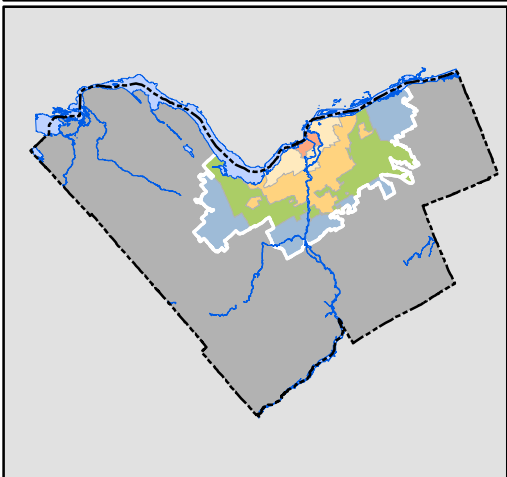
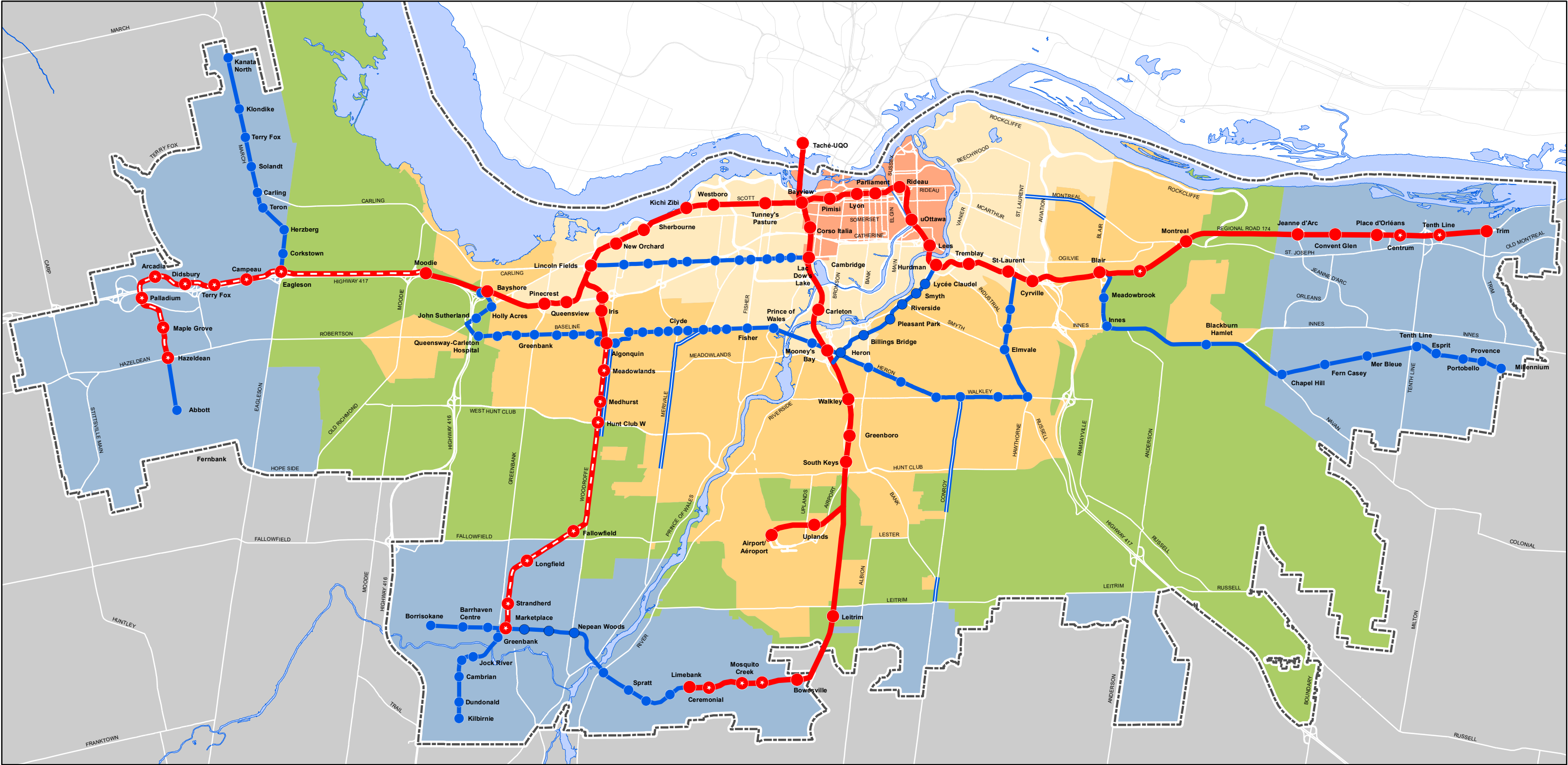




TRANSECT POLICY AREAS /
SECTEURS STRATÉGIQUES DU TRANSECT

- Downtown Core / Centre-ville
- Inner Urban / Urbain intérieur
- Outer Urban / Urbain extérieur
- Greenbelt / Ceinture de verdure
- Suburban* / Suburbain*
- Rural / Rural

TRANSIT

- O-Train and Station / O-Train et station
- Future O-Train / O-Train et station (futur)
- Transitway and Station / Transitway et station
- Continuous Bus Lanes /
Voies continues réservées aux autobus

Note: The transit network on this Schedule is provided for reference purposes only. For transit network policy, please refer to Schedule C2. /
Remarque : Les renseignements relatifs au réseau de transport en commun qui sont présentés dans cette annexe sont fournis à titre de référence. Pour consulter les politiques du réseau de transport, veuillez vous référer à l'annexe C2.

Urban Boundary /
Périmètre d'urbanisation



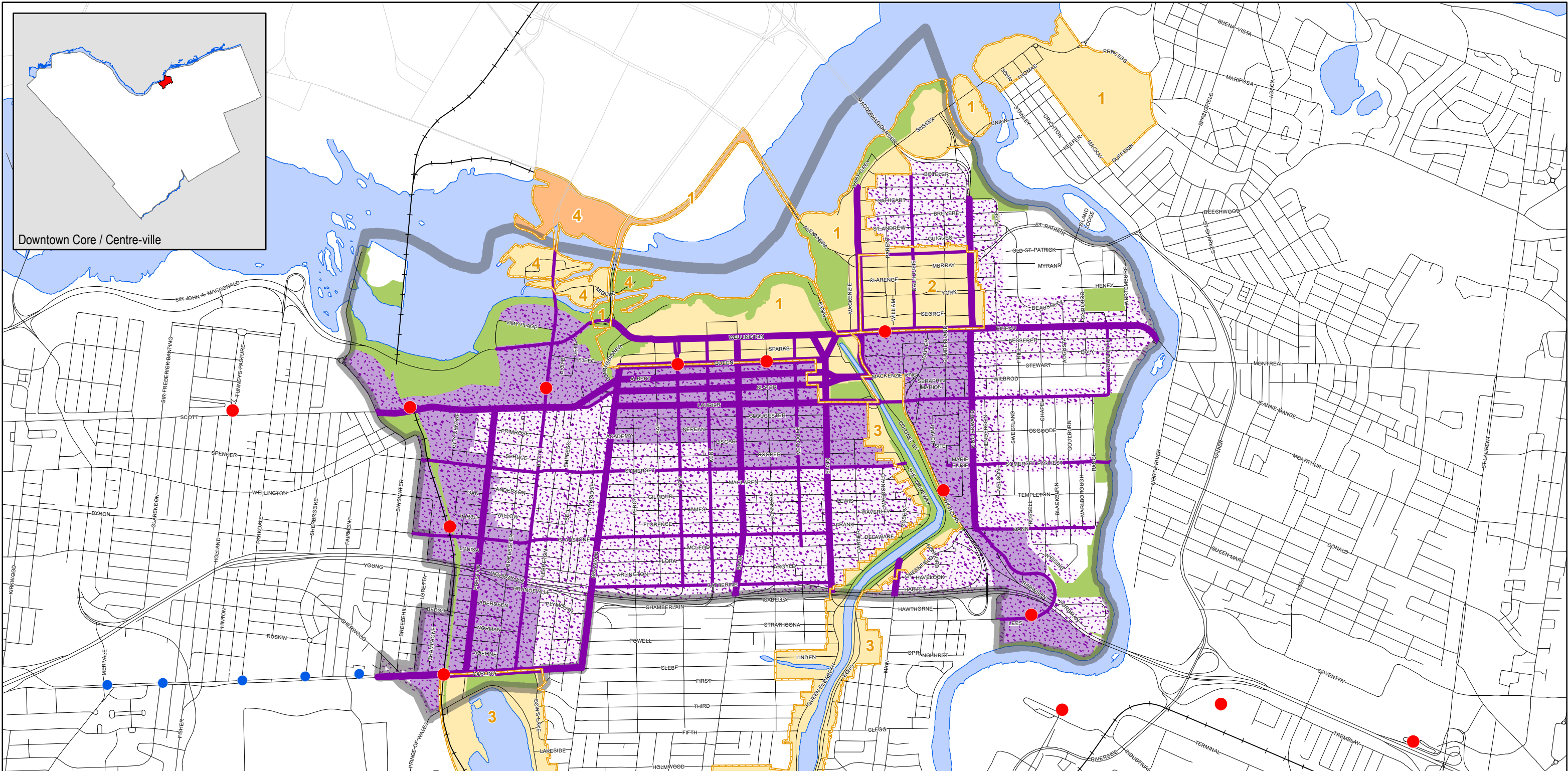
Official Plan / Plan officiel

Schedule A - Transect Policy Areas
Annexe A Secteurs stratégiques du transect

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#5 (09/2023) #34* (under appeal / en appel)

Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement et du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions



**TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT**

 Downtown Core / Centre-ville

OVERLAY / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

 Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

 Hub / Carrefour

 Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale

 Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure

 Greenspace / Espace vert

 Neighbourhood / Quartier

**SPECIAL DISTRICTS /
DISTRICTS PARTICULIERS**

 1 Parliament and Confederation Boulevard/
Parlement et boulevard de la Confédération

 2 ByWard Market / Marché By

 3 Rideau Canal / Canal Rideau

 4 Ottawa River Islands / Îles de la rivière des Outaouais

 5 Part of Special District within the City of Gatineau /
Section du District Particulier en territoire de la Ville de Gatineau

TRANSIT

 O-Train Station / Station de l'O-Train

 Transitway Station / Station du Transitway



Official Plan / Plan officiel

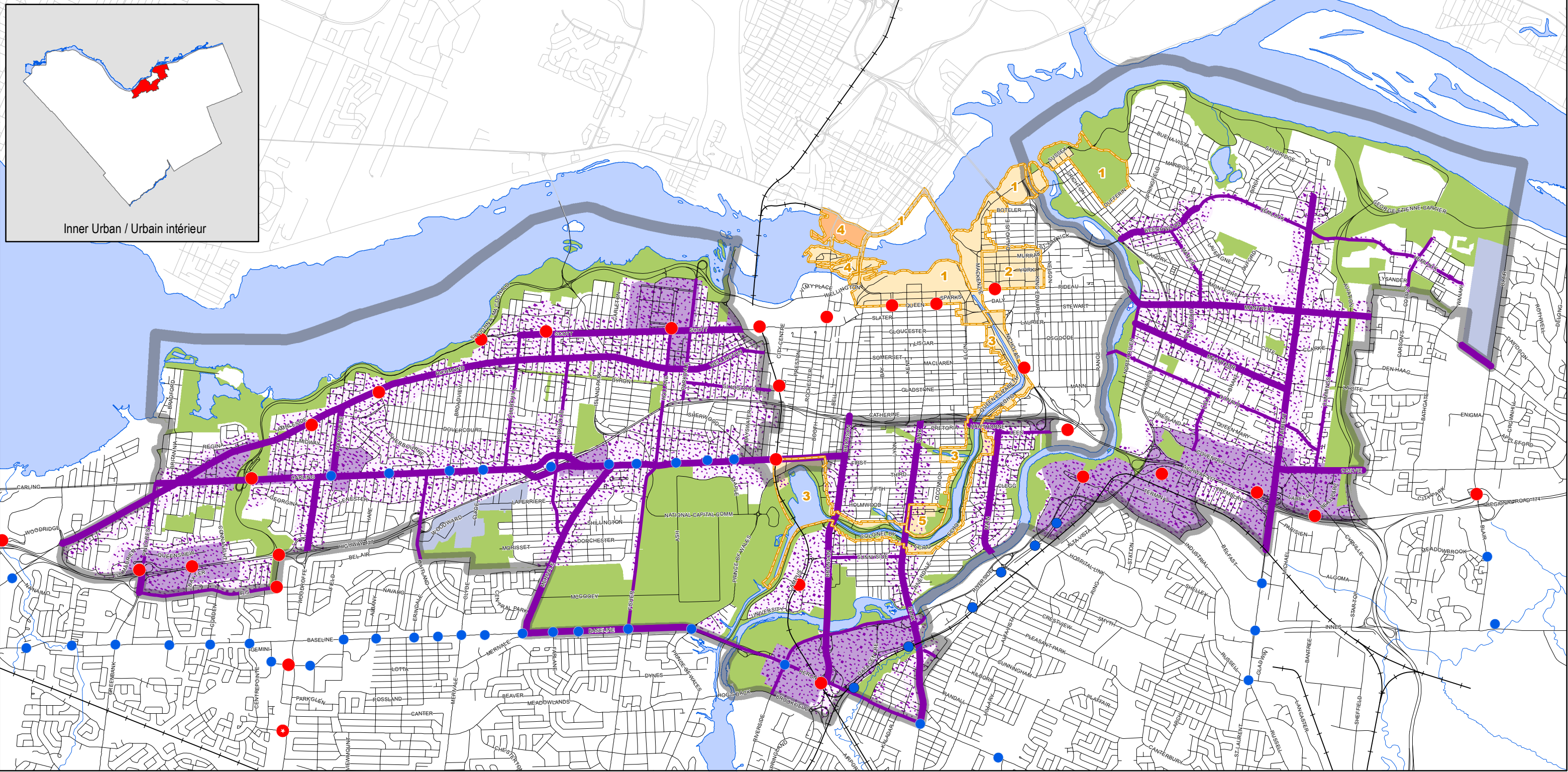
Schedule B1 - Downtown Core Transect
Annexe B1 - Transect Centre-ville

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

OPA #5 (09/23) OPA #34 (12/24)

0 0.25 0.5 1 1.5 2 km

Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions



TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT

Inner Urban / Urbain intérieur

OVERLAYS / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

- Hub / Carrefour
- Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale
- Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure
- Mixed Industrial / Industrie Mixte
- Greenspace / Espace vert
- Neighbourhood / Quartier

SPECIAL DISTRICTS /
DISTRICTS PARTICULIERS

- 1 Parliament and Confederation Boulevard /
Parlement et boulevard de la Confédération
- 2 ByWard Market / Marché By
- 3 Rideau Canal / Canal Rideau
- 4 Ottawa River Islands / Îles de la rivière des Outaouais
- 5 Lansdowne
- Part of Special District within the City of Gatineau /
Section du District Particulier en territoire de la Ville de Gatineau

TRANSIT

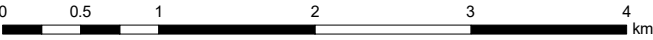
- O-Train Station / Station de l'O-Train
- Transitway Station / Station du Transitway

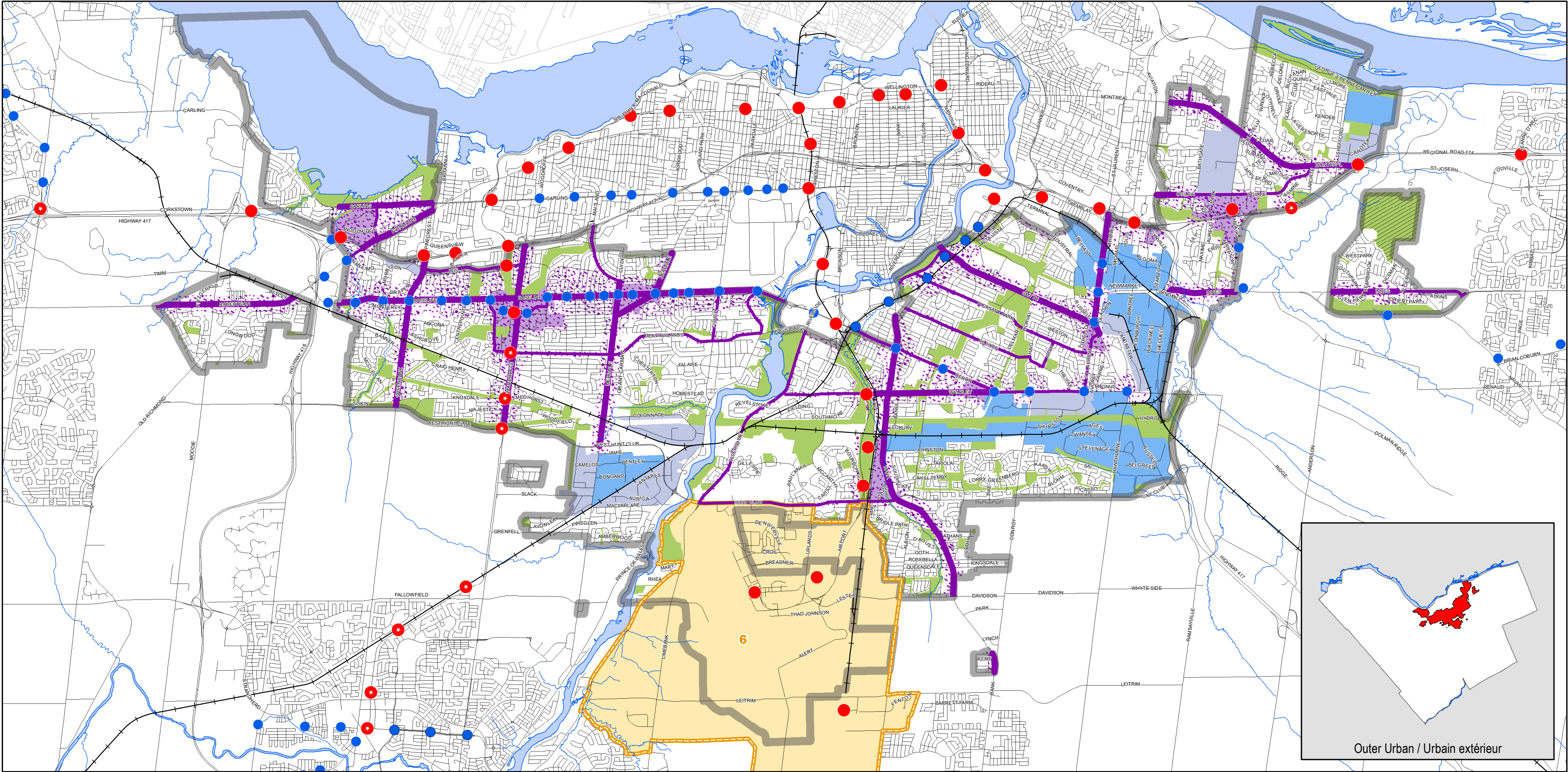


Official Plan / Plan officiel

Schedule B2 - Inner Urban Transect
Annexe B2 - Transect Secteur urbain intérieur

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements		
#5 (09/2023)	#34* (under appeal / en appel)	#41 (01/2025)





**TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT**

Outer Urban / Urbain extérieur

OVERLAYS / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution
Bedrock Resource Area /
Ressource en substrat rocheux

**SPECIAL DISTRICT /
DISTRICT PARTICULIER**

Ottawa International Airport Economic District /
District économique de l'Aéroport international d'Ottawa

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

Hub / Carrefour
Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale
Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure
Mixed Industrial / Industrie Mixte
Industrial and Logistics / Industrie et Logistique
Greenspace / Espace vert
Neighbourhood / Quartier

TRANSIT

O-Train Station / Station de l'O-Train
Future O-Train Station / Station de l'O-Train (futur)
Transitway Station / Station du Transitway



Official Plan / Plan officiel

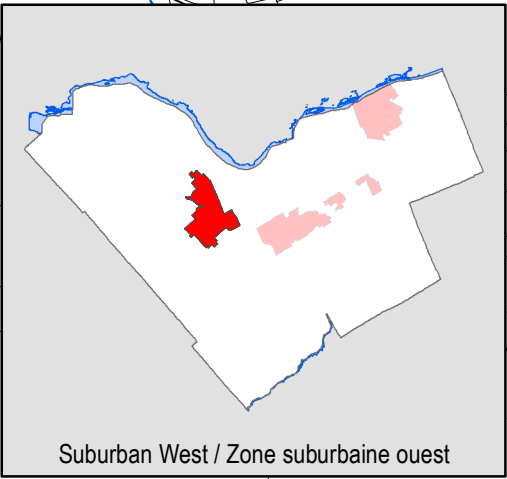
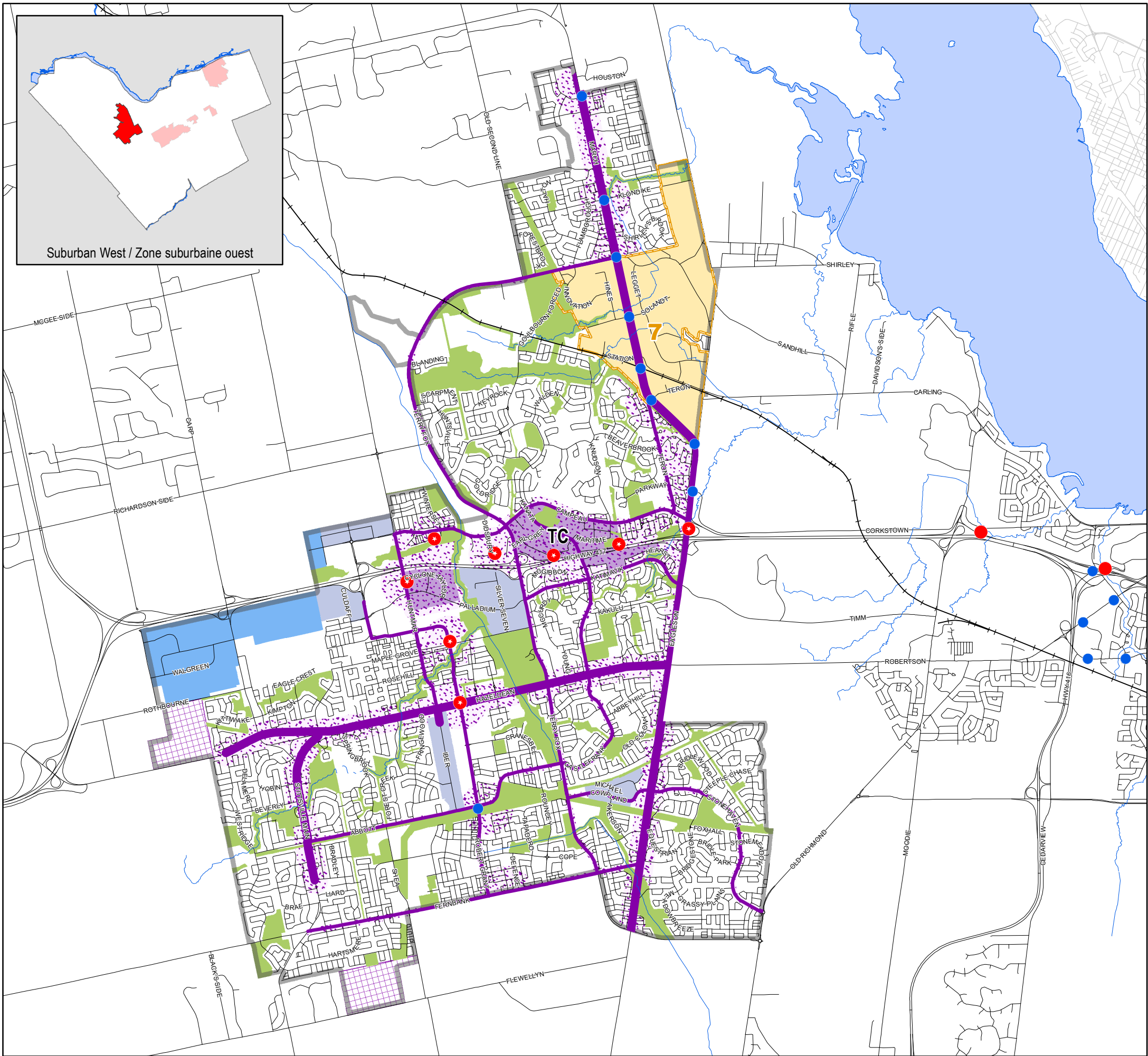
Schedule B3 - Outer Urban Transect
Annexe B3 - Transect Secteur urbain extérieur

