

ANNEXE A : TABLES DES DENSITÉS

A) Secteur d'AATC	B) Personnes et emplois estimatifs, 2012 (Densité)	C) Augmentation estimative de la population et de l'emploi à court terme ~ 2031	D) Total estimatif de la population et de l'emploi à court terme ~ 2031 (Densité)	E) Capacité estimative des sites en matière de personnes et d'emploi à court terme (Densité)	F) Total estimatif de la population et de l'emploi à long terme (Densité)
Lees (81,6 ha)	5 000 (= 62 personnes/ha)	7 400 = 27 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	12 400 = 45 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 152 personnes/ha)	23 200 = 86 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 284 personnes/ha)	27 000 (= 330 personnes/ha)
Hurdman (67,5 ha)	2 800 (= 41 personnes/ha)	1 000 = 4 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	3 800 = 15 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 56 personnes/ha)	8 300 = 34 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 123 personnes/ha)	24 600 (= 365 personnes/ha)
Tremblay (100,9 ha)	5 300 (= 53 personnes/ha)	12 500 = 32 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	17 800 = 46 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 176 personnes/ha)	25 500 = 66 % du total estimatif de la population et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 253 personnes/ha)	38 700 (= 383 personnes/ha)

A) Secteur d'AATC	B) Personnes et emplois estimatifs, 2012 (Densité)	C) Augmentation estimative de la population et de l'emploi à court terme ~ 2031	D) Total estimatif de la population et de l'emploi à court terme ~ 2031 (Densité)	E) Capacité estimative des sites en matière de personnes et d'emploi à court terme (Densité)	F) Total estimatif de la population et de l'emploi à long terme (Densité)
St- Laurent (120,5 ha)	7 700 (= 64 personnes/ha)	12 000 = 27 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	19 700 = 45 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 163 personnes/ha)	23 300 = 53 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 193 personnes/ha)	43 700 (= 363 personnes/ha)
Cyrville (98,0 ha)	3 500 (= 36 personnes/ha)	6 200 = 16 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	9 700 = 25 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 100 personnes/ha)	14 100 = 36 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 145 personnes/ha)	38 800 (= 393 personnes/ha)
Blair (118,7 ha)	8 700 (= 73 personnes/ha)	2 300 = 8 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F).	11 000 = 38 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 93 personnes/ha)	20 800 = 72 % du total estimatif et de l'emploi à long terme, comme il est indiqué à la colonne F). (= 175 personnes/ha)	28 900 (= 243 personnes/ha)

ANNEXE B : IMAGES ILLUSTRANT LE RAPPORT PLANCHER-SOL MINIMAL ET/OU LE NOMBRE D'UNITÉS À L'HECTARE



Office building,
approximately 0.5 f.s.i.
5 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 0,5 RPS
5 étages



Office building,
approximately 1.5 f.s.i.
8 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 1,5 RPS
8 étages



Office building,
approximately 1.0 f.s.i.
5 storeys

Immeuble de bureaux,
environ 1,0 RPS
5 étages



Mixed-use building,
990 units per hectare
24 storeys, 248 units
Site area: 0.25 hectare

Immeuble résidentiel / polyvalent,
990 unités par hectare
24 étages, 248 unités
Espace : 0,25 hectare



Residential building,
238 units per hectare
7 storeys, 31 units
Site area: 0.13 hectares

Immeuble résidentiel,
238 unités par hectare
7 étages, 31 unités
Espace : 0,13 hectare



Residential building,
156 units per hectare
7 storeys, 39 units
Site area: 0.25 hectares

Immeuble résidentiel,
156 unités par hectare
7 étages, 39 unités
Espace : 0,25 hectare

source: google streetview



Residential / mixed use building
340 units per hectare
9 storeys, 112 units
Site area: 0.33 hectares

Immeuble résidentiel / polyvalent
340 unités par hectare
9 étages, 112 unités
Espace : 0,33 hectare



Residential / mixed-use building
360 units per hectare
6 storeys, 39 units
Site area: 0.10 hectares

Immeuble résidentiel / polyvalent
360 unités par hectare
6 étages, 39 unités
Espace : 0,10 hectare

**ANNEXE C : VUE D'ENSEMBLE DE LA VIABILISATION SUR LES AMÉNAGEMENTS AXÉS SUR LE TRANSPORT EN COMMUN
(SOUS PLI DISTINCT)**

Préparé pour : La Ville d'Ottawa par Stantec Consulting Ltd., novembre 2013 (sous pli distinct)

ANNEXE D : SOMMAIRE DES COÛTS D'INFRASTRUCTURE

ÉLÉMENT	LEES	HURDMAN	TREMBLAY	ST-LAURENT	CYRVILLE	BLAIR	Totaux
Eau*	-	570 000	960 000	1 190 000	1 060 000	860 000	4 640 000
Égoûts sanitaires	-	5 600 000	9 600 000	3 400 000	-	-	18 600 000
Égoûts pluviaux	-	10 450 000	-	-	21 850 000	4 100 000	36 400 000
Routes	-	-	4 120 000	14 750 000	10 030 000	-	28 900 000
Trottoirs	233 800	2 507 700	3 284 350	2 857 900	4 050 900	2 574 300	15 508 950
Pistes cyclables	2 529 800	10 034 900	1 660 000	7 155 000	5 055 000	12 879 400	39 314 100
Hydroélectricité**	9 000 000	5 900 000	5 200 000	1 000 000	1 500 000	5 600 000	28 200 000
Totaux	11 763 600	35 062 600	24 824 350	30 352 900	43 545 900	26 013 700	171 563 050

* Le total des coûts pour l'eau est de */27,4 million de dollars. La superficie bénéficiaire totale sera déterminée au cours de l'examen futur du règlement sur les redevances d'aménagement. ** Les coûts d'hydroélectricité sont pour l'amélioration de la transmission, au frais du promoteur.

Il convient de noter que les coûts indiqués à l'annexe D incluent pour la plupart des montants pour les services d'infrastructure qui s'étendent au-delà des limites des secteurs d'AATC et qui bénéficient partiellement des aménagements actuels ainsi que des autres zones de densification de la Ville. L'approche globale de financement pour l'attribution des coûts, dans ce cas en utilisant à l'intérieur de la ceinture de verdure que dans les zones de récupération géographique de la Ville, sera confirmée dans le cadre de la mise à jour du règlement sur les redevances d'aménagement 2014 de la Ville.

