Abbott Ouest	20-24	collectrice	urbain
Kathleen	Randall-James	Amy	20-24	collectrice	urbain
Liard	Stittsville Main	Fernbank	20-24	collectrice	urbain
McArton		McArton — voir Tableau 13 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]			
Moss Hill	Trailway	Abbott Est	20		
Ottawa	McBean	Eagleson	20		
Randall-James	Harry-Douglas	Kathleen	20-24	collectrice	urbain
Renshaw	West Ridge	Hobin	20-24	collectrice	urbain
Rothbourne		Rothbourne — voir Tableau 13 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]			



Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
		8 septembre 2004]			
Shea	Brownlee	Abbott Est	20		
Shea	100 m au nord de Hemphill	Perth	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Springbrook	Hazeldean	Trailway	20 24	collectrice	urbain
Sweetnam	Hazeldean	Harry-Douglas	20		
Trailway	Springbrook	Hedgerow	20		
Trailway	Hedgerow	Moss Hill	20		
Trailway	Springbrook-Moss Hill	toute la longueur	20 24	collectrice	urbain
West Ridge	Hazeldean	Fernbank	20-24	collectrice	urbain
Wintergreen	rue Main	Beechfern	20		

**Tableau 7 – Ancienne ville de Kanata, routes collectrices principales et collectrices**

Abbeyhill	Castlefrank	Eagleson	26		
Aird	Katimavik	Castlefrank	26		
Beaver Brook	Weslock	Teron	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Berry Side	Kerwin	Sixth Line	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Brady	entière longueur		26		
Bridgestone	Eagleson	Stonehaven	26-35 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Bridle Park	Bridgestone	Stonehaven	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Bridlewood	Stonehaven	Steeple Chase	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Cadence Gate	Eagleson	Equestrian	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Castlefrank	Terry-Fox	Katimavik	26-35		
Chimo	Katimavik	Katimavik	26 24	collectrice	urbain
Cope	toute la longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Crowridge	Grassy Plains	Hope Side	26-35 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Davis	Katimavik	McGibbon	26-24	collectrice	urbain
Edgewater	Terry-Fox	Hazeldean	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Emerald Meadow	Eagleson	Grassy Plains	26		
Equestrian	Bridgestone	Bridgestone	26		
Flamborough	Terry-Fox	Klondike	26 24	collectrice	urbain
Gladmorgan	Castlefrank	Rothesay	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Goldridge	Kanata	Kanata	26 24	collectrice	urbain
Goulbourn Forced	150 m au nord de la voie ferrée	Kanata	26-35 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
Grassy Plains	Bridgestone	Stonehaven	26-35		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Halton	Klondike	Flamborough	26		
Hearst	Whitney	Katimavik	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Helmsdale	ruisseau Shirley	Terry-Fox	26		
Herzberg	Terry-Fox	March	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
Hines	entière longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Huntmar	March	Richardson Side	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Innovation	entière longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Irwin	Pickford	Hazeldean	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Kakulu	Castlefrank	Eagleson	26-35 26	collectrice	urbain
Kanata	Campeau	Richardson Side	26-35 26	collectrice	urbain
Kerwin	Dumobin	Berry Side	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Kerwin	Thomas A. Dolan	Berry Side	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Klondike	Second Line	March Valley	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Knudson	Kanata	Campeau	26		
Leacock	Beaver Brook	Beaver Brook	26 24	collectrice	urbain
Leacock	Leacock	The Parkway	26 24	collectrice	urbain
Legget	Terry-Fox	Herzberg	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
March Valley	Riddell	500 m au nord de la voie ferrée	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Marchurst	Thomas A. Dolan	March	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
McCurdy	Castlefrank	Castlefrank	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
McGibbon	Davis	Katimavik	26 24	collectrice	urbain
Meadowbreeze	Grassy Plains	Grassy Plains	26 24	collectrice	urbain
Michael-Cowpland		toute la longueur	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice principale	urbain
Morgans Grant	Flamborough	March	26		
Murphy Side	Marchurst	Dunrobin	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Old Carp	Huntmar	Second Line	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Old Colony	Rothsay	Abbeyhill	26 24	collectrice	urbain
Palomino	Eagleson	Eagleson	26 24	collectrice	urbain
Penfield	Teron	Teron	26 24	collectrice	urbain
Pickford	Kakulu	Kakulu	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Pine Hill	entière longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Richardson Side	Huntmar	future Terry-Fox	30 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Riddell	Dunrobin	Sixth Line	30		
Rothesay	Giamorgan	Eagleson	26-24	collectrice	urbain
Second Line	Thomas A. Dolan	Old Carp	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Second Line	Old Carp	Terry-Fox	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice principale	urbain
Shatner Gate	Pickford	Eagleson	24-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice	urbain
ruisseau Shirley	March	Helmsdale (intersection sud)	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Sixth Line	Thomas A. Dolan	Riddell	30		
Solandt	toute la longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Steeple Chase	Stonehaven	Bridlewood	26		
Stikine	Kanata	Goldridge	26		
Stonehaven	Eagleson	Richmond	26-35 26	collectrice	urbain
Stonemeadow	toute la longueur		26 24	collectrice	urbain
Teron	Campeau	March	26-35-26	collectrice	urbain
Terry-Fox	March	Herzberg	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
The Parkway	Leacock	Teron	26		
Thomas A. Dolan	Dunrobin	Neely	30 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Varley	Beaver Brook	Beaver Brook	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Walden	entière longueur		26		
Weslock	Walden	Knudson	26		
Winchester	Terry-Fox	Castlefrank	26		
Whitney	Hearst	Katimivik	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		