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#5 (09/2023) #34 12/2024)



Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions



TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT

Suburban / Suburbain

OVERLAY / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution

Future Neighbourhood /
Quartier futur

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

TC Town Centre / Centre ville

Hub / Carrefour

Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale

Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure

Mixed Industrial / Industrie Mixte

Industrial and Logistics / Industrie et Logistique

Greenspace / Espace vert

Neighbourhood / Quartier

SPECIAL DISTRICT / DISTRICT PARTICULIER

Kanata North Economic District /
District économique de Kanata-Nord

TRANSIT

O-Train Station / Station de l'O-Train

Future O-Train Station / Station de l'O-Train (futur)

Transitway Station / Station du Transitway



Official Plan / Plan officiel

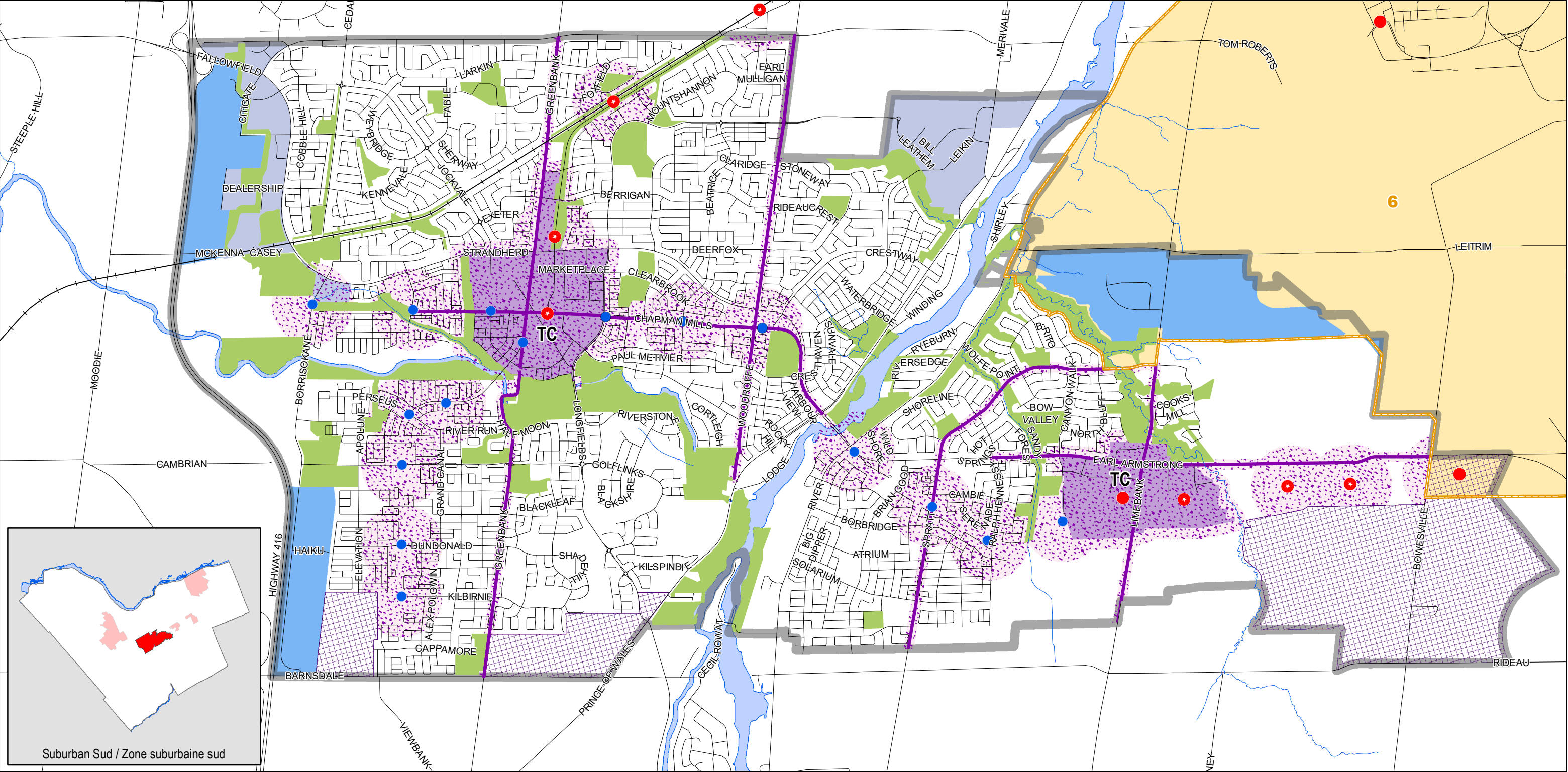
Schedule B5 - Suburban (West) Transect
Annexe B5 - Transect Secteur suburbain (ouest)

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#5 (09/2023) #23 (03/2024) #33 (09/2024) #34 12/2024)

0 0.75 1.5 3 4.5 6 km

Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions



TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT

Suburban* / Suburbain*

OVERLAY / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution

Future Neighbourhood /
Quartier futur

SPECIAL DISTRICT /
DISTRICT PARTICULIER

Ottawa International Airport Economic District /
District économique de l'Aéroport international d'Ottawa

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

TC Town Centre / Centre ville

Hub / Carrefour

Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure

Mixed Industrial / Industrie Mixte

Industrial and Logistics / Industrie et Logistique

Greenspace / Espace vert

Neighbourhood / Quartier

TRANSIT

O-Train Station / Station de l'O-Train

Future O-Train Station / Station de l'O-Train (futur)

Transitway Station / Station du Transitway

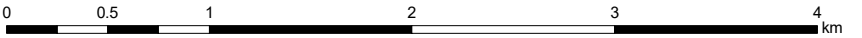


Official Plan / Plan officiel

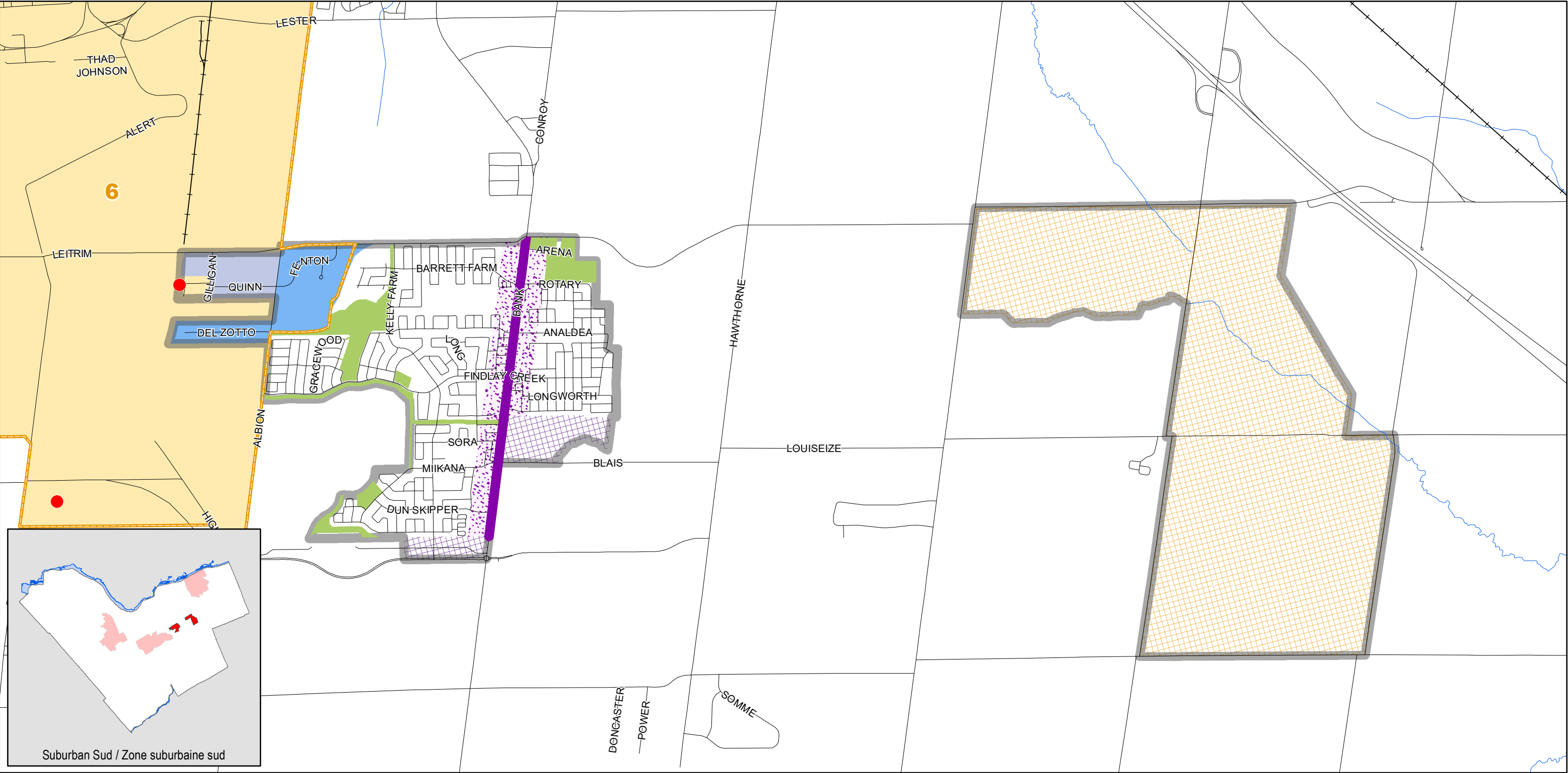
Schedule B6 - Suburban (Southwest) Transect
Annexe B6 - Transect Secteur suburbain (sud-ouest)

Consolidation and Amendments / Amendement au plan directeur approuvé

#5 (09/2023) #34* (under appeal / en appel)



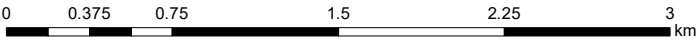
Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions

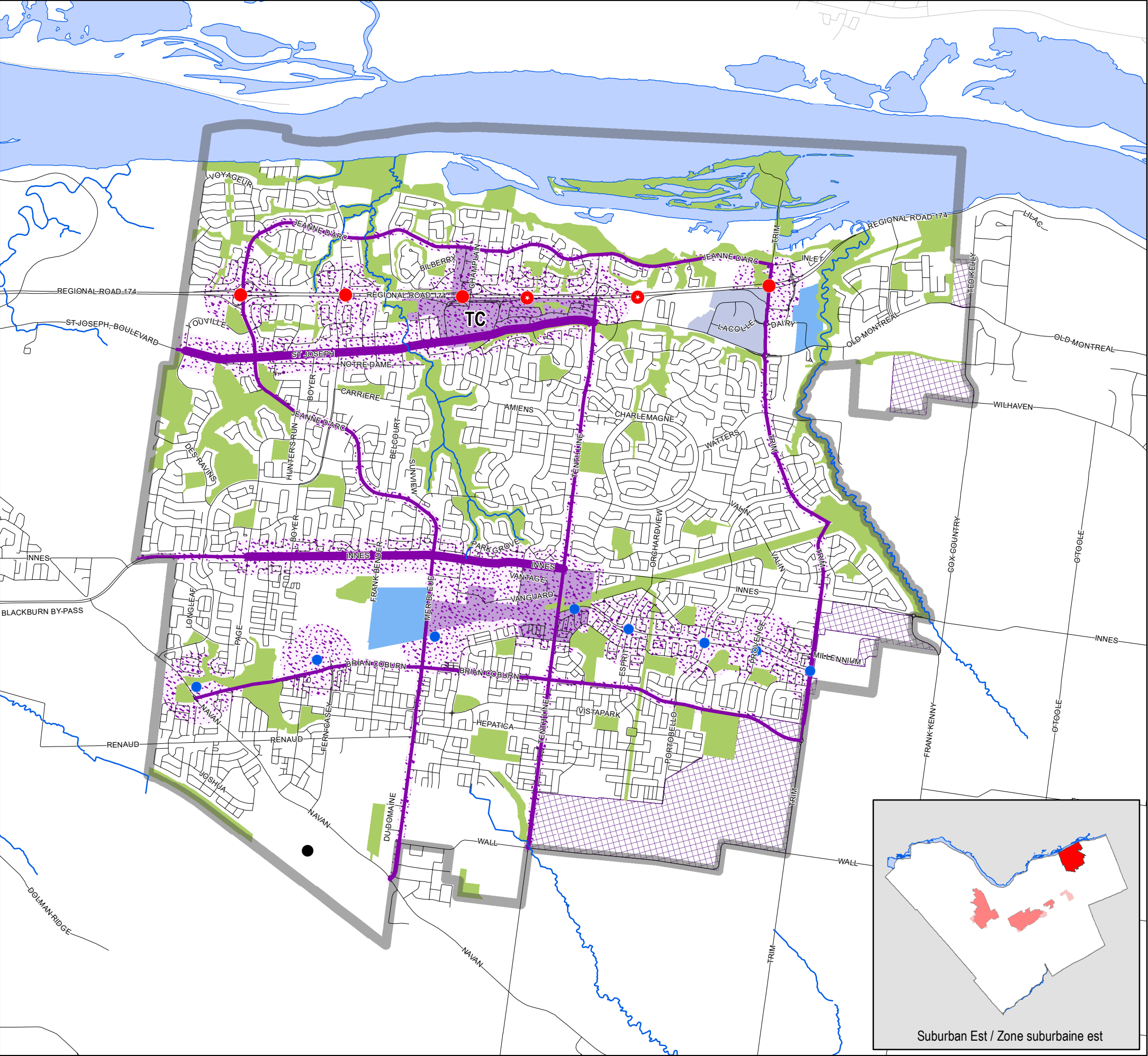


Official Plan / Plan officiel

Schedule B7 - Suburban (Southeast) Transect
Annexe B7 - Transect Secteur suburbain (sud-est)

Consolidation and Amendments / Amendement au plan directeur approuvé	
#5 (09/2023)	#34 12/2024)





TRANSECT POLICY AREA /
SECTEUR STRATÉGIQUE DU TRANSECT

Suburban / Suburbain

OVERLAY / AFFECTATION SUPPLÉMENTAIRE

Evolving Neighbourhood /
Quartier en évolution

Future Neighbourhood /
Quartier futur

DESIGNATIONS / DÉSIGNATIONS

TC Town Centre / Centre ville

Hub / Carrefour

Corridor - Mainstreet / Couloir - Rue principale

Corridor - Minor / Couloir - Rue principale mineure

Mixed Industrial / Industrie Mixte

Industrial and Logistics / Industrie et Logistique

Greenspace / Espace vert

Neighbourhood / Quartier

OTHER / AUTRE

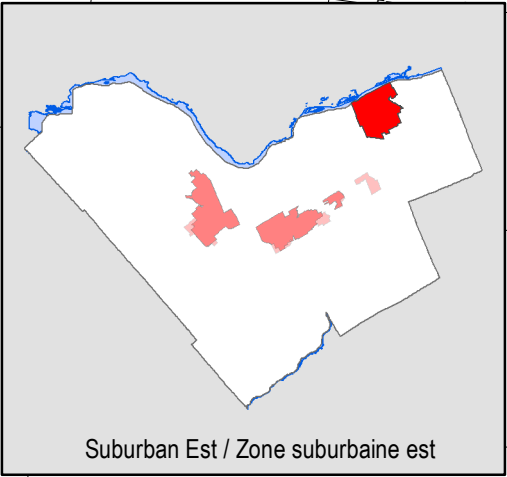
Solid Waste Disposal Site / Site d'enfouissement des déchets solides

TRANSIT

O-Train Station / Station de l'O-Train

Future O-Train Station / Station de l'O-Train (futur)

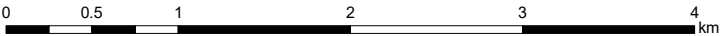
Transitway Station / Station du Transitway

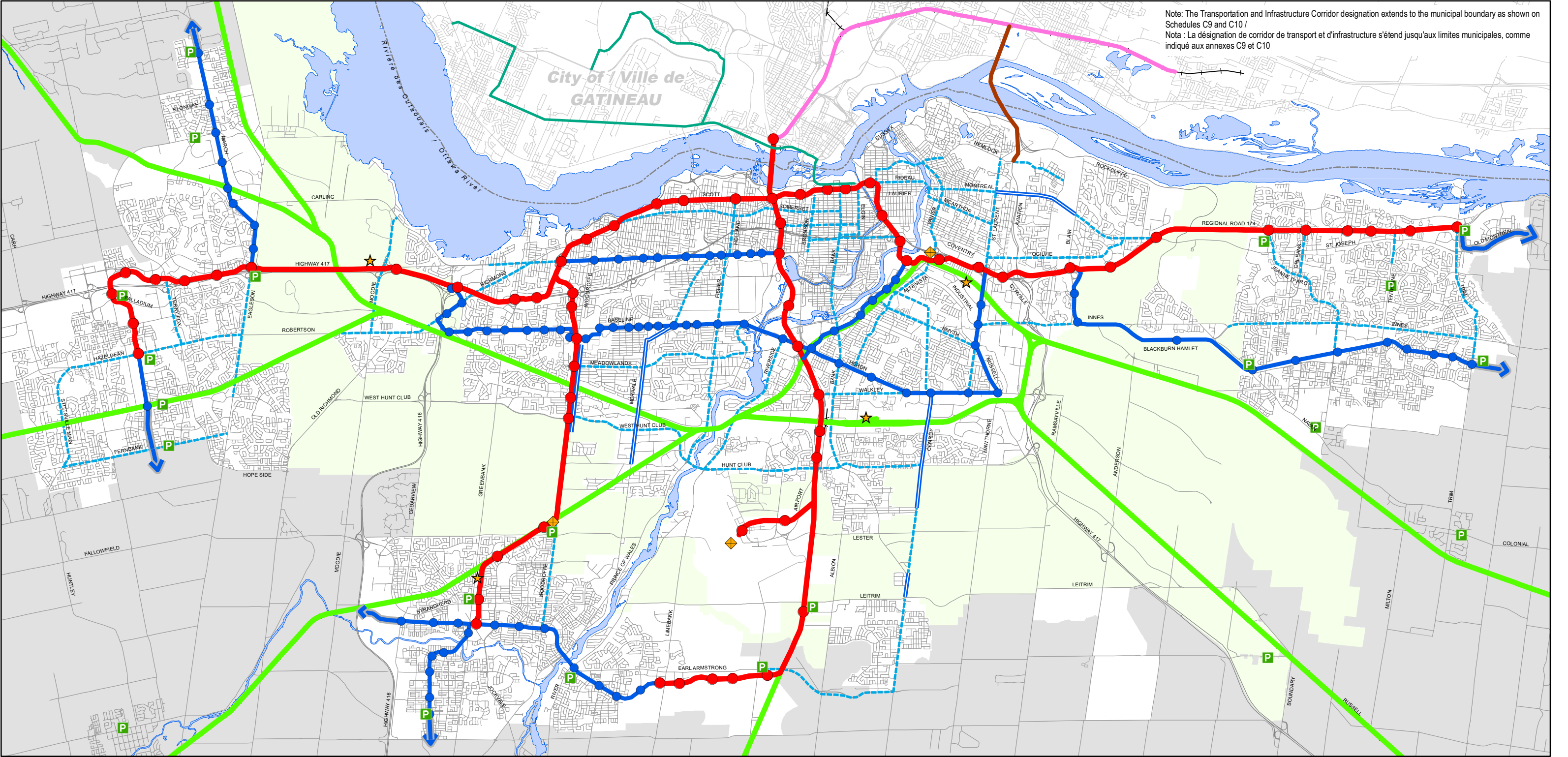


Official Plan / Plan officiel

Schedule B8 - Suburban (East) Transect
Annexe B8 - Transect Secteur suburbain (est)

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements	
#5 (09/2023)	#34 (12/2024)





Note: The Transportation and Infrastructure Corridor designation extends to the municipal boundary as shown on Schedules C9 and C10 /
Nota : La désignation de corridor de transport et d'infrastructure s'étend jusqu'aux limites municipales, comme indiqué aux annexes C9 et C10

TRANSIT PROJECTS / PROJETS DE TRANSPORT EN COMMUN

- O-Train and Station / O-Train et station
- Transitway and Station / Transitway et station
- Continuous Bus Lanes / Voies continues réservées aux autobus
- Transit Priority Corridor / Corridor donnant priorité au transport en commun
- Transportation and Infrastructure Corridor /Corridor de transport et d'infrastructure
- Gatineau-Ottawa Tram (delivered by others) / Tramway Gatineau-Ottawa (livré par d'autres)
- Future Bridge in the East (Government of Canada) (delivered by others) / Futur pont dans l'Est (gouvernement du Canada) (réalisé par des tiers)

- Park and Ride / Parc-O-Bus
- Conceptual Future Transit Corridor / Couloir de transports en commun futur conceptuel
- Inter-regional Stations / Stations interrégionales
- Rail Yard / Cour de tirage pour trains
- Rail Corridor / Couloir ferroviaire
- Gatineau RapiBus / RapiBus de Gatineau

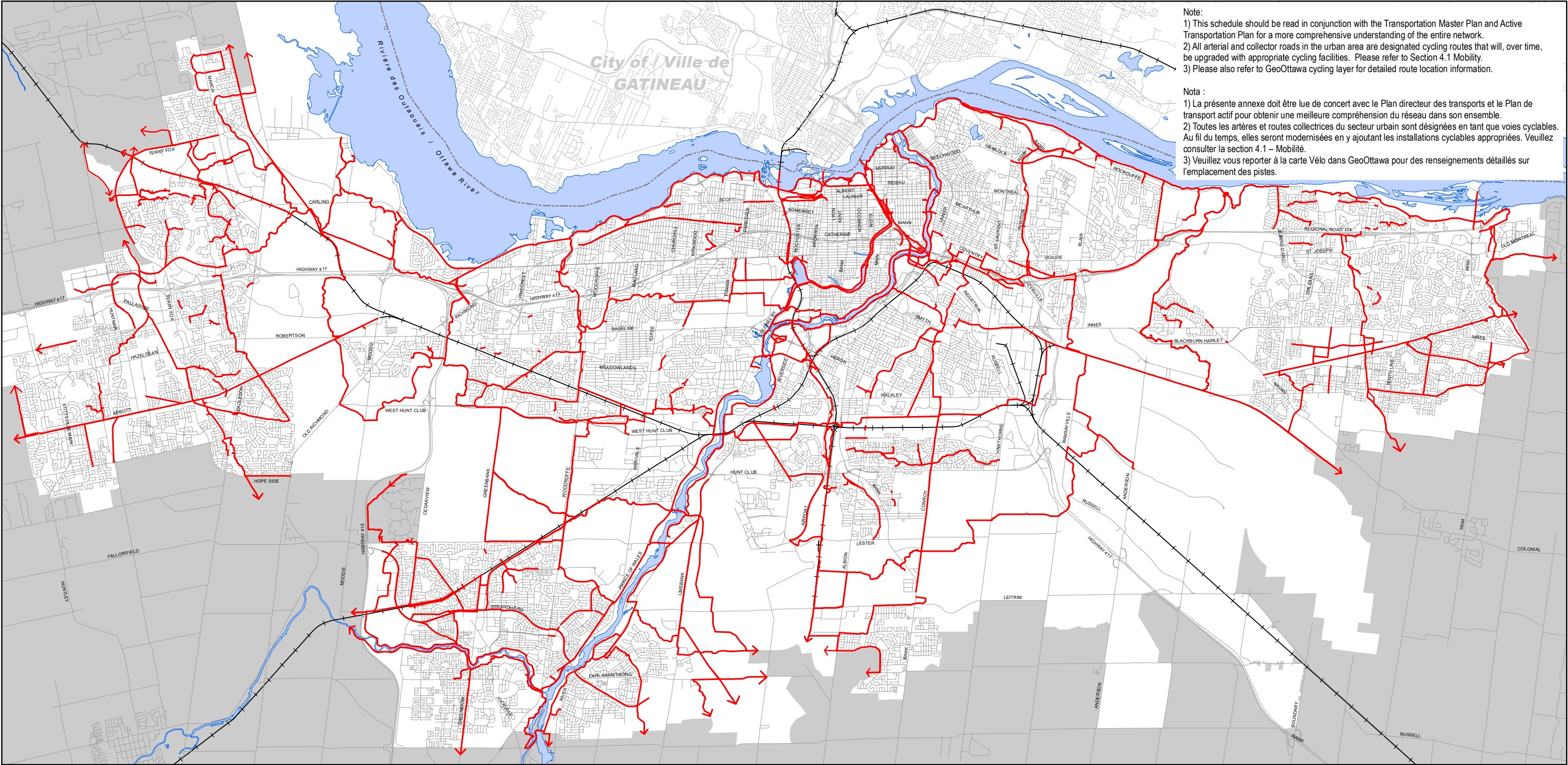


Official Plan / Plan officiel
Schedule C2 - Transit Network
ULTIMATE

Annexe C2 Réseau de Transport
ABSOLU

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements	
#5 (09/2023)	#34 12/2024)





Note:
1) This schedule should be read in conjunction with the Transportation Master Plan and Active Transportation Plan for a more comprehensive understanding of the entire network.
2) All arterial and collector roads in the urban area are designated cycling routes that will, over time, be upgraded with appropriate cycling facilities. Please refer to Section 4.1 Mobility.
3) Please also refer to GeoOttawa cycling layer for detailed route location information.