ANNEXE E : PROJETS D'INSTALLATIONS PIÉTONNIÈRES

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
1	Cyrville	Cyrville, côté nord, de Startop à Labrie	2014 - 2019	Trottoir autonome
2	Cyrville	Startop, côté est, entre Cyrville et Algoma	2014 - 2019	Trottoir autonome
3	Cyrville	Michael, côté est, entre Cyrville jusqu'à 150 m de Cyrville	2014 - 2019	Trottoir autonome
4	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre Cummings et le Transitway	2014 - 2019	Trottoir autonome
5	Cyrville	Cummings, de Cyrville à Ogilvie	2014 - 2019	Trottoir autonome
6	Cyrville	Cyrville, côté sud, <i>entre 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway</i>	2014 - 2019	Trottoir autonome
7	Cyrville	Comstock, côté est, entre Algoma et l'extrémité nord	Non financé	Trottoir autonome
8	Cyrville	Labrie, côté est, entre Kenaston et Cyrville	Non financé	Trottoir autonome
9	Cyrville	Michael, côté ouest, entre Cyrville et le Transitway	Non financé	Trottoir autonome
10	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre Ogilvie et <i>100 m à l'est</i> de Michael	Non financé	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
11	Cyrville	Startop, côté ouest, entre Cyrville et Algoma	Non financé	Trottoir autonome
12	Cyrville	Beaulieu, côté est, entre Ogilvie et le carrefour giratoire, à 150 m au sud d'Ogilvie	Non financé	Trottoir autonome
13	Cyrville	Algoma, côté nord, entre Startop et Kenaston	Non financé	Trottoir autonome
14	Cyrville	Algoma, côté sud, entre Startop et 200 m à l'ouest de Comstock	Non financé	Trottoir autonome
15	Cyrville	Kenaston, côté nord, entre Labrie et 70 m à l'ouest de Labrie	Non financé	Trottoir autonome
16	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway	Non financé	Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
17	Cyrville	Cyrville, côté sud, entre 250 m à l'est de Startop et 200 m à l'est du Transitway	Non financé	Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
18	Cyrville	Cyrville, côté nord, entre Ogilvie et 100 m à l'est de Michael	Non financé	Trottoir standard de la ville, dans le cadre d'un projet de réfection
19	Cyrville	Cummings, côté ouest, au sud d'Ogilvie	Non financé	Coûts futurs du promoteur
20	Cyrville	Chemin privé Beaulieu, côté est du carrefour giratoire et trottoir actuel	Non financé	Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
21	Cyrville	Chemin privé Villeneuve, côté est, entre Beaulieu et Beaulieu	Non financé	Coûts futurs du promoteur
22	Cyrville	Chemin privé Villeneuve, côté ouest, entre Beaulieu et Beaulieu	Non financé	Coûts futurs du promoteur
23	Cyrville	Future allée privée entre Cummings et Ogilvie	Non financée	Coûts futurs du promoteur
24	Cyrville	Futur chemin privé entre Cyrville (face à Michael) et Ogilvie	Non financé	Coûts futurs du promoteur
25	Cyrville	Futur chemin privé entre Labelle et Cyrville	Non financé	Coûts futurs du promoteur
26	Cyrville	Prolongement futur d'Algoma au nord de Kenaston, côté est	Non financé	Coûts futurs du promoteur
27	Cyrville	Prolongement futur d'Algoma, au nord de Kenaston, côté ouest	Non financé	Coûts futurs du promoteur
28	Cyrville	Future route reliant le prolongement futur d'Algoma et la rue Michael, côté sud	Non financé	Coûts futurs du promoteur
29	Cyrville	Prolongement futur de Comstock, côté est, entre Algoma et l'extrémité nord	Non financé	Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
	Totaux pour le secteur d'AATC Cyrville :			Projets de construction de trottoirs financés = 1 047 625 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 4 050 837 \$
30	Tremblay	Industrial, côté sud, entre <i>Trainyards</i> et <i>Alta Vista</i>	2014 - 2019	Trottoir autonome
31	Tremblay	Tremblay, côté nord, entre <i>Riverside</i> et le <i>Transitway</i>	2014 - 2019	Trottoir autonome
32	Tremblay	Terminal, côté nord, entre <i>Trainyards</i> et <i>Riverside</i> (station <i>Hurdman</i>)	Non financé	Trottoir autonome temporaire (trottoir standard futur dans le cadre du prolongement futur du transport en commun)
33	Tremblay	Terminal, côté sud, entre <i>Riverside</i> (station <i>Hurdman</i>) et <i>Trainyards</i> (courts segments existants)	Non financé	Trottoir autonome temporaire (trottoir standard futur dans le cadre du prolongement futur du transport en commun)
34	Tremblay	<i>Belfast</i> , côté ouest, entre <i>Coventry</i> et le viaduc de l'autoroute 417	Non financé	Trottoir autonome
35	Tremblay	<i>Pickering</i> , côté ouest, entre <i>Tremblay</i> et l'extrémité	Non financé	Trottoir autonome ou réfection
36	Tremblay	Industrial, côté sud, entre <i>Trainyards</i> et 230 m à l'ouest du chemin <i>Russell</i>	Non financé	Trottoir autonome ou réfection

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
37	Tremblay	Belfast, côté est, entre Tremblay et Trainyards	Non financé	Exige une conception détaillée concurremment à la réfection du TLR à Belfast
38	Tremblay	Avenue K, côté ouest, entre Tremblay et l'extrémité	Non financé	Coûts futurs du promoteur
39	Tremblay	Avenue L, côté ouest, entre Tremblay et l'extrémité	Non financé	Coûts futurs du promoteur
40	Tremblay	Rue future, entre l'avenue L et Pickering	Non financé	Coûts futurs du promoteur
41	Tremblay	Rue future, entre Belfast et le stade de Coventry	Non financé	Coûts futurs du promoteur
42	Tremblay	Rue future, entre la nouvelle rue ci-devant et le chemin Coventry	Non financé	Coûts futurs du promoteur
43	Tremblay	Chemin privé Railmarket, entre Trainyards et le prolongement futur	Non financé	Coûts futurs du promoteur
44	Tremblay	Prolongement futur du chemin Railmarket privé, entre Railmarket et Steamline	Non financé	Coûts futurs du promoteur
45	Tremblay	Prolongement futur du chemin privé Steamline, entre le segment actuel de Sandford Fleming et la promenade Riverside	Non financé	Coûts futurs du promoteur
46	Tremblay	Raccordement futur du chemin N/S priv., entre Railmarket et Terminal	Non financé	Coûts futurs du promoteur

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
47	Tremblay	Raccordement futur du chemin N/S privé, entre le prolongement futur de Railmarket et Terminal	Non financé	Coûts futurs du promoteur
48	Tremblay	Raccordement futur du chemin N/S privé, entre Steamline et Terminal	Non financé	Coûts futurs du promoteur
	Totaux pour le secteur d'AATC Tremblay :			Projets de construction de trottoirs financés = 607 000 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 3 284 350
49	St-Laurent	Boul. St-Laurent, côté est, entre Tremblay et Belfast	2014 - 2019	Trottoir autonome
50	St-Laurent	Boul. St-Laurent , côté est, entre l'autoroute 417 et la bretelle d'accès vers l'est à Tremblay	2014 - 2019	Trottoir autonome
51	St-Laurent	Cyrville, côté ouest, entre Saint-Laurent et Ogilvie	Non financé	Trottoir autonome
52	St-Laurent	Parisien, côté nord, entre Triole et Michael	Non financé	Trottoir autonome
53	St-Laurent	Tremblay, côté nord, entre Saint-Laurent et Triole	Non financé	Trottoir autonome
54	St-Laurent	Labelle, côté sud, entre Michael et Lemieux	Non financé	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
55	St-Laurent	Lemieux, côté sud, entre Labelle et Saint-Laurent	Non financé	Trottoir autonome
56	St-Laurent	Parisien, côté nord, entre Michael et Marchand	Non financé	Trottoir autonome
57	St-Laurent	Hardy, sud, entre le sentier et Bernard	Non financé	Trottoir autonome
58	St-Laurent	Michael, côté ouest, entre Parisien et Belfast	Non financé	Trottoir autonome
59	St-Laurent	Joseph Cyr, côté ouest, entre Lemieux et Cyrville	Non financé	Trottoir autonome
60	St-Laurent	Parisien, côté sud, entre Triole et Michael	Non financé	Trottoir autonome
61	St-Laurent	Triole, côté est, entre le Parisien et l'extrémité	Non financé	Trottoir autonome
62	St-Laurent	Triole, côté ouest, entre Parisien et extrémité	Non financé	Trottoir autonome
63	St-Laurent	Coventry, côté nord, entre St-Laurent et 180 m à l'ouest de St-Laurent	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD
64	St-Laurent	Chemin Coventry, côté nord, entre Belfast et le nouveau tracé de Coventry, 500 m à l'est de Belfast	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
65	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Coventry, côté ouest, entre Coventry et Coventry	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD OU condition d'aménagement
66	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Coventry, côté est, entre Coventry et Coventry	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD OU condition d'aménagement
67	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Tremblay, côté nord entre Tremblay et St-Laurent	Non financé	Coûts futurs du promoteur
68	St-Laurent	Nouveau tracé du chemin Tremblay, côté sud entre Tremblay et St Laurent	Non financé	Coûts futurs du promoteur
69	St-Laurent	Future allée privée N/S, à l'est de l'avenue U, côté ouest, entre Tremblay et la limite sud	Non financé	Coûts futurs du promoteur
70	St-Laurent	Future allée privée N/S, à l'est de l'avenue U, côté est, entre Tremblay et la limite sud	Non financé	Coûts futurs du promoteur
71	St-Laurent	Prolongement futur de l'avenue P, entre l'avenue S et l'allée privée future (ci-devant)	Non financé	Coûts futurs du promoteur
72	St-Laurent	Avenue P, côté sud , de l'avenue S à l'allée.	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
73	St-Laurent	Avenue N, côté ouest, de Tremblay jusqu'au parc	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD
74	St-Laurent	Avenue O, côté ouest, de Tremblay jusqu'à l'allée	Non financé	Trottoir standard de la Ville dans le cadre du projet de réfection intégrée d'ISD
75	St-Laurent	Lien futur privé, entre Tremblay et l'allée privée future N/S	Non financé	Coûts futurs du promoteur
	Totaux pour le secteur d'AATC St-Laurent :			Projets de construction de trottoirs financés = 326 200 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 2 857 900 \$
	TOTAL pour les secteurs d'AATC Tremblay, Cyrville et St-Laurent			Projets de construction de trottoirs financés = 1 980 825 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 10 193 087 \$