**NOTES:**

Lorsque la largeur d'une emprise indiquée est un intervalle de variations, la Ville appliquera la plus importante largeur à moins qu'elle détermine que les conditions d'aménagement d'un ou plusieurs tronçons de la route permettent d'utiliser une largeur réduite que la Ville déterminera mais qui ne sera pas inférieure à la moindre des largeurs indiquées. Par « inégal » s'entend un élargissement inégal d'une route dû à la topographie ou à d'autres caractéristiques, élargissement dont les détails sont déterminés par la Ville normalement lors de l'examen d'une proposition d'aménagement sur les biens-fonds contigus.

**Tableau 8 – Ancienne ville de Nepean, routes collectrices principales et collectrices**

Aldcrest	Viewmount	Fieldrow	21,5-30 24	collectrice	urbain
Amberwood	Merivale	Prince of Wales	21,5-30 24	collectrice	urbain
Antares	Auriga	Hunt Club Ouest	21,5-30 24	collectrice	urbain
Arnold	Richmond	Moodie	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Ashgrove	Greenbank	Meadowbank	21,5-30 24	collectrice	urbain
Auriga	Antares	Antares	21,5-30 24	collectrice	urbain
Banner	McClellan	Greenbank	21,5-30 24	collectrice	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Barnsdale	Eagleson	Prince of Wales	up to 40 30	collectrice	rural
Barran	Fallowfield	Larkin	21,5-30 24	collectrice	urbain
Beatrice	Strandherd	Longfields	21,5-30		
Beaver Ridge	Capilano	Meadowlands	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Beckstead	Leikin	Merivale	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Bellman	McClellan	Greenbank	21,5-30 24	collectrice	urbain
Bentley	Merivale	Sunderland	21,5-30		
Berrigan	Greenbank	Beatrice	21,5-30		
Bill-Leathem	prolongement est sans nom de Claridge Leikin	Leikin	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
Bren-Maur	Jockvale	Woodroffe	21,5-30 24	collectrice	urbain
Bruin	Cassidy	Cedarview	21,5-30		
Cambrian	Richmond	autoroute 416	jusqu'à 40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Camelot	Cleopatra	Merivale	21,5-30 24	collectrice	urbain
Canfield	Cramer	Greenbank	21,5-30 24	collectrice	urbain
Capilano	Merivale	Beaver	21,5-30 24	collectrice	urbain
Capital	Grenfell	Merivale	21,5-30 24	collectrice	urbain
Cassidy	Northside	Bruin	21,5-30		
Cedarview	Cambrian	Barnsdale	jusqu'à 40		
Cedarview	Fallowfield	Jockvale	26	collectrice principale	urbain
Cedarview	Barnsdale	Brophy	jusqu'à 40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Cedarview	Jockvale	Kennevale	24	collectrice	urbain
Cedarview	Fallowfield	Kennevale	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Cedarview	Cambrian	limites urbaines	24	collectrice	urbain
Centrepointe	Baseline	Baseline	21,5-30		
Centrepointe	63 m au nord de Hemingwood	Tallwood	26	collectrice principale	urbain
Chesterton	Viewmount	Meadowlands	21,5-30 24	collectrice	urbain
Claridge	Strandherd	Woodroffe	21,5-30 24	collectrice	urbain
Cleopatra	Hunt Club Ouest	Merivale	21,5-30 24	collectrice	urbain
Colonnade	Merivale	Prince of Wales	21,5-30-26	collectrice principale	urbain
Colonnade Sud	Colonnade Nord	Colonnade Nord	24	collectrice	urbain
Constellation	Centrepointe	Baseline	21,5-30 24	collectrice	urbain
Cordova	Withrow	Baseline	21,5-30 24	collectrice	urbain
Corkstown	Moodie	Carling	21,5-30 24	collectrice	urbain
Craig Henry	Greenbank	Knoxdale	21,5-30		
Cresthaven	futur-Strandherd	Crestway	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
Crestway	Strandherd	Prince of Wales	21,5-30		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Crystal Beach	Corkstown	Carling	21,5-30 24	collectrice	urbain
Deakin	Auriga	Prince of Wales	21,5-30 24	collectrice	urbain
Deer Fox	Beatrice	Woodroffe	21,5-30 24	collectrice	urbain
Deer Park	Meadowlands	Fisher	21,5-30 24	collectrice	urbain
Earl-Mulligan	Mountshannon	Woodroffe	21,5-30		
Eaton	Lynhar	Larkspur	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
<del>Exeter</del>	<del>Jockvale</del>	<del>Wessex</del>	21,5-30		
<del>Fable</del>	<del>Jockvale</del>	<del>Larkin</del>	21,5-30		
Family Brown	Merivale	Grant Carmen	21,5-30 24	collectrice	urbain
Farlane	Wallford	Baseline	21,5-30 24	collectrice	urbain
Fieldrow	Aldercrest	Perry	21,5-30 24	collectrice	urbain
Fitzgerald	Robertson	Moodie	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Foxfield</del>	<del>Greenbank</del>	<del>Holtman</del>	21,5-30		
<del>Gibbard</del>	<del>Greenbank</del>	<del>Knoxdale</del>	21,5-30		
Grant-Carman	Viewmount	Meadowlands	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Greenbank</del>	<del>Barnsdale</del>	<del>Prince of Wales</del>	up to 40		