Nota :
1) La présente annexe doit être lue de concert avec le Plan directeur des transports et le Plan de transport actif pour obtenir une meilleure compréhension du réseau dans son ensemble.
2) Toutes les artères et routes collectrices du secteur urbain sont désignées en tant que voies cyclables. Au fil du temps, elles seront modernisées en y ajoutant les installations cyclables appropriées. Veuillez consulter la section 4.1 – Mobilité.
3) Veuillez vous reporter à la carte Vélo dans GeoOttawa pour des renseignements détaillés sur l'emplacement des pistes.

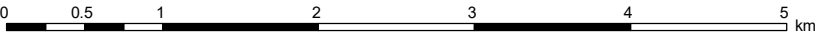
Major Pathway ——— Sentier principal

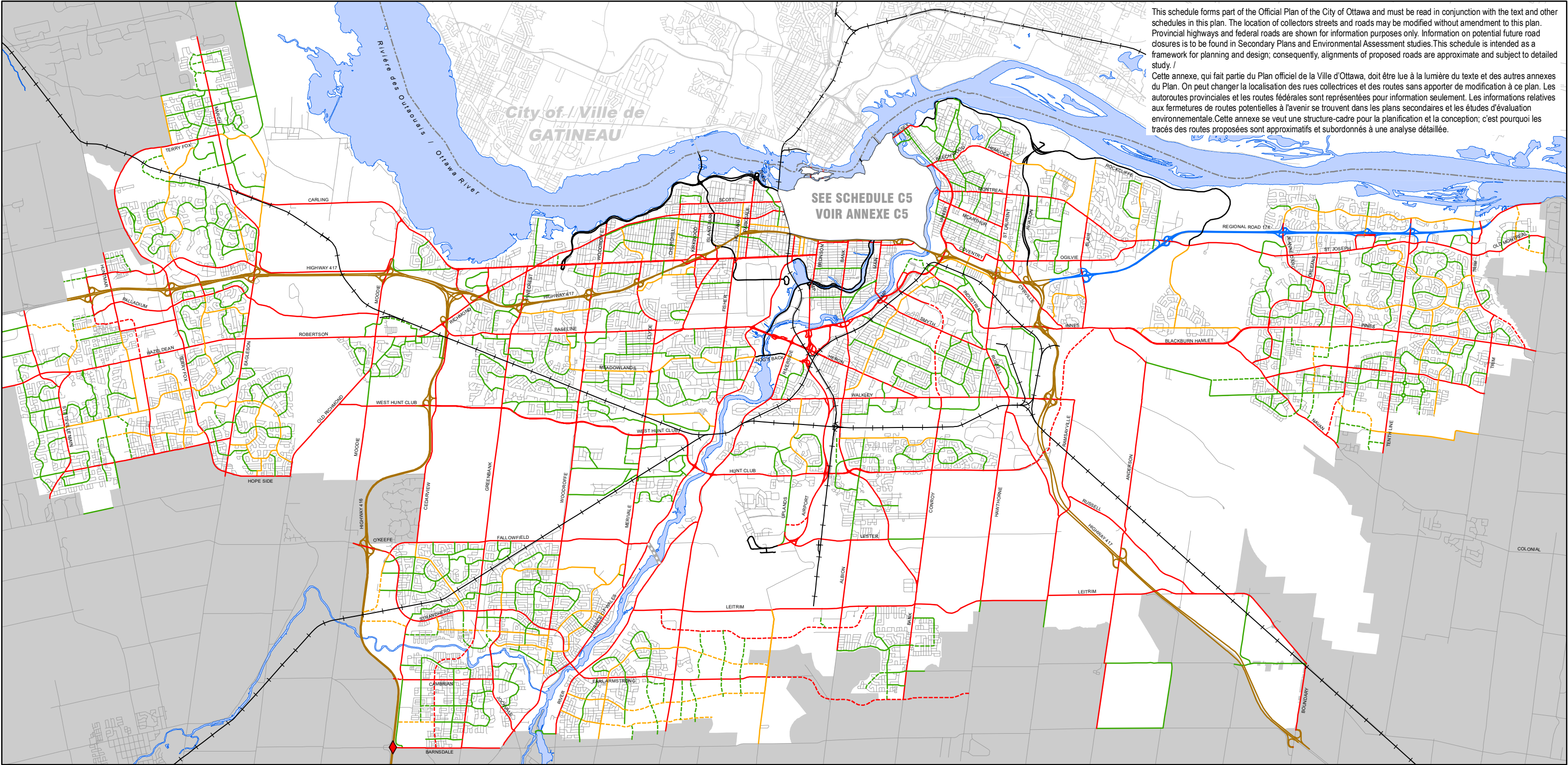


Ottawa

Official Plan / Plan officiel
Schedule C3 - Active Transportation Network
URBAN - MAJOR PATHWAYS
Annexe C3 Réseau de transport actif
PRINCIPAUX SENTIERS URBAINS

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements
#34 12/2024)





This schedule forms part of the Official Plan of the City of Ottawa and must be read in conjunction with the text and other schedules in this plan. The location of collectors streets and roads may be modified without amendment to this plan. Provincial highways and federal roads are shown for information purposes only. Information on potential future road closures is to be found in Secondary Plans and Environmental Assessment studies. This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently, alignments of proposed roads are approximate and subject to detailed study. / Cette annexe, qui fait partie du Plan officiel de la Ville d'Ottawa, doit être lue à la lumière du texte et des autres annexes du Plan. On peut changer la localisation des rues collectrices et des routes sans apporter de modification à ce plan. Les autoroutes provinciales et les routes fédérales sont représentées pour information seulement. Les informations relatives aux fermetures de routes potentielles à l'avenir se trouvent dans les plans secondaires et les études d'évaluation environnementale. Cette annexe se veut une structure-cadre pour la planification et la conception; c'est pourquoi les tracés des routes proposées sont approximatifs et subordonnés à une analyse détaillée.

- | | | | | | |
|---------------------------------------|-------|---|---------------------------------------|---|---|
| Arterial - Existing | — | Artère - Établie | Provincial Highway | — | Route provinciale |
| Arterial - Future (alignment defined) | - - - | Artère - Future (alignement déterminée) | Federally Owned Road | — | Chemins de propriété fédéral |
| Major Collector - Existing | — | Grande collectrice - Établie | City Freeway | — | Autoroute municipale |
| Major Collector - Future | - - - | Grande collectrice - Future | New Interchange (delivered by others) | ◆ | Nouvel échangeur (réalisé par d'autres) |
| Collector - Existing | — | Collectrice - Établie | | | |
| Collector - Future | - - - | Collectrice - Future | | | |
| River Crossing (corridor undefined) | - - - | Traversée de rivière (couloir non défini) | | | |



Official Plan / Plan officiel

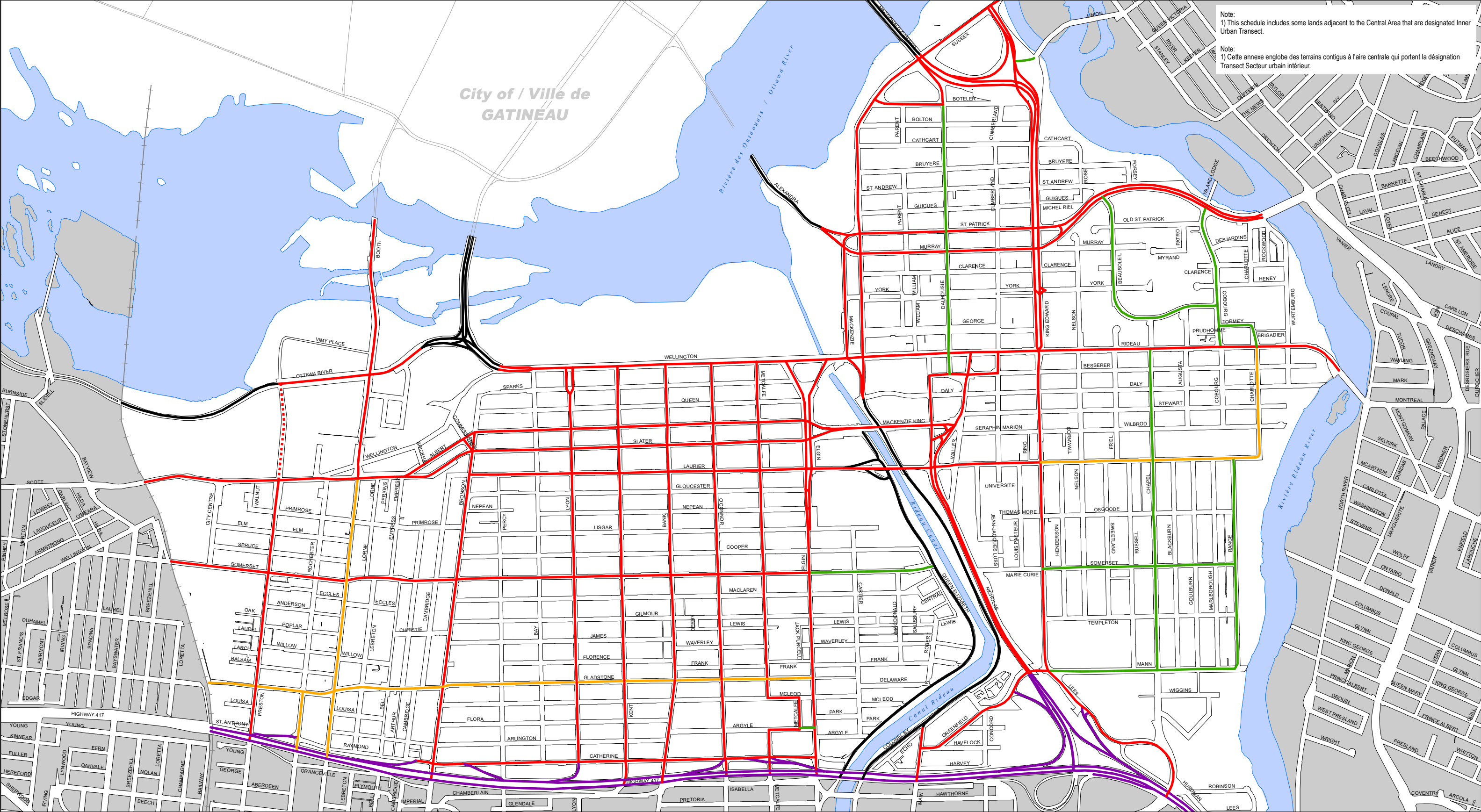
Schedule C4 - Urban Road Network
Annexe C4 Réseau routier urbain

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#34 12/2024)

0 0.5 1 2 3 4 5 km

Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions



Note:
1) This schedule includes some lands adjacent to the Central Area that are designated Inner Urban Transect.

Note:
1) Cette annexe englobe des terrains contigus à l'aire centrale qui portent la désignation Transect Secteur urbain intérieur.

00.1250.250.50.751

km

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

- | | |
|---|--|
| Provincial Highway | Route provinciale |
| Federally Owned Road | Chemins de propriété fédéral |
| Arterial - Existing | Artère - Établie |
| Arterial - Proposed (alignment defined) | Artère - Proposé (alignement déterminée) |
| Major Collector - Existing | Grande collectrice - Établie |
| Collector - Existing | Collectrice - Établie |



Official Plan / Plan officiel

Schedule C5 - Downtown Core Road Network Annexe C5 - Réseau routier de Centreville

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions

McNAB/
BRAESIDE

MISSISSIPPI
MILLS

BECKWITH

MONTAGUE

NORTH
GRENVILLE

City of / Ville de
GATINEAU

CLARENCE-
ROCKLAND

THE
NATION

RUSSELL

NORTH
DUNDAS

Note:

- 1) This schedule is not to be interpreted to show jurisdiction or responsibility.
- 2) This schedule is intended as a framework for planning and design; consequently alignment of proposed roads and pathways are approximate and subject to detailed study.
- 3) Crossings of Highways 416 or 417 require approval of the Ontario Ministry of Transportation.
- 4) Please also refer to GeoOttawa cycling layer for detailed route location information.
- 5) All arterial and collector roads in the urban area and in villages are designated cycling routes that will, over time, be upgraded with appropriate cycling facilities. Please refer to Section 4.1 Mobility.

Nota:

- 1) La présente annexe ne révèle aucunement l'administration chargée de l'aménagement, ni aucune responsabilité à cet égard.
- 2) La présente annexe doit servir de guide en matière de planification et de conception; il s'ensuit que le tracé des routes régionales et des sentiers proposés n'est qu'approximatif et donnera lieu à une étude plus approfondie.
- 3) Les intersections avec les autoroutes 416 et 417 doivent être approuvées par le ministère des Transports de l'Ontario.
- 4) Veuillez vous reporter à la carte Vélo dans GeoOttawa pour des renseignements détaillés sur l'emplacement des pistes.
- 5) Toutes les artères et routes collectrices du secteur urbain et des villages sont désignées en tant que voies cyclables qui seront progressivement modernisées grâce à l'ajout d'installations cyclables appropriées. Veuillez consulter la section 4.1 – Mobilité.

Major Pathway — Sentier principal

SEE SCHEDULE C3
VOIR ANNEXE C3

SEE SCHEDULE C3
VOIR ANNEXE C3



Ottawa

Official Plan / Plan officiel

Schedule C8 - Active Transportation Network

RURAL CYCLING ROUTES

Annexe C8 Réseau de transport actif

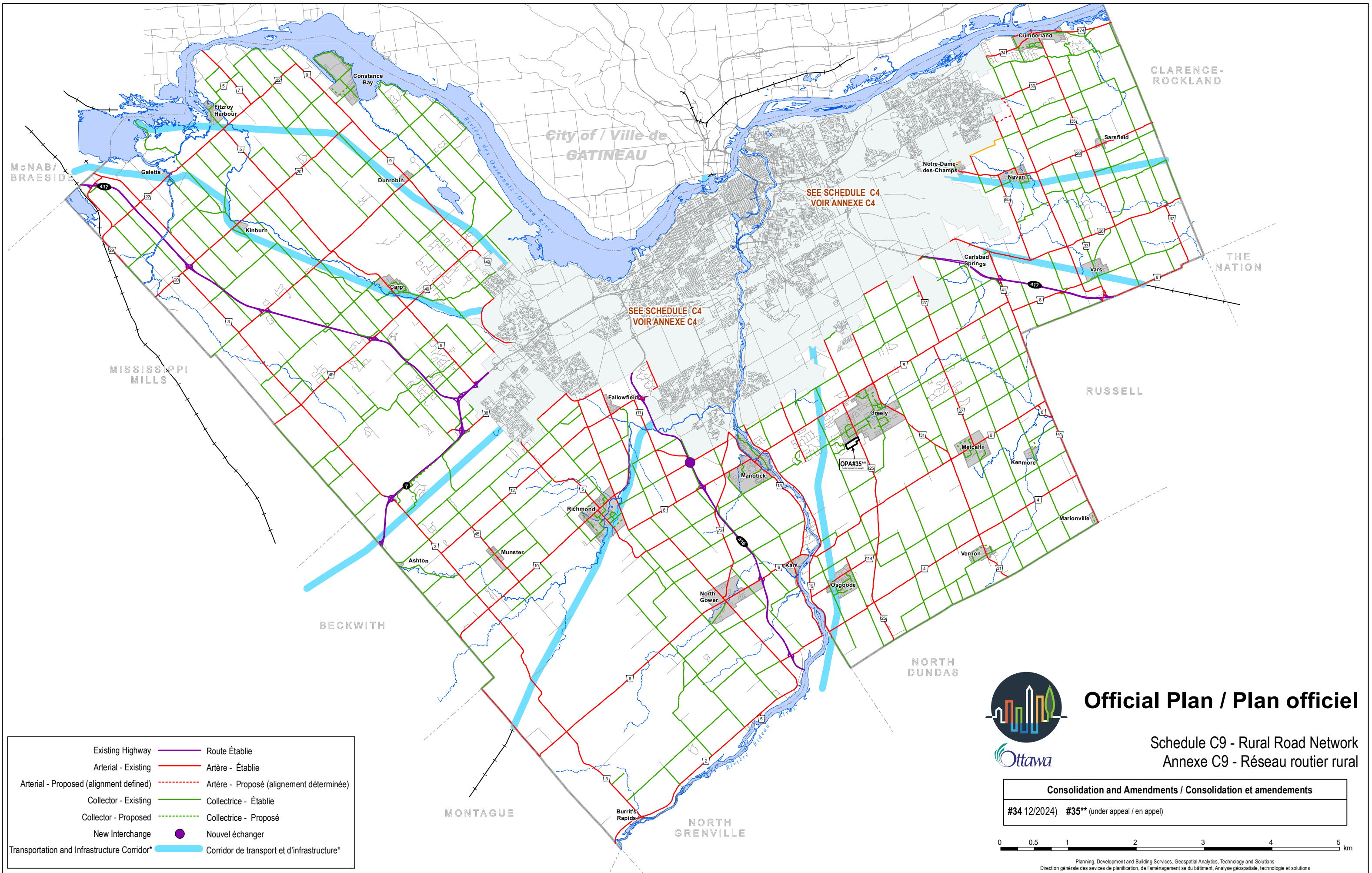
PISTES CYCLABLES RURALES

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements

#5 (09/2023) #34 12/2024) #35* (under appeal / en appel)

2.5 1.25 0 2.5 5 7.5 10 Kilometers

Planning, Infrastructure and Economic Development Department, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Services de la planification, de l'infrastructure et du développement économique, Analyse géospatiale, technologie et solutions



Official Plan / Plan officiel

Schedule C9 - Rural Road Network
Annexe C9 - Réseau routier rural

Consolidation and Amendments / Consolidation et amendements	
#34 12/2024	#35** (under appeal / en appel)

0 0.5 1 2 3 4 5 km

Planning, Development and Building Services, Geospatial Analytics, Technology and Solutions
Direction générale des services de planification, de l'aménagement se du bâtiment, Analyse géospatiale, technologie et solutions

Schedule C16 – Road Classification and Rights-of-Way Protection

This Schedule describes road classifications for City streets and roads that, other than local streets and roads, are illustrated on Schedules C4, C5, C9 and C10. Rights-of-way protection requirements for various streets and roads are described in Table 1 of this Schedule. Additional policies on rights-of-way are also found in the following Sections 1.0 and 2.0 of this Schedule.

1.0 – Classification Summary

The description that follows of the various classifications of streets and roads is not meant to be interpreted as an absolute standard or limit, which if varied, would automatically necessitate an amendment to this Plan. Rather, these characteristics are intended to act as benchmarks against which variations in any given situation can be assessed considering the relevant goals and objectives of this Plan. Section 4.1.3 of this Plan states under what circumstances an amendment is required for changes – additions or deletions – to certain identified road classifications on Schedules C4, C5, C9 and C10. Further reference to “roads”, “roadways”, etc. is intended to be inclusive of policy references to “streets”, “avenues” etc. The following descriptions provide an overview of classifications used in this Plan for existing and future City road rights-of-way:

City Highways

City highway describes a limited access highway with high-speed traffic that serves the need for intra-city travel similar to the provincial limited access highways. Highway 174 between Highway 417 (Queensway) and Trim Road in Orléans is the only city highway.

Arterials

Arterials are the major routes of the City’s transportation network that generally carry large volumes of traffic over the longest distances. The majority of these roads were formerly identified as regional roads. Access to arterials will depend on the network function and urban context, with block lengths and intersections spacing design to accommodate all transportation modes. Vehicular access to adjacent properties is usually controlled to minimize turning movements to reduce conflicts between travel modes and, in many situations, providing a high degree of connectivity between land uses and places along and across the route. For certain roads such as Airport Parkway, the City may apply different standards to development with regard to access and setbacks. It is recognised that the arterial road system links to provincial and inter-provincial roads, which are all an integral part of the overall network.

Arterials function as major public and infrastructure corridors in the urban communities and villages they traverse. They not only accommodate private and commercial vehicles and public transit buses, but also serve other modes of travel including such as people walking and cycling as well as provide corridors for public infrastructure and utilities. Arterials, which include arterials identified as main streets, parkways, avenues, and rural roads, are public spaces that include a wide diversity of road functions. As a result, their design will vary

depending on context and intended users. The roadway and its boulevard are therefore designed to meet the needs of these users through the provision, where appropriate, of such features as sidewalks, cycling facilities, and bus stops and shelters. In parts of the urban area and villages additional roadside features include street furniture, pedestrian-scale lighting, and trees and other landscaping. This greenery provides visual appeal, summer shade and a defining sense of the linear nature of these travel corridors. The planning of land uses and the local road network on lands adjacent to arterial roads should avoid the need for noise attenuation barriers or fencing along extensive lengths of roadway.

Major Collectors and Collectors

Major collectors and collectors connect communities and usually provide connections between arterial and local roads. The

se roads tend to be shorter and carry lower volumes of traffic than do arterials. Direct access to major collectors and collectors from adjacent properties is permitted except where such access will cause traffic safety or functional concerns. The design and construction of these roads will accommodate safe use by all travel modes and the efficient operation of transit services.

In general, major collectors act as a connection between arterials and collectors. They are also social places that bring local users together to interact during their daily travels. A diversity of community land uses front onto major collectors and collectors such as parks, schools, commercial and wide range of residential types.

Major collectors and collectors are the principal streets in urban and village neighbourhoods and are used by residents, delivery and commercial vehicles, transit and school buses, and people walking and cycling. The reduced speed and volumes of traffic on these roads, compared with arterials, make them more accommodating for cyclists and pedestrians. Tree plantings, bus stops, community mailboxes and other streetscape features help to integrate these streets with their neighbourhoods.

Locals

Locals are typically residential streets that serve numerous overlapping functions. They provide transportation access to collectors, major collectors and arterials and act as social places that foster interaction between neighbours, and provide important space for street trees and on-street parking. Local streets serve as common origin and destination points for active transportation trips and should always prioritize the safety of the most vulnerable road users.

Lanes

A lane is a public highway that provides a secondary means of access from a public street to abutting lots. Lanes may be locations for utilities and services and provide access to residential parking, and in some cases, on-street parking, where appropriate.

2.0 – Rights-of-Way Protection Requirements

Section 4.1.7 indicates that the City will protect rights-of-way for the development of the transportation network of the city. In particular, this involves identifying where lands will be acquired for new rights-of-way or the widening of existing rights-of-way. This section of Schedule C16 sets forth the right-of-way (ROW) widths that the City may acquire for roads, shown in Schedules C4, C5, C9 and C10, and additional ROW policies. The ROW distances indicate the width of land that the City has identified will be needed to accommodate the range of possible transportation and infrastructure facilities such as: roadway lanes for cars, truck, bicycles and/or transit vehicles; sidewalks and pathways; central or side boulevards for landscaping; public utilities, lighting; and spaces for street side amenities (bus stops, mail and newspaper boxes, etc.).

