

Appendice 1 – Hiérarchie des routes et protection des emprises

Le présent appendice décrit la hiérarchie des routes utilisée pour classer les routes de la Ville mentionnées dans les annexes E à H, à l'exception des routes locales. Le tableau 1 de l'appendice décrit les exigences de protection des emprises de diverses routes et les sections d'introduction 1 et 2 incluent d'autres politiques sur les emprises. [Modification n° 76; le 4 août 2010].

1.0 – Résumé de la hiérarchie

La description ci-dessous des différentes catégories de routes ne doit pas être interprétée comme une norme ou une limite qui, en cas de dérogation, nécessiterait automatiquement une modification au présent plan. Ces caractéristiques doivent plutôt être utilisées comme points de repère pour évaluer une situation donnée à la lumière des buts et objectifs pertinents du plan. La politique 31 de la sous-section 2.3.1 du plan explique les circonstances dans lesquelles une modification est requise, comme pour l'ajout ou l'élimination de certaines catégories de routes énumérées aux annexes E à H. Voici le système de classification utilisé dans le Plan officiel pour les routes existantes et futures 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 de la Ville et accueillent le plus grand volume de circulation sur les distances les plus grandes. Auparavant, la plupart de ces routes étaient appelées « routes régionales ». Afin d'assurer le meilleur accès possible aux artères, l'espacement et la conception des îlots et des intersections doivent permettre d'accueillir tous les moyens de transport; et l'accès des véhicules aux propriétés adjacentes doit être réglementé afin de réduire le nombre de virages et de conflits entre les moyens de transport. En outre, les couloirs des artères doivent établir une solide liaison entre les utilisations des terrains 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 automobiles et des camions, mais aussi à celui des piétons, des services publics, des cyclistes et des autobus de transport en commun. 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, pistes 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 des utilisations du sol et du réseau de routes locales sur les terrains jouxtant les artères peut être faite de manière à réduire le besoin d'installer une clôture ou un écran antibruit sur une grande distance le long des voies publiques. [Modification n° 15, 8 septembre 2004] [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Routes collectrices et routes collectrices principales

Les routes collectrices relient les collectivités et distribuent la circulation provenant du réseau d'artères vers le réseau routier local. Ces routes ont tendance à être plus courtes et à accueillir un volume de circulation plus faible que les artères. Un accès direct aux routes collectrices à partir des propriétés adjacentes sera permis lorsqu'un tel accès ne créera pas de problèmes de sécurité ou de capacité liés à la circulation. La conception et la construction de routes collectrices permettront l'exploitation sûre et efficace de services de transports en commun. En règle générale, une route collectrice principale assure la liaison entre une artère et les routes collectrices.

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

Rues locales

Elles ont une fonction locale à l'intérieur des collectivités et répartissent la circulation provenant du réseau d'artères et de routes collectrices avec les propriétés individuelles et elles couvrent habituellement de courtes distances. Les rues locales servent, dans une certaine mesure, à répartir la circulation entre les artères, les routes collectrices et les autres rues locales. Piétons et cyclistes sont des usagers importants des rues locales, puisque leur point de départ ou leur destination se situe souvent le long de ces routes. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]

2.0 – Exigences relatives à la protection des emprises

La sous-section 2.3.1, Transport, signale que la Ville conservera les emprises pour l'aménagement du réseau de transport municipal. Cela comprend notamment dresser la liste des terrains à acquérir pour les nouvelles emprises ou l'élargissement d'une emprise existante. La présente section de l'appendice 1 indique la largeur de l'emprise que la Ville pourrait acquérir pour les routes mentionnées aux annexes E à H 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.) [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Les exigences relatives à la protection des emprises peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

1. **Largeur d'une emprise pour une nouvelle route** – pour les cas où une route entièrement nouvelle est aménagée, le plus souvent dans les secteurs urbains de croissance situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure; [Modification n° 76, le 4 août 2010]
2. **Élargissement mineur d'une emprise existante** – lorsque l'emprise existante est d'une largeur légèrement inférieure à la norme de conception des rues et que des terrains sont habituellement nécessaires à l'une ou plusieurs des opérations suivantes : [Modification n° 76, le 4 août 2010]
 - a. élargissement de la bordure pour les cyclistes, que ce soit pour aménager une voie plus large à partager avec les automobilistes ou une nouvelle voie cyclable séparée, deux solutions au manque d'espace pour les cyclistes [Modification n° 76, le 4 août 2010]
 - b. élargissement du trottoir offrant plus d'espace aux piétons et répondant ainsi aux exigences d'espace pour les éléments tels que les lampadaires, les arrêts d'autobus, etc. [Modification n° 76, le 4 août 2010]

- c. espace supplémentaire pour les éléments du paysage de rue, permettant ainsi la plantation d'arbres et d'arbustes là où il n'y en a pas ou l'élargissement de l'espace de verdure existant. [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Un tel élargissement mineur de la chaussée est habituellement observé le long des routes situées à l'intérieur de la Ceinture de verdure.

3. **Élargissement majeur d'une emprise existante** – lorsque l'élargissement à réaliser est important et est destiné à aménager à la fois de nouvelles voies de circulation et un espace réservé aux vélos, aux éléments de paysage de rue et à l'ajout ou à l'élargissement de trottoirs. Les élargissements majeurs d'emprises existantes sont habituellement observés dans les secteurs urbains de croissance situés à l'extérieur de la Ceinture de verdure, où les besoins de croissance en déplacements nécessitent d'importants élargissements de la chaussée. [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Le tableau 1 ci-dessous illustre les largeurs de protection d'emprise requises qui ont été prises en compte : les lignes directrices de conception des couloirs routiers visant les artères, les routes collectrices principales et les routes collectrices de la ville, appliquées essentiellement aux routes existantes; les rapports récents d'évaluation environnementale, les plans de conception communautaire approuvés et d'autres études de planification du transport ou lignes directrices de conception. L'appendice 1 ne comprend pas, d'une manière générale, une répétition des normes approuvées par la Ville en matière de largeur d'emprise des routes collectrices principales, des routes collectrices et des routes locales futures des lotissements. Ces normes municipales s'appliquent néanmoins et constitueront une condition nécessaire à l'approbation de toute demande d'aménagement. [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Politiques :

1. **Interprétation des emprises** – Sauf mention contraire au tableau 1 du présent appendice, 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, si la Ville l'exige, 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, les voies de virage et les autres éléments particuliers ne sont pas considérés comme faisant partie de la chaussée. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
2. **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 du présent appendice. Dans le cadre du processus d'approbation de lotissement, la Ville établira les emprises de ces futures voies routières, principalement sur les terrains visés par une demande de lotissement, au moyen d'une norme approuvée par la municipalité sur l'aménagement des voies routières. Comme l'indique la politique 32 de la sous-section 2.3.1 du présent Plan, il ne sera pas nécessaire de modifier les annexes E à H pour les révisions du réseau routier portant sur l'ajout ou l'élimination de routes collectrices principales et de routes collectrices. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
3. **Exceptions aux exigences visant les emprises** – La Ville peut décider, dans certains cas, de réduire la portée des exigences énoncées dans le présent Plan sur l'acquisition de terrains pour l'élargissement d'une route par rapport aux terrains adjacents. La Ville peut également renoncer à ces exigences. Cette mesure peut être prise afin de tenir compte des contraintes imposées par le site, l'aménagement ou l'empiètement physique existant, l'emplacement des bâtiments ou des constructions à valeur patrimoniale, l'ampleur de l'aménagement proposé et la sécurité des piétons. La décision de déroger aux exigences sur les emprises se fera à la lumière des considérations suivantes :
 - a. **Études complètes** – lorsqu'une emprise moins large est recommandée par une étude approuvée sur une aire particulière, comme un plan de conception communautaire, 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;