Grenfell	Woodroffe	Slack	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Guthrie</del>	<del>Baseline</del>	<del>Monterey</del>	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Harrison	Monterey	Greenbank	21,5-30 24	collectrice	urbain
Hemmingwood	Centrepoinde	Centrepoinde	21,5-30		
Highbury Park	Greenbank	Longfields	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Holtman</del>	<del>Foxfield</del>	<del>Fallowfield</del>	21,5-30		
Inverness	Meadowlands	Fisher	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Jockvale</del>	<del>Cedarview</del>	<del>Strandherd</del>	21,5-30		
<del>Kennevale</del>	<del>Cedarview</del>	<del>Weybridge</del>	21,5-30		
Kimberley	Richmond	Ridgefield	21,5-30 24	collectrice	urbain
Knoxdale	Hunt Club Ouest	Woodroffe	21,5-30 24	collectrice	urbain
Larkin	Fallowfield	Greenbank	21,5-30 24	collectrice	urbain
Larkspur	Eaton	Northside	21,5-30 24	collectrice	urbain
Leikin	Crestway	Merivale	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 26	collectrice principale	urbain
<del>Longfields</del>	<del>Strandherd</del>	<del>Woodroffe</del>	up to 40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Longwood	Richmond	Ridgefield	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Lotta	Cordova	Merivale	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Lynhar	Richmond	Eaton	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
MacFarlane	Merivale	Deakin	21,5-30 24	collectrice	urbain
Majestic	Newhaven	Woodroffe	21,5-30 24	collectrice	urbain
<del>Malvern</del>	<del>Fable</del>	<del>Greenbank</del>	21,5-30		
<del>Maravista</del>	<del>Cedarview</del>	<del>Weybridge</del>	21,5-30		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
March-Valley	March-Valley—		voir Tableau 7 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
McClellan	Banner	Bellman	21,5-30 24	collectrice	urbain
Meadowbank	Greenbank	Ashgrove	21,5-30		
Meadowlands	Woodroffe	Fisher Prince of Wales	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice principale	urbain
Medhurst	Woodroffe	Woodfield	21,5-30 24	collectrice	urbain
Monterey	Baseline	Greenbank	21,5-30-24	collectrice	urbain
Moodie	Richmond	Hunt Club Ouest	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Mountshannon	Longfields	Longfields	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Nanaimo	Richmond	Queensline	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Navaho	Woodroffe	Baseline	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Norice	Woodroffe	Viewmount	21,5-30 24	collectrice	urbain
Northside	Larkspur (ouest)	Cassidy	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Orr	Fallowfield	Larkin	21,5-30 24	collectrice	urbain
Perry	Fieldrow	Meadowlands	21,5-30 24	collectrice	urbain
Queensbury	Beatrice	Woodroffe	21,5-30		
Richmond	Moodie	Robertson	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Rideaucrest	Woodroffe	Stoneway	21,5-30		
Riddell	Riddell—	voir Tableau 7 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]			
Ridgefield	Arnold	Stinson	21,5-30 24	collectrice	urbain
Roydon	Merivale	Hunt Club Ouest	21,5-30 24	collectrice	urbain
Sandcastle	Valley Stream	Baseline	21,5-30 24	collectrice	urbain
Seyton	Westcliffe	Richmond	21,5-30 24	collectrice	urbain
Sherway	Fable	Malvern	21,5-30		
Slack	Woodroffe	Merivale	21,5-30 26	collectrice	urbain
Stafford	Moodie	Robertson Richmond	21,5-30 24	collectrice	urbain
Stinson	Ridgefield	Richmond	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Stoneway	Woodroffe	Woodroffe	21,5-30		
Sunderland	Bentley	Hunt Club Ouest	21,5-30 24	collectrice	urbain
Tallwood	Centrepointe	Woodroffe	21,5-30 28	collectrice	urbain
Tartan	Old Strandherd	Joekvale	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Twin Elm	Cambrian	Brophy	jusqu'à 40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Vaan	Woodroffe toute la longueur Slack		21,5-30 24	collectrice	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Viewmount	Meadowlands	Fisher	21,5-30 24	collectrice	urbain
Virgil	Stinson	Lynhar	21,5-30 24	collectrice	urbain
Waterbridge	Cresthaven	Prince of Wales	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Wessex	Exeter	Greenbank	21,5-30		
Westcliffe	Robertson	Seyton	21,5-30 24	collectrice	urbain
Weybridge	Jockvale	Jockvale	21,5-30		
Withrow	Meadowlands	Merivale	21,5-30 24	collectrice	urbain
Wolfgang	Fallowfield	Foxfield	21,5-30		
Woodfield	Medhurst	Merivale	21,5-30 24	collectrice	urbain
Woodridge	Bayshore	Bayshore	21,5-30 24	collectrice	urbain
Woodroffe	Strandherd	Bren Mar	21,5-30 26	collectrice principale	urbain