Rights-of-way protection requirements in Table 1 are characterized as follows:

- a) Minor widenings that are generally in the Downtown Core, Inner Urban and Outer Urban Transects, as well as Villages, to provide space for pedestrians, cyclists, utilities and streetscape improvements;
- b) Major widenings that are usually in the Suburban Transect, to accommodate mobility and road requirements including traffic and transit lanes as well as space for pedestrians, cyclists, utilities and streetscape improvements; and
- c) Right-of-way protection for new roads, usually associated with urban growth areas in the Suburban Transect and urban expansion areas, generally based on approved plans, studies, and designs.

2.1.1 Policies:

- (a) **ROW interpretation** – Except as specifically indicated otherwise in Table 1 of this Schedule, land for a road widening will be taken equally from both sides of a road, measured from the centreline in existence at the time of the widening. The centreline is a line running down the middle of a road surface, equidistant from both edges of the pavement. In determining the centreline, paved shoulders, bus lay-bys, auxiliary lanes such as on-road bicycle lanes and transit-only lanes, turning lanes located along the outside edge of the road such as right turn lanes and other special circumstances are not included in the determination of the road surface. Exceptions include for example where a road has been constructed on one side of a right-of-way as part of phased road construction (i.e. 2 lanes constructed on one side of a future 4 lane road) the centerline shall be measured from the future designed road centerline as identified in an environmental assessment or other approved road design, and where a ditch cross-section on one side of the right-of-way has resulted in the constructed road surface being substantially offset, the centreline shall be measured as equidistant from the legal ROW limit. Measurement of the centreline in non-standard circumstances will be determined in consultation with the City Surveyor.

- (b) **Developing Areas** – The required ROWs for all future major collector and collector roads, primarily in developing areas of the city, are not shown in the tables in this Schedule. The City will establish the ROW of these future roads through such measures as approved Local Plans and Area Specific Policies, road design plans and/or through the subdivision approval process. As stated in policy 5 of Section 4.1.3, an amendment to Schedules C4, C5, C9 and C10 will not be required for the roadway network revisions that involve the addition or deletion of major collector or collector roads.
- (c) **Exception to ROW Requirements** – Under certain situations the City may decide to reduce or waive the requirements, or apply other measures, shown in this Plan for the acquisition of lands for a road widening from adjacent properties. This may be done to reflect site constraints, existing physical development or encroachment, placement of buildings, heritage structures, scale of proposed development and pedestrian safety. Decisions to possibly vary right-of-way requirements will be based on consideration of such matters as:
- (i) Comprehensive studies – A lesser right-of-way is recommended by an approved area-specific study, such as a Secondary Plan, or Local Plan, a community improvement plan, streetscape improvement plan, area traffic management plan or similar study approved by the City for the road segment.
 - (ii) Impact on valued resources – Where there would be possible loss or substantial adverse impact on City-identified significant resources in the form of heritage buildings or structures, archaeological sites, natural heritage features or other features/resources deemed of significance by the City.
 - (iii) Recent road designs – Where the detailed design for new or recently completed road segments accommodates rights-of-way identified in previous official plans or environmental assessments and adequately takes into consideration the best practices to promote walking, cycling and transit use; provides adequate space for services and utilities; and creates an attractive landscaped public area.
 - (iv) Potential effect on site development – Where the potential for the protected ROW to render a property virtually non-developable according to the applicable zoning by-law standards and for which a rezoning or minor variance may not be able to resolve the difficulty.
 - (v) Widening/easement– Where the application of other measures or techniques such as the widening/easement policy or a setback in zoning provides for adequate at-grade spatial requirements for

pedestrians, and other forms of active transportation or streetscape amenities and where the widening is not needed for utilities.

- (vi) Building setback incongruities – Where potential new buildings would have to be set back substantially more than existing buildings, creating an indented pattern of development that would not be in keeping with the character of an existing area and there is no advantage or enhancement to the public road created by the setback.
 - (vii) Road ROW continuity- where there would be the creation of a noticeable disjoint or jog in the ROW between an existing roadway in a modern planned subdivision and a proposed extension of that roadway in a new contiguous development.
 - (viii) Parcel depth – Where ROW dedication would result in property parcel depth of less than 30m, a reduction may be considered in easement/widening policies if it is demonstrated that a full widening would impact the developability of the property.
 - (ix) Where required dedication would mean loss or substantial adverse impact on agricultural activities and where the City is not aware of road safety or infrastructure challenges that could be mitigated with required dedication.
- (d) **Widening/easement** – Certain streets identified in Table 1, Road Right-of-way Protection, are subject to a widening/easement policy. The widening/easement policy may be applied in addition to any required right-of-way widening. The policy can also be applied as a stand-alone requirement as identified in Table 1. An unobstructed surface easement for the use of pedestrians, or other forms of active transportation, will be required along the full length of property frontages. Unless otherwise determined by the City, this easement will generally consist of dimensions as described in this paragraph. The width of this easement measured from the proposed right-of-way varies depending on the design of the building. Where the building is setback and there is no building cantilever, a width of 1.5 metres is required. Where a building cantilevers over the easement the easement will have a height of 4.5 metres from finished grade surface, and a width of 1.5 metres. Where columns support the part of a building built over the easement a width of 1.5 metres between the columns and the closer of the building face and any door swing area is required. Where a cantilevered building and a column-supported building are located adjacent to each other, there must be a clear passage for pedestrians of 1.5 metres in the easement where the buildings meet. The travel surface must be

AODA compliant, continuous and at the same grade at the adjacent sidewalk and free of obstructions or obstacles.

- (e) **Corner Triangles** – The City will require dedication of land for road right-of-way widening to provide corner triangles at intersections. The City will determine the requirements for each corner triangle based on engineering requirements. Corner triangles may be waived or reduced when intersection requirements can be fulfilled and where the provision of such triangles would result in reduction of the building envelope in certain locations, notably minor intersections, in the Downtown Core and Inner Urban transects. Where a right-of-way widening at an intersection results in a reduction of an existing corner triangle, the City will determine whether a new corner triangle is required. The required size and shape of a corner triangle will vary depending on the type of roads involved, and is typically as follows:

- (x) Public lane to local road – 3 metres x 3 metres isocetes triangle
- (xi) Local road to local road – 3 metres x 3 metres isocetes triangle
- (xii) Local road to collector road – 3 metres on the local x 9 metres on the collector
- (xiii) Local road to arterial road – 3 metres on the local x 9 metres on the arterial
- (xiv) Collector road to collector road – two overlapping 5 metre x 15 metre triangles
- (xv) Collector road to arterial road – two overlapping 5 metre x 15 metre triangles
- (xvi) Collector road to arterial road – two overlapping 5 metre x 15 metre triangles

- (f) **Additional Intersection Widening** -- The City may require dedication of land for road right-of-way widening for any road that intersects with a city highway, arterial, major collector, or collector road, in proximity of the intersection. The extent of right-of-way widening to be required will be established by approved City road design guidelines and construction standards or a traffic study and a functional design of the associated intersection that addresses the need for additional intersection-related features such as roundabout components, turning lanes, transit facilities, pedestrian sidewalks and facilities, cycling facilities, traffic signals, street lighting and medians, and AODA compliance components. Where a rapid

transit station is proposed, an additional 5 metres of right-of-way is required for future stations.

- (g) **Transit Priority Measures** – The City may require the dedication of additional land beyond that indicated in Schedule C16 along road segments identified as Transit Priority Corridors in the City’s Transportation Master Plan to protect land for the implementation of queue jump lanes. The need for and length of a queue jump lane will be determined using the methodology prescribed in the Transportation Impact Assessment (TIA) Guidelines in force and have a consistent 3.5m width.
- (h) **Rail Crossings** – The City may require dedication of land for road right-of-way widening where there is an existing railway at-grade crossing or future rail crossing of a city road. This land will be in the shape of a triangle, at each corner of the crossing. Where a road and railway line cross, the maximum length of the triangle along the road will be in the range of 170 metres, and the maximum width of the triangle measured from the road will be in the range of 15 metres unless otherwise determined in a specific study. This land may be used to construct a grade-separated crossing at some time in the future. Detailed City-approved engineering requirements will establish the exact requirements for such widening of various types of roads where there is a rail line crossing.
- (i) **Watercourse Crossings** – The City may require dedication of land for road right-of-way widening where there is a crossing of a city road with a watercourse. This land will be in the shape of a triangle at each corner of the crossing. The dimensions of the triangle will be established by a functional design of the crossing that addresses the need for watercourse crossing structures such as a bridge or culvert and the associated land required for construction and maintenance of the structure.
- (j) **Turn Lanes or Lay-bys required by Site Development** – The City may require dedication of land for road right-of-way widening where a transportation study indicates that there is a need for a dedicated turn lane or lanes into or from a development site, or where there is a need for a lay-by along the site frontage. This may occur in situations such as large developments or redevelopments and is necessary to maintain the land required to provide pathways, landscaping, utility corridors and other facilities planned for the road right-of-way.
- (k) **Hydro Electric Power Corridors (HEPC) and Road ROWs** – Planting of trees and landscaping in the immediate vicinity of existing or planned hydroelectric line facilities is controlled by the HEPC authority. Other elements may also be impacted by offsets from electrical services. This impacts the ability of the City to provide street trees and similar landscaping

where existing or planned roadways run immediately adjacent to or along these utility corridors. Therefore, in the preparation of community design plans and Environmental Assessment Studies or the review of plans of subdivision the City may require dedication of larger road right-of-way widening requirements or the provision of landscape buffers for proposed roads that will lay adjacent to hydro line corridors so that the street trees and similar landscaping can also be accommodated.

Table 1 – Road Right-of-Way Protection

Table 1 identifies right-of-way widening requirements to implement the appropriate road design and meet road corridor functions for those roads and road segments that have not been secured. Table 1 includes general ROW requirements to fulfill road requirements based on city design standards and guidelines, well as utility company requirements. Table 1 also provides specific roads ROW requirements for various road segments based on previous plans, studies and identified requirements. Where the existing right-of-way is wide enough to meet requirements, these roads have not been specifically listed.

Table 1 – Road Right-of-Way Protection	
Road	ROW to be Protected
Arterials in the Rural area (as shown on Schedules C9 and C10 of the Official Plan)	30 metres ROW unless otherwise indicated in Table 1 or in a Local Plan or environmental assessment
Arterials that define the boundary of the Urban and Rural areas on either side (as shown on Schedule A of the Official Plan)	39.5 metres ROW unless otherwise indicated in Table 1 or in a Local Plan or environmental assessment
Collectors and Major Collectors in the Rural area and Villages (as shown on Schedules C9 and C10 of the Official Plan)	26 metres ROW; 29 metres ROW within 100 metres of an intersection with an arterial; Unless otherwise indicated in Table 1 or in a Local Plan

Table 1 – Road Right-of-Way Protection

Road	ROW to be Protected
Locals in the rural area and villages	ROW to be protected is 18 metres or 20 metres if lands are fully serviced and not adjacent to a school block, unless otherwise indicated in a Local Plan
Lanes in the Urban area and Villages	6 metres ROW where only residential land uses abut; 8 metres ROW where commercial or mixed-use residential commercial land uses abut; Unless otherwise indicated in a Local Plan
New Urban Locals	18 metres ROW to be provided or protected, or 14.75 metres ROW for single-loaded Locals with utilities and sidewalks on one side, or 20 metres ROW along a school block frontage, unless indicated in a Local Plan
New Urban Collectors and Major Collectors	26 metres ROW; 30 metres ROW within 100 metres of an intersection with an arterial; To be provided or protected unless otherwise indicated in Table 1 or in a Local Plan
New Urban Arterials	40.0 metres minimum with median and 34.5 metres minimum without median ROW to be protected unless otherwise indicated in Table 1 or in a Local Plan or environmental assessment.

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Abbott West	West Ridge	Main	24	collector	urban
Abbott East	Main	Iber	26	major collector	urban
Airport Parkway	Bronson	Airport Parkway Private	ECP	arterial	urban
Albert	Bayview	Empress	Subject to widening/easement policy on the north side.	arterial	urban
Albert	Empress	Bronson	40 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (10.0 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Albert	Bronson	Elgin	VRW Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.25 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Albert	Elgin	Mackenzie King Bridge	VRW Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.25m).	arterial	urban
Albion	Hunt Club	Bank	26	collector	urban
Albion	Bank	Lester	24	collector	urban
Albion	Lester	Leitrim	G	arterial	urban
Albion	Leitrim	Del Zotto	37.5	arterial	urban
Albion	Del Zotto	Urban area - south limit	37.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Aldcrest	Viewmount	Fieldrow	24	collector	urban
Alta Vista Transportation Corridor	Hospital Link Road	Walkley/ Conroy	Varies – see the Alta Vista Transportation Corridor Environmental Study Report	arterial	urban
Amberwood	Merivale	Prince of Wales	24	collector	urban
Amy	Kathleen	Abbott East	24	collector	urban
Analdea	Bank	Bank	24	collector	urban
Anderson	Innes	Leitrim	G	arterial	urban
Antares	Auriga	West Hunt Club	24	collector	urban
Arnold	Richmond	Moodie	24	collector	urban
Ashgrove	Greenbank	Meadowbank	24	collector	urban
Auriga	Antares	Antares	24	collector	urban
Bank	Wellington	Catherine	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/ easement policy.	arterial	urban
Bank	Catherine	Isabella	20	arterial	urban
Bank	Isabella	Holmwood	20.5 Subject to widening/ easement policy.	arterial	urban
Bank	Echo	Riverside	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/ easement policy.	arterial	urban
Bank	Riverside	Hunt Club	37.5	arterial	urban
Bank	Hunt Club	Lester	44.5	arterial	urban
Bank	Lester	Leitrim	G	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Bank	Leitrim	Analdea	44.5 Note: subject to the varying widening requirements of the Bank Street ESR	arterial	urban
Bank	Analdea	Urban area – south limit	44.5 Note: Note: subject to the varying widening requirements of the Bank Street ESR. An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Bank	Urban area – south limit	Rideau	44.5 Note: subject to the varying widening requirements of the Bank Street ESR	arterial	rural
Bank	Rideau	Mitch Owens	40	arterial	rural
Bankfield	Highway 416	100m west of Colony Heights	34	arterial	rural
Bankfield	100m west of Colony Heights	Manotick Main Street	23	arterial	village
Banner	McClellan	Greenbank	24	collector	urban
Barnsdale	Eagleson	Highway 416	30	collector	rural
Barnsdale	Highway 416	Prince of Wales	39.5 Note: Subject to unequal widening: north side 17.25 m, south side 22.25 m.	arterial	urban/rural
Barran	Fallowfield	Larkin	24	collector	urban
Baseline	Richmond	Greenbank	36.3	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Baseline	Greenbank	Cobden	42 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Baseline	Cobden	Highgate	44.3 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Baseline	Highgate	Constellation	42 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Baseline	Navahoe	Clyde	40.2 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Baseline	Clyde	Merivale	39.7 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Baseline	Merivale	Farlane	44.7 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Baseline	Farlane	Zena	42.8 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Baseline	Zena	Marson	37 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Baseline	Marson	Fisher	47 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Baseline	Fisher	Prince of Wales	35.8 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Bathgate	Montreal Road	Ogilvie	26	collector	urban
Bayshore	Carling	Richmond	34.5	arterial	urban
Bayview/ Bayswater	Scott	Somerset	24	collector	urban
Beaver Ridge	Capilano	Meadowlands	24	collector	urban
Beechfern	Wintergreen	Hedgerow	24	collector	urban
Beechwood	Vanier Parkway	Marier	11.5 north side, 13 south side	arterial	urban
Beechwood	Marier	Joliette	23	arterial	urban
Beechwood	Joliette	Juliana	26	arterial	urban
Bégin	Montréal	Lévis	6m east side, 9 m west side	local	urban
Belcourt	St. Joseph	Sunview	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Belfast	Trainyards	St. Laurent	26.9 to 29.2 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly EA	collector	urban
Bellman	McClellan	Greenbank	24	collector	urban
Besserer	Cumberland	King Edward	20	local	urban
Beverly	West Ridge	Stittsville Main	24	collector	urban
Bill Leathem	Leikin	Leikin	26	major collector	urban
Blackburn Hamlet Bypass (Innes)	Innes (west of Blackburn Hamlet)	Innes (east of Blackburn Hamlet)	G to 86.2 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly EA. An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section	arterial	urban
Blair	Montreal	Ottawa Road 174	30 and greater Note: varies and is subject to unequal widening, see the Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Environmental Study Report	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Blair	Ottawa Road 174	Innes	37.5 Note: Additional 26.2 to 74.3 on the east side, varies and subject to unequal widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly EA. An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section	arterial	urban
Blais	Bank	Hawthorne	31.0	collector	urban/ rural
Bloomfield	Churchill North	East End	18	local	urban
Booth	Chaudière Bridge	Middle	24	arterial	urban
Booth	Middle	Albert	34.5	arterial	urban
Booth	Somerset Street West	Gladstone	20	major collector	urban
Booth	Hwy 417 underpass	Carling	23	major collector	urban
Borrisokane	Strandherd	Cambrian	37.5	arterial	urban
Borrisokane	Cambrian	Barnsdale	24	collector	urban
Boundary	Russell	South Boundary of Carlsbad Springs	23 26	arterial	village
Boundary	Southern boundary of Carlsbad Springs	Highway 417	42.5 Note: Subject to unequal widening: east side 27.25 m, west side 15.25 m.	arterial	urban
Bowesville	Leitrim	Earl Armstrong	26	major collector	urban/ rural
Bowesville	Earl Armstrong	Rideau Road	26	major collector	urban/ rural

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Boyer	Viseneau	Meadowglen	24	collector	urban
Brae	Stittsville Main	Stittsville Main	24	collector	urban
Bren-Maur	Temagami	Prince of Wales	24	collector	urban
Brian Coburn	Blackburn Hamlet Bypass	Trim	40	arterial	urban
Brian Coburn	Trim	Frank Kenny	40	arterial	rural
Bridge	Manotick Main	Dickinson	22	arterial	village
Bridge	Dickinson	River	26	arterial	village
Bronson	Albert	Colonel By	26	arterial	urban
Bronson	Colonel By	Airport Parkway	44.5	arterial	urban
Brookfield	Riverside	Airport Parkway	26	major collector	urban
Cambrian	Borrisokane	Longfields	37.5	arterial	urban
Camelot	Cleopatra	Merivale	24	collector	urban
Cameron	Ottawa River	Old Montréal	23 24	arterial	village
Campeau Extension	West Urban Limit	Palladium	26	Collector	urban
Campeau	Didsbury	Teron	40	arterial	urban
Canfield	Cramer	Greenbank	24	collector	urban
Capilano	Merivale	Beaver	24	collector	urban
Capital	Grenfell	Merivale	24	collector	urban
Carbery	Beechfern	Abbott East	24	collector	urban
Carling	March	Herzberg	31	arterial	urban
			Note: Subject to unequal widening: measured from the existing south ROW limit		
Carling	Herzberg	Greenbelt boundary	G	arterial	urban
Carling	Greenbelt boundary	Holly Acres	40	arterial	urban
Carling	Holly Acres	Richmond	37.5	arterial	urban
Carling	Richmond	Bronson	44.5	arterial	urban
Carp	Approx. 600m south of Craig Side Charlie's Lane	80m south of Juanita	26	arterial	village

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Carp	80m south of Juanita	Rivington	23	arterial	village
Carp	Rivington	Approx. 600m north of March	26	arterial	village
Carp	March	Richardson Side	30	arterial	rural
Carp	Richardson Side	Hwy 417	37.5	arterial	rural
Carp	Hwy 417	Westbrook	40.2 Note: Subject to unequal widening outlined in the Carp Road Widening Environmental Assessment Study	arterial	rural / urban
Carp	Westbrook	Echowoods	33.2 Note: Subject to unequal widening outlined in the Carp Road Widening Environmental Assessment Study	arterial	rural / urban
Carp	Echowoods	Hazeldean	33.4 Note: Subject to unequal widening outlined in the Carp Road Widening Environmental Assessment Study	arterial	urban
Carp	Hazeldean	Neil	26 Note: An additional unequal widening of up to 4m on the west side as outlined in the Carp Road Widening Environmental Assessment Study.	arterial	urban
Carp	Neil	Stittsville Main Street	26	arterial	urban
Catherine	Bronson	Elgin	23	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Cedarview	Baseline	Lytle	G	arterial	urban
Cedarview	Lytle	Fallowfield	37.5 Note: An additional 5.0 m on the either side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Cedarview	Fallowfield	Jockvale	26	major collector	urban
Cedarview	Jockvale	Kennevale	24	collector	urban
Centrepont	63m north of Hemming-woode	Tallwood	26	major collector	urban
Chamberlain	Bronson	Bank	18.5 Note: Subject to unequal widening: 18.5 m, measured from the existing north ROW limit.	arterial	urban
Chapman Mills	Longfields	Riocan	41	major collector	urban
Chapman Mills	Riocan	Greenbank	43	major collector	urban
Chapman Mills	Greenbank	1.1km west of Greenbank	41	major collector	urban
Chesterton	Viewmount	Meadowlands	24	collector	urban
Chimo	Katimavik	Katimavik	24	collector	urban
Clare	34.90m east of Evered	Tweedsmuir	24 <i>Note: North Side</i>	collector	urban
Claridge	Strandherd	Woodroffe	24	collector	urban
Clementine	Bélanger	Ohio	15	local	urban
Clementine	Rockingham	Bélanger	20	local	urban
Cleopatra	West Hunt Club	Merivale	24	collector	urban
Clyde	Maitland	Baseline	40	arterial	urban
Clyde	Baseline	Merivale	40	arterial	urban
Colonial	Trim	Delson	26	arterial	village