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
76	Lees	Lien L16 - Trottoir le long de l'avenue Lees, depuis le viaduc de l'autoroute 417 jusqu'à l'avenue Robinson	Non financé	Trottoir autonome non financé mais projet prioritaire.
77	Lees	Lien L15 - Trottoirs dans le réaménagement futur du Village Robinson	Non financé	Trottoir autonome
	Totaux pour le secteur d'AATC Lees :			Projets de construction de trottoirs financés = 0 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 233 800 \$
78	Hurdman	Lien H07 - Trottoirs le long de la station Hurdman	2018	Construction de la Ligne de la Confédération
79	Hurdman	Lien H10 - Trottoir parallèle au Transitway	Non financé	Trottoir autonome non financé mais projet prioritaire.
80	Hurdman	Lien H09 - Trottoirs des deux côtés de la promenade Riverside, au nord du futur CTAV	Non financé	Trottoir autonome
81	Hurdman	Lien H11 - Trottoirs traversant les espaces verts à l'est de la promenade Alta Vista	Non financé	Trottoir autonome
82	Hurdman	Lien H05 - Trottoirs traversant les espaces verts actuels	Non financé	Trottoir autonome

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
83	Hurdman	Lien H06 - Trottoirs traversant les espaces verts actuels depuis le sentier polyvalent de la rivière Rideau River jusqu'au futur corridor de transport Alta Vista	Non financé	Trottoir autonome
84	Hurdman	Lien H08 - Trottoirs traversant les espaces verts actuels	Non financé	Trottoir autonome
85	Hurdman	Lien H12 – Trottoir le long de l'allée Hincks sous le Transitway	Non financé	Trottoir autonome
	Totaux pour le secteur d'AATC Hurdman :			Projets de construction de trottoirs financés = 130 880 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 2 507 700 \$
86	Blair	Lien B25 - Trottoirs des deux côtés du chemin Blair, du Transitway jusqu'au chemin Meadowbrook	Non financé	Trottoir autonome
87	Blair	Lien B20 - Trottoirs traversant le réaménagement futur jusqu'au chemin Ogilvie	Non financé	Avec réaménagement.
88	Blair	Lien B21 - Trottoirs traversant le réaménagement futur jusqu'au chemin Ogilvie	Non financé	Avec réaménagement.
89	Blair	Lien B22 - Trottoirs traversant l'aménagement commercial actuel jusqu'au chemin Ogilvie et à la promenade City Park	Non financé	Avec réaménagement.

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
90	Blair	Lien B23 - Trottoirs traversant l'aménagement commercial actuel jusqu'au chemin Ogilvie et à la promenade City Park	Non financé	Avec réaménagement.
91	Blair	Lien B24 - Trottoirs traversant l'aménagement commercial actuel jusqu'à la promenade City Park	Non financé	Avec réaménagement.
92	Blair	Lien B26 - Ajouté dans les révisions. Trottoirs traversant l'aménagement commercial actuel.	Non financé	Avec réaménagement.
	Totaux pour le secteur d'AATC Blair :			Projets de construction de trottoirs financés = 0 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 2 574 300 \$
	TOTAL pour les secteurs d'AATC Lees, Hurdman et Blair			Projets de construction de trottoirs financés = 130 880 \$ Total pour l'ensemble des trottoirs = 5 315 800 \$

ANNEXE F : PROJETS D'INSTALLATIONS CYCLABLES

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
1	Tremblay	P1-14 (ancien S5) – Nouveau sentier polyvalent de l'avenue Industrial / promenade Trainyards jusqu'à l'avenue Coronation.	2014 - 2019	Accord de propriété avec le propriétaire foncier privé présumé conclu.
2	Tremblay	Liens P2-10a et P2-10b (anciens S1, S2 et S3) – Sentier polyvalent côté ouest de Belfast, de Trainyards à Coventry.	2020 - 2025	Soutient le lien entre TLRO et la passerelle pour piétons. À ériger après la construction du TLRO par l'entremise une entente de partage des coûts avec la RTG.
3	Tremblay	Lien U3, est de Riverside – modernisation (rechargement) du sentier polyvalent âgé de 20 ans menant de Riverside à Tremblay selon les normes municipales (tronçon de 500 m du passage supérieur du Transitway à Riverside à Tremblay)	Non financé	Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent : sous réserve de l'approbation de la CCN et d'une entente de partage des coûts (50/50)
4	Tremblay	Lien C3 – pistes cyclables sur Coventry, de Lola à la promenade Vanier	Non financé	Long terme : nouvelles voies sur rue de 600 m, marquage de voie partagée à court terme seulement
5	Tremblay	Lien R6 – Voies cyclables dans le quartier	Non financé	Nouveau segment de 150 m de pistes cyclables sur rue
6	Tremblay	Lien U4 –sentier polyvalent du terminus est de U3 jusqu'à U6, qui commence au quadrant nord-est de l'intersection promenade de la Station/Tremblay	Non financé	Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent nécessitant signalisation

Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
7 Tremblay	Lien R1a –sentier polyvalent de l’extrémité nord de R2 à l’intersection du chemin Coventry/Hampton Inn le long du périmètre du parc de stationnement ouest du stade	Non financé	Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent
8 Tremblay	Lien R1b – Sentier polyvalent allant de l’extrémité nord de R2 au chemin Coventry, du côté est de la promenade du stade sur la limite est de la propriété	Non financé	Nouveau segment de 250 m de sentier polyvalent rattaché au projet de la passerelle piétonnière de Coventry
9 Tremblay	Lien R1c –sentier polyvalent de R1C à l’intersection Lola et Coventry	Non financé	Nouveau segment de 110 m de sentier polyvalent donnant aux cyclistes un accès à la passerelle piétonnière de Coventry depuis le secteur résidentiel au nord de Lola
10 Tremblay	Lien R3 – Assure la liaison du terminus nord du tunnel (R4) jusqu’à la passerelle piétonnière du chemin Coventry (R2)	Non financé	Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent. Coûts pour le promoteur futur.
11 Tremblay	Lien R4 – le tunnel sera adapté pour les bicyclettes. Établit un lien avec les communautés autour de l’hôpital au nouveau pont piétonnier/cycliste qui enjambrera l’autoroute Queensway.	Non financé	Le tunnel sera construit par le promoteur voisin dans le cadre des conditions de subdivision. *Coût non reflété dans le total pour Tremblay.
12 Tremblay	Lien R5 – nouveau sentier polyvalent nord- sud/sur rue, relie l’intersection Industrial/Neighbourhood et Terminal partiellement sur des terrains privés. Exige la traversée d’une artère et d’une route collectrice. Rejoint le Lien R4. Nota : un passage est requis.	Non financé	Nouveau segment de 400 m de sentier polyvalent avec signalisation de l’intersection. Coûts pour le promoteur futur.

Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
Totaux pour le secteur d'AATC Tremblay :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 700 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 1 660 000*
13 St-Laurent	Lien P1-2 (anciens C1 et C2) – Voies cyclables sur Coventry, du boulevard St-Laurent jusqu'au portail Hardy.	2014 - 2019	Coventry reconstruit de St-Laurent à Lola, pistes cyclables ou voies cyclables requises dans le cadre des travaux de réfection.
14 St-Laurent	Lien P2-11 – partie ouest (ancien V2) – Sentier polyvalent de la station Saint-Laurent jusqu'à la rue Michael (au nord du tracé du TLR et connexion au lien V3).	2020 - 2025	Nouveau sentier polyvalent. Partie est des coûts du projet P2-11 dans le secteur d'AATC Cyrville.
15 St-Laurent	Lien H1 - Nouvelle piste sur rue des deux côtés du boulevard St-Laurent.	Non financé	Nouvelle piste sur rue (segment de 1500 m). Trois passages sont prévus.
16 St-Laurent	Lien H2a – De la limite sud de H4 à travers les terrains d'aménagement vers les Avenues	Non financé	Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent
17 St-Laurent	Lien H2a – Nouveau sentier polyvalent. Lien de H3 aux Avenues	Non financé	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent. Coûts pour le promoteur futur.
18 St-Laurent	Lien H3 – Nouveau sentier polyvalent. Lien de H4a au boulevard St-Laurent (Lien H1).	Non financé	Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent. Coûts pour le promoteur futur.