**NOTA :**

Lorsque la largeur d'une emprise indiquée est un intervalle de variations, la Ville appliquera la plus importante largeur à moins qu'elle détermine que les conditions d'aménagement d'un ou plusieurs tronçons de la route permettent d'utiliser une largeur réduite que la Ville déterminera mais qui ne sera pas inférieure à la moindre des largeurs indiquées.

**Tableau 9 — Ancien canton d'Osgoode, collectrices**

2nd Line	Osgoode Main	Dalmeny (est)	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
2nd Line	Dalmeny (ouest)	limites de la ville	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
3rd Line	entière longueur		30
4th Line	Forest	Belmeade	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
5th Line	entière longueur		30
6th Line	Lawrence	Belmeade	26
8th Line	Victoria	Marionville	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
9th Line	Mitch Owens	Marionville	26
Aeres	McDiarmid	Belmeade	26
Apple Orchard	entière longueur		30
Belmeade	entière longueur		30
Black Creek	Mitch Owens	Pana	26
Blanchfield	Snake Island	Spring Hill	26
Cabin	River	Stagecoach	26
Campbellcroft	Spring Hill	Dalmeny	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
Caster	8th Line	Gregoire	26
Cooper Hill	John Quinn	Boundary	26
Doyle	River	intersection en « T »	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
Forest	Stagecoach	4th Line	26
Gough	entière longueur		30
Grey's Creek	Bank	Snake Island	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]
Herberts	Manotick Station	Stagecoach	26

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
<b>Corners</b>					
John Quinn	entière longueur		30		
Larry Robinson	entière longueur		26		
Lawrence	entière longueur		30		
Manotick Station	Mitch Owens	Snake Island	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Marionville	entière longueur		30		
McDiarmid	3rd Line	6th Line	26		
McGuire	Snake Island	Cabin	26		
Nixon	Snake Island	Gabert	26		
Old Prescott	Mitch Owens	Stagecoach	30		
Pana	8th Line	Boundary	26		
Parkway	entière longueur		30		
Ray Wilson	Yorks Corners	Gregoire	26		
Rideau Forest	River	Shylo	26		
Sale Barn	entière longueur		30		
Scrivens	Snake Island	Bank	26		
Shylo (sud)	Rideau Forest	Squire	26		
South Gower Boundary	entière longueur		26		
Squire	Shylo (sud)	Dozeis	26		
Spring Hill	Blanchfield	Gregoire	26		
Stone School	ruisseau Greys	John Quinn	26		
Yorks Corners	Mitch Owens	Marionville	30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		