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Colonial	Western boundary of Village of Sarsfield	Eastern boundary of Village of Sarsfield	26	arterial	village
Colonnade	Merivale	Prince of Wales	26	major collector	urban
Colonnade S.	Colonnade N.	Colonnade N.	24	collector	urban
Connaught Ave	Richmond Rd	Carling Ave	24	collector	urban
Conroy	Walkley	Greenbelt boundary	46	arterial	urban
Conroy	Greenbelt boundary	Bank	G	arterial	urban
Conroy	Bank	Leitrim	46	arterial	urban
Constance Bay	Dunrobin	Bayview	26	arterial	village
Constellation	Baseline	Navaho	35	collector	urban
Constellation	Navaho	Centrepoin	24	collector	urban
Cope	Entire Length		24	collector	urban
Cordova	Withrow	Baseline	24	collector	urban
Corkstown	March	Moodie	G	arterial	urban
Corkstown	Moodie	Carling	24	collector	urban
Cousineau	East-west segment only		18	local	urban
Coventry	Vanier Parkway	Belfast	40	arterial	urban
Coventry	Belfast	St. Laurent	40	arterial	urban
Cox Country	Old Montréal	Wilhaven	31	collector	rural
			Note: Subject to unequal widening: 31 m, measured from the existing east ROW limit		
Cresthaven	Strandherd	Crestway	26	major collector	urban
Crystal Beach	Corkstown	Carling	24	collector	urban
Cumberland	George	Rideau	20	local	urban
Cummings	Montreal	Donald	24	collector	urban
Cummings	Donald	Ogilvie	26	major collector	urban
Cummings	Ogilvie	Cyrville	37.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Cyrville	Cummings	100m north of Maxime	37.5	arterial	urban
Cyrville	100m north of Maxime	Innes	37.5 Note: Subject to unequal widening: North side 15.0 m, South side 22.5 m	arterial	urban
Cyrville	St. Laurent	Cummings	26	collector	urban
D'aoust	Albion	Bank	24	collector	urban
Dairy	Trim	Old Montréal	20	local	urban
Dalhousie	Rideau	Besserer	24	collector	urban
Data Centre	Riverside	Heron	37.5	arterial	urban
Davis	Katimavik	McGibbon	24	collector	urban
Deakin	Auriga	Prince of Wales	24	collector	urban
Deer Fox	Beatrice	Woodroffe	24	collector	urban
Deer Park	Meadowlands	Fisher	24	collector	urban
Dickinson	Mill	South end	14	local	village
Didsbury	Entire Length		26	local	urban
Donald B. Munro	Thomas A. Dolan	Carp River	26	collector	rural
Donald B. Munro	Carp River	Falldown (east leg)	23	collector	village
Donald B. Munro	Falldown (east leg)	Langstaff	16	collector	village
Donald B. Munro	Langstaff	Farmridge	23	collector	village
Donald B. Munro	Farmridge	March	26	collector	rural
Donald	North River	St. Laurent	24	collector	urban
Duford	St. Joseph	Amiens	24	collector	urban
Dunning	Old Montréal	Brickland	26	arterial	village
Dussere	Cousineau	St. Joseph	20	local	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Eagleson	Campeau	30 m north of Palomino	44.5 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross- section	arterial	urban
Eagleson	30m north of Palomino	Hope Side	40	arterial	urban
Eagleson	Urban Area Limit	Fallowfield	34	arterial	rural
Earl Armstrong	River Road	Bowesville	44.5	arterial	urban
Earl Armstrong	Bowesville	Albion	46	arterial	rural
Earl Armstrong (extension)	Albion	Hawthorne	37.5 to 57.4, varies as per the Earl Armstrong Extension ESR and addendum	arterial	rural and urban
Earl Grey	Entire length		20	local	urban
Eaton	Lynhar	Larkspur	24	collector	urban
Edgar Brault	St. Joseph	100m south of St. Joseph	20	local	urban
Elgin	Wellington	Queen	40 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (2.4 m).	arterial	urban
Elgin	Plaza Bridge	Queen	40 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (2.4 m).	arterial	urban
Elgin	Queen	Laurier	40 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (2.4 m).	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Elgin	Laurier	Lisgar	40	arterial	urban
Elgin	Lisgar	Isabella	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Fallowfield	Eagleson	Moodie	34	arterial	rural
Fallowfield	Strandherd	Cedarview	44.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Fallowfield	Cedarview	360m west of VIA Rail	44.5 Note: Subject to unequal widening: north side 44.5 m, measured from south ROW limit.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Fallowfield	360m west of VIA Rail	VIA Rail	44.5 Note: Subject to unequal widening measured from the south ROW limit plus additional up to 64 on the north side varies subject to unequal widening requirements of the Barrhaven Light Rail Transit (Baseline Station to Barrhaven Town Centre) and Rail Grade-Separations Planning and EA Study. An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section	arterial	urban
Fallowfield	VIA Rail	Woodroffe	44.5 Note: Subject to unequal widening: north side 44.5 m, measured from south ROW limit. An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section	arterial	urban
Fallowfield	Woodroffe	Prince of Wales	G	arterial	urban
Family Brown	Merivale	Grant Carmen	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Farlane	Walford	Baseline	24	collector	urban
Farrow	Grandeur	Ahearn	12	local	urban
Fernbank	Stittsville Urban Area - western limit	Stittsville Main	26	collector	urban
Fernbank	Stittsville Main Street South	Terry Fox	37.5	arterial	urban
Fernbank	Terry Fox	Eagleson	30	arterial	urban
Fern Casey	Vanguard	Brian Coburn	24	major collector	urban
Fieldrow	Aldercrest	Perry	24	collector	urban
Fisher	Holland	Trent	22 Note: Subject to unequal widening: 22 m, measured from the existing east ROW limit	arterial	urban
Fisher	Trent	Baseline	22 Note: Subject to unequal widening: 22 m, measured from the existing east ROW limit	arterial	urban
Fitzgerald	Robertson	Moodie	24	collector	urban
Flamborough	Terry Fox	Klondike	24	collector	urban
Flewellyn	Stittsville Main	Shea	37 Note: Subject to unequal widening: measured from the northern ROW limit	collector	rural
Forest Valley	St. Joseph	Orléans	26	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Fourth Line	Approx. 300 m north of Shellstar	Prince of Wales	26	arterial	village
Fourth Line	Prince of Wales	Approx. 200 m south of Willisbrook	22	arterial	village
Frank Bender	330m south of Innes	Fern Casey	24.0	collector	urban
Frank Kenny (extension)	Innes	Existing Frank Kenny South of Innes	46	arterial	rural
Frank Kenny	Innes	Rockdale	33	arterial	rural / urban
Future Main Street	Johnston	Dazé	26	collector	urban
Gabriel	Rocque	130 m north of St. Joseph	23	local	urban
Galetta Side	Darwin	Galetta Village boundary	26	arterial	village
Gladstone	Parkdale	Loretta	18	major collector	urban
Gladstone	Loretta	Bronson	20	major collector	urban
Gladstone	Bronson	Elgin	22	major collector	urban
Glamorgan	Castlefrank	Rothsay	24	collector	urban
Goldridge	Kanata	Kanata	24	collector	urban
Goulbourn Forced	150 m north of rail line	Kanata	26	major collector	urban
Grant Carman	Viewmount	Meadowlands	24	collector	urban
Greenbank	Highway 417	West Hunt Club	37.5	arterial	urban
Greenbank	West Hunt Club	Fallowfield	G	arterial	urban
Greenbank	Fallowfield	Strandherd	40	arterial	urban
Greenbank	Strandherd	Chapman Mills	37.5	arterial	urban
Greenbank	Chapman Mills	Greenbank realignment	41.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Greenbank realignment	Future Chapman Mills	Cambrian	41.5 Note: Subject to varying widening requirements of Greenbank Road ESR	arterial	urban
Greenbank	Cambrian	Barnsdale	37.5	arterial	urban
Greenbank realignment	Cambrian	Urban area - south limit	41.5	arterial	urban
Greenfield	Main	Mann	23	arterial	urban
Gregoire	Victoria	Ottawa city limits	30	collector	urban
Grenfell	Woodroffe	Slack	24	collector	urban
Grey's Creek	Snake Island	south dead end	26	local	rural
Harbour	Market	Nicholson	23	collector	rural
Harrison	Monterey	Greenbank	24	collector	urban
Harry Douglas	Iber	Randall James	24	collector	urban
Hawthorne Avenue	Colonel By	Main	20	Arterial	urban
Hawthorne Road	Russell	Hunt Club	40	arterial	urban
Hawthorne Road	Hunt Club	Leitrim	G	arterial	urban
Hawthorne Road	Leitrim	Approx. 600m south of Blais	37	arterial	urban
Hawthorne Road	Approx. 600m south of Blais	Rideau	34	collector	urban
Hazeldean	Stittsville urban area-west limit	Carp	37.5	arterial	urban
Hazeldean	Main St. North	Fringewood	37.5	arterial	urban
Hazeldean	Fringewood	Terry Fox	44.5 Note: Subject to unequal widenings outlined in the Hazeldean Road ESR	arterial	urban
Hazeldean	Terry Fox	Eagleson	37.5	arterial	urban
Hedgerow	Beechfern	Trailway	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Heron	Prince of Wales	Riverside	45.4 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Heron	Riverside	Data Centre	45.7 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Heron	Data Centre	Walkley	44.5	arterial	urban
Herzberg	Terry Fox	March	26	major collector	urban
Highbury Park	Greenbank	Longfields	24	collector	urban
Hobin	Carp	Renshaw	24	collector	urban
Hobin	Renshaw	Main Stittsville	24	collector	urban
Hog's Back	Prince of Wales	Riverside	26	collector	urban
Holland	Scott	Carling	24	major collector	urban
Holland	Carling	Fisher	22	arterial	urban
Holly Acres	Carling	Transitway	37.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Holly Acres	Transitway	Richmond	56.6 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Hope Side	Eagleson	Old Richmond	44.5 Note: subject to the varying widening requirements of the Hope Side Road/Old Richmond Road Corridor (Terry Fox Drive to Highway 416) ESR	arterial	urban
Hunt Club	Prince of Wales	Albion	46	arterial	urban
Hunt Club	Albion	Conroy	40	arterial	urban
Hunt Club Extension	Hawthorne	Highway 417	42.5 - 50m varies as per Innes-Walkley-Hunt Club Road Connection Transportation Environmental Study Report	arterial	urban
Huntley/Main Street	Etta	Urban area – south limit	37.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Huntmar	Richardson Side	Urban area – north limit	37.5	arterial	urban
Huntmar	Urban area - north limit	Maple Grove	37.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Industrial	Riverside	St. Laurent	37.5	arterial	urban
Innes	St. Laurent	Blair	44.5 to 94.6 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly EA.	arterial	urban
Innes	Blair	Blackburn Hamlet by-pass (west end)	45.7 to 118.8 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly EA. An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Innes	Blackburn Hamlet by-pass (west end)	Blackburn Hamlet Bypass (east)	26 An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	major collector	urban
Innes	Blackburn Hamlet by-pass (east)	East Urban Community - west limit	G	arterial	urban
Innes	Orléans Urban Area - west limit	250m west of Prestwick	37.5	arterial	urban
Innes	250m west of Prestwick	Tenth Line	40 Note: Subject to unequal widening: north side 14.0 m, South side 26 m	arterial	urban
Innes	Tenth Line	Trim	37.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Innes	Trim	East Urban Community - east limit	37.5	arterial	urban
Innes-Walkley- Hunt Club link	Innes	Hunt Club extension/ Highway 417 interchange	42.5 – 50 Note: varies as per Innes-Walkley-Hunt Club Road Connection Transportation Environmental Study Report	arterial	urban
Inverness	Meadowlands	Fisher	24	collector	urban
Irwin	Pickford	Hazeldean	24	collector	urban
Isabella	Bank	O'Connor	18 Note: Subject to unequal widening: 18.0 m, measured from the existing north ROW limit.	arterial	urban
Isabella	O'Connor	Metcalf	23 Note: Subject to unequal widening: 23.0 m, measured from the existing north ROW limit.	arterial	urban
Isabella	Metcalf	Canal/Hawthorne	23 Note: Subject to unequal widening: 23.0 m, measured from the existing north ROW limit.	arterial	urban
Jeanne d'Arc	Champlain	Tenth Line	26	major collector	urban
Jeanne d'Arc	Ottawa Road 174	Innes	37.5	arterial	urban
Jeanne Mance	Kendall	Cyr	18	local	urban
Johnston	Bank	Albion	26 Note: measured from south side	major collector	urban
Johnwoods	Hazeldean	Rosehill	24	collector	urban
Jonathan Pack	Beverly	Abbott West	24	major collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Joseph Cyr	Entire length		20	local	urban
Kakulu	Castlefrank	Eagleson	26	collector	urban
Kanata	Campeau	Richardson Side	26	collector	urban
Kanata Drive	Campeau	Aird Place	40	arterial	urban
Kanata North-South Arterial	Highway 417	Hazeldean	37.5	arterial	urban
Kathleen	Randall James	Amy	24	collector	urban
Kelly Farm (extension)	Kelly Farm (existing)	Earl Armstrong (future extension)	26	collector	rural
Kenaston	Entire length		23	local	urban
Kent	Wellington	Catherine	20	arterial	urban
			Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/easement policy.		
Kimberley	Richmond	Ridgefield	24	collector	urban
King Edward	Sussex	Rideau	40	arterial	urban
Kirkwood	Richmond	Devonshire	24	arterial	urban
Kirkwood	Devonshire	Merivale	26	arterial	urban
Klondike	Old Second Line	March Valley	24	collector	urban
Knoxdale	Hunt Club West	Woodroffe	24	collector	urban
L'Église	Montreal	35m north of College	20 east side	local	urban
Larkin	Fallowfield	Greenbank	24	collector	urban
Larkspur	Eaton	Northside	24	collector	urban
Laurier East	Nicholas	King Edward	24	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Laurier West	Bronson	Elgin	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/ easement policy.	arterial	urban
Laurier West & East	Elgin	Nicholas	30	arterial	urban
Leacock	Beaverbrook	Beaverbrook	24	collector	urban
Leacock	Leacock	The Parkway	24	collector	urban
Lees	Main	77 metres east of Chestnut	18.5	arterial	urban
Lees	77 metres east of Chestnut	Mann	26	arterial	urban
Leikin	Crestway	Merivale	26	major collector	urban
Leitrim	River Road	Limebank	27.3 to 33.4 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Leitrim Road Realignment and Widening ESR (2018). An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Leitrim	Limebank	Riverside South Community - east limit	37.5 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Leitrim	Riverside South Community – east limit	200 metres west of Kelly Farm	G Note: Subject to the requirements of the Leitrim Road Realignment and Widening ESR (2018).	arterial	urban
Leitrim	200 metres west of Kelly Farm	Bank	35.1 to 40 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Leitrim Road Realignment and Widening ESR (2018). An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Leitrim	Bank	Hawthorne	G	arterial	urban
Leitrim	Hawthorne	Highway 417	35.5 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Leitrim	Highway 417	Russell	G	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Leitrim realignment	Leitrim (existing)	Leitrim (existing) 200 metres west of Kelly Farm	34.5 to 66.3 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Leitrim Road Realignment and Widening ESR (2018). An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Lemieux	St. Laurent	Labelle	30	arterial	urban
Lenester	Woodroffe	Fairlawn	26	major collector	urban
Lester	Uplands	Trillium Line	G	arterial	urban
Lester	Trillium Line	Albion	40.5 Note: Subject to unequal widening: North side 21.5, South side 19.0	arterial	urban
Lester	Albion	Meandering Brook	42 Note: Subject to unequal widening: North side 23, South side 19.0.		
Lester	Meandering Brook	Bank	31.3 Note: Subject to unequal widening: North side 12.25, South side 19.0.	arterial	urban
Liard	Main Stittsville	Fernbank	24	collector	urban
Limebank	Greenbelt Boundary	Leitrim	G	arterial	urban
Limebank	Leitrim	Urban area – south limit	44.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Lola	30.2m south of Prince Albert	26.6m north of King George	24 Note: East Side tapered from north to south	collector	urban
Longfields	Strandherd	Cambrian	37.5	arterial	urban
Longfields	Cambrian	Prince of Wales	37.5 Note: subject to varying widening and unequal widening requirements of the Jockvale Road ESR	arterial	urban
Longwood	Richmond	Ridgefield	24	collector	urban
Lotta	Cordova	Merivale	24	collector	urban
Louis	Entire length		20	local	east
Lynhar	Richmond	Eaton	24	collector	urban
Lyon	Queen	Catherine	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
MacFarlane	Merivale	Deakin	24	collector	urban
Mackenzie	St. Patrick	Colonel By Drive	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (zero m). Subject to widening/easement policy	arterial	urban
Mackenzie King Bridge	Albert/Slater Connections	Waller	26	arterial	urban
Main	Echo	Highway 417	23	arterial	urban
Main	Highway 417	Clegg	23	arterial	urban
Main	Clegg	Riverside	23	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Maisonneuve	130 m north of St. Joseph	St. Joseph	23	local	urban
Maitland	Carling	Woodward	26	arterial	urban
Majestic	New Haven	Woodroffe	24	collector	urban
Manotick Main	Bankfield	Bridge	34.5	arterial	village
Manotick Main	Bridge	Eastman	17	arterial	village
Manotick Main	Eastman	Century East	26	arterial	village
Maple Grove	Stittsville Main St.	Huntmar	26	Major collector	urban
Maple Grove	Huntmar	Terry Fox	37.5	arterial	urban
Maple Lane	Lisgar Road	Springfield	18 Note: unequal measured from north side	local	urban
March	Old Second Line	Urban area – north limit	34 37	arterial	urban/rural
March	Urban area – north limit	Buckbean	46	arterial	urban
March	Buckbean	230m north of Maxwell Bridge Rd	44.5 Note: Subject to unequal widenings outlined in the Kanata North CDP	arterial	urban
March	230m north of Maxwell Bridge Rd	Klondike	48 Note: Subject to unequal widenings outlined in the Kanata North Transitway EA	arterial	urban
March	Klondike	Campeau	44.5	arterial	urban
March Valley	Cameron Harvey	500 m north of rail line	26 (unequal widening with a maximum of 6.0 on the west)	Collector	Rural/urban
Markinch	Renaud	Navan	26	Collector	urban
McArthur	North River	St. Laurent	22	arterial	urban
McBean	Perth	Jock River	21	arterial	urban
McBean	Jock River	Ottawa	26	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
McClellan	Banner	Bellman	24	collector	urban
McCurdy	Castlefrank	Castlefrank	24	collector	urban
McGibbon	Davis	Katimavik	24	collector	urban
McLeod	Metcalfe	Metcalfe	Note: Subject to unequal widening: 22.0 m, measured from the existing south ROW limit.	arterial	urban
Meadowbreeze	Grassy Plains	Grassy Plains	24	collector	urban
Meadowglen	Orléans	Boyer	26	collector	urban
Meadowlands	Woodroffe	Prince of Wales	26	major collector	urban
Medhurst	Woodroffe	Woodfield	24	collector	urban
Mer Bleue	Innes	Renaud	37.5 Note: subject to varying widening requirements of the Mer Bleue ESR	arterial	urban
Mer Bleue Realigned	Renaud	Navan	37.5 Note: subject to varying widening requirements of the Mer Blue ESR.	arterial	urban
Merivale	Island Park	Carling	30	arterial	urban
Merivale	Carling	Kirkwood	26	arterial	urban
Merivale	Kirkwood	Caldwell	34	arterial	urban
Merivale	Caldwell	Baseline	37.5 Note: An additional 5.0 m on the Central Experimental Farm side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Merivale	Baseline	Clyde	46	arterial	urban
Merivale	Clyde	Slack	46	arterial	urban
Merivale	Slack	Greenbelt Boundary	37.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Merivale	Greenbelt Boundary	Urban area – north limit	G	arterial	urban
Merivale	Urban area-north limit	Prince of Wales	37.5	arterial	urban
Metcalfe	Wellington	McLeod	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/easement policy	arterial	urban
Metcalfe	McLeod	Argyle	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (2.40 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Metcalfe	Argyle	Catherine	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Michael	Cyrville	Labelle	20	local	urban
Michael	Labelle	Transitway	18	local	urban
Michael	Lagan	Railway Crossing	20	local	urban
Michael Cowpland	Terry Fox	Didsbury	24	major collector	urban
Millview	Arthur	South end	20	local	village
Mitch Owens	River	Bank	34	arterial	rural
Monterey	Baseline	Greenbank	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Montréal	North River Road	Vanier Parkway	26 Note: Subject to unequal widening: North side 12, South side 14.	arterial	urban
Montréal	Vanier Parkway	St. Laurent	23	arterial	urban
Montréal	St. Laurent	Ottawa Road 174	37.5 and greater Note: varies and is subject to unequal widening, see the Montreal-Blair Road Transit Priority Corridor Environmental Study Report	arterial	urban
Moodie	Carling	Bell's Corners - urban area – north limit	G	arterial	urban
Moodie	Bell's Corners-urban area – north limit	Richmond	37.5	arterial	urban
Moodie	Richmond	West Hunt Club	24	collector	urban
Moodie	West Hunt Club	Urban area – south limit (Greenbelt)	G	arterial	urban
Moodie	Urban area - south limit (Greenbelt)	Fallowfield	34	arterial	rural
Murray	Alexandra Bridge	Sussex	20	arterial	urban
Murray	Sussex	King Edward	21 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.00 m). Subject to widening/ easement policy.	collector	urban
Nanaimo	Richmond	Queensline	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Navaho	Woodroffe	Navaho (east leg)	31.5 Note: Subject to unequal widening outlined in the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study		
Navan	Blackburn Hamlet Bypass	Greenbelt boundary	G	arterial	urban
Navan	Greenbelt boundary	Urban area limit	40	arterial	urban
Navan	Urban area limit	Trim	34	arterial	rural
New Orchard	Richmond	Ambleside	20	local	urban
Newtown	Entire Length		20	local	rural
Nicholas	Rideau	Laurier	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.70 m). Subject to widening/ easement policy	arterial	urban
Nicholas	Laurier East	Greenfield	26	arterial	urban
Norice	Woodroffe	Viewmount	24	collector	urban
North River	Montreal	McArthur	26	arterial	urban
North Service	Tenth Line	Trim	26	major collector	urban
Northside	Larkspur (west intersection)	Cassidy	24	collector	urban
O'Grady	Manotick Main	Dickinson	18	local	village
O'Connor	Wellington	Nepean	20 Note: Subject to widening/ easement policy	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
O'Connor	Nepean	Isabella	20 Note: Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m).	arterial	urban
Ogilvie	St. Laurent	Bathgate	44.5	arterial	urban
Ogilvie	Blair	Montréal	37.5	arterial	urban
Ohio	54m east of Clementine	Bank	18	collector	urban
Old Carp	March	Old Second Line	26	collector	rural, urban
Old Colony	Rothsay	Abbeyhill	24	collector	urban
Old Montréal	Trim	65m west of Famille-Laporte	37.5	arterial	urban
Old Montréal	65m west of Famille- Laporte	65m east of Famille-Laporte	42.5 Note: Subject to unequal widening: North side 18.75, South side 23.75. Also, a taper on the south side extending 75m on both sides of the unequal widening is required.	arterial	urban
Old Montréal	65m east of Famille- Laporte	65m west of Cardinal Creek Drive	37.5	arterial	urban
Old Montréal	65m west of Cardinal Creek Drive	65m east of Cardinal Creek Drive	42.5 Note: Subject to unequal widening: North side 18.75, South side 23.75. Also, a taper on the south side extending 75m on both sides of the unequal widening is required.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Old Montréal	65m east of Cardinal Creek Drive	65m west of Cox Country	37.5 Note: Subject to unequal widening: 37.5m, measured from the existing north ROW limit.	arterial	urban
Old Montréal	65m west of Cox Country	Urban area east limit	42.5	arterial	urban
Old Montréal	Urban area - east limit	Approximately 250m west of Chevalier	34	arterial	rural
Old Montréal	Approx. 250m west of Chevalier	Dunning	23	arterial	village
Old Richmond	Moodie	Robertson	24	collector	urban
Old Richmond	Bell's Corner's – Urban area south limit	Moodie	37.5	arterial	urban
Old Richmond	Bell's Corner's – Urban area south limit	West Hunt Club	G	arterial	urban
Old Richmond	West Hunt Club	Hope Side	44 Note: subject to the varying widening requirements of the Hope Side Road/Old Richmond Road Corridor (Terry Fox Drive to Highway 416) ESR	arterial	urban
Old Richmond	Hope Side	Fallowfield	34	arterial	urban
Old Richmond	Fallowfield	Eagleson	37.5	arterial	rural
Old Second Line	March	Old Carp	31	arterial	urban/ rural
Old Second Line	Old Carp	Terry Fox	26 uneven	major collector	urban
Old Wellington	Rideau Valley South	East dead end	18	local	village
Orleans	St. Joseph	Innes	37.5	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Orr	Fallowfield	Larkin	24	collector	urban
Osgoode Main	Nixon	Vance	14	arterial	village
Osgoode Main	Vance	Drew Henry	26	arterial	village
Ottawa Road 174	Highway 417	Trim	ECP	arterial	urban
Ottawa Road 174	Trim	Cameron	42 to 130 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Ottawa Road 174 ESR	arterial	Urban/ rural/ village
Ottawa Road 174	Cameron	Future extension of Barnett	32 to 50 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Ottawa Road 174 ESR	arterial	village
Ottawa Road 174	Future extension of Barnett	City Boundary east of Canaan Road	50 to 155 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Ottawa Road 174 ESR	arterial	village/ rural
Pagé	Silverbirch	Creek Crossing	24	collector	urban
Palace	Montréal	Northeast corner of Lot 85	2.0 additional from each side	local	urban
Palladium	Silver Seven	Terry Fox	37.5	arterial	urban
Palomino	Eagleson	Eagleson	24	collector	urban
Parisien	Entire length		20	local	urban
Parkdale	Scott	Wellington Street West	22.0 Note: Subject to unequal widening: 22.0 m, measured from the existing east ROW limit.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Patricia	Richmond	40m north of Richmond Road	15.24 Note: widening only on west side	major collector	urban
Penfield	Teron	Teron	24	collector	urban
Perry	Fieldrow	Meadowlands	24	collector	urban
Perth	Village boundary (west)	Eagleson	30	arterial	village
Pickford	Kakulu	Kakulu	24	collector	urban
Pinecrest	Carling	Richmond	37.5	arterial	urban
Pinecrest	Richmond	Highway 417	30 Note: Subject to unequal widening: 30.0 m, measured from the existing east ROW limit.	arterial	urban
Place d'Orléans	St. Joseph	St. Joseph	37.5	arterial	urban
Potter	Bankfield	Eastman	26	collector	village
Preston extension	Wellington / Kichi Zībī Mīkan	Albert	26	arterial	urban
Preston	Albert	Carling	22	arterial	urban
Prestone	Tompkins	Amiens	24	collector	urban
Prestwick	Amiens	Innes	26	collector	urban
Pretoria Bridge	Elgin	Colonel By	23	arterial	urban
Prince of Wales	Preston	Heron / Baseline	26	arterial	urban
Prince of Wales	Fisher	Rideau Shore	40	arterial	urban
Prince of Wales	Rideau Shore	Colonnade	42 to 72 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Prince of Wales	Colonnade	Rideau Heights Lane	32 to 58 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Rideau Heights Lane	Rideau Heights Lane	32 to 40 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Rideau Heights	West Hunt Club	34 to 48 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	West Hunt Club	Deakin	40 to 48 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Deakin	Amberwood	40 to 41 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Prince of Wales	Amberwood	Fallowfield	40 to 63 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Fallowfield	Merivale	45 to 63 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Merivale	Crestway	40 to 65 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Dr. Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Crestway	Lodge	37 to 81 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Prince of Wales Drive Widening ESR	arterial	urban
Prince of Wales	Lodge	Longfields	34.5	arterial	urban
Prince of Wales	Longfields	Barnsdale	34.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban / rural