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
19	St-Laurent	Lien H4a – Passage supérieur sur l'autoroute 417 financé par le promoteur (TPSGC). Assure la liaison pour les piétons entre les nouveaux édifices gouvernementaux et la station St-Laurent. Cette installation devrait être construite de manière à être adaptée à une utilisation polyvalente (c.-à-d. passage pour vélos).	Non financé	Coûts assumés dans le budget d'immobilisations de TPSGC. *Coût non reflété dans le total pour Saint-Laurent.
20	St-Laurent	Lien H4b – Permettre le passage pour les vélos et compléter le sentier polyvalent qui enjambe l'autoroute 417. Cette installation fournira une liaison entre la route U6 (sud de la 417) et la route V2 (nord de la 417).	Non financé	Provision pour l'ajout d'une voie pour cyclistes sur la passerelle pour piétons. Liaison principale entre les voies cyclables au sud et au nord de l'emprise du TLR. . Le principal facteur inconnu est la faisabilité de la bretelle à la station St-Laurent – à déterminer dans l'examen du TLR.
21	St-Laurent	Lien H5 – Nouveau sentier polyvalent du parc Trojan au boulevard St-Laurent Boulevard (Lien H1).	Non financé	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent
22	St-Laurent	Lien U7 – Piste cyclable sur rue le long de Parisien, de la rue Michael/U6 à Marchand.	Non financé	Total 450 m. Court terme : Marquage de voie partagée Long terme: piste cyclable dédiée.
23	St-Laurent	Lien O2 - Nouveau sentier polyvalent du Lien O1 à la rue Triole.	Non financé	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent
24	St-Laurent	Lien P3 - Nouveau sentier polyvalent de la rue Michael au Lien P2.	Non financé	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent
25	St-Laurent	Lien V1 – Passage supérieur pour les cyclistes vers la station St-	Non financé	

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
		Laurent.		
26	St-Laurent	Lien G1 – Nouveau sentier polyvalent, du portail Hardy sud à l'autoroute 417, puis vers l'est à la station St-Laurent. Les coûts sont assumés en vertu de l'entente du plan d'implantation du projet conclue avec le centre commercial.	Non financé	Nouveau segment de 650 m de sentier polyvalent. Coûts assumés par le projet d'aménagement voisin au moment de l'approbation. Provision pour la modernisation de la signalisation du passage pour vélos au portail Hardy.
27	St-Laurent	Lien G2 – Installations cyclables de G1 à Coventry. Les coûts sont assumés en vertu de l'entente du plan d'implantation du projet conclue avec le centre commercial.	Non financé	Coûts assumés par le projet d'aménagement voisin au moment de l'approbation.
28	St-Laurent	Lien S5 – Nouveau sentier polyvalent de l'intersection Trainyards/Industrial à Coronation. Liens vers le sentier polyvalent existant ou les pistes cyclables sur rue à (100 m). Passage pour vélos à travers la partie est de Industrial/Trainyards – coûts possibles pour feux de circulation/changements géométriques.	Non financé	Nouveau segment de 100 m de sentier polyvalent , y compris signaux/passage pour vélos. Coûts assumés par le projet d'aménagement voisin au moment de l'approbation.
	Totaux pour le secteur d'AATC St-Laurent :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 381 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 7 155 000 \$*

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
29	Cyrville	Lien P2-11 – tronçon est (ancien V4) – Sentier polyvalent au nord du TLR jusqu'au lien V3 par la station Cyrville jusqu'à l'est de la promenade Aviation.	2020 - 2025	Nouveau sentier polyvalent. Partie ouest des coûts du projet P2-11 dans le secteur d'AATC St-Laurent.
30	Cyrville	Lien E1 – Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent de la station Cyrville au quadrant sud-ouest de l'intersection Ogilvie/promenade de l'Aviation, assure l'accès au nouveau sentier polyvalent Aviation de la CCN. Devrait inclure un passage pour vélos du côté ouest de l'intersection et possiblement du côté sud.	Non financé	Nouveau segment de 500 m de sentier polyvalent
31	Cyrville	Lien E2 – Bretelles pour donner accès à la station Cyrville	Non financé	
32	Cyrville	Lien E3 –sentier polyvalent du Lien V4 nord au M5. 300 m.	Non financé	Nouveau segment de 300 m de sentier polyvalent
33	Cyrville	Lien U9 – Nouveau sentier polyvalent de Cyrville à Kenaston. Nouvelle signalisation nécessaire.	Non financé	Nouveau segment de 100 m de sentier polyvalent
34	Cyrville	Lien U10 - Nouveau sentier polyvalent du chemin Kenaston à l'intersection du chemin Cyrville/avenue Labrie.	Non financé	Nouveau segment de 250 m de sentier polyvalent
35	Cyrville	Lien V5 – sentier polyvalent qui circule au nord du TLR Continue du Lien V4 vers l'est. Pourrait coïncider avec un prolongement futur du TLR.	Non financé	Nouveau sentier polyvalent
36	Cyrville	Lien W1 - Nouvelle piste sur rue le long du chemin Cyrville du Lien	Non financé	Nouvelle piste sur rue (800 m). Avec réfection de la

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
		W2 au Lien H1.		route. Deux passages pour vélos sont prévus.
37	Cyrville	Lien W3/Lien W4 - Nouvelle piste sur rue sur le chemin Cyrville, des deux côtés.	Non financé	Nouvelle piste sur rue (500 m).
38	Cyrville	Lien X1 - Nouveau sentier polyvalent du Lien W1 au chemin Ogilvie.	Non financé	Nouveau segment de 150 m de sentier polyvalent
39	Cyrville	Lien X2 - Nouveau sentier polyvalent du Lien X1 au Lien W1.	Non financé	Nouveau segment de 200 m de sentier polyvalent
40	Cyrville	Lien X3 - Nouveau sentier polyvalent du chemin Ogilvie au Lien E1.	Non financé	Nouveau segment de 450 m de sentier polyvalent. Un passage est prévu.
41	Cyrville	Stationnement pour vélos – station ouest - Lien E2.	Non financé	
	Totaux pour le secteur d'AATC Cyrville :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 279 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 5 055 000 \$
	TOTAL pour les secteurs d'AATC Tremblay, Cyrville et St-Laurent			Projets de construction de pistes cyclables financés = 979 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 13 870 000 \$

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
42	Lees	Lien P1-18 (L2) — Voies sur rue sur l'avenue Lees, de la rue Main jusqu'au croissant Chapel.	2014 - 2019	Nouvelles voies sur rue de la Ville d'Ottawa
43	Lees	Lien P1-9 (L13) - Sentier polyvalent le long de la rivière Rideau.	2014 - 2019	Nouveau sentier polyvalent de la Ville d'Ottawa
44	Lees	Lien L08 - Sentier polyvalent longeant le Transitway au nord l'autoroute 417 et au sud de la rivière Rideau.	2018	Construction de la Ligne de la Confédération
45	Lees	Lien L12 - Sentier polyvalent longeant le Transitway, de la rivière Rideau jusqu'à l'avenue Lees.	Non financé	Nouveau sentier polyvalent de la Ville d'Ottawa
46	Lees	Lien L1 - L1 et L1A devrait faire partie du même projet, y compris éventuellement les améliorations au pont Smyth. Voies sur rue, des deux côtés de la rue Main, jusqu'au pont de la rue Smyth.	Non financé	Nouvelle voies cyclables sur rue faisant partie du projet de réfection de la rue Main par la Ville d'Ottawa
47	Lees	Lien L4 - Voie partagée sur Robinson est, depuis le viaduc Lees jusqu'au sentier polyvalent actuel.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
48	Lees	Lien L6 - Voies partagées sur la rue Somerset-Est. Lien avec la passerelle du sentier polyvalent enjambant la rivière Rideau.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
49	Lees	Lien L5 - Voie partagée sur le croissant Chapel jusqu'à l'avenue Mann et sur la rue Chapel de l'avenue Mann jusqu'à la rue Wilbrod	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
50	Lees	Lien L3 – Sentier polyvalent.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
51	Lees	Lien L09 - Sentier polyvalent longeant le chemin Hurdman, le chemin Robinson et l'avenue Lees.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
52	Lees	Lien L11 - Sentier polyvalent traversant le secteur résidentiel le long de la rue Brunswick.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
53	Lees	Lien L10 - Sentier polyvalent traversant des réaménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
54	Lees	Lien L07 - Sentier polyvalent traversant les espaces verts, de l'avenue Mann jusqu'au croissant Chapel.	Non financé	Avec l'aménagement
55	Lees	Lien L14 - Lien avec le sentier polyvalent.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
	Totaux pour le secteur d'AATC Lees :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 1 340 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclable = 2 529 800 \$
56	Hurdman	Lien H13 - Sentier polyvalent le long de la station Hurdman	2018	Construction de la Ligne de la Confédération