- b. 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;
 - c. 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.
 - d. 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;
 - e. Élargissement/servitude piétonne dans le secteur central – lorsque la mise à contribution de mesures ou techniques autres que la politique d'élargissement/servitude dans le secteur central fournit des espaces piétonniers appropriés au niveau du sol;
 - f. 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.
 - g. Continuité des emprises des routes de village – 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. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
4. **Élargissement / servitude dans le secteur central** – Une politique d'élargissement / de servitude s'applique à certaines artères urbaines dans le secteur central mentionné au tableau 1, emprises d'artères urbaines. Une servitude est également requise sur toute la longueur à l'avant des propriétés, pour permettre le passage des piétons. Sauf si la Ville en décide autrement, les dimensions de la servitude correspondent à celles décrites dans le présent appendice, soit une hauteur de 3,7 mètres à partir du trottoir. La largeur de la servitude, mesurée à partir de l'emprise proposée, varie selon la conception des immeubles. Si l'immeuble est en porte-à-faux par rapport à la servitude, une largeur de 1,5 mètre est nécessaire. Si des colonnes soutiennent une partie de la construction par-dessus la servitude, la largeur requise est de 2,5 mètres plus la largeur des colonnes. Lorsqu'un immeuble en porte-à-faux et un immeuble soutenu par des colonnes sont adjacents 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.
 5. **Triangles aux intersections** – La Ville exigera que le terrain utilisé pour l'élargissement d'une route prévoie un triangle à chaque intersection. Selon l'emplacement et le type de routes, la longueur maximale de la bordure d'un côté du triangle s'établit généralement entre 3 à 10 mètres. Les exigences détaillées d'ingénierie approuvées de la Ville serviront à déterminer les besoins précis à satisfaire pour les triangles des intersections.
 6. **Élargissement d'une intersection** – La Ville peut exiger un élargissement supplémentaire de l'emprise en cas de route croisant une autoroute, une artère, une route collectrice principale ou une route collectrice municipale, à proximité de l'intersection. L'importance de l'élargissement à prévoir sera établie 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 installations pour cyclistes, des feux de circulation, des lampadaires et des terre-pleins centraux. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
 7. **Passages à niveau** – La Ville pourrait également exiger une emprise additionnelle à un passage à niveau existant d'une intersection entre une rue municipale et une voie ferrée. Une emprise de forme

triangulaire sera prévue à chaque coin 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. 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.

8. **Traversée de cours d'eau** – La Ville peut exiger un élargissement supplémentaire de l'emprise en cas de route municipale croisant 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. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
9. **Voies de virage rendues nécessaires par l'aménagement d'un site** – La Ville peut exiger un élargissement supplémentaire de l'emprise si une étude de transport indique qu'il est nécessaire de construire une voie réservée au virage en direction ou en provenance d'un aménagement. **Ce peut être le cas** dans des situations telles que les grands aménagements ou les réaménagements réalisés sur des artères, et il est nécessaire de préserver les terrains requis pour aménager des sentiers, installer des éléments paysagers, créer des couloirs de transport d'électricité et d'autres installations prévues dans l'emprise. [Modification n° 76, le 4 août 2010]
10. **Couloirs de transport d'électricité et emprises** – La plantation d'arbres et les aménagements paysagers à proximité immédiate de couloirs de transport d'électricité existants ou planifiés sont interdits. 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 adjacentes 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 des emprises plus larges ou la création de zones tampons paysagées dans le cas de routes proposées qui seraient adjacentes à des couloirs de transport d'électricité afin que les arbres de rue et autres éléments paysagers puissent être prévus. [Modification n° 76, le 4 août 2010]

Tableau 1- Protection des emprises

Route	Emprise à protéger				
Artères en zone rurale (comme indiqué aux annexes G et H du Plan officiel)	L'emprise à protéger est de 30 mètres sauf indication contraire				
Route collectrice en zone rurale (comme indiqué aux annexes G et H du Plan officiel)	L'emprise à protéger est de 26 mètres sauf indication contraire				
Routes régionales en zone rurale	L'emprise à protéger est de 20 mètres , sauf indication contraire				
Route	De	Jusqu'à	Emprise à protéger	Classification	Secteur
Abbott Ouest	West Ridge	Main	24	route collectrice	urbain
Abbott Est	Main	Iber	26	route collectrice principale	urbain
Promenade de l'aéroport	Bronson	Promenade de l'aéroport privé	ECP	artère	urbain
Albert	Empress	Bronson	40 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (10 m).	artère	urbain
Albert	Bronson	Elgin	EV	artère	urbain

			Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,25 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.		
Albert	Elgin	Pont MacKenzie King	EV Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,2 5m).	artère	urbain
Albion	Bank	Lester	24	route collectrice	urbain
Albion	Lester	Leitrim	C	artère	urbain
Albion	Leitrim	Del Zotto	37,5	artère	urbain
Albion	Del Zotto	Limite de la zone urbaine	37,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Aldercrest	Viewmount	Fieldrow	24	route collectrice	urbain
Couloir de circulation Alta Vista	Autoroute 417	Walkley/Conroy	Varie – consulter le rapport sur l'Étude environnementale du Couloir de circulation Alta Vista	artère	urbain
Amberwood	Merivale	Prince of Wales	24	route collectrice	urbain
Amy	Kathleen	Abbott Est	24	route collectrice	urbain
Analdea	Bank	Bank	24	route collectrice	urbain
Anderson	Innes	Leitrim	C	artère	urbain
Antares	Auriga	Hunt Club Ouest	24	route collectrice	urbain
Arnold	Richmond	Moodie	24	route collectrice	urbain
Ashgrove	Greenbank	Meadowbank	24	route collectrice	urbain
Auriga	Antares	Antares	24	route collectrice	urbain
Bank	Wellington	Catherine	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Bank	Catherine	Isabella	20	artère	urbain
Bank	Isabella	Riverside	23	artère	urbain
Bank	Riverside	Hunt Club	37,5	artère	urbain
Bank	Hunt Club	Lester	44,5	artère	urbain
Bank	Lester	Leitrim	C	artère	urbain
Bank	Leitrim	Analdea	44,5	artère	urbain
Bank	Analdea	Limite de la zone urbaine	44,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Bank [Sujet à l'amendement	Limite de la zone urbaine	Mitch Owens	40	artère	urbain

#141, 27 août 2014]					
Bankfield	Autoroute 416	100 m à l'ouest de Colony Heights	34	artère	rural
Bankfield	100 m à l'ouest de Colony Heights	Manotick Main	23	artère	village
Banner	McClellan	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Barnsdale	Eagleson	Prince of Wales	30	route collectrice	rural
Barran	Fallowfield	Larkin	24	route collectrice	urbain
Baseline	Richmond	Limite de la Ceinture de verdure	C	artère	urbain
Baseline	Limite de la Ceinture de verdure	Prince of Wales	44,5	artère	urbain
Bathgate	Chemin Montréal	Ogilvie	24	route collectrice	urbain
Bayview/Bayswater	Scott	Somerset	24	route collectrice	urbain
Beaver Ridge	Capilano	Meadowlands	24	route collectrice	urbain
Beechfern	Wintergreen	Hedgerow	24	route collectrice	urbain
Beechwood	Promenade Vanier	Joliette	23	artère	urbain
Beechwood	Joliette	Juliana	26	artère	Urbain
Bégin	Montréal	Lévis	6 m de plus du côté est, 9 m du côté ouest	local	urbain
Belcourt	St-Joseph	Sunview	24	route collectrice	urbain
Belcourt	Innes	425 m au sud d'Innes	26	route collectrice	urbain
Bellman	McClellan	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Besserer	Nicholas	Cumberland	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	local	urbain
Besserer	Cumberland	King Edward	20	local	urbain
Beverly	West Ridge	Stittsville Main	24	route collectrice	urbain
Bill Leatham	Leikin	Leikin	26	route collectrice principale	urbain
Rocade de Blackburn Hamlet (Innes)	Innes (à l'ouest de Blackburn Hamlet)	Innes (à l'est de Blackburn Hamlet)	C	artère	urbain
Blair	Montréal	Ogilvie	30	artère	urbain
Blair	Autoroute 174	Innes	37,5 Nota : 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	urbain
Bloomfield	Churchill Nord	Limite est de la rue	18	local	urbain
Booth [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Pont Chaudière	Wellington/ Promenade de l'Outaouais	30 + 9 Nota : un élargissement de 9 m sur le côté est de la rue Booth pourrait être nécessaire, à la lumière des	artère	urbain