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Prince of Wales	Barnsdale	Bankfield	40 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	rural
Prince of Wales	Approx. 250 m north of Danbury (North Gower Village Boundary)	Fourth Line	23	arterial	village
Princess	Rockcliffe Parkway	Sussex	20	arterial	urban
Queen	Lyon	Elgin	Note: Subject to widening/ easement policy	local	urban
Queensview	Pinecrest	street terminus	24	collector	urban
Ramsayville	Innes	Walkley	40m	arterial	urban
Ramsayville	Walkley	Leitrim	G	arterial	urban
Randall James	Harry Douglas	Kathleen	24	collector	urban
Raymond	Approx. 70m west of Bronson	Bronson	20 Note: Subject to unequal widening: 20.0 m, measured from the existing south ROW limit.	arterial	urban
Renaud	Greenbelt Boundary	Fern Casey	26	Collector	urban
Renaud	Fern Casey	Mer Bleue	24	collector	urban
Renshaw	West Ridge	Hobin	24	collector	urban
Richard	Arthur	Van Vliet	18	local	village
Richardson Side	Future Terry Fox	Kanata	26	local	urban
Richmond	Bell's Corners - urban area - south limit	Moodie	37.5	arterial	urban
Richmond	Moodie	Robertson	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Richmond	Baseline	Holly Acres	49.5 Note: Subject to the Baseline Road Rapid Transit Corridor (Bayshore Station to Heron Station) Planning and Environmental Assessment Study	arterial	urban
Richmond	Holly acres	Highway 417	44.5	arterial	urban
Richmond	Highway 417	Carling	34.5	arterial	urban
Richmond	Carling	Kichi Zībī Mīkan	30	arterial	urban
Richmond	Kichi Zībī Mīkan	Golden	26 Note: Subject to unequal widening: north side 7.5 m, south side 18.5 m	arterial	urban
Rideau	West Urban Expansion Limit	East Urban Expansion Limit	34.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	collector	rural
Rideau	Sussex	King Edward	30 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.75 m).	arterial	urban
Rideau	King Edward	Terminus of Montréal Road	26	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Rideau Terrace	Noel	Acacia	18 Note: On south side between Noel and Lambton 3.048 m widening required. Widening to be taken equally from each side between Lambton and Acacia.	collector	urban
Rideau Valley	Blue Rock	Stevens Creek	20	arterial	village
Ridgefield	Arnold	Stinson	24	collector	urban
River Road	Limebank	Greenbelt boundary	37.5	arterial	urban
River Road	Greenbelt boundary	Riverside South Community – north limit	G	arterial	urban
River Road	Riverside South Community – north limit	Urban area– south limit	37.5 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross- section. An unequal widening applies to the segment between the line dividing Lots 18 and 19 BF Concession Gloucester south to and including the frontage of the south half of Lot 21, where the maximum land requirement is 20 m on the east side and 17.5 m on the west side.	arterial	urban
River Road	Urban area – south limit	Mitch Owens	34	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Riverside	Highway 417	Industrial	46	arterial	urban
Riverside	Industrial	Smyth	40	arterial	urban
Riverside	Smyth	Heron	37.5	arterial	urban
Riverside	Heron	Brookfield	46	arterial	urban
Riverside	Brookfield	Rail Line (CN)	37.5	arterial	urban
Riverside	Rail Line (CN)	Hunt Club	40	arterial	urban
Riverside	Hunt Club	Terminus at River Road	40	arterial	urban
Riverside South transit street	Collector road "C" (Portico extension)	Limebank	43	collector	urban
Robert Grant	Palladium	Hazeldean	40	arterial	urban
Robert Grant	Hazeldean	Abbott	45.5 Varies subject to detailed design	arterial	urban
Robertson	Eagleson	Bell's Corners - urban area - west limit	G	arterial	urban
Robertson	Bell's Corners - urban area – west limit	Bell's Corners - urban area - east limit	37.5	arterial	urban
Robertson	Bell's Corners - urban area east limit	Baseline	G	arterial	urban
Rochester	Gladstone	417 underpass	22 Note: 1.0 per side	major collector	urban
Rockdale	Buckland	Devine	26	collector	village
Rocque	St. Pierre	Gabriel	23	local	urban
Roger Stevens	Approx. 600 m west of Craighurst (North Gower Village west Boundary)	Approx. 300 m east of Fourth Line	22	arterial	village
Roosevelt	Richmond	Danforth (Byron)	18 Note: West side	local	urban
Rosebella	Albion	Conroy	18.5	local	urban
Rothesay	Glamorgan	Eagleson	24	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Roydon	Merivale	West Hunt Club	24	collector	urban
Russell	Smyth	Walkley	37.5	arterial	urban
Russell	Walkley	Hawthorne	40	arterial	urban
Russell	Hawthorne	Greenbelt boundary	26 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
Russell	Greenbelt boundary	Ramsayville	G	arterial	urban
Russell	Leitrim	Greenbelt boundary	G	arterial	urban
Russell	Greenbelt boundary	Carlsbad Springs-western boundary	37.5	arterial	urban
Russell	Western boundary of Village of Carlsbad Springs	Eastern boundary of Village of Carlsbad Springs	26	arterial	village
Sandcastle	Valley Stream	Baseline	24	collector	urban
Scott	Churchill	Bayview Station	26	arterial	urban
Seyton	Westcliffe	Richmond	24	collector	urban
Shatner Gate	Pickford	Eagleson	24	collector	urban
Shea	Abbott	Fernbank	26	collector	urban
Shore	St. Laurent	Lagan	18	local	urban
Silver Seven	Dead end at Highway 417	Maple Grove	26	local	urban
Silverbirch	Orléans	Pagé	26	collector	urban
Slack	Woodroffe	Merivale	26	collector	urban
Slater	Empress	Bronson	40 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (10.00m).	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Slater	Bronson	Elgin	VRW Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.25 m). Subject to widening/easement policy	arterial	urban
Slater	Elgin	MacKenzie King Bridge	VRW	arterial	urban
Smyth	Alta Vista	Dauphin	30	arterial	urban
Smyth	Dauphin	St. Laurent	26	arterial	urban
Solandt	Entire length		26	collector	urban
Somerset St. West	Wellington Street W	Booth	22	arterial	urban
Somerset St. West	Booth	Bronson	20	arterial	urban
Somerset St. West	Bronson	Elgin	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.90 m). Subject to widening/easement policy.	arterial	urban
Spratt	Earl Armstrong	Rideau	26	major collector	urban
Springbrook	Hazeldean	Trailway	24	collector	urban
Springfield	Maple Lane	Rideau terrace	24 Note: West side and corner roundings at northwest corner	major collector	urban
St. Jean	Cousineau	Notre Dame	20	local	urban
St. Joseph	Ottawa Road 174	Orleans community – west limit	G	arterial	urban
St. Joseph	Orleans community – west limit	Edgar Brault	32	arterial	urban
St. Joseph	Edgar Brault	Gabriel	26	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
St. Joseph	Gabriel	130 m west of Duford/ Place d'Orléans	32	arterial	urban
St. Joseph	130 m west of Duford/ Place d'Orléans	Trim	37.5	arterial	urban
St. Laurent	Hemlock	Montréal	26	arterial	urban
St. Laurent	Montréal	Donald	44.5	arterial	urban
St. Laurent	Donald	Smyth	44.5	arterial	urban
St. Laurent	Russell	Pleasant Park	34.5	collector	urban
St. Laurent	Pleasant Park	Walkley	26	collector	urban
St. Patrick	Sussex	King Edward	20 Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (0.55m)	arterial	urban
St. Patrick	King Edward	Vanier parkway	37.5	arterial	urban
St. Pierre	North end	130m north of St. Joseph	23	local	urban
Stafford	Moodie	Richmond	24	collector	urban
Star Top	Cyrville	Innes	26	local	urban
Stittsville Main	Robert Grant	Hazeldean	26 Note: Subject to the Huntmar Drive Widening and Stittsville Main Street Extension Environmental Assessment Study	major collector	urban
Stittsville Main	Hazeldean	Carp	37.5	arterial	urban
Stittsville Main	Carp	Manchester	30 Note: Subject to Public Realm Plan for Stittsville Main Street.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Stittsville Main	Manchester	Brae	23 Note: Subject to Public Realm Plan for Stittsville Main Street.	arterial	urban
Stittsville Main	Brae	Urban Area Limits	30	arterial	urban
Stonehaven	Eagleson	Richmond	26	collector	urban
Stonemeadow	Entire length		24	collector	urban
Strandherd	Fallowfield	Greenbank	44.5	arterial	urban
Sunderland	Bentley	West Hunt Club	24	collector	urban
Sussex	Princess	John	20	arterial	urban
Sussex	John	St. Patrick	26	arterial	urban
Tallwood	Centrepointhe	Woodroffe	28	collector	urban
Taylor Creek	St. Joseph	Trim	26	collector	urban
Tenth Line	Amiens	Innes	37.5 Note: Subject to unequal widening: east side 20.5 m, west side 17.0 m.	arterial	urban
Tenth Line	Innes	Vanguard	44.5	arterial	urban
Tenth Line	Vanguard	Little Lake	40	arterial	urban
Tenth Line	Little Lake	Wall	40	arterial	urban
Tenth Line	Wall	Urban Area South Limit - Approx. 610 m south of Wall	40 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban/rural
Terminal	Industrial	Trainyards	24 to 32 Note: subject to varying widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly ESR	collector	urban
Teron	Campeau	March	26	major collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Terry Fox	March	Kanata	44.5	arterial	urban
Terry Fox	Didsbury	Castlefrank	40	arterial	urban
Terry Fox	Old Rail Line (315m north of Westphalian Ave)	Eagleson	40 Note: Subject to unequal widening: east side 14.75 m, west side 25.25 m.	arterial	urban
Timm	Eagleson	Moodie	G	arterial	urban
Tompkins	Major	Prestone	24	collector	urban
Trailway	Entire length		24	collector	urban
Trainyards	Terminal	Belfast	30 Note: subject to varying widening requirements of the Hospital Link and Cumberland Transitway Westerly ESR	collector	urban
Tremblay	Riverside	St. Laurent	26 Note: Subject to unequal widening: 26 m, measured from the existing south ROW limit. Note: For the proposed roundabout located between Belfast and St. Laurent, more lands on either side of Tremblay, in addition to the 26 m unequal widening may be required.	major collector	urban
Trim	Innes	Urban area - south limit	37.5 Note: An additional 5.0 m on the rural side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Trim	Hydro corridor / Frank Kenny extension	Existing Trim	37.5	arterial	urban
Trim	North Service	Ottawa Road 174	26	major collector	urban
Lagan	North of Tremblay		20	local	urban
Lagan	All sections south of Tremblay		18	local	urban
Vaan	Entire length		24	collector	urban
Valin	Charlemagne	Trim	26	major collector	urban
Vanguard	West of Fern Casey	Fern Casey	24	collector	Urban
Vanguard	Fern Casey	Frank Bender	26	collector	Urban
Vanguard	Frank Bender	East of Frank Bender	24	collector	Urban
Varley	Beaverbrook	Beaverbrook	24	collector	urban
Vaughn	Crichton	Mackay	15	local	urban
Victoria	Glen	Glenwood	21	arterial	village
Viewmount	Meadowlands	Fisher	24	collector	urban
Virgil	Stinson	Lynhar	24	collector	urban
Viseneau	Boyer	Innes	26	collector	urban
Walkley	Riverside	Bank	26	arterial	urban
Walkley	Bank	Heron	37.5	arterial	urban
Walkley	Heron	Greenbelt boundary	46	arterial	urban
Walkley	Greenbelt boundary	Ramsayville	G	arterial	urban
Wall	Tenth Line	Trim Road	37	collector	rural
Waller	Rideau	Laurier East	23	arterial	urban
			Note: Maximum land requirement from property abutting existing ROW (1.54 m).		
Waterbridge	Cresthaven	Prince of Wales	24	collector	urban
Watters	Trim	Everlasting - east intersection	26	collector	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Watters Note: South side	Everlasting - east intersection	turn to south approx. 525 m east of Everlasting	20	local	rural
Wellington St. West	Island Park	Terminus at Somerset	20	arterial	urban
West Hunt Club	Old Richmond	Highway 416	44 Note: subject to the varying widening requirements of the Hope Side Road/Old Richmond Road Corridor (Terry Fox Drive to Highway 416) ESR	arterial	urban
West Hunt Club	Highway 416	Greenbelt boundary	G	arterial	urban
West Hunt Club	Greenbelt boundary	Prince of Wales	40 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section.	arterial	urban
West Ridge	Hazeldean	Fernbank	24	collector	urban
Westcliffe	Robertson	Seyton	24	collector	urban
Whitby	Churchill	Winona	15 Note: North side	local	urban
Winston	Richmond	Dead end at Wilmont	15	local	urban
Withrow	Meadowlands	Merivale	24	collector	urban
Woodfield	Medhurst	Merivale	24	collector	urban
Woodridge	Bayshore	Bayshore	24	collector	urban
Woodroffe	Kichi Zibi Mikan	Saville	26	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Woodroffe	Saville	Adirondack	34.5 Note: Subject to unequal widening: 34.5 m, measured from the existing west ROW limit.	arterial	urban
Woodroffe	Adirondack	Baseline	37.5	arterial	urban
Woodroffe	Baseline	Approx. 90m south of Parkglen	46	arterial	urban
Woodroffe	Approx. 90 m south of Parkglen	West Hunt Club	38 to 110 Note: Varies and subject to unequal widening requirements measured from the existing east property line in accordance with the Barrhaven Light Rail Transit (Baseline Station to Barrhaven Town Centre) and Rail Grade-Separations Planning and EA Study.	arterial	urban
Woodroffe	West Hunt Club	225m south of West Hunt Club	G to 82.2 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Barrhaven Light Rail Transit (Baseline Station to Barrhaven Town Centre) and Rail Grade-Separations Planning and EA Study.	arterial	urban
Woodroffe	225m south of West Hunt Club	470m north of VIA Rail	G	arterial	urban

Road	From	To	ROW to be Protected (m)	Classification	Sector
Woodroffe	470m north of VIA Rail	290m south of VIA Rail	G to 246.4 Note: Varies and subject to unequal widening requirements of the Barrhaven Light Rail Transit (Baseline Station to Barrhaven Town Centre) and Rail Grade-Separations Planning and EA Study	arterial	urban
Woodroffe	290m south of VIA Rail	Fallowfield	G	arterial	urban
Woodroffe	Fallowfield	Greenbelt boundary	44.5 Note: An additional 5.0 m on the Greenbelt side may be required to construct a rural cross-section. Subject to widenings as outlined in the Woodroffe Avenue Environmental Study Report (ESR)	arterial	urban
Woodroffe	Greenbelt boundary	Strandherd	34.5 to 57 Note: Subject to unequal widening outlined in Woodroffe Avenue ESR	arterial	urban
Woodroffe	Strandherd	Brenmar	26	major collector	urban

Notes:

1. All distances are in metres.
2. All unequal widening measured from centreline unless specified.
3. "ECP" – signifies Existing Corridor Protection
4. "G" – signifies Greenbelt for which unique rights-of-way protection policy apply as follows: For arterial road segments located entirely within the Greenbelt, the right-of-way requirements vary depending on: the number and width of travel lanes; the treatment of curbs, medians, and road drainage; and

other amenities to be provided in the corridor. On this basis, the right-of-way to be acquired by the City and the means to acquire the land will be determined with involvement of the National Capital Commission on a case-by-case basis when road modifications are being planned. If a portion of Greenbelt land is conveyed to another owner, a minimum road-widening requirement of 42.5 m shall apply for an arterial road segment adjacent to that land.

For segments adjacent to the Greenbelt along only one side, the ROW dimension for the urban area side should be protected, with an additional 5.0 m widening requested along the Greenbelt side (to construct the wider rural cross-section). As always, the widening requirements are to be measured from the existing road centerline.

5. VRW - signifies variable rights-of-way. From the abutting properties a widening and or an easement will be taken.
6. The widening of Trim Road will be designed as no more than a 4-lane divided arterial road, with turning lanes at intersections as required, and this will not be altered without the appropriate Environmental Assessment Act reviews and the appropriate Official Plan Amendments.
7. "Uneven" means topographic or other features may require an uneven road widening, detail of which will be determined by the City normally upon examination of a development application on adjacent lands.

Annexe C16 – Classification des routes et protection des emprises

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

1.0 – Synthèse de la classification

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

Autoroute de ville

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

Artères

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

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

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

Routes collectrices principales et ordinaires

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

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

principales et ordinaires, par exemple les parcs, les écoles, les infrastructures commerciales et les différents types d'aménagements résidentiels.

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

Rues locales

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

Ruelles

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

2.0 – Exigences relatives à la protection des emprises

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

ainsi que de l'espace pour les éléments en bord de route (arrêts d'autobus, boîtes aux lettres et de journaux, etc.)

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

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

2.1.1 Politiques :

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

normalisées, la mesure de la ligne d'entre-axe est déterminée de concert avec l'arpenteur de la Ville.

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

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

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

e) **Triangles aux intersections** – La Ville exigera de réserver des terrains pour élargir l'emprise routière afin de prévoir des triangles de coin aux intersections. Les exigences d'ingénierie approuvées de la Ville serviront à déterminer les besoins précis à satisfaire pour les triangles des intersections. On pourra renoncer aux triangles des intersections ou les réduire dans les cas où l'on peut répondre aux exigences et que l'aménagement de ces triangles a pour effet de réduire l'enveloppe du bâtiment à certains endroits, surtout aux intersections mineures, dans le transect du cœur du centre-ville et dans le transect du secteur urbain intérieur. Quand l'élargissement d'une emprise à une intersection a pour effet de réduire un triangle d'intersection existant, la Ville déterminera s'il faut prévoir un nouveau triangle d'intersection. La superficie et la forme obligatoires du triangle aux intersections varient en fonction du type de routes en cause et s'établissent généralement comme suit :

- x) Ruelle publique devenant une route locale – triangle isocèle de 3 mètres sur 3 mètres.
- xi) Route locale devenant une rue locale – triangle isocèle de 3 mètres sur 3 mètres.
- xii) Route locale devenant une route collectrice – 3 mètres sur la route locale et 9 mètres sur la route collectrice.
- xiii) Route locale devenant une artère – 3 mètres sur la route locale et 9 mètres sur l'artère.
- xiv) Route collectrice gardant sa vocation de route collectrice – deux triangles de 5 mètres sur 15 mètres se chevauchant.

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

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

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

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

Tableau 1 – Protection des emprises

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

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

Tableau 1 – Protection des emprises	
Route	Emprise à protéger
Artères en zone rurale (comme indiqué aux annexes C9 et C10 du Plan officiel)	Emprise de 30 mètres , sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale
Artères définissant la limite du secteur urbain et du secteur rural de part et d'autre (comme l'indique l'annexe A du Plan officiel)	Emprise de 39,5 mètres , sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale
Routes collectrices ordinaires et principales en zone rurale (comme indiqué aux annexes C9 et C10 du Plan officiel)	Emprise de 26 mètres Emprise de 29 mètres dans un rayon de 100 mètres d'une intersection avec une artère Sauf indication contraire dans le tableau 1 ou dans un plan local
Routes locales en zone rurale et dans les villages	Emprise à protéger de 18 mètres ou de 20 mètres si le terrain est entièrement viabilisé et ne jouxte pas un îlot scolaire, sauf indication contraire dans un plan local

Tableau 1 – Protection des emprises

Route	Emprise à protéger
Ruelles en zone urbaine et dans les villages	Emprise de 6 mètres, uniquement lorsqu'il y a des aménagements résidentiels contigus Emprise de 8 mètres dans les cas où il y a des aménagements commerciaux ou résidentiels et commerciaux mixtes contigus Sauf indication contraire dans un plan local
Nouvelles routes locales du secteur urbain	Emprise de 18 mètres à prévoir ou à protéger, ou de 14,75 mètres dans le cas des rues locales longées de bâtiments sur un seul côté avec des services publics ou des trottoirs d'un côté, ou emprise de 20 mètres le long de la façade d'un îlot scolaire, sauf indication contraire dans un plan local
Nouvelles routes collectrices ordinaires et principales du secteur urbain	Emprise de 26 mètres Emprise de 30 mètres dans un rayon de 100 mètres d'une intersection avec une artère À prévoir ou à protéger, sauf indication contraire dans le tableau 1 ou dans un plan local
Nouvelles artères du secteur urbain	Emprise de 40,0 mètres minimum avec terre-plein et 34,5 mètres minimum sans terre-plein à protéger, sauf indication contraire dans le tableau 1, dans un plan local ou dans une évaluation environnementale

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Albion	Chemin Leitrim	Avenue Del Zotto	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Albion	Avenue Del Zotto	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Aldercrest	Promenade Viewmount	Rue Fieldrow	24	Route collectrice	Secteur urbain
Couloir de transport Alta Vista	Chemin Hospital Link	Chemin Walkley/ chemin Conroy	Variable. Cf. le rapport sur l'étude environnementale du couloir de transport Alta Vista.	Artère	Secteur urbain
Croissant Amberwood	Chemin Merivale	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Amy	Croissant Kathleen	Rue Abbott Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Analdea	Rue Bank	Rue Bank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Anderson	Chemin Innes	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Antares	Promenade Auriga	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Arnold	Chemin Old Richmond	Promenade Moodie	24	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Ashgrove	Chemin Greenbank	Promenade Meadowbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Auriga	Promenade Antares	Promenade Antares	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Bank	Rue Wellington	Rue Catherine	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
sur les servitudes.					
Rue Bank	Rue Catherine	Rue Isabella	20	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Rue Isabella	Avenue Holmwood	20,5 Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Promenade Echo	Promenade Riverside	20 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Promenade Riverside	Chemin Hunt Club	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Hunt Club	Chemin Lester	44,5	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Lester	Chemin Leirim	C	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Chemin Leirim	Promenade Analdea	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank	Artère	Secteur urbain
Rue Bank	Promenade Analdea	Limite sud du secteur urbain	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank. Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.		
Rue Bank	Limite sud du secteur urbain	Chemin Rideau	44,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE de la rue Bank	Artère	Secteur rural
Rue Bank	Chemin Rideau	Chemin Mitch Owens	40	Artère	Secteur rural
Chemin Bankfield	Autoroute 416	100 m à l'ouest du chemin Colony Heights	34	Artère	Secteur rural
Chemin Bankfield	100 m à l'ouest du chemin Colony Heights	Rue Manotick Main	23	Artère	Village
Chemin Banner	Chemin McClellan	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Barnsdale	Chemin Eagleson	Autoroute 416	30	Route collectrice	Secteur rural
Chemin Barnsdale	Autoroute 416	Promenade Prince of Wales	39,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord : 17,25 m; côté sud : 22,25 m	Artère	Secteur urbain et secteur rural
Rue Barran	Chemin Fallowfield	Promenade Fallowfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Baseline	Chemin Richmond	Chemin Greenbank	36,3	Artère	Secteur urbain

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Promenade Navaho	Avenue Clyde	40,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Avenue Clyde	Chemin Merivale	39,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Chemin Merivale	Boulevard Farlane	44,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de		

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Boulevard Farlane	Rue Zena	42,8 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Rue Zena	Rue Marson	37 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Rue Marson	Avenue Fisher	47 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de		