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
57	Hurdman	Lien H14 - Sentier polyvalent le long du Transitway près de l'avenue Terminal	2018	Construction de la Ligne de la Confédération
58	Hurdman	Lien H15 - Sentier polyvalent le long du Transitway, près de l'avenue industrial	2018	Construction de la Ligne de la Confédération
59	Hurdman	Lien H17 - Sentier polyvalent traversant un quartier résidentiel qui va vers l'est, depuis l'allée Hincks	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
60	Hurdman	Lien H18 - Sentier polyvalent longeant le Transitway jusqu'à la station de transport en commun Hurdman	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
61	Hurdman	Lien H27 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts	Non financé	Avec l'aménagement
62	Hurdman	Lien H16 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts et se rendant à la station de transport en commun Hurdman	Non financé	Avec l'aménagement
63	Hurdman	Lien H19 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
64	Hurdman	Lien H20 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Avec l'aménagement
65	Hurdman	Lien H21 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa ou la CCN
66	Hurdman	Lien H22 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa ou la CCN

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
67	Hurdman	Lien H26 - Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Avec l'aménagement
68	Hurdman	Lien H2 - Voies cyclables sur rue des deux côtés du chemin Riverside, de Smyth à la limite du secteur d'AATC Train (lien avec le projet 1 d'AATC).	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
69	Hurdman	Lien H3 – Pistes cyclables partagées traversant des aménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
70	Hurdman	Lien H4 - Voies cyclables sur rue traversant des aménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
71	Hurdman	Lien H25 – Sentier polyvalent traversant le parc après l'avenue Dale	Non financé	Avec l'aménagement
72	Hurdman	Lien H24 – Sentier polyvalent traversant des espaces verts.	Non financé	Avec l'aménagement
	Totaux pour le secteur d'AATC Hurdman :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 346 537 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 10 034 900 \$
73	Blair	Lien P2-12 (B13) - Sentier polyvalent longeant le Transitway du parc Trillium jusqu'à la promenade City Park.	2020 - 2025	Par la Ville d'Ottawa

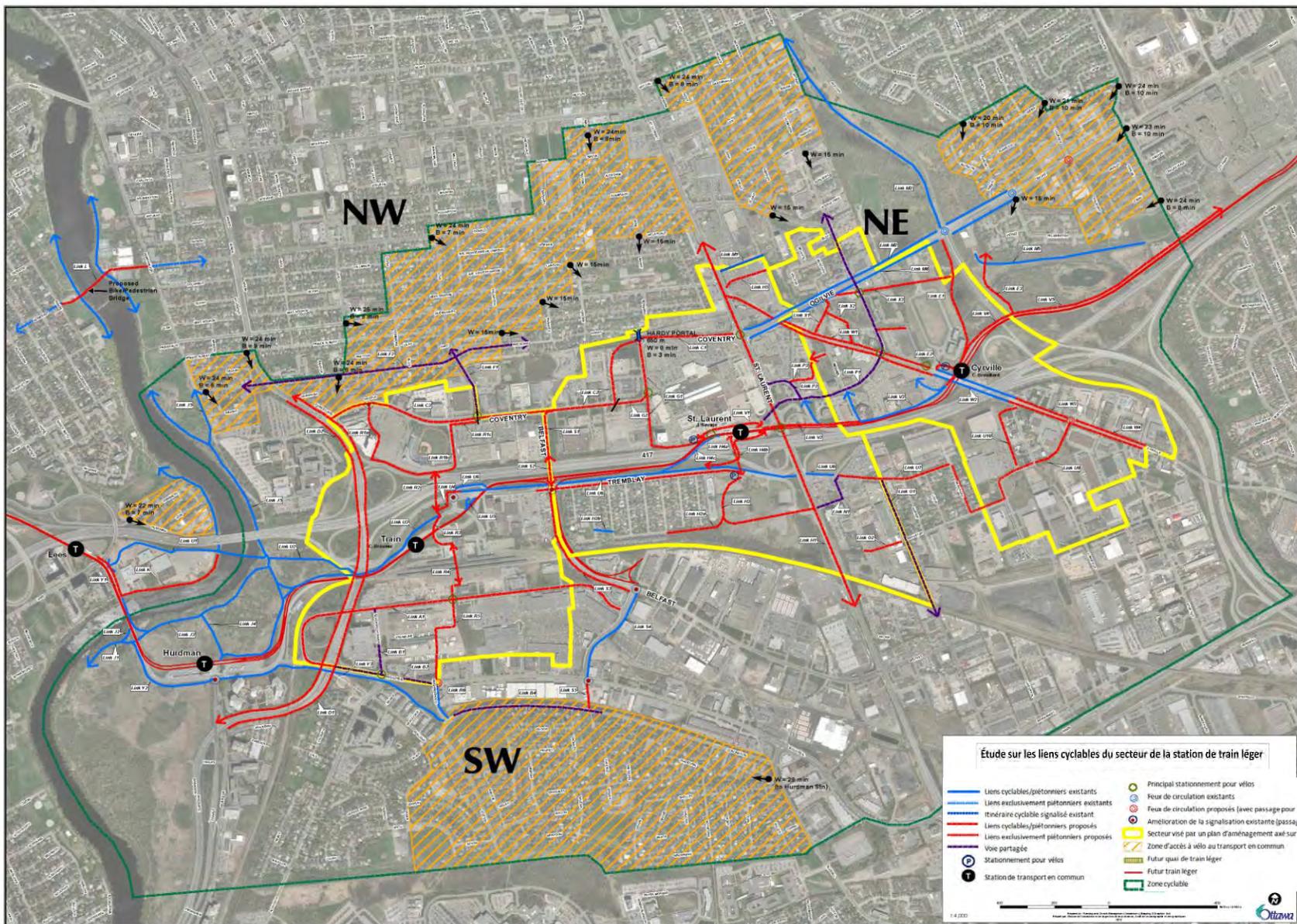
	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
74	Blair	Lien P3-2 (B2) - Voies cyclables sur rue (chemin Blair) du viaduc de la 174 sud jusqu'au chemin Innes. Transformer les accotements asphaltés en voie cyclable. (Le raccordement du viaduc aux accotements asphaltés est de priorité plus élevée que la réfection des services publics de la rue). Chevauchements avec le projet du PCO.	2020 - 2025	Par la Ville d'Ottawa
75	Blair	Lien P3-4 (B6) - Installations de cyclisme distinctes sur Ogilvie du chemin Blair jusqu'au chemin Montréal.	2026 - 2031	Par la Ville d'Ottawa
76	Blair	Lien B14 - Sentier polyvalent de la passerelle de l'autoroute d'OC Transpo jusqu'au chemin Blair.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
77	Blair	Lien B4 - Sentier polyvalent sur la promenade City Park d'Ogilvie à Jobin.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa – non financé, mais projet prioritaire.
78	Blair	Lien P2-12 (ancien B17) - Sentier polyvalent du Transitway jusqu'à la promenade City Park.	Non financé	Avec l'aménagement
79	Blair	Lien P2-12 (ancien B15) - Sentier polyvalent du chemin Blair au croissant Telesat.	Non financé	Avec l'aménagement

	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
80	Blair	Lien B10 - Sentier polyvalent traversant des réaménagements futurs	Non financé	Avec l'aménagement
81	Blair	Lien B16 - Sentier polyvalent longeant le Transitway de l'avenue Ambassador à la station de transport en commun 3A Blair.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
82	Blair	Lien B11 - Sentier polyvalent traversant des réaménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
83	Blair	Lien B12 - Sentier polyvalent reliant le chemin Blair à des réaménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
84	Blair	Lien B09 - Sentier polyvalent allant du Transitway au chemin Ogilvie, à côté de réaménagements futurs.	Non financé	Avec l'aménagement
85	Blair	Lien B19 - Sentier polyvalent. Financé avec l'aménagement.	Non financé	Avec l'aménagement
86	Blair	Lien B18 - Sentier polyvalent. Financé avec l'aménagement.	Non financé	Avec l'aménagement
87	Blair	Lien B1 - Voies partagées sur rue Maxime, de la rue Eugene jusqu'au chemin Cyrville (aucun élargissement).	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
88	Blair	Lien B5 - Voies cyclables sur rue des deux côtés (promenade Bathgate).	Non financé	Par la Ville d'Ottawa