			<i>conclusions de l'étude sur le transport interprovincial.</i>		
Booth	Fleet	Aqueduc	30	artère	urbain
Booth	Aqueduc	Wellington	38	artère	urbain
Boundary	Russel	Limite sud de Carlsbad Springs	23	artère	village
Boundary	Limite sud de Carlsbad Springs	Autoroute 417	35,5 Nota : une portion supplémentaire de 5 m pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Boyer	Viseneau	Meadowglen	24	route collectrice	urbain
Bren-Maur	Temagami	Prince of Wales	24	route collectrice	urbain
Brian Coburn	Rocade de Blackburn Hamlet	Trim	40	artère	urbain
Brian Coburn	Trim	Frank Kenny	40	artère	rural
Bridge	Manotick Main	River	23	artère	village
Bronson	Albert	Colonel By	23	artère	urbain
Bronson	Colonel By	Promenade de l'aéroport	44,5	artère	urbain
Brookfield	Riverside	Promenade de l'Aéroport	26	route collectrice principale	urbain
Cambrian	Cedarview	Jockvale	37,5	artère	urbain
Camelot	Cleopatra	Merivale	24	route collectrice	urbain
Cameron	Rivière des Outaouais	Ch. Old Montréal	23	artère	village
Campeau	Huntmar	Didsbury	37,5	artère	urbain
Campeau	Didsbury	Teron	40 [Modification no 15, 8 septembre 2004]	artère	urbain
Canfield	Cramer	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Capilano	Merivale	Beaver	24	route collectrice	urbain
Capital	Grenfell	Merivale	24	route collectrice	urbain
Carbery	Beechfern	Abbott Est	24	route collectrice	urbain
Carling	March	Herzberg	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 44,5 m mesuré de la limite sud de l'emprise existante	artère	urbain
Carling	Herzberg	Limite de la Ceinture de verdure	C	artère	urbain
Carling	Limite de la Ceinture de verdure	Holly Acres	44,5	artère	urbain
Carling	Holly Acres	Richmond	37,5	artère	urbain
Carling	Richmond	Bronson	44,5	artère	urbain
Carp	Environ 600 m au sud de Craig Side	Environ 600 m au nord de March	23	artère	village
Carp	Richardson Side	Limite de la zone urbaine	37,5	artère	urbain
Carp	Stittsville, limite nord du secteur urbain	Hazeldean	37,5	artère	urbain
Carp	Hazeldean	Rue Main	23	artère	urbain
Catherine	Bronson	Elgin	23	artère	urbain

Cedarview	Baseline	Lytle	C	artère	urbain
Cedarview	Lytle	Fallowfield	37,5 Nota : une portion supplémentaire de 5 m de chaque côté pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Cedarview	Fallowfield	Jockvale	26	route collectrice principale	urbain
Cedarview	Jockvale	Kennevale	24	route collectrice	urbain
Cedarview	Strandherd	Cambrian	37,5	artère	urbain
Cedarview	Cambrian	Limite de la zone urbaine	24	route collectrice	urbain
Centrepoint	63 m au nord de Hemmingwood	Tallwood	26	route collectrice principale	urbain
Chamberlain	Bronson	Bank	23	artère	urbain
Chesterton	Viewmount	Meadowlands	24	route collectrice	urbain
Chimo	Katimavik	Katimavik	24	route collectrice	urbain
Clare	34,90 m à l'est d'Evered	Tweedsmuir	24 <i>Nota : côté nord</i>	route collectrice	urbain
Claridge	Strandherd	Woodroffe	24	route collectrice	urbain
Clementine	Bélanger	Ohio	15	local	urbain
Clementine	Rockingham	Bélanger	20	local	urbain
Cleopatra	Hunt Club Ouest	Merivale	24	route collectrice	urbain
Clyde	Maitland	Baseline	34	artère	urbain
Clyde	Baseline	Merivale	34	artère	urbain
Colonial	Trim	Delson	23	artère	village
Colonial	Limite occidentale du Village de Sarsfield	Limite à l'est du Village de Sarsfield	23	artère	village
Colonnade	Merivale	Prince of Wales	26	route collectrice principale	urbain
Colonnade Sud	Colonnade Nord	Colonnade Nord	24	route collectrice	urbain
Conroy	Walkley	Limite de la Ceinture de verdure	44,5	artère	urbain
Conroy	Limite de la Ceinture de verdure	Bank	C	artère	urbain
Constance Bay	Dunrobin	Bayview	20	artère	village
Constellation	Centrepointe	Baseline	24	route collectrice	urbain
Cope	Toute la longueur		24	route collectrice	urbain
Cordova	Withrow	Baseline	24	route collectrice	urbain
Corkstown	March	Moodie	C	artère	urbain
Corkstown	Moodie	Carling	24	route collectrice	urbain
Cousineau	Segment est-ouest uniquement		18	local	urbain
Coventry	Promenade Vanier	Belfast	30	artère	urbain
Coventry	Belfast	St-Laurent	30	artère	urbain
Cresthaven	Strandherd	Crestway	26	route collectrice principale	urbain
Crystal Beach	Corkstown	Carling	24	route collectrice	urbain
Cumberland	George	Rideau	20	local	urbain
Cumberland	Rideau	Besserer	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété	artère	urbain

			adjacente à l'emprise actuelle (1 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.		
Cummings	Montréal	Donald	24	route collectrice	urbain
Cummings	Donald	Ogilvie	26	route collectrice principale	urbain
Cummings	Ogilvie	Cyrville	37,5	artère	urbain
Cyrville	Cummings	100 m au nord de Maxime	37,5	artère	urbain
Cyrville	100 m au nord de Maxime	Innes	37,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord, 15 m, côté sud 22,5 m	artère	urbain
Cyrville [Modification #113, 30 juillet 2013]	St-Laurent	Cummings	26	route collectrice	urbain
D'aoust	Albion	Bank	24	route collectrice	urbain
Dairy	Trim	Old Montréal	20	local	urbain
Dalhousie	George	Besserer	24	route collectrice	urbain
Daly	Nicholas	Waller	20	local	urbain
Data Centre	Riverside	Heron	37,5	artère	urbain
Davis	Katimavik	McGibbon	24	route collectrice	urbain
Deakin	Auriga	Prince of Wales	24	route collectrice	urbain
Deer Fox	Beatrice	Woodroffe	24	route collectrice	urbain
Deer Park	Meadowlands	Fisher	24	route collectrice	urbain
Dickinson	Mill	Extrémité sud	14	local	village
Didsbury	Sur toute la longueur		26	local	urbain
Duford	St-Joseph	Amiens	24	route collectrice	urbain
Dunning	Ch. Old Montréal	Brickland	23	artère	village
Dussere	Cousineau	St-Joseph	20	local	urbain
Eagleson	Campeau	30 m au nord de Palomino	44,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure verte pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Eagleson	30 m au nord de Palomino	Hope Side	44,5	artère	urbain
Eagleson	Limite de la zone urbain	Fallowfield	34	artère	rural
Earl Armstrong	Bowesville	Albion	44,5	artère	rural
Earl Armstrong	Chemin River	Limite de la zone urbaine	44,5	artère	urbain
Earl Grey	Sur toute la longueur		20	local	urbain
Eaton	Lynhar	Larkspur	24	route collectrice	urbain
Edgar Brault	St-Joseph	100 m au sud de St-Joseph	20	local	urbain
Elgin	Wellington	Queen	40 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise	artère	urbain