**Tableau 10 – Ancienne ville d'Ottawa, routes collectrices principales et collectrices**

Bayview/ Bayswater	Scott	Somerset	23 [Modification n° 15, 8 septembre 2004] 24	collectrice	urbain
Brookfield	Riverside	prom. de l'Aéroport	30 [Ministerial Modification 74, November 10, 2003] 26	collectrice principale	urbain
Bryron <i>Nota : côté nord</i>	Golden	25,9 m à l'ouest de Roosevelt	20,117		
Charlotte	Rideau	Laurier-Est	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Clare	34,90 m à l'est d'Evered	Tweedsmuir	20,117 24 <i>Nota : côté nord</i>	collectrice	urbain
Cummings	Montréal	Donald	24	collectrice	urbain
Dalhousie	George	Besserer	23 24	collectrice	urbain
Fairlawn	Carling	Lenester	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Hog's Back	Prince of Wales	Riverside	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice	urbain
Holland	Scott	Carling	26	collectrice	urbain
Johnston	Bank	Albion	34	collectrice	urbain



Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
<i>Nota : côté nord</i>			26	principale	
Laurier-Est	King-Edward	Charlotte	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Lenester	Woodroffe	Fairlawn	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	collectrice principale	urbain
Lola	30,238 m au sud de Prince Albert	26,632 m au nord de King George	20,117 24 <i>Nota : le côté va en s'amincissant du nord au sud</i>	collectrice	urbain
Patricia	Richmond	40 m au nord de Richmond	15,24 24	collectrice principale	urbain
Rideau Terrace	Noel	Acacia	18,288 24	collectrice	urbain
<i>Nota : Du côté sud entre Noel et Lambton un élargissement de 3,048 m est requis; l'élargissement est pris également des deux côtés entre Lambton et Acadia.</i>					
Springfield	Maple Lane	Rideau Terrace	24 <i>Nota : côté ouest et autour du coin nord-ouest</i>	collectrice principale	urbain

### Tableau 11 — Ancien canton de Rideau, routes collectrices

Arthur	Bridge	Richard	20		
Century	McCordick	Rideau-Valley	30		
Church	McCordick	Fourth-Line	20		
Eastman	Potter	Rideau-Valley	20		
First-Line	Bankfield	Roger-Stevens	30		
Long-Island	Driscoll	Bridge	20		
Malakoff	Donnelly	Century	30		
McCordick	Brophy	Donnelly	30		
Pollock	McCordick	Fourth-Line	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Potter	Bankfield	Eastman	20 26	collectrice	village
Van Vliet/Richard	Arthur	South-River	20		
West-River	Bridge	West	20		
West	West-River	Long-Island	20		

NOTA :

Où des sentiers pour piétons et/ou cyclistes doivent être situés dans l'emprise d'une collectrice de village, l'emprise doit être élargie à 26 m.

### Tableau 12 — Ancienne ville de Vanier, routes collectrices

Granville	Montréal	65 m au nord	3 m du côté ouest; 1 m du côté est 27	collectrice	urbain
Lafontaine	McArthur	65 m au nord	2 m de chaque côté		
Lafontaine	Montréal	65 m au sud	3 m du côté est, 1 m du côté ouest		
Marier	Montréal	65 m au nord	2 m de chaque côté		
Marier	Beechwood	65 m au sud	2 m de chaque côté		

### Tableau 13 — Ancien canton de West Carleton, routes collectrices

Allbirtch	Bishop-Davis	Baillie	20		
-----------	--------------	---------	----	--	--