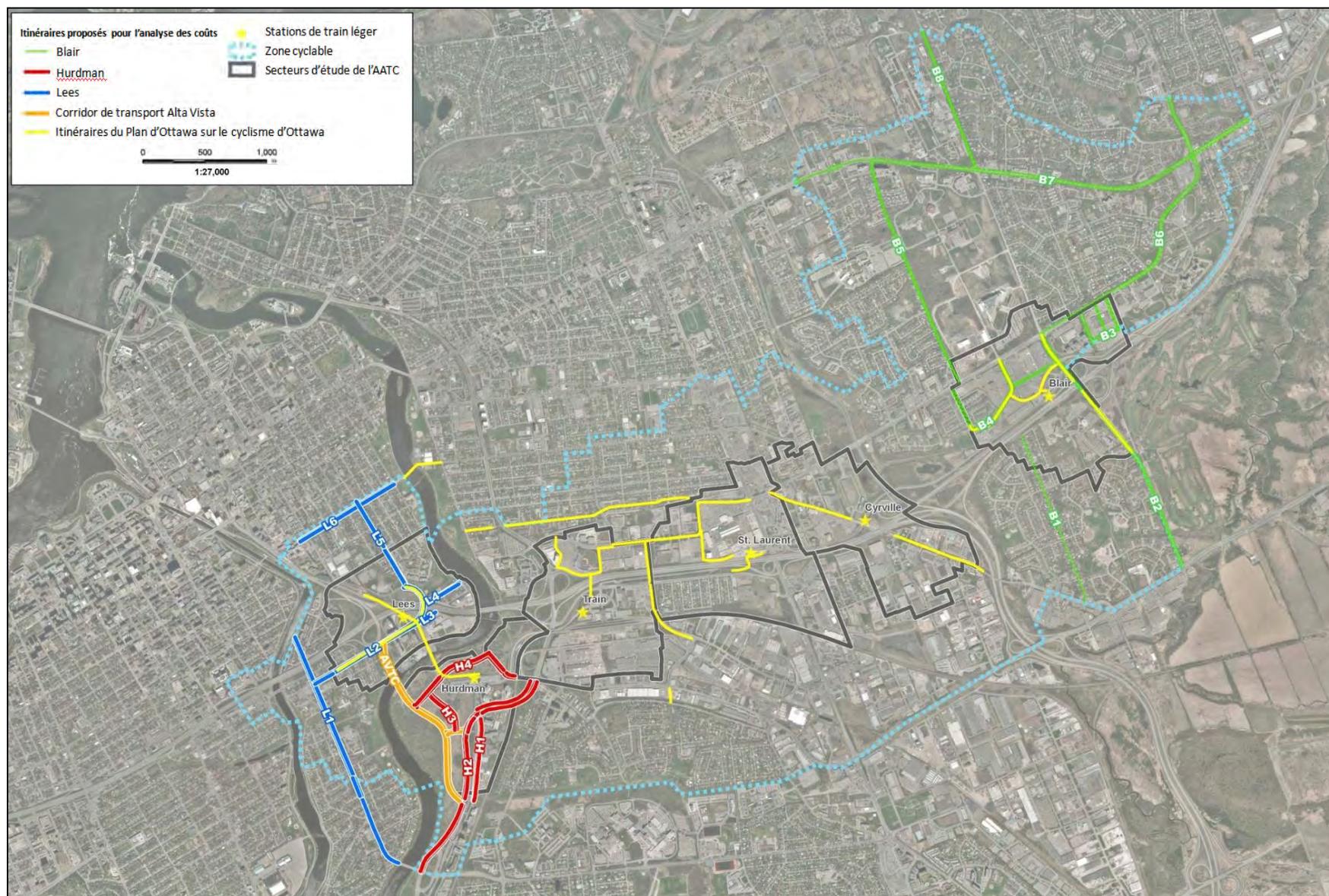
	Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
89	Blair	Lien B6 - Voies cyclables sur rue des deux côtés du chemin Ogilvie, du chemin Blair dépassé le chemin Montréal jusqu'aux limites de la zone des pistes cyclables (aux environ de l'avenue Loyola). Ajouter une voie du chemin Blair jusqu'à la place Blair. Ajouter deux voies après la place Blair.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
90	Blair	Lien B7 - Chemin Montréal dans la zone d'étude. Faible priorité, rue passante, n'est pas un lien direct pour la station de transport en commun.	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
91	Blair	Lien B8 - Voies cyclables sur rue (chemin Blair) du chemin Montréal à la limite nord de la zone des pistes cyclables (voie en direction sud complémentaire de la voie en direction nord).	Non financé	Par la Ville d'Ottawa
92	Blair	Lien B3 - Voies cyclables sur rue traversant des réaménagements futurs. (Aménagées par les promoteurs, le coût variera selon la disposition du réaménagement et sera assumé par le promoteur).	Non financé	Avec l'aménagement
	Totaux pour le secteur d'AATC Blair :			Projets de construction de pistes cyclables financés = 7 840 000 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 12 879 400 \$

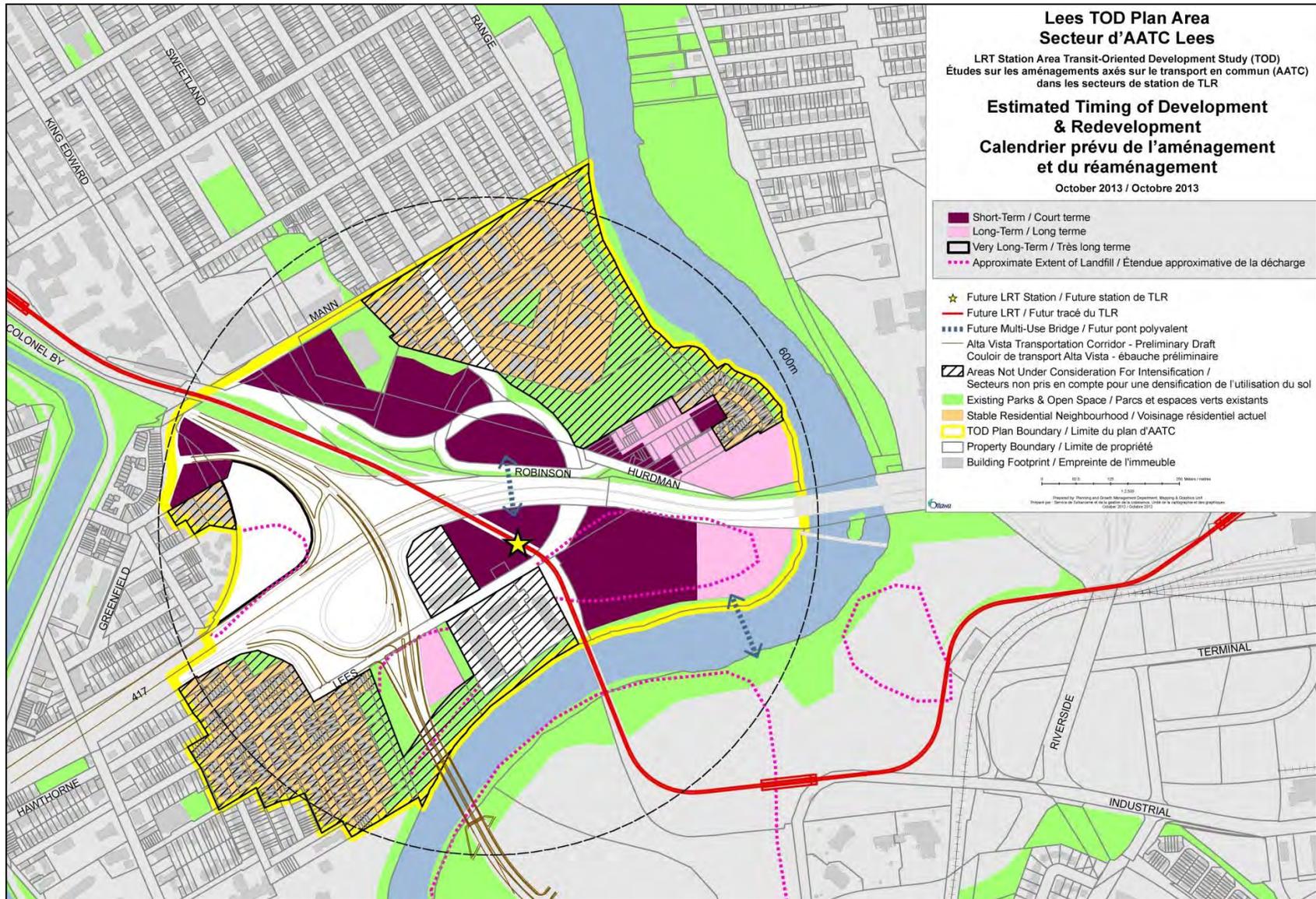
Secteur d'AATC	Emplacement du projet	Année cible	Remarques
	TOTAL pour les secteurs d'AATC Lees, Hurdman et Blair		Projets de construction de pistes cyclables financés = 9 526 537 \$ Total pour l'ensemble des pistes cyclables = 25 444 100 \$