			actuelle (2,4 m).		
Elgin	Pont Plaza	Queen	40 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (2,4 m).	artère	urbain
Elgin	Queen	Laurier	40 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (2,4 m).	artère	urbain
Elgin	Laurier	Lisgar	40	artère	urbain
Elgin	Lisgar	Isabella	23	artère	urbain
Elm	Main	Main	24	route collectrice	urbain
Fallowfield	Eagleson	Moodie	34	artère	rural
Fallowfield	Strandherd	Cedarview	44,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture verte pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Fallowfield	Woodroffe	Prince of Wales	C	artère	urbain
Fallowfield	Autoroute 416	Strandherd	44,5	artère	urbain
Fallowfield	Cedarview	Woodroffe	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord, 44,5 m, mesuré de la limite sud de l'emprise.	artère	urbain
Family Brown	Merivale	Grant Carmen	24	route collectrice	urbain
Farlane	Walford	Baseline	24	route collectrice	urbain
Farrow	Grandeur	Ahearn	12	local	urbain
Fernbank	Limite occidentale de la zone urbaine de Stittsville	Stittsville Main	24	route collectrice	urbain
Fernbank	Stittsville Main Sud	Terry Fox	37,5	artère	urbain
Fernbank	Terry Fox	Eagleson	30	artère	urbain
Fieldrow	Aldercrest	Perry	24	route collectrice	urbain
Fisher	Trent	Baseline	34 Nota : une portion supplémentaire de 5 m du côté de la ferme expérimentale centrale pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	artère	urbain
Fisher	Holland	Trent	34	artère	urbain
Fitzgerald	Robertson	Moodie	24	route collectrice	urbain
Flamborough	Terry Fox	Klondike	24	route collectrice	urbain
Forest Valley	St-Joseph	Orléans	26	route collectrice	urbain
Fourth Line	Environ 300 m au nord de Shellstar	Environ 200 m au sud de Willisbrook	23	artère	village
Frank Kenny	Inness	Rockdale	33	artère	rural
Prolongement de Frank Kenny	Tracé modifié de Trim	Au sud d'Innes	46	artère	urbain

Gabriel	Rocque	130 m au nord de St-Joseph	23	local	urbain
Galetta Side	Darwin	Limite du village de Galetta	23	artère	village
Glamorgan	Castlefrank	Rothesay	24	route collectrice	urbain
Goldridge	Kanata	Kanata	24	route collectrice	urbain
Goulbourn Forced	150 m au nord de la voie ferrée	Kanata	26	route collectrice principale	urbain
Grant Carman	Viewmount	Meadowlands	24	route collectrice	urbain
Greenbank	Autoroute 417	Hunt Club Ouest	37,5	artère	urbain
Greenbank	Hunt Club Ouest	Fallowfield	C	artère	urbain
Greenbank	Fallowfield	Strandherd	44,5	artère	urbain
Greenbank	Strandherd	Chapman Mills	37,5	artère	urbain
Greenbank	Chapman Mills	Nouveau tracé de Greenbank	41,5	artère	urbain
Tracé modifié de Greenbank	Futur couloir de la promenade Chapman Mills	Cambrian	41.5	artère	urbain
Greenbank	Cambrian	Barnsdale	37,5	artère	urbain
Tracé modifié de Greenbank	Cambrian	Communauté urbaine du sud-limite sud	41.5	artère	urbain
Greenfield	Main	Mann	23	artère	urbain
Gregoire	Victoria	Limites de la Ville d'Ottawa	30	route collectrice	urbain
Grenfell	Woodroffe	Slack	24	route collectrice	urbain
Grey's Creek	Snake Island	Cul-de-sac Sud	26	local	rural
Harbour	Market	Nicholson	23	route collectrice	rural
Harrison	Monterey	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Harry Douglas	Iber	Randall James	24	route collectrice	urbain
Avenue Hawthorne	Colonel By	Main	20	artère	urbain
Chemin Hawthorne	Walkley	Hunt Club	44,5	artère	urbain
Chemin Hawthorne	Hunt Club	Leitrim	C	artère	urbain
Chemin Hawthorne Route	Leitrim	Rideau	34	route collectrice	urbain
Hazeldean	Limite occidentale de la zone urbaine de Stittsville	Carp	37,5	artère	urbain
Hazeldean	Main Nord	Fringewood	37,5	artère	urbain
Hazeldean	Fringewood	Terry Fox	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal mentionné dans le rapport d'étude environnementale sur le chemin Hazeldean	artère	urbain
Hazeldean	Terry Fox	Eagleson	37,5	artère	urbain
Hedgerow	Beechfern	Trailway	24	route collectrice	urbain
Hemlock	Juliana	St-Laurent	30	artère	urbain
Heron	Prince of Wales	Walkley	44,5	artère	urbain
Herzberg	Terry Fox	March	26	route collectrice principale	urbain
Highbury Park	Greenbank	Longfields	24	route collectrice	urbain

Hobin	Carp	Renshaw	24	route collectrice	urbain
Hobin	Renshaw	Stittsville Main	24	route collectrice	urbain
Hog's Back	Prince of Wales	Riverside	26	route collectrice	urbain
Holland	Scott	Carling	26	route collectrice	urbain
Holland	Carling	Fisher	34	artère	urbain
Holly Acres	Carling	Richmond	37,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Ch. Hope Side [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Eagleson	Richmond (chemin 59)	44,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Hunt Club	Prince of Wales	Conroy	44,5	artère	urbain
Hunt Club	Conroy	Hawthorne	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : côté sud, 44,5 m, mesuré de la limite nord de l'emprise. De plus, une portion additionnelle de 5 m du côté sud pourrait être requise.	artère	urbain
Prolongement de Hunt Club	Hawthorne	Autoroute 417	42,5 – 50 m, varie conformément au rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement Innes-Walkley-Hunt Club	artère	urbain
Huntley/rue principale	Etta	Stittsville - Limite de la zone urbaine	37,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Huntmar	Richardson Side	Limite de la zone urbaine	37,5	artère	urbain
Huntmar	Limite nord de la zone urbaine	Maple Grove	37,5	artère	urbain
Industrial	Riverside	St-Laurent	37,5	artère	urbain
Innes	St-Laurent	Blair	44,5 Nota : sous réserve des diverses exigences de la RÉE concernant l'élargissement du tronçon vers l'hôpital et du Transitway de Cumberland vers l'ouest	artère	urbain
Innes	Blair	Rocade de Blackburn Hamlet (extrémité ouest)	C	artère	urbain
Innes	Rocade de Blackburn Hamlet	Rocade de Blackburn Hamlet	34	route collectrice principale	urbain
Innes	Rocade de Blackburn Hamlet	Limite occidentale de la collectivité	C	artère	urbain