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Armitage	Rock Forest	Farm	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Aylwin	Ferry	Stonecrest	20		
Bairds	Diamondview	Carp	20		
Barlow	Vances	Thomas A. Dolan	20		
Bayview	Bishop Davis	Bishop Davis	20		
Bearhill	Vaughan	Rockey Creek	20		
Beavertail	Old Almonte	Whitetail	20		
Bishop Davis	Bayview	Bayview	20		
Bradley Side	Oak Creek	Huntmar	20		
Breezy Heights	entière longueur		20		
Burnt Lands	entière longueur		20		
Canon Smith	Old Birch	Galetta Side	20		
Carrol Side	Dwyer Hill	Peter Robinson	20		
Carrys Side	Mohrs	Donald B. Munro	20		
Cavanmore	entière longueur		20		
Constance Bay	Dunrobin	Bayview	20	artère	village
Corkery	entière longueur		20		
David Manchester	McGee Side	Rothbourne	20		
Diamondview	cul de sac au nord de Kinburn Side	McGee Side	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Dominion Springs	entière longueur		20		
Donald B. Munro	Kinburn Side	March	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Dunhaven	Stonecrest	Ridgetop	20		
Dunrobin	Galetta Side	bout nord	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Farm	Torwood	Armitage	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Farmview	Hunt Line	Grants Side	20		
Glenncastle	Inniskillin	Robertlee	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Golden Line	March	McArton	20		
Grainger Park	Upper Dwyer	Breezy Heights	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Grants Side	autoroute 17/417	Donald B. Munro	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Greenland	Rock Forest	Thomas A. Dolan	20		
Hamilton	Golden Line	Dwyer Hill	20		
Hanson	entière longueur		20		
Harbour	Market	Nicholson	23 [Modification ministérielle n° 75, 10 novembre 2003]	collectrice	urbain
Harbour	Nickolson	Galetta	30 [Modification ministérielle n° 75, 10 novembre 2003]		
Homesteaders	Galetta Side	Lillie Side	20		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Howie	March	Old-Almonte	20		
Hunt-Line	autoroute-17/417	Loggers	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Huntmar	Huntmar (March à Richardson-Side)		voir Tableau 7 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Inniskillin	Langstaff	Glencastle	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Ivy-Acres	Galetta-Side	Richie	20		
John-Kennedy	Old-Almonte	Hamilton	20		
John-Shaw	Galetta-Side	Thomas-A.-Dolan	20		
Juanita	Carp	Langstaff	20		
Kilmaurs	Stonecrest	Dunrobin	20		
Langstaff	Juanita	Inniskillin	20		
Lillie-Side	John-Shaw	Homesteaders	20		
Limestone	Styles	Kinburn-Side	20		
Loggers		entière longueur	20		
Lowe		entière longueur	20		
MacHardy		entière longueur	20		
Maclarens-Side	Stonecrest	Woodkilton	20		
Manion	Corkery	Howie	20		
Marshwood	Panmure	Vaughan	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Market	Harbour	rivière-Carp	23 [Modification ministérielle n°-75, 10 novembre-2003]		
Market	rivière-Carp	Canon-Smith	30 [Modification ministérielle n°-75, 10 novembre-2003]		
McArton	Golden-Line	Dwyer-Hill	20		
McGee-Side	Spruce-Ridge	Oak-Creek	20		
Mohrs	Galetta-Side	Grants-Side	20		
Moonstone	Walgreen	Rothbourne	20		
Oak-Creek	McGee-Side	Richardson-Side	20		
Old-Almonte	Golden-Line	David-Manchester	20		
Old-Birch	Canon-Smith	Ferry	20		
Old-Carp	March	Huntmar	20		
Old-Coach	Thomas-A.-Dolan	Donald-B.-Munro	20		
Peter-Robinson	March	bout-nord	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Panmure	Rock-Coady	Dwyer-Hill	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Rabbit-Path	Loggers	John-Shaw	20 [Modification n°-15, 8 septembre-2004]		
Richardson-Side	Beavertail	Huntmar	20		
Richie	Walker-Bradley	Upper-Dwyer-Hill	20		
Riddledale	Mehrs	Loggers	20		
Ridgetop		entière longueur	20		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Robertlee	Glennecastle	Donald-B. Munro	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Rock Forest	Greenland	Armitage	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Rothbourne	David Manchester	Carp	20		
Shanna	Panmure	Vaughan	20		
Spruce Ridge		entière longueur	20		
Stonecrest	Harry MacKay	Galetta Side	20		
Stonecrest	Galetta Side	Thomas A. Dolan	20		
Stoneridge		entière longueur	20		
Styles	Carp	Limestone	20		
Thomas A. Dolan	Thomas A. Dolan (Dunrobin à Neely) — voir Tableau 7	[Modification n° 15, 8 septembre 2004]			
Thomas Argue	Donald-B. Munro	March	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Timmins		entière longueur	20		
Torbolton Ridge	Maclarens Side	Vances	20		
Torwood	Farm	Thomas A. Dolan	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Upper Dwyer Hill	future autoroute 417	Kinburn Side	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Vances	Torbolton Ridge	Barlow	20		
Vaughan	Burnt Lands	William Hodgins	20		
Walgreen	Westbrook	Moonstone	20		
Walter Bradley		entière longueur	20		
Westbrook	Carp	Walgreen	20		
Whitetail		entière longueur	20		
William Hodgins	Donald-B. Munro	Diamondview	20		
William Mooney		entière longueur	20		
Woodkilton	Maclarens Side	Thomas A. Dolan	20		
Yucks	Mohrs	Loggers	20		