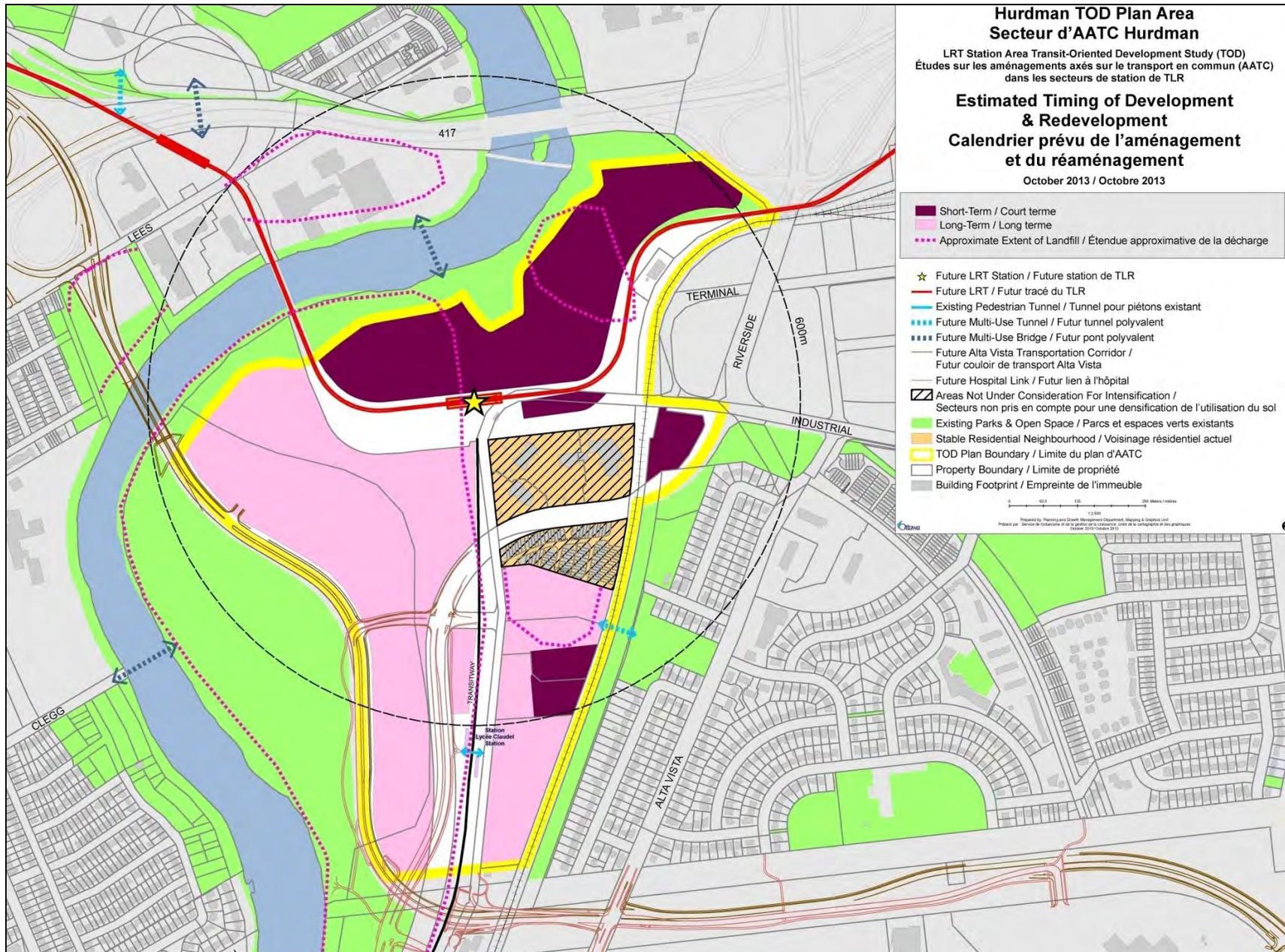
ANNEXE G-1 : CARTE DES PISTES CYCLABLES – TREMBLAY, ST-LAURENT ET CYRVILLE

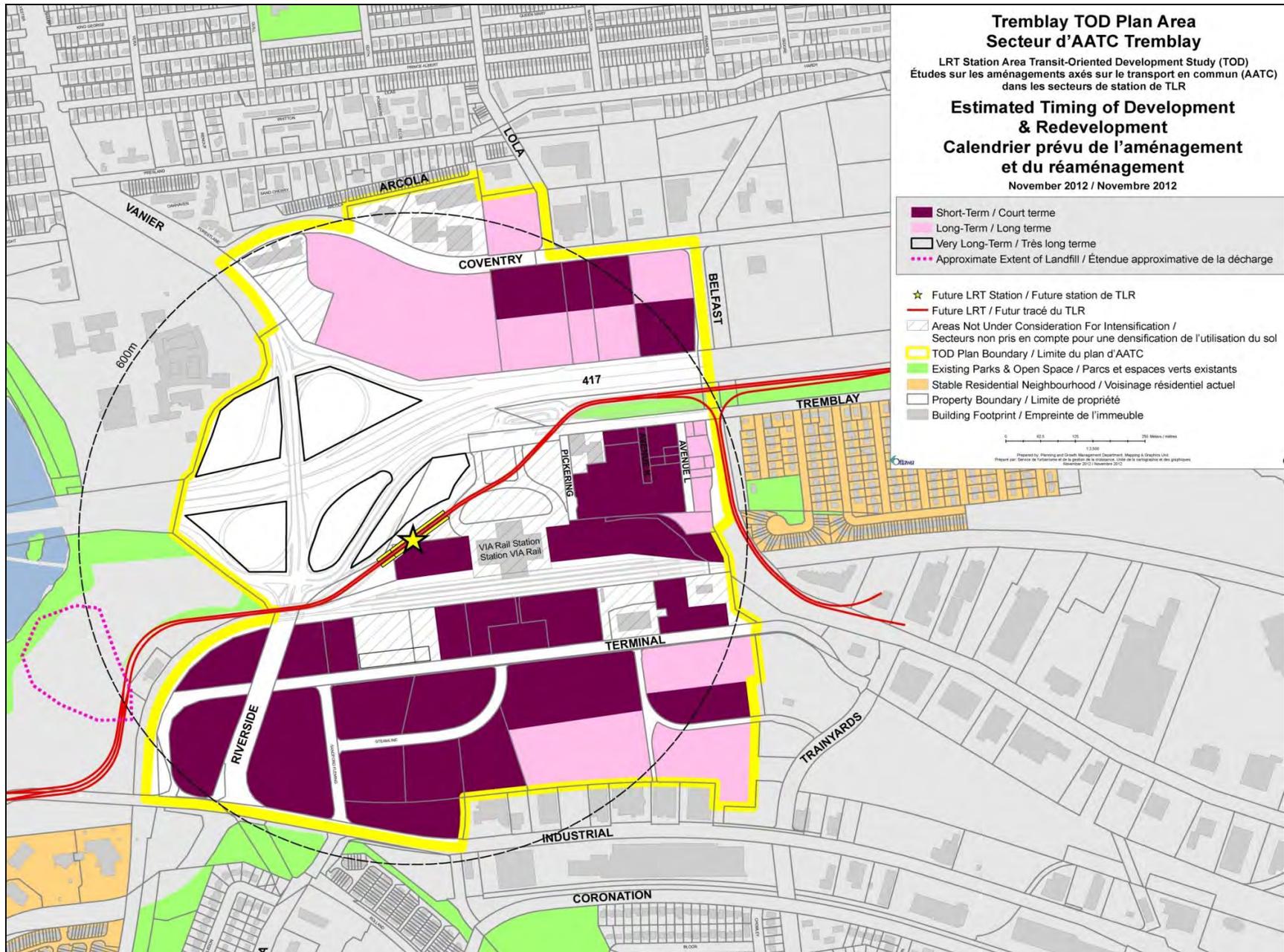