	(extrémité est)	urbaine de l'est			
Innes	Limite occidentale de la zone urbaine d'Orléans	250 m à l'ouest de Prestwick	37,5	artère	urbain
Innes	250 m à l'ouest de Prestwick	Tenth Line	40 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : côté nord, 14 m; côté sud, 26 m	artère	urbain
Innes	Tenth Line	Trim	37,5	artère	urbain
Innes	Trim	Limite est de la collectivité urbaine de l'est	37,5	artère	urbain
Raccordement Innes-Walkley-Hunt Club	Innes	Prolongement de Hunt Club/ échangeur de l'autoroute 417	42,5 – 50 m, varie conformément au rapport de l'étude environnementale de la voie de raccordement Innes-Walkley-Hunt Club.	artère	urbain
Inverness	Meadowlands	Fisher	24	route collectrice	urbain
Irwin	Pickford	Hazeldean	24	route collectrice	urbain
Isabella	Bank	O'Connor	23	artère	urbain
Isabella	O'Connor	Metcalfe	26	artère	urbain
Isabella	Metcalfe	Canal/Hawthorne	23	artère	urbain
Jeanne d'Arc	Champlain	Tenth Line	26	route collectrice principale	urbain
Jeanne d'Arc	Autoroute urbaine 174	Innes	37,5	artère	urbain
Jeanne Mance	Kendall	Cyr	18	local	urbain
Jockvale	Longfields	Prince of Wales	37.5 Note: : sous réserve des diverses exigences de la RÉE concernant l'élargissement du chemin Jockvale	arterial	Urbain
Johnston	Bank	Albion	26 Note : mesuré du côté sud	route collectrice principale	urbain
Johnwoods	Hazeldean	Maple Grove	24	route collectrice	urbain
Jonathan Pack	Beverly	Abbott Ouest	24	route collectrice principale	urbain
Joseph Cyr	Sur toute la longueur		20	local	urbain
Kakulu	Castlefrank	Eagleson	26	route collectrice	urbain
Kanata	Campeau	Richardson Side	26	route collectrice	urbain
Kanata Drive	Campeau	Place Aird	44,5	artère	urbain
Kanata artère Nord-Sud [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Hazeldean	Fernbank	41.5	artère	urbain
Kathleen	Randall James	Amy	24	route collectrice	urbain
Kenaston	Sur toute la longueur		23	local	urbain
Kent	Wellington	Catherine	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m).	artère	urbain

			Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.		
Kimberley	Richmond	Ridgefield	24	route collectrice	urbain
King Edward	Sussex	Rideau	40	artère	urbain
Kirkwood	Richmond	Merivale	26	artère	urbain
Klondike	Second Line	March Valley	24	route collectrice	urbain
Knoxdale	Hunt Club Ouest	Woodroffe	24	route collectrice	urbain
L'Église	Montreal	35 m au nord de College	20 du côté est	local	urbain
Larkin	Fallowfield	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Larkspur	Eaton	Northside	24	route collectrice	urbain
Laurier Est	Nicholas	King Edward	23	artère	urbain
Laurier Ouest	Bronson	Elgin	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Laurier Ouest et Est	Elgin	Nicholas	26	artère	urbain
Leacock	Beaverbrook	Beaverbrook	24	route collectrice	urbain
Leacock	Leacock	The Parkway	24	route collectrice	urbain
Lees	Robinson	Mann	26	artère	urbain
Lees	Main	Robinson	23	artère	urbain
Legget	Terry Fox	Herzberg	24	route collectrice	urbain
Leikin	Crestway	Merivale	26	route collectrice principale	urbain
Leitrim	Chemin River	Limite de la zone urbaine de la collectivité urbaine du sud	37,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	artère	urbain
Leitrim	Limite de la zone urbaine de la collectivité urbaine du sud	Limite occidentale de la zone urbaine de Leitrim	C	artère	urbain
Leitrim	Limite ouest de la zone urbaine de Leitrim	Limite est de la zone urbaine de Leitrim	35,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	artère	urbain
Leitrim	Limite est de la zone urbaine de Leitrim	Hawthorne	C	artère	urbain
Leitrim	Hawthorne	Autoroute 417	35,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande	artère	urbain

			transversale rurale.		
Leitrim	Autoroute 417	Russell	C	artère	urbain
Lemieux	St-Laurent	Labelle	44,5	artère	urbain
Lenester	Woodroffe	Fairlawn	26	route collectrice principale	urbain
Lester	Uplands	Albion	C	artère	urbain
Lester	Albion	Bank	37,5	artère	urbain
Liard	Main Stittsville	Fernbank	24	route collectrice	urbain
Limebank	Limite de la Ceinture de verdure	Leitrim	C	artère	urbain
Limebank	Leitrim	Limite sud de la collectivité urbaine du sud	44,5	artère	urbain
Lola	30,238 m au sud de Prince Albert	26,632 m au nord de King George	24 Nota : le côté est s'amenuise du nord au sud	route collectrice	urbain
Longfields	Strandherd	Jockvale	37,5	artère	urbain
Longleaf	Orléans	Orléans	24	route collectrice	urbain
Longwood	Richmond	Ridgefield	24	route collectrice	urbain
Lotta	Cordova	Merivale	24	route collectrice	urbain
Louis	Sur toute la longueur		20	local	est
Lynhar	Richmond	Eaton	24	route collectrice	urbain
Lyon	Wellington	Catherine	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
MacFarlane	Merivale	Deakin	24	route collectrice	urbain
MacKenzie	St-Patrick	Promenade Colonel By	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (zéro m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Pont MacKenzie King	Jonctions Albert/Slater	Waller	26	artère	urbain
Rue Main	Echo	Autoroute 417	23	artère	urbain
Rue Main	Autoroute 417	Clegg	20	artère	urbain
Rue Main	Clegg	Riverside	23	artère	urbain
Rue Main (Stittsville)	Hazeldean	Carp	37,5	artère	urbain
Rue Main (Stittsville)	Carp	Etta	23	artère	urbain
Rue Main (Stittsville)/ Huntley	Etta	Limite de la zone urbaine	37,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.	artère	urbain
Maisonneuve	130 m au nord de	St-Joseph	23	local	urbain

	St-Joseph				
Maitland	Carling	Woodward	26	artère	urbain
Majestic	New Haven	Woodroffe	24	route collectrice	urbain
Manotick Main	Bankfield	Century Est	23	artère	village
Maple Grove	Rue Main à Stittsville	Huntmar	26	route collectrice et locale	urbain
Maple Grove	Huntmar	Terry Fox	37,5	artère	urbain
Maple Lane	Chemin Lisgar	Springfield	18 Nota : élargissement inégal mesuré du côté nord	local	urbain
March	Dunrobin	Zone de la limite urbaine	34	artère	rural
March	Limite de la zone urbaine	Terry Fox	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal prévu dans le rapport d'étude environnementale sur le chemin March.	artère	urbain
March	Terry Fox	Richardson	44,5	artère	urbain
March	Richardson	Teron (extrémité sud)	44,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale	artère	urbain
McBean	Perth	Ottawa	23	artère	urbain
McClellan	Banner	Bellman	24	route collectrice	urbain
McCurdy	Castlefrank	Castlefrank	24	route collectrice	urbain
McGibbon	Davis	Katimavik	24	route collectrice	urbain
McLeod	Metcalfe	Metcalfe	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujéti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Meadowbreeze	Grassy Plains	Grassy Plains	24	route collectrice	urbain
Meadowglen	Orléans	Boyer	26	route collectrice	urbain
Meadowlands	Woodroffe	Prince of Wales	26	route collectrice principale	urbain
Medhurst	Woodroffe	Woodfield	24	route collectrice	urbain
Mer Bleue	Innes	Renaud	37.5 Nota : sous réserve des diverses exigences de la RÉE de Mer Bleue concernant l'élargissement	artère	urbain
Mer Bleue	Renaud	Navan	37.5 Nota : sous réserve des divers exigences de la RÉE de Mer Bleue concernant l'élargissement.	artère	urbain
Merivale	Caldwell	Baseline	37,5 Nota : une portion supplémentaire de 5 m du	artère	urbain