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Chemin Baseline	Avenue Fisher	Promenade Prince of Wales	35,8 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)		
Promenade Bathgate	Chemin de Montréal	Chemin Ogilvie	26	Route collectrice	Secteur urbain
Station Bayshore	Avenue Carling	Chemin Richmond	34,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Bayview Station/ avenue Bayswater	Rue Scott	Rue Somerset Ouest	24	Route collectrice	Secteur urbain
Côte Beaver	Promenade Capilano	Promenade Meadowlands Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Beechfern	Promenade Wintergreen	Ruelle Hedgerow	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Beechwood	Promenade Vanier	Avenue Marier	11,5 m du côté nord et 13 m du côté sud	Artère	Secteur urbain
Avenue Beechwood	Avenue Marier	Avenue Jolliet	23	Artère	Secteur urbain
Avenue	Avenue Jolliet	Chemin	26	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Beechwood		Juliana			urbain
Rue Bégin	Chemin de Montréal	Avenue de Lévis	6 m de plus du côté est, 9 m du côté ouest	Local	Secteur urbain
Boulevard Belcourt	Boulevard St. Joseph	Promenade Sunview	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Belfast	Promenade Trainyards	Boulevard St. Laurent	Entre 26,9 et 29,2 Note : Variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Bellman	Chemin McClellan	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Besserer	Rue Cumberland	Avenue King Edward	20	Local	Secteur urbain
Rue Beverly	Promenade West Ridge	Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Bill Leathem	Promenade Leikin	Promenade Leikin	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rocade de Blackburn Hamlet (chemin Innes)	Chemin Innes (à l'ouest de Blackburn Hamlet)	Chemin Innes (à l'est de Blackburn Hamlet)	C jusqu'à 86,2 Note : Variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			bande transversale rurale.		
Chemin Blair	Chemin de Montréal	Autoroute 174	30 et plus Note : Variable et sous réserve de l'élargissement inégal; cf. le rapport de l'Étude de l'évaluation environnementale du couloir prioritaire de transport en commun du chemin de Montréal et du chemin Blair.	Artère	Secteur urbain
Chemin Blair	Autoroute 174	Chemin Innes	37,5 Note : Supplément de 26,2 à 74,3 du côté est; variable et sous réserve des exigences inégales relatives à l'élargissement de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Blais	Rue Bank	Chemin Hawthorne	31	Route collectrice	Secteur urbain/

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
					Secteur rural
Avenue Bloomfield	Avenue Churchill Nord	Limite est de la rue	18	Local	Secteur urbain
Rue Booth	Pont des Chaudières	Rue Middle	24	Artère	Secteur urbain
Rue Booth	Rue Middle	Rue Albert	34,5	Artère	Secteur urbain
Rue Booth	Rue Somerset Ouest	Avenue Gladstone	20	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Booth	Passage inférieur de l'autoroute 417	Avenue Carling	23	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Borrisokane	Promenade Strandherd	Chemin Cambrian	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Borrisokane	Chemin Cambrian	Chemin Barnsdale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Boundary	Chemin Russell	Limite sud de Carlsbad Springs	26	Artère	Village
Chemin Boundary	Limite sud de Carlsbad Springs	Autoroute 417	42,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté est : 27,25 m; côté ouest : 15,25 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Bowesville	Chemin Leitrim	Chemin Earl Armstrong	26,0	Route collectrice principale	Secteur urbain/ secteur rural
Chemin Bowesville	Chemin Earl Armstrong	Chemin Rideau	26	Route collectrice principale	Secteur urbain/ secteur rural
Chemin Boyer	Promenade Viseneau	Promenade Meadowglen	24	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Brae	Rue Stittsville Main	Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Bren-Maur	Promenade Temagami	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Brian Coburn	Rocade de Blackburn Hamlet	Chemin Trim	40	Artère	Secteur urbain
Boulevard	Chemin Trim	Chemin Frank	40	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Brian Coburn		Kenny			rural
Rue Bridge	Rue Manotik Main	Rue Dickinson	22	Artère	Village
Rue Bridge	Dickinson	Chemin River	26	Artère	Village
Avenue Bronson	Rue Albert	Promenade du Colonel-By	23	Artère	Secteur urbain
Avenue Bronson	Promenade du Colonel-By	Promenade de l'Aéroport	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Brookfield	Promenade Riverside	Promenade de l'Aéroport	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Cambrian	Chemin Borrisokane	Promenade Longfields	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Camelot	Promenade Cleopatra	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cameron	Rivière des Outaouais	Chemin Old Montréal	24	Artère	Village
Prolongement de la promenade Campeau	Limite du secteur urbain ouest	Promenade Palladium	26,0	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Campeau	Chemin Didsbury	Chemin Teron	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Canfield	Promenade Cramer	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Capilano	Chemin Merivale	Côte Beaver	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Capital	Croissant Grenfell	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Carbery	Promenade Beechfern	Rue Abbott Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin March	Chemin Herzberg	31 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : mesurés à partir de la limite sud existante de l'emprise	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin Herzberg	Limite de la Ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Limite de la Ceinture de verdure	Chemin Holly Acres	40	Artère	Secteur urbain
Avenue Carling	Chemin Holly Acres	Chemin Richmond	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Carling	Chemin Richmond	Avenue Bronson	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Carp	Environ 600 m au sud du chemin Craig's Side Ruelle Charlie's	80 m au sud de l'avenue Juanita	26	Artère	Village
Chemin Carp	80 m au sud de l'avenue Juanita	Environ 600 m au nord de la rue Rivington	23	Artère	Village
Chemin Carp	Rue Rivington	Environ 600 m au nord du chemin March	26	Artère	Village
Chemin Carp	Chemin March	Chemin Richardson Side	30	Artère	Secteur rural
Chemin Carp	Chemin Richardson Side	Autoroute 417	37,5	Artère	Secteur rural
Chemin Carp	Autoroute 417	Chemin Westbrook	40,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Chemin Carp	Chemin Westbrook	Avenue Echowoods	33,2 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Chemin Carp	Avenue Echowoods	Chemin Hazeldean	33,4 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude d'évaluation environnementale	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			pour l'élargissement du chemin Carp		
Chemin Carp	Chemin Hazeldean	Avenue Neil	26 Note : Élargissement inégal supplémentaire pouvant atteindre 4 m du côté ouest comme l'indique l'Étude d'évaluation environnementale pour l'élargissement du chemin Carp	Artère	Secteur urbain
Chemin Carp	Avenue Neil	Rue Stittsville Main	26	Artère	Secteur urbain
Rue Catherine	Avenue Bronson	Rue Elgin	23	Artère	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Chemin Baseline	Avenue Lytle	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Avenue Lytle	Chemin Fallowfield	37,5 Note : Une portion supplémentaire de 5 m de chaque côté pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Chemin Fallowfield	Chemin Jockvale	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Cedarview	Chemin Jockvale	Promenade Kennevale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Centrepoin	63 m au nord de la voie Hemmingwood	Tallwood	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Chamberlain	Avenue Bronson	Rue Bank	18,5 Note : Sous réserve d'un élargissement	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			inégal : 18,5 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante		
Promenade Chapman Mills	Promenade Longfields	Avenue Riocan	41	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chapman Mills	Avenue Riocan	Chemin Greenbank	43	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chapman Mills	Chemin Greenbank	1,1 km à l'ouest du chemin Greenbank	41	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Chesterton	Promenade Viewmount	Promenade Meadowlands Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Chimo	Chemin Katimavik	Chemin Katimavik	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Clare	34,90 m à l'est de l'avenue Evered	Avenue Tweedsmuir	24 Note : Côté nord	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Claridge	Promenade Strandherd	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Clementine	Avenue Bélanger	Rue Ohio	15	Local	Secteur urbain
Boulevard Clementine	Avenue Rockingham	Avenue Bélanger	20	Local	Secteur urbain
Promenade Cleopatra	Chemin West Hunt Club	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Clyde	Avenue Maitland	Chemin Baseline	40	Artère	Secteur urbain
Avenue Clyde	Chemin Baseline	Chemin Merivale	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Colonial	Chemin Trim	Promenade Delson	26	Artère	Village
Chemin Colonial	Limite occidentale du village de Sarsfield	Limite à l'est du village de Sarsfield	26	Artère	Village
Chemin Colonnade	Chemin Merivale	Promenade Prince of Wales	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Colonnade Sud	Chemin Colonnade Nord	Chemin Colonnade Nord	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Connaught	Chemin Richmond	Avenue Carling	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Conroy	Chemin Walkley	Limite de la Ceinture de verdure	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Conroy	Limite de la Ceinture de verdure	Rue Bank	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Conroy	Rue Bank	Chemin Leitrim	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Constance Bay	Chemin Dunrobin	Chemin Bayview Station	26	Artère	Village
Promenade Constellation	Chemin Baseline	Promenade Navaho	35	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Constellation	Promenade Navaho	Promenade CentrepoinTE	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Cope	Toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cordova	Avenue Withrow	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Corkstown	Chemin March	Promenade Moodie	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Corkstown	Promenade Moodie	Avenue Carling	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cousineau	Segment est-ouest uniquement		18	Local	Secteur urbain
Chemin Coventry	Promenade Vanier	Chemin Belfast	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Coventry	Chemin Belfast	Boulevard St. Laurent	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Cox-Country	Chemin Old Montreal	Promenade Wilhaven	31 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 31 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Route collectrice	Secteur rural
Promenade Cresthaven	Promenade Strandherd	Promenade Crestway	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Crystal Beach	Chemin Corkstown	Avenue Carling	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Cumberland	Rue George	Rue Rideau	20	Local	Secteur urbain
Avenue Cummings	Chemin de Montréal	Rue Donald	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Cummings	Rue Donald	Chemin Ogilvie	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Cummings	Chemin Ogilvie	Chemin Cyrville	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	Avenue Cummings	100 m au nord de la rue Maxime	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	100 m au nord de la rue Maxime	Chemin Innes	37,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord, 15 m, côté sud 22,5 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Cyrville	Boulevard St. Laurent	Avenue Cummings	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue D'Aoust	Chemin Albion	Rue Bank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Dairy	Chemin Trim	Chemin Old Montréal	20	Local	Secteur urbain
Rue Dalhousie	Rue Rideau	Rue Besserer	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Data Centre	Promenade Riverside	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Davis	Chemin Katimavik	Promenade McGibbon	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Deakin	Promenade Auriga	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Deerfox	Promenadebeatrice	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Deer Park	Promenade Meadowlands Est	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Dickinson	Rue Mill	Extrémité sud	14	Local	Village
Chemin Didsbury	Sur toute la longueur		26	Local	Secteur urbain
Promenade Donald B. Munro	Promenade Thomas A. Dolan	Chemin Carp	26	Route collectrice	Secteur rural
Promenade Donald B. Munro	Chemin Carp	Falldown (branche est)	23	Route collectrice	Village
Promenade Donald B.	Falldown (branche est)	Promenade Langstaff	16	Route collectrice	Village

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Munro					
Promenade Donald B. Munro	Promenade Langstaff	Farmridge	23	Route collectrice	Village
Promenade Donald B. Munro	Avenue Farmridge	Chemin March	26	Route collectrice	Secteur rural
Rue Donald	Chemin North River	Boulevard St. Laurent	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Duford	Boulevard St. Joseph	Rue Amiens	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Dunning	Chemin Old Montréal	Promenade Brickland	26	Artère	Village
Rue Dussere	Rue Cousineau	Boulevard St. Joseph	20	Local	Secteur urbain
Chemin Eagleson	Promenade Campeau	30 m au nord de promenade Palomino	44,5 Note : Il se peut qu'on doive prévoir un supplément de 5,0 m du côté de la Ceinture de verdure pour construire une section transversale dans le secteur rural.	Artère	Secteur urbain
Chemin Eagleson	30 m au nord de promenade Palomino	Chemin Hope Side	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Eagleson	Limite du secteur urbain	Chemin Fallowfield	34	Artère	Secteur rural
Chemin Earl Armstrong	Chemin River	Chemin Bowesville	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Earl Armstrong	Chemin Bowesville	Chemin Albion	46	Artère	Secteur rural
Chemin Earl Armstrong (prolongement)	Chemin Albion	Chemin Hawthorne	Entre 37,5 et 57,4 m, selon le REE du prolongement du chemin Earl Armstrong et l'annexe de ce rapport	Artère	Secteur rural et secteur urbain
Promenade Earl Grey	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Rue Eaton	Chemin Lynhar	Promenade	24	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		Larkspur		collectrice	urbain
Rue Edgar Brault	Boulevard St. Joseph	100 m au sud du boulevard St. Joseph	20	Local	Secteur urbain
Rue Elgin	Rue Wellington	Rue Queen	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Pont Plaza	Rue Queen	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Rue Queen	Avenue Laurier Ouest	40 Note : Superficie maximum obligatoire du terrain à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (2,4 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Avenue Laurier Ouest	Rue Lisgar	40	Artère	Secteur urbain
Rue Elgin	Rue Lisgar	Rue Isabella	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	Chemin Eagleson	Promenade Moodie	34	Artère	Secteur rural
Chemin Fallowfield	Promenade Strandherd	Chemin Cedarview	44,5 Note : Une portion	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.		
Chemin Fallowfield	Chemin Cedarview	360 m à l'ouest de la voie ferrée de VIA Rail	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : 44,5 m du côté nord, mesurés à partir de la limite sud de l'emprise	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	360 m à l'ouest de la voie ferrée de VIA Rail	VIA Rail	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal, mesuré à partir de la limite sud de l'emprise, ainsi qu'un supplément d'au plus 64 m du côté nord, variable sous réserve des exigences inégales de l'élargissement du tronçon de l'étude de planification et d'évaluation environnementale pour le train léger (de la station Baseline au centre-ville de Barrhaven) et du saut-de-mouton ferroviaire à Barrhaven. Un tronçon supplémentaire	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		
Chemin Fallowfield	VIA Rail	Avenue Woodroffe	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : 44,5 m du côté nord, mesurés à partir de la limite sud de l'emprise. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Fallowfield	Avenue Woodroffe	Promenade Prince of Wales	C	Artère	Secteur urbain
Ruelle Family Brown	Chemin Merivale	Promenade Grant Carmen	24	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard Farlane	Voie Walford	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Farrow	Avenue Grandeur	Avenue Ahearn	12	Local	Secteur urbain
Chemin Fernbank	Limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Rue Stittsville Main	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Fernbank	Rue Stittsville Main Sud	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin	Promenade	Chemin	30	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Fernbank	Terry-Fox	Eagleson			urbain
Rue Fern Casey	Promenade Vanguard	Boulevard Brian Coburn	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Fieldrow	Promenade Aldercrest	Rue Perry	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Fisher	Avenue Holland	Rue Trent	22 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Avenue Fisher	Rue Trent	Chemin Baseline	22 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Chemin Fitzgerald	Chemin Robertson	Promenade Moodie	24	Route collectrice	Secteur urbain
Voie Flamborough	Promenade Terry-Fox	Chemin Klondike	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Flewellyn	Rue Stittsville Main	Chemin Shea	37 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal, mesuré à partir de la limite de l'emprise nord	Route collectrice	Secteur rural
Promenade Forest Valley	Boulevard St. Joseph	Boulevard Orléans	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Fourth Line	Environ 300 m au nord de la promenade Shellstar	Promenade Prince of Wales	26	Artère	Village
Chemin Fourth Line	Promenade Prince of Wales	Environ 200 m au sud de la promenade Willisbrook	22	Artère	Village
Rue Frank	330 m au sud du	Fern Casey	24,0	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Bender	chemin Innes			collectrice	urbain
Chemin Frank Kenny (prolongement)	Chemin Innes	Chemin Frank Kenny existant au sud du chemin Innes	46	Artère	Secteur rural
Frank Kenny	Chemin Innes	Chemin Rockdale	33	Artère	Secteur rural/ secteur urbain
Rue Main projetée	Chemin Johnston	Rue Daze	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Gabriel	Rue Rocque	130 m au nord du boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Chemin Galetta Side	Rue Darwin	Limite du village de Galetta	26	Artère	Village
Avenue Gladstone	Avenue Parkdale	Avenue Loretta	18	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	Avenue Loretta Nord	Avenue Bronson	20	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Gladstone	Avenue Bronson	Rue Elgin	22	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Glamorgan	Chemin Castlefrank	Rothestay	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Goldridge	Avenue Kanata	Avenue Kanata	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Goulbourn Forced	150 m au nord de la voie ferrée	Avenue Kanata	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Grant Carman	Promenade Viewmount	Promenade Meadowlands Est	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Autoroute 417	Chemin West Hunt Club	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin West Hunt Club	Chemin Fallowfield	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin Fallowfield	Promenade Strandherd	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Promenade Strandherd	Promenade Chapman Mills	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Promenade Chapman Mills	Tracé modifié du chemin Greenbank	41,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Tracé modifié du chemin Greenbank	Futur couloir de la promenade Chapman Mills	Chemin Cambrian	41,5 Note : Sous réserve des différentes exigences relatives à l'élargissement dans le REE du chemin Greenbank	Artère	Secteur urbain
Chemin Greenbank	Chemin Cambrian	Chemin Barnsdale	37,5	Artère	Secteur urbain
Tracé modifié du chemin Greenbank	Chemin Cambrian	Limite sud du secteur urbain	41,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Greenfield	Rue Main	Avenue Mann	23	Artère	Secteur urbain
Chemin Gregoire	Rue Victoria	Limites de la Ville d'Ottawa	30	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Grenfell	Avenue Woodroffe	Chemin Slack	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Greys Creek	Chemin Snake Island	Cul-de-sac sud	26	Local	Secteur rural
Rue Harbour	Market	Rue Nicholson	23	Route collectrice	Secteur rural
Rue Harrison	Promenade Monterey	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Harry Douglas	Chemin Iber	Promenade Randall James	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Hawthorne	Promenade du Colonel-By	Rue Main	20	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	Chemin Russell	Chemin Hunt Club	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	Chemin Hunt Club	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	Chemin Leitrim	Environ 600 m au sud du chemin Blais	37	Artère	Secteur urbain
Chemin Hawthorne	Environ 600 m au sud du chemin Blais	Chemin Rideau	34	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Limite ouest du secteur urbain de Stittsville	Chemin Carp	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Rue Stittsville Main	Promenade Fringewood	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Hazeldean	Promenade Fringewood	Promenade Terry-Fox	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le rapport d'étude environnementale sur le chemin Hazeldean	Artère	Secteur urbain
Chemin Hazeldean	Promenade Terry-Fox	Chemin Eagleson	37,5	Artère	Secteur urbain
Ruelle Hedgerow	Promenade Beechfern	Cercle Trailway	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Heron	Promenade Prince of Wales	Promenade Riverside	45,4 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron).	Artère	Secteur urbain
Chemin Heron	Promenade Riverside	Chemin Data Centre	45,7 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Heron	Chemin Data Centre	Chemin Walkley	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Herzberg	Promenade Terry-Fox	Chemin March	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Highbury Park	Chemin Greenbank	Promenade Longfields	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Hobin	Chemin Carp	Avenue Renshaw	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Hobin	Avenue Renshaw	Main Stittsville Rue Stittsville Main	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Hog's Back	Promenade Prince of Wales	Promenade Riverside	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Holland	Rue Scott	Avenue Carling	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Avenue Holland	Avenue Carling	Avenue Fisher	22	Artère	Secteur urbain
Chemin Holly Acres	Avenue Carling	Transitway	37,5 Note : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Holly Acres	Transitway	Chemin Richmond	56,6 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans l'étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron)	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Hope Side	Chemin Eagleson	Chemin Old Richmond	44,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal décrit dans le REE du chemin Hope Side et du couloir du chemin Old Richmond (entre la promenade Terry--Fox et l'autoroute 416)	Artère	Secteur urbain
Chemin Hunt Club	Promenade Prince of Wales	Chemin Albion	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Hunt Club	Chemin Albion	Chemin Conroy	40	Artère	Secteur urbain
Prolongement du chemin Hunt Club	Chemin Hawthorne	Autoroute 417	Entre 42,5 et 50 m; variable selon le rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Artère	Secteur urbain
Chemin Huntley/rue Stittsville Main	Rue Etta	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté rural pourrait être exigée pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Huntmar	Chemin Richardson Side	Limite nord du secteur urbain	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Huntmar	Limite nord du secteur urbain	Chemin Maple Grove	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Industrial	Promenade Riverside	Boulevard St. Laurent	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Boulevard St. Laurent	Chemin Blair	Entre 44,5 et 94,6 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Chemin Blair	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	Entre 45,7 et 118,8 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal de l'EE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest. Une portion supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité est)	26 Il se pourrait qu'on doive réserver 5,0 m supplémentaires du côté de la Ceinture de verdure pour construire une bande	Route collectrice principale	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			transversale rurale.		
Chemin Innes	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité est)	Limite ouest de la collectivité urbaine de l'est	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Limite occidentale du secteur urbain d'Orléans	250 m à l'ouest de la promenade Prestwick	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	250 m à l'ouest de la promenade Prestwick	Chemin Tenth Line	40 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 14,0 m; côté sud : 26 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Chemin Tenth Line	Chemin Trim	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Innes	Chemin Trim	Limite est de la collectivité urbaine de l'est	37,5	Artère	Secteur urbain
Voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Chemin Innes	Prolongement du chemin Hunt Club/ échangeur de l'autoroute 417	Entre 42,5 et 50 Note : Variable conformément au rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement du chemin Innes, du chemin Walkley et du chemin Hunt Club	Artère	Secteur urbain
Avenue Inverness	Promenade Meadowlands Est	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Porte Irwin	Promenade Pickford	Chemin Hazeldean	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Isabella	Rue Bank	Rue O'Connor	18 Note : Sous	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			réserve d'un élargissement inégal : 18,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante		
Rue Isabella	Rue O'Connor	Rue Metcalfe	23 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 23,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Rue Isabella	Rue Metcalfe	Canal Rideau/ avenue Hawthorne	23 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 23,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise nord existante	Artère	Secteur urbain
Boulevard Jeanne-d'Arc Nord	Rue Champlain	Chemin Tenth Line	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Boulevard Jeanne-d'Arc	Autoroute 174	Chemin Innes	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue Jeanne-Mance	Avenue Kendall	Avenue Cyr	18	Local	Secteur urbain
Chemin Johnston	Rue Bank	Chemin Albion	26 Note : Distance mesurée à partir du côté sud	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Johnwoods	Chemin Hazeldean	Avenue Rosehill	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Jonathan Pack	Rue Beverly	Rue Abbott Ouest	24	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Joseph Cyr	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Chemin Kakulu	Chemin Castlefrank	Chemin Eagleson	26	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Avenue Kanata	Promenade Campeau	Chemin Richardson Side	26	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Kanata	Promenade Campeau	Place Aird	40	Artère	Secteur urbain
Avenue Kanata (artère nord-sud)	Autoroute 417	Chemin Hazeldean	37,5	Artère	Secteur urbain
Croissant Kathleen	Promenade Randall James	Rue Amy	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Kelly Farm (prolongement)	Promenade Kelly Farm (existante)	Chemin Earl Armstrong (prolongement projeté)	26	Route collectrice	Secteur rural
Rue Kenaston	Sur toute la longueur		23	Local	Secteur urbain
Rue Kent	Rue Wellington	Rue Catherine	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Promenade Kimberley	Chemin Richmond	Croissant Ridgfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue King Edward	Promenade Sussex	Rue Rideau	40	Artère	Secteur urbain
Avenue Kirkwood	Chemin Richmond	Avenue Devonshire	24	Artère	Secteur urbain
Avenue Kirkwood	Avenue Devonshire	Chemin Merivale	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Klondike	Chemin Old Second Line	Chemin March Valley	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Knoxdale	Chemin West Hunt Club	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue de l'Église	Chemin de Montréal	35 m au nord du cercle College	20 Côté est	Local	Secteur urbain
Promenade Fallowfield	Chemin Fallowfield	Chemin Greenbank	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Lagan	Nord du chemin Tremblay		20	Local	Secteur urbain
Chemin Lagan	Toutes les sections au sud du chemin Tremblay		18	Local	Secteur urbain
Promenade Larkspur	Rue Eaton	Chemin Northside	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Laurier Est	Rue Nicholas	Avenue King Edward	24	Artère	Secteur urbain
Avenue Laurier Ouest	Avenue Bronson	Rue Elgin	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Avenue Laurier Ouest et Est	Rue Elgin	Rue Nicholas	30	Artère	Secteur urbain
Promenade Leacock	Chemin Beaverbrook	Beaverbrook	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Leacock	Promenade Leacock	The Parkway	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Lees	Rue Main	77 m à l'est de la rue Chestnut	18,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Lees	77 m à l'est de la rue Chestnut	Avenue Mann	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Leikin	Promenade Crestway	Chemin Merivale	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Leirim	Chemin River	Chemin Limebank	Entre 27,3 et 33,4 Note : Distance	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			variable et subordonnée aux exigences de l'élargissement inégal du REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018). Il se peut qu'on exige un supplément de 5,0 m du côté de la Ceinture de verdure pour construire une section transversale rurale.		
Chemin Leitrim	Chemin Limebank	Collectivité de Riverside-Sud – limite est	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être exigée pour la construction d'une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	Collectivité de Riverside-Sud – limite est	200 m à l'ouest de la promenade Kelly Farm	C Note : Sous réserve des exigences du REE du nouveau tracé et de l'élargissement du chemin Leitrim (2018)	Artère	Secteur urbain
Chemin Leitrim	200 m à l'ouest de la promenade Kelly Farm	Rue Bank	Entre 35,1 et 40 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE du nouveau tracé et de l'élargissement	Artère	Secteur urbain