### Tableau 14 – Routes locales

Alon	Maple Grove	Johnwoods	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Analdea		entière longueur	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Andrew	James Craig	Fourth Line	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Ann	Maple	O'Grady	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Arthur	Bridge	Richard	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Barnsdale	Prince of Wales	Rideau Valley	up to 40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Beaver	Capilano	Leaver	21.5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Beaverwood	Scharfield	Manotick-Main	8 septembre 2004] 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Bégin	Montréal	Lewis	6 m du côté est, 9 m du côté ouest 3,0 m additionnels du côté ouest	local	urbain
Berry-Side	tronçon ouest de Kenwin		26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Berry-Side	tronçon est de Sixth-Line		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Besserer	Cumberland	King Edward	20	local	urbain
Bloomfield	Churchill Nord	Extrémité est	18 18,288	local	urbain
Burris	Merivale	Eleanor	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Canon-Smith	cul-de-sac au nord	Old-Birch	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Carter	Rideau Valley Sud	cul-de-sac	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Clapp	Manotick-Main	Mill	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Clementine	Bélanger	Ohio	15 15,240	local	urbain
Clementine	Rockingham	Bélanger	20 20,117 Note: 5 m sur 5 m autour du coin à Bélanger; élargissement du côté est	local	urbain
Constance-Lake	entière longueur		26, inégal à l'est de la voie fermée [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Cousineau	tronçon est-ouest seulement		18 18-20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Cumberland	George	Rideau	20	local	urbain
Currier	Manotick-Main	Dickinson	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Dairy	Trim	Old Montreal	20 20-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Daly	Nicholas	Waller	20	local	urbain
Dickinson	Mill	extrémité sud	14 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	village
Didsbury	toute la longueur		26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Dussere	Cousineau	St-Joseph	20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Earl-Grey	toute la longueur		20 26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Edgar-Brault	St-Joseph	100 m au sud de St-Joseph	20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
L'Église	Montréal	35 m au nord de College-34,2 m au	20 20,117-Nota : côté nord est	local	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Elmgrove	Winona	nord de Lapointe limite est du lot 13, plan 184	Nota : l'élargissement du côté sud diminue de 6 m à Winona à 0 m à la limite est du lot 13, plan 184		
Farrow	Grandeur	Ahearn	12	local	urbain
Gabriel	Rocque	130 m au nord de St-Joseph	23 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Grey's Creek	Snake Island	cul-de-sac sud	26 30- [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	Local	rural
Herzberg	March Valley	Terry-Fox	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
James-Craig	Prince of Wales	Roger-Stevens	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Jeanne-Mance	Kendall	Cyr	18 3 m additionnels de chaque côté	local	urbain
Joseph-Cyr	toute la longueur		20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Kars Rectory	Rideau Valley South	Waterloo	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Kenaston	toute la longueur		23 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Kirkwood	Richmond	Wilber	26		
Lord Nelson	Kars Rectory	Old-Wellington	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Louis	toute la longueur		20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	est
Maisonneuve	130 m au nord de St-Joseph	St-Joseph	23 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Malibu	Hilliard	Fisher	21,5-30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Maple Lane	ch. Lisgar 24,4 m à l'est de Howick	Springfield	18 Nota : inégal mesuré à partir du côté nord 18,288 Nota : côté sud	local	urbain
March Valley	500 m au nord de la voie ferrée	Herzberg	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
McCormick	Armstrong	rue Wellington Ouest	15,240 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Michael	Cyrville	Labelle	20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Michael	Labelle	Transitway	18	local	urbain
Michael	Triole	passage à niveau ancienne limite Ottawa /Gloucester	20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Mill	Manotick Main	pent	20 [Modification n° 15,		