			côté de la ferme expérimentale centrale pourrait être nécessaire pour la construction d'une bande transversale rurale.		
Merivale	Kirkwood	Caldwell	34	artère	urbain
Merivale	Island Park	Carling	30	artère	urbain
Merivale	Hunt Club Ouest	Limite de la Ceinture de verdure	37,5	artère	urbain
Merivale	Carling	Kirkwood	26	artère	urbain
Merivale	Limite de la zone urbaine de la collectivité urbaine du sud Limite nord	Prince of Wales	37,5	artère	urbain
Merivale	Limite de la Ceinture de verdure	Limite de la zone urbaine de la collectivité urbaine du sud	C	artère	urbain
Merivale	Baseline	Hunt Club Ouest	44,5	artère	urbain
Metcalfe	Wellington	McLeod	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Metcalfe	McLeod	Argyle	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (2,40 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Metcalfe	Argyle	Catherine	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Michael	Cyrville	Labelle	20	local	urbain
Michael	Labelle	Transitway	18	local	urbain
Michael	Triole	Passage à niveau	20	local	urbain
Michael Cowplan	Sur toute la longueur		26	route collectrice principale	urbain
Millview	Arthur	Extrémité sud	20	local	village
Mitch Owens	River	Bank	34	artère	rural
Monterey	Baseline	Greenbank	24	route collectrice	urbain
Montréal	North River	St-Laurent	23	artère	urbain
Montréal	St-Laurent	Autouroute urbaine 174	37,5	artère	urbain
Moodie	Carling	Bell's Corners- Limite de la zone urbaine	C	artère	urbain
Moodie	Bell's Corners- Limite de la zone	Richmond	37,5	artère	urbain

	urbaine				
Moodie	Richmond	Hunt Club Ouest	24	route collectrice	urbain
Moodie	Hunt Club Ouest	Limite de la Ceinture de verdure	C	artère	urbain
Moodie	Limite de la zone urbaine (ceinture verte)	Fallowfield	34	artère	rural
Murray	Pont Alexandra	Sussex	20	artère	urbain
Murray	Sussex	King Edward	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	route collectrice	urbain
Nanaimo	Richmond	Queensline	24	route collectrice	urbain
Navan	Rocade de Blackburn Hamlet	Limite de la Ceinture de verdure	C	artère	urbain
Navan	Limite de la Ceinture de verdure	Limite de la zone urbaine	37,5	artère	urbain
Navan	Zone de la limite urbaine	Trim	34	artère	rural
New Orchard	Richmond	Ambleside	20	local	urbain
Newtown	Sur toute la longueur		20	local	rural
Nicholas	Laurier Est	Greenfield	26	artère	urbain
Nicholas	Rideau	Laurier	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,70 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude	artère	urbain
Norice	Woodroffe	Viewmount	24	route collectrice	urbain
North Service	Tenth Line	Trim	26	route collectrice principale	urbain
Northside	Larkspur (intersection ouest)	Cassidy	24	route collectrice	urbain
O`Grady	Manotick Main	Dickinson	18	local	village
O`Connor	Wellington	Isabella	20	artère	urbain
Ogilvie	St-Laurent	Bathgate	44,5	artère	urbain
Ogilvie	Blair	Montréal	37,5	artère	urbain
Ohio	54 m à l'est de Clementine	Bank	18	local	urbain
Old Carp	Second Line	March	26	local	rural, urbain
Old Colony	Rothsay	Abbeyhill	24	route collectrice	urbain
Old Montréal	Trim	Limite est de la collectivité urbaine de l'est	37,5	artère	urbain
Old Montréal	Communauté urbaine Est – limite est	Environ 250 m à l'ouest de Chevalier	34	artère	rural
Old Montréal	Environ 250 m à l'ouest de Chevalier	Dunning	23	artère	village

Old Wellington	Rideau Valley Soud	Cul-de-sac	18	local	village
Orléans	St-Joseph	Innes	37,5	artère	urbain
Orr	Fallowfield	Larkin	24	route collectrice	urbain
Osgoode Main	Nixon	Drew Henry	23	artère	village
Autoroute urbaine 174 [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Autoroute 417	Limite de la zone urbaine	ECP	city freeway	urbain
Autoroute urbaine 174 [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Cardinal Creek	Ouest/Trenpannier	38	artère	rural/village
Autoroute urbaine 174 [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Ouest/Trenpannier	Peter Harkness	40	artère	village
Autoroute urbaine 174 [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Peter Harkness	Limite de la Ville à l'est du chemin Canaan	38	artère	village/rural
Pagé	Silverbirch	Creek Crossing	24	route collectrice	urbain
Palace	Montréal	Angle nord-est du lot 85		local	urbain
Palladium	Huntmar, au nord de l'autoroute 417	Huntmar, au sud de l'autoroute 417	44,5	artère	urbain
Palladium	Huntmar, au sud de l'autoroute 417	First Line/Silver Seven	44,5	artère	urbain
Palladium	Silver Seven	Terry Fox	26	artère	urbain
Palamino	Eagleson	Eagleson	24	route collectrice	urbain
Parisien	Sur toute la longueur		20	local	urbain
Parkdale	Promenade de l'Outaouais	Rue Wellington Ouest	26	artère	urbain
Patricia	Richmond	40 m au nord du chemin Richmond	15.24 Note : élargissement seulement du côté ouest	route collectrice principale	urbain
Penfield	Teron	Teron	24	route collectrice	urbain
Perry	Fieldrow	Meadowlands	24	route collectrice	urbain
Pickford	Kakulu	Kakulu	24	route collectrice	urbain
Pinecrest	Carling	Richmond	37,5	artère	urbain
Place d'Orléans	St-Joseph	St-Joseph	37,5	artère	urbain
Potter	Bankfield	Eastman	26	route collectrice	village
Preston	Promenade de l'Outaouais	Albert	26	artère	urbain
Preston	Albert	Carling	23	artère	urbain
Prolongement de la rue Preston	Albert	Promenade de l'Outaouais	26 [Modification n° 5, 8 septembre 2004] [modification ministérielle 69, 10 novembre 2003]	artère	urbain
Prestone	Tompkins	Amiens	24	route collectrice	urbain

Prestwick	Amiens	Innes	26	route collectrice	urbain
Pont Pretoria	Elgin	Colonel By	23	artère	urbain
Prince of Wales	Preston	Heron/Baseline	26	artère	urbain
Prince of Wales	Fisher	Limite de la Ceinture de verdure	40	artère	urbain
Prince of Wales	Limite de la Ceinture de verdure	Limite nord de la Collectivité urbaine du sud	C	artère	urbain
Prince of Wales	Limite nord de la Collectivité urbaine du sud	Limite sud de la Collectivité urbaine du sud	40 Nota : pour le tronçon situé à 1 200 m au nord et à 700 m au sud de l'intersection proposée sur la promenade Strandherd, le terrain maximal requis varie de 22,25 m à 1 m sur le côté est et de 22,25 m à 43,5 m sur le côté ouest.	artère	urbain
Prince of Wales	Environ 250 m au nord de Danbury (limite du village de North Gower)	Fourth Line	23	artère	village
Prince of Wales	Limite de la zone urbaine	Bankfield	40	artère	rural
Princess	Promenade Rockcliffe	Sussex	20	artère	urbain
Ramsayville	Walkley	Leitrim	C	artère	urbain
Randall James	Harry Douglas	Kathleen	24	route collectrice	urbain
Raymond	Rampe de l'autoroute 417	Bronson	23	artère	urbain
Renaud [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	150 m à l'ouest de White	150 m à l'ouest de Mer Bleue	24	route collectrice	urbain
Renshaw	West Ridge	Hobin	24	route collectrice	urbain
Richard	Arthur	Van Vliet	18	local	village
Richardson Side	Prolongement futur de Terry Fox	Kanata	26	local	urbain
Richmond [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Fallowfield	Eagelson	37,5	artère	rural
Richmond [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Hope Side	Fallowfield	34	artère	rural
Richmond [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Chemin Hope Side	Bell's Corners- limite sud de la zone urbaine	C	artère	urbain
Richmond	Bell's Corners- Limite sud de la zone urbaine	Moodie	37,5	artère	urbain
Richmond [Sujet à l'amendement	Moodie	Robertson	24	route collectrice	urbain