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

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

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Pont Mackenzie-King	Jonction rue Albert/rue Slater	Rue Waller	26	Artère	Secteur urbain
Rue Main	Promenade Echo	Autoroute 417	23	Artère	Secteur urbain
Rue Main	Autoroute 417	Rue Clegg	23	Artère	Secteur urbain
Rue Main	Rue Clegg	Promenade Riverside	23	Artère	Secteur urbain
Rue Maisonneuve	130 m au nord du boulevard St. Joseph	Boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Avenue Maitland	Avenue Carling	Promenade Woodward	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Majestic	Rue Newhaven	Avenue Woodroffe	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Manotick Main	Chemin Bankfield	Rue Bridge	34,5	Artère	Village
Rue Manotick Main	Rue Bridge	Avenue Eastman	17	Artère	Village
Rue Manotick Main	Avenue Eastman	Chemin Century East	26	Artère	Village
Chemin Maple Grove	Rue Stittsville Main	Promenade Huntmar	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Maple Grove	Promenade Huntmar	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain
Ruelle Maple	Chemin Lisgar	Chemin Springfield	18 Note : Distance inégale mesurée à partir du côté nord	Local	Secteur urbain
Chemin March	Chemin Old Second Line	Limite nord du secteur urbain	37	Artère	Secteur urbain/ Secteur rural
Chemin March	Limite nord du secteur urbain	Avenue Buckbean	46	Artère	Secteur urbain
Chemin March	Avenue Buckbean	230 m au nord du chemin Maxwell	44,5 Note : Sous réserve de	Artère	Secteur urbain

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			mesurés à partir de la limite de l'emprise sud existante		
Promenade Meadowbreeze	Promenade Grassy Plains	Promenade Grassy Plains	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Meadowglen	Boulevard d'Orléans	Chemin Boyer	26	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Meadowlands Ouest	Avenue Woodroffe	Promenade Prince of Wales	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Medhurst	Avenue Woodroffe	Promenade Woodfield	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin de la Mer-Bleue	Chemin Innes	Chemin Renaud	37,5 Note : Sous réserve des différentes exigences du REE du chemin de la Mer-Bleue concernant l'élargissement	Artère	Secteur urbain
Chemin de la Mer-Bleue Nouveau tracé	Chemin Renaud	Chemin Navan	37,5 Note : Sous réserve des différentes exigences du REE du chemin de la Mer-Bleue concernant l'élargissement.	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Promenade Island Park	Avenue Carling	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Avenue Carling	Avenue Kirkwood	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Avenue Kirkwood	Avenue Caldwell	34	Artère	Secteur urbain
Chemin Merivale	Avenue Caldwell	Chemin Baseline	37,5 Note : Une tranche supplémentaire de 5 m du côté de la Ferme expérimentale centrale pourrait être nécessaire pour construire	Artère	Secteur urbain

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

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

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

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

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

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

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa)		
Autoroute 174	Rue Cameron	Prolongement futur de la promenade Barnett	Entre 32 et 50 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa).	Artère	Village
Autoroute 174	Prolongement futur de la promenade Barnett	Limite de la Ville à l'est du chemin Canaan	Entre 50 et 155 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'autoroute 174 (Ottawa)	Artère	Village/ secteur rural
Chemin Pagé	Rue Silverbirch	Rue Creek Crossing	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Palace	Chemin de Montréal	Angle nord-est du lot 85	2,0 supplémentaires de chaque côté	Local	Secteur urbain
Promenade Palladium	Chemin Silver Seven	Promenade Terry-Fox	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Palomino	Chemin Eagleson	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Parisien	Sur toute la longueur		20	Local	Secteur urbain
Avenue Parkdale	Rue Scott	Rue Wellington Ouest	22,0 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 22,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Avenue Patricia	Chemin Richmond	40 m au nord du chemin Richmond	15,24 Note : Élargissement du côté ouest seulement	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Penfield	Chemin Teron	Chemin Teron	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Perry	Rue Fieldrow	Promenade	24	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
		Meadowlands		collectrice	urbain
Rue Perth	Limite du village de Richmond (ouest)	Chemin Eagleson	30	Artère	Village
Promenade Pickford	Chemin Kakulu	Chemin Kakulu	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Pinecrest	Avenue Carling	Chemin Richmond	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Pinecrest	Chemin Richmond	Autoroute 417	30 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 30,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise est existante	Artère	Secteur urbain
Promenade Place d'Orléans	Boulevard St. Joseph	Boulevard St. Joseph	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Potter	Chemin Bankfield	Avenue Eastman	26	Route collectrice	Village
Prolongement de la rue Preston	Rue Wellington/ promenade Kichi Zībī Mīkan	Rue Albert	26	Artère	Secteur urbain
Rue Preston	Rue Albert	Avenue Carling	22	Artère	Secteur urbain
Promenade Prestone	Avenue Tompkins	Rue Amiens	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Prestwick	Rue Amiens	Chemin Innes	26	Route collectrice	Secteur urbain
Pretoria Bridge	Rue Elgin	Promenade du Colonel-By	23	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Rue Preston	Chemin Heron/ chemin Baseline	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Avenue Fisher	Cour Rideau Shore	40	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Cour Rideau Shore	Chemin Colonnade	Entre 42 et 72 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade	Chemin Colonnade	Allée Rideau	Entre 32 et 58	Artère	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Prince of Wales		Heights	Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales		urbain
Promenade Prince of Wales	Allée Rideau Heights	Allée Rideau Heights	Entre 32 et 40 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Allée Rideau Heights	Chemin West Hunt Club	Entre 34 et 48 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin West Hunt Club	Rue Deakin	Entre 40 et 48 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Rue Deakin	Croissant Amberwood	Entre 40 et 41 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Croissant Amberwood	Chemin Fallowfield	Entre 40 et 63 Note : Variable et sous réserve des	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales		
Promenade Prince of Wales	Chemin Fallowfield	Chemin Merivale	Entre 45 et 63 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin Merivale	Promenade Crestway	Entre 40 et 65 Note : Variable et sous réserve des exigences de l'élargissement inégal du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Promenade Crestway	Chemin Lodge	37 à 81 Note : Variable et sous réserve de l'élargissement inégal obligatoire du REE de l'élargissement de la promenade Prince of Wales	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Chemin Lodge	Promenade Longfields	34,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Promenade Longfields	Chemin Barnsdale	34,5 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Prince of Wales	Chemin Barnsdale	Chemin Bankfield	40 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Promenade Prince of Wales	Environ 250 m au nord de la voie Danbury (limite du village de North Gower)	Chemin Fourth Line	23	Artère	Village
Avenue Princess	Promenade Rockcliffe	Promenade Sussex	20	Artère	Secteur urbain
Rue Queen	Rue Lyon	Rue Elgin	Note : Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes	Local	Secteur urbain
Promenade Queensview	Chemin Pinecrest	Terminus de la rue	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Ramsayville	Chemin Innes	Chemin Walkley	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Ramsayville	Chemin Walkley	Chemin Leitrim	C	Artère	Secteur urbain
Promenade Randall James	Promenade Harry Douglas	Croissant Kathleen	24	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Raymond	Environ 70 m à l'ouest de l'avenue Bronson	Avenue Bronson	20 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 20,0 m, mesurés à partir de la limite de l'emprise sud existante	Artère	Secteur urbain
Chemin Renaud	Limite de la Ceinture de verdure	Rue Fern Casey	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Renaud	Rue Fern Casey	Chemin de la Mer-Bleue	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Renshaw	Promenade West Ridge	Rue Hobin	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Richard	Croissant Arthur	Chemin Van Vliet	18	Local	Village
Chemin Richardson Side	Future Promenade Terry-Fox	Avenue Kanata	26	Local	Secteur urbain
Chemin Richmond	Bells Corners – limite sud du secteur urbain	Promenade Moodie	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Promenade Moodie	Chemin Robertson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Richmond	Chemin Baseline	Chemin Holly Acres	49,5 Note : Sous réserve de l'Étude de planification et d'évaluation environnementale du couloir de transport en commun rapide du chemin Baseline (entre la station Bayshore et la station Heron).	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Chemin Holly Acres	Autoroute 417	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Autoroute 417	Avenue Carling	34,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Richmond	Avenue Carling	Promenade Kichi Zībī Mīkan	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Richmond	Promenade Kichi Zībī Mīkan	Avenue Golden	26 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté nord : 7,5 m; côté sud : 18,5 m.	Artère	Secteur urbain
Rue Rideau	Limite de l'expansion urbaine dans l'ouest	Limite de l'expansion urbaine dans l'est	34,5 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Route collectrice	Secteur rural
Rue Rideau	Promenade Sussex	Avenue King Edward	30 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,75 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Rideau	Avenue King Edward	Terminus du chemin de Montréal	26	Artère	Secteur urbain
Terrasse Rideau	Rue Noel	Avenue Acacia	18 Note : Du côté sud entre la rue Noel et le chemin Lambton : élargissement exigé de 3,048 m. Élargissement à mesurer également de chaque côté entre le chemin Lambton et la rue Acacia.	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Rideau Valley	Avenue Blue Rock	Stevens Creek	20	Artère	Village
Croissant Ridgefield	Promenade Arnold	Avenue Stinson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin River	Chemin Limebank	Limite de la Ceinture de verdure	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite de la Ceinture de verdure	Limite nord de la collectivité de Riverside-Sud	C	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite nord de la collectivité de Riverside-Sud	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Il se pourrait qu'on exige un supplément de 5,0 m du côté de la Ceinture de verdure pour construire une bande transversale rurale. Un élargissement inégal s'applique au tronçon compris entre la ligne divisant les lots 18 et 19 de la concession BF Gloucester au sud, y compris la façade de la moitié sud du lot 21, là où l'emprise maximum du terrain est de 20 m du côté est et de 17,5 m du côté ouest.	Artère	Secteur urbain
Chemin River	Limite sud du secteur urbain	Chemin Mitch Owens	34	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Autoroute 417	Avenue Industrial	46	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Avenue Industrial	Chemin Smyth	40	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Promenade Riverside	Chemin Smyth	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Heron	Chemin Brookfield	44,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Brookfield	Voie ferrée (CN)	37,5	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Voie ferrée (CN)	Chemin Hunt Club	40	Artère	Secteur urbain
Promenade Riverside	Chemin Hunt Club	Terminus du chemin River	40	Artère	Secteur urbain
Rue de transport en commun de Riverside-Sud	Route collectrice « C » (prolongement de la voie Portico)	Chemin Limebank	43	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Robert-Grant	Promenade Palladium	Chemin Hazeldean	40	Artère	Secteur urbain
Avenue Robert-Grant	Chemin Hazeldean	Rue Abbott Est	45,5 Variable sous réserve de la conception détaillée.	Artère	Secteur urbain
Chemin Robertson	Chemin Eagleson	Bells Corners – limite ouest du secteur urbain	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Robertson	Bells Corners – limite ouest du secteur urbain	Bells Corners – limite est du secteur urbain	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Robertson	Bells Corners – limite est du secteur urbain	Chemin Baseline	C	Artère	Secteur urbain
Rue Rochester	Avenue Gladstone	Passage inférieur de l'autoroute 417	22 Note : 1,0 m de chaque côté	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Rockdale	Chemin Buckland	Chemin Devine	26	Route collectrice	Village
Rue Rocque	Rue St. Pierre	Rue Gabriel	23	Local	Secteur urbain
Promenade Roger Stevens	Environ 600 m à l'ouest de la promenade Craighurst (limite ouest du village de	Environ 300 m à l'est du chemin Fourth Line	22	Artère	Village

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
North Gower)					
Avenue Roosevelt	Chemin Richmond	Avenue Danforth/ avenue Byron	18 Note : Côté ouest.	Local	Secteur urbain
Avenue Rosebella	Chemin Albion	Chemin Conroy	18,5	Local	Secteur urbain
Promenade Rothesay	Promenade Glamorgan	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Place Roydon	Chemin Merivale	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Smyth	Chemin Walkley	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Walkley	Chemin Hawthorne	40	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Hawthorne	Limite de la Ceinture de verdure	26 Note : Il se pourrait qu'on doive protéger un supplément de 5,0 m du côté rural pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite de la ceinture de verdure	Chemin Ramsayville	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Chemin Leitrim	Limite de la Ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite de la Ceinture de verdure	Limite ouest du village de Carlsbad Springs	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Russell	Limite ouest du village de Carlsbad Springs	Limite est du village de Carlsbad Springs	26	Artère	Village
Promenade Sandcastle	Promenade Valley Stream	Chemin Baseline	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Scott	Avenue Churchill	Chemin Bayview Station	26	Artère	Secteur urbain
Promenade	Chemin Westcliffe	Chemin Old	24	Route	Secteur

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Seyton		Richmond		collectrice	urbain
Porte Shatner	Promenade Pickford	Chemin Eagleson	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Shea	Rue Abbott	Chemin Fernbank	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Shore	Boulevard St. Laurent	Voie Lagan	18	Local	Secteur urbain
Chemin Silver Seven	Cul-de-sac à l'autoroute 417	Chemin Maple Grove	26	Local	Secteur urbain
Rue Silverbirch	Boulevard d'Orléans	Chemin Pagé	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Slack	Avenue Woodroffe	Chemin Merivale	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Slater	Avenue Empress	Avenue Bronson	40 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (10,00 m)	Artère	Secteur urbain
Rue Slater	Avenue Bronson	Rue Elgin	Emprise variable Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,25 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Rue Slater	Rue Elgin	Pont Mackenzie-King	Emprise variable	Artère	Secteur urbain
Chemin Smyth	Promenade Alta Vista	Chemin Dauphin	30	Artère	Secteur urbain
Chemin Smyth	Chemin Dauphin	Boulevard St. Laurent	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Solandt	Sur toute la longueur		26	Route collectrice	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Somerset Ouest	Rue Wellington Ouest	Rue Booth	22	Artère	Secteur urbain
Rue Somerset Ouest	Rue Booth	Avenue Bronson	20	Artère	Secteur urbain
Rue Somerset Ouest	Avenue Bronson	Rue Elgin	20 Note : Terrain maximal requis de la propriété attenante à l'emprise (0,90 m). Sous réserve de la politique sur l'élargissement et sur les servitudes.	Artère	Secteur urbain
Chemin Spratt	Chemin Earl Armstrong	Chemin Rideau	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Springbrook	Chemin Hazeldean	Cercle Trailway	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Springfield	Voie Maple	Terrasse Rideau	24 Note : Côté ouest et arrondissements du coin nord-ouest	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue St-Jean	Rue Cousineau	Rue Notre-Dame	20	Local	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Autoroute 174	Limite ouest de la collectivité d'Orléans	C	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Limite ouest de la collectivité d'Orléans	Rue Edgar Brault	32	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Rue Edgar Brault	Rue Gabriel	26	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Joseph	Rue Gabriel	130 m à l'ouest de la rue Duford/ promenade Place d'Orléans	32	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Boulevard St. Joseph	130 m à l'ouest de la rue Duford/ promenade Place d'Orléans	Chemin Trim	37,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Hemlock	Chemin de Montréal	26	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin de Montréal	Rue Donald	37,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Rue Donald	Chemin Smyth	44,5	Artère	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Russell	Chemin Pleasant Park	34,5	Route collectrice	Secteur urbain
Boulevard St. Laurent	Chemin Pleasant Park	Chemin Walkley	26	Route collectrice	Secteur urbain
Rue St. Patrick	Promenade Sussex	Avenue King Edward	20 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (0,55 m)	Artère	Secteur urbain
Rue St. Patrick	Avenue King Edward	Promenade Vanier	37,5	Artère	Secteur urbain
Rue St. Pierre	Extrémité nord	130 m au nord du boulevard St. Joseph	23	Local	Secteur urbain
Chemin Stafford	Promenade Moodie	Chemin Richmond	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Star Top	Chemin Cyrville	Chemin Innes	26	Local	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Avenue Robert-Grant	Chemin Hazeldean	26 Note : Sous réserve de l'étude d'évaluation environnementale de l'élargissement de la promenade Huntmar et du prolongement de la rue Stittsville Main.	Route collectrice principale	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Chemin Hazeldean	Chemin Carp	37,5	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Stittsville Main	Chemin Carp	Avenue Manchester	30,0 Note : Sous réserve du Plan du domaine public pour la rue Stittsville Main	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Avenue Manchester	Croissant Brae	23 Note : Sous réserve du Plan du domaine public pour la rue Stittsville Main	Artère	Secteur urbain
Rue Stittsville Main	Croissant Brae	Limites du secteur urbain	30	Artère	Secteur urbain
Promenade Stonehaven	Chemin Eagleson	Chemin Richmond	26	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Stonemeadow	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Strandherd	Chemin Fallowfield	Chemin Greenbank	44,5	Artère	Secteur urbain
Rue Sunderland	Avenue Bentley	Chemin West Hunt Club	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Sussex	Avenue Princess	Rue John	20	Artère	Secteur urbain
Promenade Sussex	Rue John	Rue St. Patrick	26	Artère	Secteur urbain
Promenade Tallwood	Promenade Centrepoin	Avenue Woodroffe	28	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Taylor Creek	Boulevard St. Joseph	Chemin Trim	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Rue Amiens	Chemin Innes	37,5 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal : côté est : 20,5 m; côté ouest : 17,0 m	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Chemin Innes	Promenade Vanguard	44,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Tenth Line	Promenade Vanguard	Ruelle Little Lake	40	Artère	Secteur urbain

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

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Cercle Trailway	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Trainyards	Avenue Terminal	Chemin Belfast	30 Note : Sous réserve des exigences relatives à l'élargissement du REE du chemin Hospital Link et du Transitway de Cumberland dans le sens ouest	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Tremblay	Promenade Riverside	Boulevard St. Laurent	26 Note : Sous réserve de l'élargissement inégal de 26 m, mesuré à partir de la limite de l'emprise existante au sud. Note : Pour le carrefour giratoire proposé entre le chemin Belfast et le boulevard St. Laurent, il se peut qu'on ait besoin de plus de terrains de part et d'autre du chemin Tremblay, en plus des 26 m de l'élargissement inégal.	Route collectrice principale	Secteur urbain
Chemin Trim	Chemin Innes	Limite sud du secteur urbain	37,5 Note : Une tranche additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Chemin Trim	Sud du couloir de transport de l'électricité/ prolongement de chemin Frank Kenny	Chemin Trim existant	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Trim	Chemin North Service	Autoroute 174	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Vaan	Sur toute la longueur		24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Valin	Boulevard Charlemagne	Chemin Trim	26	Route collectrice principale	Secteur urbain
Promenade Vanguard	Rue Fern Casey Ouest	Rue Fern Casey	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Vanguard	Rue Fern Casey	Rue Frank Bender	26	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Vanguard	Rue Frank Bender	À l'est de la rue Frank Bender	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Varley	Chemin Beaverbrook	Chemin Beaverbrook	24	Route collectrice	Secteur urbain
Rue Vaughn	Rue Crichton	Rue MacKay	15	Local	Secteur urbain
Rue Victoria	Rue Glen	Promenade Glenwood	21	Artère	Village
Promenade Viewmount	Promenade Meadowlands Ouest	Avenue Fisher	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Virgil	Avenue Stinson	Chemin Lynhar	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Viseneau	Chemin Boyer	Chemin Innes	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Walkley	Promenade Riverside	Rue Bank	26	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Rue Bank	Chemin Heron	37,5	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Chemin Heron	Limite de la Ceinture de verdure	46	Artère	Secteur urbain
Chemin Walkley	Limite de la Ceinture de verdure	Chemin Ramsayville	C	Artère	Secteur urbain
Chemin Wall	Chemin Tenth Line	Chemin Trim	37	Route collectrice	Secteur rural

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
Rue Waller	Rue Rideau	Avenue Laurier Est	23 Note : Superficie maximum du terrain exigée à partir de la propriété jouxtant l'emprise existante (1,54 m)	Artère	Secteur urbain
Promenade Waterbridge	Promenade Cresthaven	Promenade Prince of Wales	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Watters	Chemin Trim	Croissant Everlasting – intersection est	26	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Watters Note : Côté sud	Croissant Everlasting – intersection est	Tourner en direction sud à environ 525 m à l'est du croissant Everlasting	20	Local	Secteur rural
Rue Wellington Ouest	Promenade Island Park	Extrémité de la rue Somerset Ouest	20	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Chemin Old Richmond	Autoroute 416	44 Note : Sous réserve des exigences de l'élargissement variable du REE du chemin Hope Side et du couloir du chemin Old Richmond (entre la promenade Terry-Fox et l'autoroute 416)	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Autoroute 416	Limite de la Ceinture de verdure	C	Artère	Secteur urbain
Chemin West Hunt Club	Limite de la Ceinture de verdure	Promenade Prince of Wales	40 Note : Un supplément de 5,0 m du côté de la Ceinture de verdure peut être exigé pour construire une	Artère	Secteur urbain

Route	Point de départ	Point d'arrivée	Emprise à protéger (m)	Classification	Secteur
			bande transversale rurale.		
Promenade West Ridge	Chemin Hazeldean	Chemin Fernbank	24	Route collectrice	Secteur urbain
Chemin Westcliffe	Chemin Robertson	Promenade Seyton	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Whitby	Avenue Churchill Nord	Avenue Winona	15 Note : Côté nord	Local	Secteur urbain
Avenue Winston	Chemin Richmond	Cul-de-sac à l'avenue Wilmont	15	Local	Secteur urbain
Avenue Withrow	Promenade Meadowlands Ouest	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Promenade Woodfield	Promenade Medhurst	Chemin Merivale	24	Route collectrice	Secteur urbain
Croissant Woodridge	Promenade Bayshore	Promenade Bayshore	24	Route collectrice	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Promenade Kichi Zibi Mikan	Rang Saville	26	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Rang Saville	Avenue Adirondack	34,5 Note : Sous réserve d'un élargissement inégal : 34,5 m mesurés à partir de la limite de l'emprise ouest existante	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Promenade Adirondack	Chemin Baseline	37,5	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Chemin Baseline	Environ 90 m au sud de la promenade Parkglan	46	Artère	Secteur urbain
Avenue Woodroffe	Environ 90 m au sud de la promenade Parkglan	Chemin West Hunt Club	Entre 38 et 110 Note : Variable et sous réserve d'un élargissement inégal mesuré à	Artère	Secteur urbain

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

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

Notes :

1. Toutes les distances sont exprimées en mètres.
2. Tous les élargissements inégaux sont mesurés de la ligne centrale, sauf indication contraire.
3. « PCE » : Protection du couloir existant.
4. « C » – Ceinture de verdure à laquelle s'applique une politique particulière de protection de l'emprise. Les exigences en matière d'emprise pour les segments d'artère entièrement situés dans la Ceinture de verdure varient selon le nombre et la largeur des voies, l'approche adoptée pour les bordures, les terre-pleins centraux et le drainage, ainsi que d'autres services à fournir dans le couloir. Dans ces circonstances, l'achat du terrain de l'emprise par la Ville et les moyens de le faire se feront au cas par cas avec la participation de la Commission de la capitale nationale dans les cas où l'on planifie des modifications routières. Si une partie du terrain de la Ceinture de verdure est cédée à un autre propriétaire, il faut appliquer une exigence d'élargissement de la route de 42,5 m pour le segment d'une artère non loin de ce terrain.

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

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