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
Millview	Arthur	extrémité sud	8 septembre 2004] 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	village
<del>Moore-Farrow</del>	<del>Grandeur</del>	<del>Ahearn</del>	12,192-12	local	urbain
New Orchard	Richmond	Ambleside	20 20,117	local	urbain
Newtown	toute la longueur		20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	rural
O'Grady	Manotick Main	Dickinson	18 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	village
Ohio	54 m à l'est de Clementine	Bank	18 18,592	local	urbain
Old Carp	Second Line	March	26 30 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	rural, urbain
Old Wellington	Rideau Valley Sud	cul-de-sac est	18 20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	village
Palace	Montréal	angle nord-ouest du lot 85	2,0 m additionnels de chaque côté	local	urbain
Parisien	toute la longueur		2023-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Pinhey Point	entière longueur		26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Queensdale	Albion	Conroy	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Richard	Arthur	Van Vliet	1820 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	village
Richardson Side	future Terry-Fox	Kanata	26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Rocque	St-Pierre	Gabriel	2323-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Roosevelt Nota : côté ouest	Richmond	Danforth (Byron)	1820,117	local	urbain
Rosebella	Albion	Conroy	23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
St-Jean	Cousineau	Notre-Dame	2023-36 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
St-Pierre	extrémité nord	130 m au nord de St-Joseph	2323-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Shore	St-Laurent	Triole	1818,288	local	urbain
Star Top	Cyrville	Innes	2626-40 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Tighe	Ann	Dickinson	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Triole	au nord de Tremblay partie nord de l'ancienne limite Ottawa/Gloucester		20 23-26 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	urbain
Triole	les tronçons au sud de Tremblay anciennes limites de la ville d'Ottawa	voie ferrée du CN	18 18,288 Nota : Cul de sac requis au bout nord du tronçon au nord de la voie ferrée du	local	urbain

Route	De	À	Emprise à protéger (mètres)	Classification	Secteur
			CN [Modification ministérielle n° 76, 10 novembre 2003]		
Vaughan	Crichton	MacKay	15 15,240	local	urbain
Washington	Rideau Valley South	Waterloo	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Waterloo	Kars Rectory	Old Wellington	20 [Modification n° 15, 8 septembre 2004]		
Watters Nota : côté sud	limite est de la communauté urbaine Est	est jusqu'au virage vers le sud	26 inégal [Modification n° 15, 8 septembre 2004]	local	rural
Whitby Nota : côté nord	Churchill	Winona	1518,288	local	urbain
Winston	Richmond	cul-de-sac à Wilmont	1515,240	local	urbain

Notes :

1. Toutes les distances sont indiquées en mètres.
2. Un élargissement inégal est mesuré depuis la ligne médiane, sauf indication contraire.
3. « ECP » signifie protection du couloir existant. (*Existing Corridor Protection*)
4. « G » signifie Ceinture de verdure (*Greenbelt*). Une politique particulière de protection de l'emprise s'applique : les exigences en matière de protection de l'emprise relatives aux tronçons entièrement situés dans la Ceinture de verdure varient selon le nombre et la largeur des voies, le traitement des bordures, des terre-plein centraux et du drainage de la route et des autres commodités à fournir dans le couloir. Par conséquent, l'emprise qui doit être acquise par la Ville et les moyens par lesquels l'acquisition doit se faire seront déterminés de concert avec la Commission de la capitale nationale au cas par cas selon les modifications prévues à la route. Si une parcelle de la Ceinture de verdure est cédée à un autre propriétaire, un élargissement minimal de l'emprise de 42,5 m s'applique pour un tronçon d'artère contigu audit bien-fonds.  
  
Quant aux tronçons contigus d'un seul côté à la Ceinture de verdure, les dimensions de l'emprise du côté du secteur urbain doivent être protégées par l'exigence de fournir un élargissement additionnel de 5 m du côté de la Ceinture de verdure (afin de construire un profil en travers plus large). Comme dans les autres cas, l'élargissement requis doit être mesuré à partir de la ligne médiane existante.
5. « VRW » signifie une emprise variable (*variable rights-of-way*); un élargissement sera requis sur les biens-fonds contigus ou une servitude devra être octroyée.
6. L'élargissement du chemin Trim sera conçu en vue d'une artère à chaussées séparées d'au maximum 4 voies avec des voies de virage aux intersections au besoin; aucune modification à ce concept ne pourra être apportée sans examen conduit en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*, ni modification au Plan officiel.
7. « Inégal » signifie que des caractéristiques topographiques ou autres peuvent exiger un élargissement inégal d'une route; la Ville prendra normalement une telle décision après examen d'une proposition d'aménagement sur les biens-fonds contigus. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]