#141, 27 août 2014]					
Richmond	Extrémité de Robertson	Bell's Corners- limite est de la zone urbaine	37,5	artère	urbain
Richmond	Bell's Corners - Limite est de la zone urbaine	Baseline	C	artère	urbain
Richmond	Baseline	Holly Acres	C	artère	urbain
Richmond	Holly acres	Autoroute 417	44,5	artère	urbain
Richmond	Autoroute 417	Promenade de l'Outaouais	37,5	artère	urbain
Richmond	Promenade de l'Outaouais	Golden	26 Nota : assujetti à un élargissement inégal : côté nord de 7,5 m, côté sud, de 18,5 m	artère	urbain
Rideau	Sussex	King Edward	30 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,75 m).	artère	urbain
Rideau	King Edward	Extrémité du chemin Montréal	26	artère	urbain
Rideau Terrace	Noel	Acacia	18 Nota : élargissement de 3,048 m requis du côté sud, entre Noel et Lambton. L'élargissement sera égal de chaque côté de la rue entre Lambton et Acacia.	route collectrice	urbain
Vallée Rideau	Blue Rock	Stevens Creek	23	artère	village
Ridgefield	Arnold	Stinson	24	route collectrice	urbain
Chemin River [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Riverside	Limebank	44,5	artère	urbain
Chemin River	Limebank	Limite de la Ceinture de verdure	37,5	artère	urbain
Chemin River	Limite de la Ceinture de verdure	Collectivité urbaine du sud – limite nord	C	artère	urbain
Chemin River	Collectivité urbaine du sud – limite nord	Collectivité urbaine du sud – limite sud	37,5 Nota : une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale. Il y a un élargissement inégal du tronçon entre la ligne séparatrice des lots 18 et 19 BF de la concession Gloucester- Sud jusqu'à et incluant l'avant de la moitié sud du lot 21, où le terrain maximal requis est de 20 m sur le côté est et de 17,5 m sur le côté	artère	urbain

			ouest.		
Chemin River	Limite de la zone urbaine	Mitch Owens	34	artère	urbain
Riverside	Autoroute 417	Smyth	44,5	artère	urbain
Riverside	Smyth	Heron	37,5	artère	urbain
Riverside	Heron	Brookfield	44,5	artère	urbain
Riverside	Brookfield	Voie ferrée (CN)	37,5	artère	urbain
Riverside	Voie ferrée (CN)	Extrémité du chemin River	44,5	artère	urbain
Robertson	Eagleson	Bell's Corners- limite ouest de la zone urbaine	C	artère	urbain
Robertson	Bell's Corners- limite ouest de la zone urbaine	Extrémité du chemin Richmond	37,5	artère	urbain
Rocque	St- Pierre	Gabriel	23	local	urbain
Roger Stevens	Environ 600 m à l'ouest de Craighurt (limite ouest de Village de North Gower)	Environ 300 m à l'est de Fourth Line	23	artère	village
Roosevelt	Richmond	Danforth (Byron)	18 Nota : côté ouest	local	urbain
Rosebella	Albion	Conroy		local	urbain
Rothsay	Glamorgan	Eagleson	24	route collectrice	urbain
Roydon	Merivale	Hunt Club Ouest	24	route collectrice	urbain
Russell	Smyth	Walkley	37,5	artère	urbain
Russell	Walkley	Hawthorne	44,5	artère	urbain
Russell	Hawthorne	Limite de la Ceinture de verdure	30	artère	urbain
Russell	Limite de la Ceinture de verdure	Ramsayville	C	artère	urbain
Russell	Leitrim	Limite de la Ceinture de verdure	C	artère	urbain
Russell	Limite de la Ceinture de verdure	Carlsbad Springs- limite ouest	37,5	artère	urbain
Russell	Limite ouest du Village de Carlsbad Springs	Limite est du Village de Carlsbad Springs	23	artère	village
Sandcastle	Valley Stream	Baseline	24	route collectrice	urbain
Scott	Churchill	Bayview	26	artère	urbain
Second Line	Old Carp	Terry Fox	26 inégal	route collectrice principale	urbain
Seyton	Westcliffe	Richmond	24	route collectrice	urbain
Shatner Gate	Pickford	Eagleson	24	route collectrice	urbain
Shore	St-Laurent	Triole	18	local	urbain
Silver Seven	Cul-de-sac à l'autoroute 417	Maple Grove	26	local	urbain
Silverbirch	Orléans	Pagé	26	route collectrice	urbain
Slack	Woodroffe	Merivale	26	route collectrice	urbain
Slater	Empress	Bronson	40 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (10 m).	artère	urbain
Slater	Bronson	Elgin	EV	artère	urbain

			Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,25 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.		
Slater	Elgin	Pont MacKenzie King	EV	artère	urbain
Smyth	Alta Vista	Dauphin	30	artère	urbain
Smyth	Dauphin	St-Laurent	26	artère	urbain
Solandt	Sur toute la longueur		24	route collectrice	urbain
Rue Somerset Ouest	Booth	Bronson	20	artère	urbain
Rue Somerset Ouest	Bronson	Elgin	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,90 m). Assujetti à la politique sur l'élargissement / la servitude.	artère	urbain
Spratt	Earl Armstrong	Rideau	26	route collectrice principale	urbain
Springbrook	Hazeldean	Trailway	24	route collectrice	urbain
Springfield	Maple Lane	Rideau terrace	24 Nota : le côté ouest et au coin nord-ouest de l'intersection.	route collectrice principale	urbain
St-Jean	Cousineau	Notre Dame	20	local	urbain
St-Joseph	Autoroute urbaine 174	Collectivité urbaine de l'est – limite ouest	C	artère	urbain
St-Joseph	Collectivité urbaine de l'est – limite ouest	Edgar Brault	32	artère	urbain
St-Joseph	Edgar Brault	Gabriel	26	artère	urbain
St-Joseph	Gabriel	130 m à l'ouest de Duford/Place d'Orléans	32	artère	urbain
St-Joseph	130 m à l'ouest de Duford/Place d'Orléans	Trim	37,5	artère	urbain
St-Laurent	Hemlock	Montréal	26	artère	urbain
St-Laurent	Montréal	Smyth	44,5	artère	urbain
St-Patrick	Sussex	King Edward	20 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (0,55 m)	artère	urbain
St-Patrick	King Edward	Promenade Vanier	37,5	artère	urbain
St-Pierre	Extrémité nord	130 m au nord de St-Joseph	23	local	urbain
Stafford	Moodie	Richmond	24	route collectrice	urbain
Star Top	Cyrville	Innes	26	local	urbain
Stonehaven	Eagleson	Richmond	26	route collectrice	urbain
Stonemeadow	Sur toute la longueur		24	route collectrice	urbain
Strandherd	Fallowfield	Crestway	44,5	artère	urbain

Strandherd	Crestway	Prince of Wales	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal prévu dans le rapport d'étude environnementale pour le pont de la rivière Rideau entre Strandherd et Armstrong	artère	urbain
Strandherd/Earl Armstrong	Prince of Wales	River	44,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal prévu dans le rapport d'étude environnementale pour le pont de la rivière Rideau entre Strandherd et Armstrong	artère	urbain
Sunderland	Bentley	Hunt Club Ouest	24	route collectrice	urbain
Sussex	Princess	John	20	artère	urbain
Sussex	John	St-Patrick	26	artère	urbain
Tallwood	Centrepointe	Woodroffe	28	route collectrice	urbain
Taylor Creek	St-Joseph	Trim	26	route collectrice	urbain
Tenth Line	Tompkins	Amiens	44,5	artère	urbain
Tenth Line	Vanguard	Collectivité urbaine est – limite sud	37,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Tenth Line	Amiens	Innes	37,5 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : côté est 20,5 m, côté ouest 17 m.	artère	urbain
Tenth Line	Innes	Vanguard	44,5	artère	urbain
Terminal	Riverside	Trainyard	24 Nota : sous réserve des diverses exigences de la RÉE concernant l'élargissement du tronçon vers l'hôpital et du Transitway de Cumberland vers l'ouest	route collectrice	urbain
Teron	Campeau	March	40	artère	urbain
Teron	Campeau	March	26	route collectrice	urbain
Terry Fox	Didsbury	Castlefrank	44,5	artère	urbain
Terry Fox	March	Goulbourn Forced	44,5	artère	urbain
Prolongement de Terry Fox (nord)	Chemin Goulbourn Forced	700 m au nord-ouest de Didsbury	44,5	artère	urbain
Prolongement de Terry Fox (sud)	Ancienne voie ferrée	Eagleson	44,5	artère	urbain
Timm	Eagleson	Moodie	C	artère	urbain
Tompkins	Major	Prestone	24	route collectrice	urbain
Trailway	Sur toute la longueur		24	route collectrice	urbain
Trainyards	Terminal	Belfast	30 Nota : sous réserve des	route collectrice	urbain

			diverses exigences de la RÉE concernant l'élargissement du tronçon vers l'hôpital et du Transitway de Cumberland vers l'ouest		
Tremblay [Modification #113 30 juillet 2013]	Riverside	St-Laurent	26 Nota : sous réserve d'un élargissement inégal : 26 m, mesuré depuis la limite sud de l'emprise actuelle. Nota : pour le carrefour giratoire proposé entre Belfast et St-Laurent, d'autres terrains des deux côtés de Tremblay, en plus de l'élargissement inégal de 26 m, pourraient être requis.	route collectrice principale	urbain
Trim	Innes	Collectivité urbaine de l'est- limite sud	37,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté rural pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Trim	Corridor de la ligne d'hydro/prolongement de Frank Kenny	Chemin Trim actuel	37,5	artère	urbain
Trim	Autoroute urbaine 174	Prolongement de Frank Kenny	46	artère	urbain
Trim	Sud du corridor de la ligne d'hydro /prolongement de Frank Kenny	Innes	37,5 Nota : consulter le rapport d'étude environnementale pour la voie de liaison nord-sud.	artère	urbain
Trim	North Service	Autoroute urbaine 174	26	route collectrice principale	urbain
Triole	Nord de Tremblay		20	local	urbain
Triole	Toutes les sections au sud de Tremblay		18	local	urbain
Vaan	Sur toute la longueur		24	route collectrice	urbain
Valin	Charlemagne	Trim	26	route collectrice principale	urbain
Varley	Beaverbrook	Beaverbrook	24	route collectrice	urbain
Vaughn	Crichton	Mackay	15	local	urbain
Victoria	Glen	Glenwood	23	artère	village
Viewmount	Meadowlands	Fisher	24	route collectrice	urbain
Virgil	Stinson	Lynhar	24	route collectrice	urbain
Viseneau	Boyer	Innes	26	route collectrice	urbain
Walkley	Riverside	Bank	26	artère	urbain
Walkley	Bank	Heron	37,5	artère	urbain
Walkley	Heron	Limite de la Ceinture de verdure	44,5	artère	urbain
Walkley	Limite de la Ceinture de	Ramsayville	C	artère	urbain

	verdure				
Waller	Rideau	Laurier Est	23 Nota : Terrain maximal requis de la propriété adjacente à l'emprise actuelle (1,54 m).	artère	urbain
Waterbridge	Cresthaven	Prince of Wales	24	route collectrice	urbain
Watters Nota : côté sud de	Collectivité urbaine de l'est – limite est	Est pour virer au sud	26	local	rural
Wellington	Promenade de l'Outaouais	Pont Portage	40	artère	urbain
Wellington Ouest	Island Park	Extrémité de Somerset	20	artère	urbain
Hunt Club Ouest [Sujet à l'amendement #141, 27 août 2014]	Richmond	Limite de la Ceinture de verdure	G	artère	urbain
Hunt Club Ouest	Limite de la Ceinture de verdure	Cleopatra	44,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale.	artère	urbain
Hunt Club Ouest	Cleopatra	Prince of Wales	44,5	artère	urbain
West Ridge	Hazeldean	Fernbank	24	route collectrice	urbain
Westcliffe	Robertson	Seyton	24	route collectrice	urbain
Whitby	Churchill	Winona	15	local	urbain
Winston	Richmond	Cul-de-sac à Wilmont	15	local	urbain
Withrow	Meadowlands	Merivale	24	route collectrice	urbain
Woodfield	Medhurst	Merivale	24	route collectrice	urbain
Woodridge	Bayshore	Bayshore	24	route collectrice	urbain
Woodroffe	Promenade de l'Outaouais	Adirondack	26	artère	Urbain
Woodroffe	Adirondack	Baseline	37,5	artère	urbain
Woodroffe	Baseline	Hunt Club Ouest	44,5	artère	urbain
Woodroffe	Hunt Club Ouest	Fallowfield	C	artère	urbain
Woodroffe	Fallowfield	Limite de la Ceinture de verdure	44,5 Nota : Une portion additionnelle de 5 m du côté de la Ceinture de verdure pourrait être nécessaire pour construire une bande transversale rurale. Sous réserve d'un élargissement prévu dans le rapport d'évaluation environnementale pour l'avenue Woodroffe.	artère	urbain
Woodroffe	Limite de la Ceinture de verdure	Strandherd	34.5-57 Nota : Sous réserve d'un élargissement inégal prévu dans le rapport d'évaluation	artère	urbain

			environnementale pour l'avenue Woodroffe		
Woodroffe	Strandherd	Brenmar	26	route collectrice principale	urbain

[Modification n° 96, 22 février 2012]

Modification n° 97, 22 février 2012

Notes :

1. Toutes les distances sont exprimées en mètres.
2. Tous les élargissements inégaux sont mesurés de la ligne centrale, sauf indication contraire.
3. « CEM » – Couloir existant maintenu
4. « C » – Ceinture de verdure pour laquelle politique particulière de protection de l'emprise s'applique. 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 le cadre de la planification des modifications routières. Si un segment de terrain de la Ceinture de verdure est cédé à un autre propriétaire, un élargissement minimal de 42,5 mètres de la route sera requis pour tout segment d'artère adjacent à ce terrain
En ce qui concerne les segments adjacents 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 adjacentes 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 adjacents. [Modification n° 15, 8 septembre 2004]

[Modification n° 76, dossier CAMO PL100206, 18 août 2011]