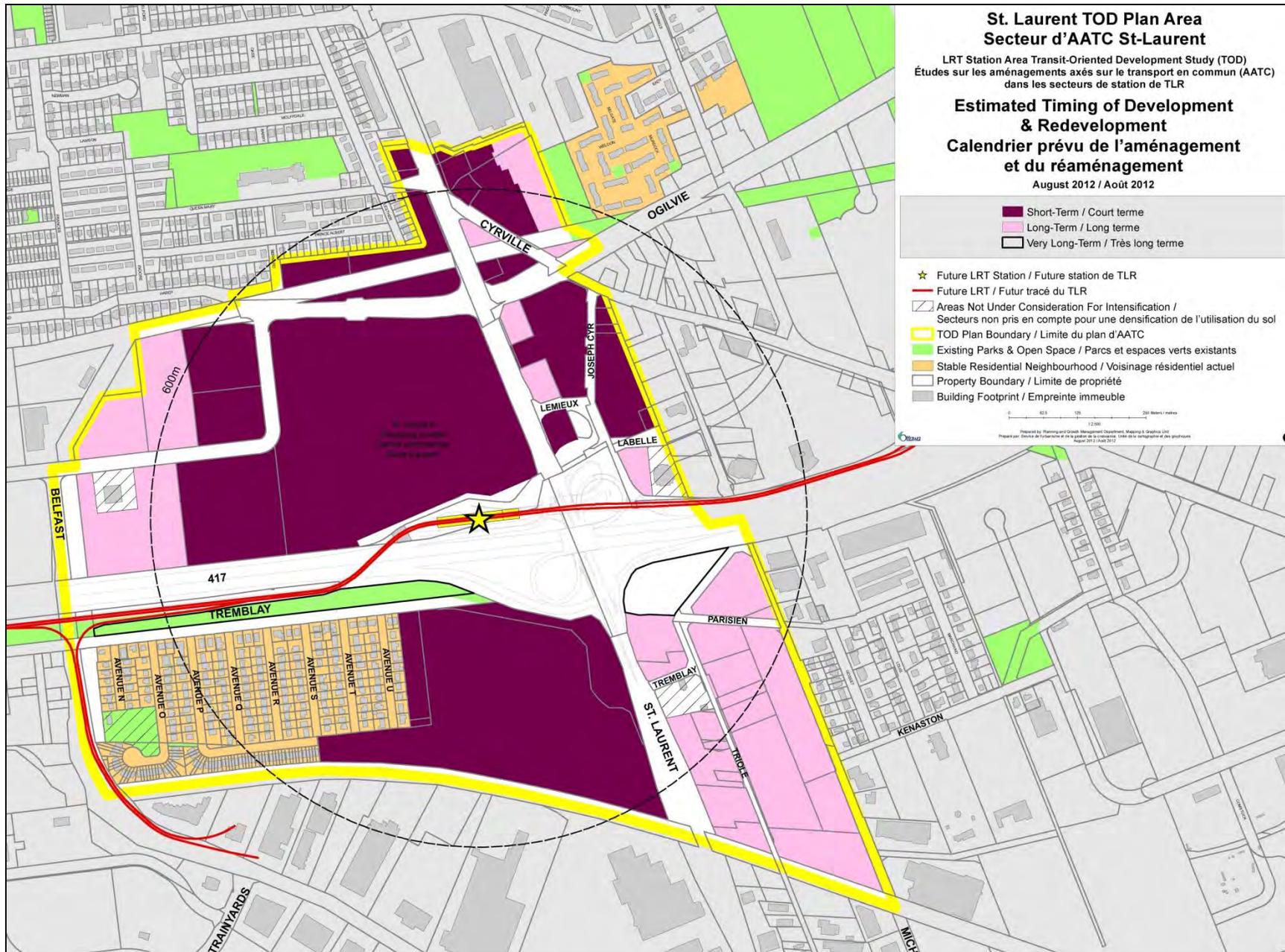
ANNEXE G-2 : CARTE DES PISTES CYCLABLES – LEES, HURDMAN ET BLAIR

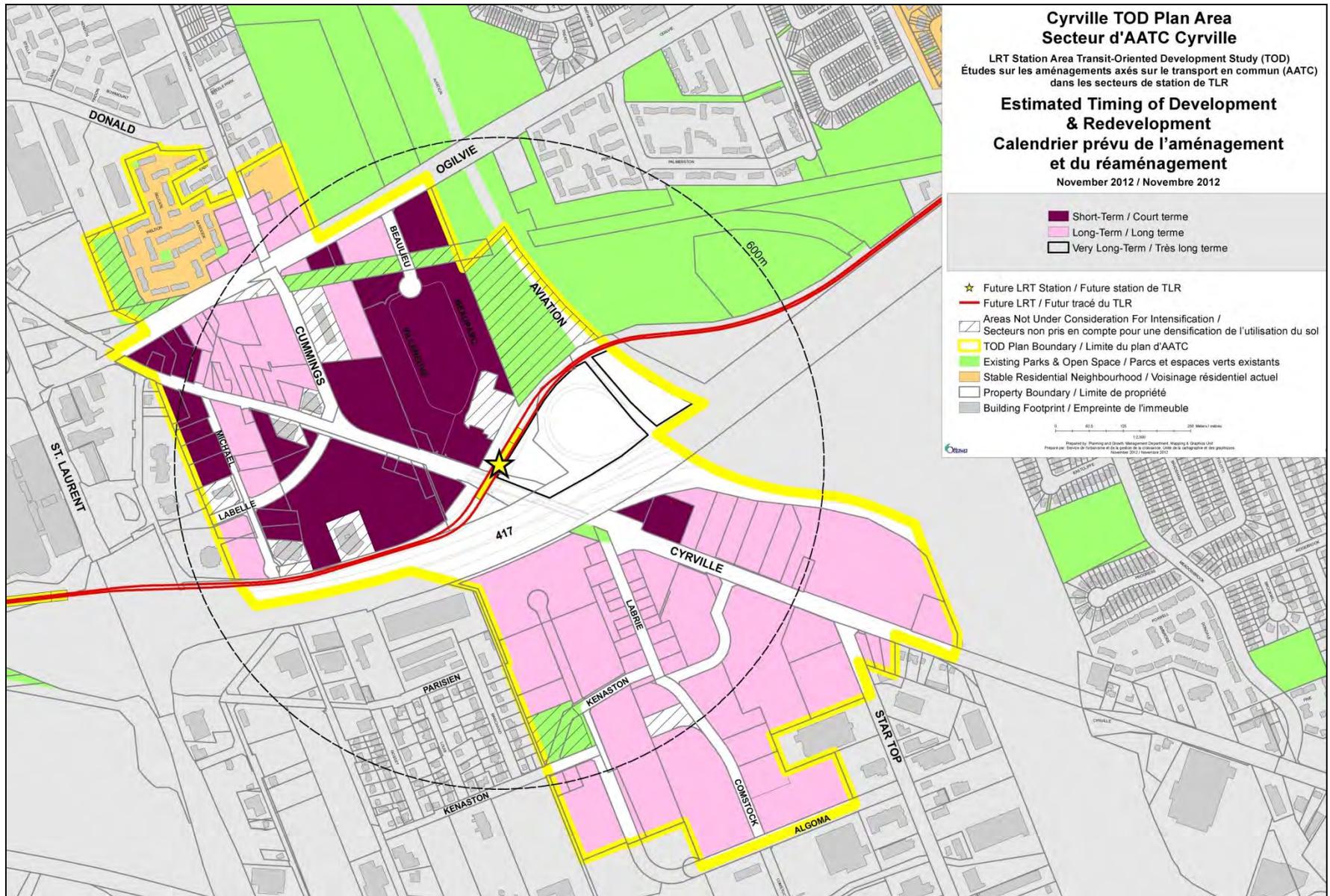


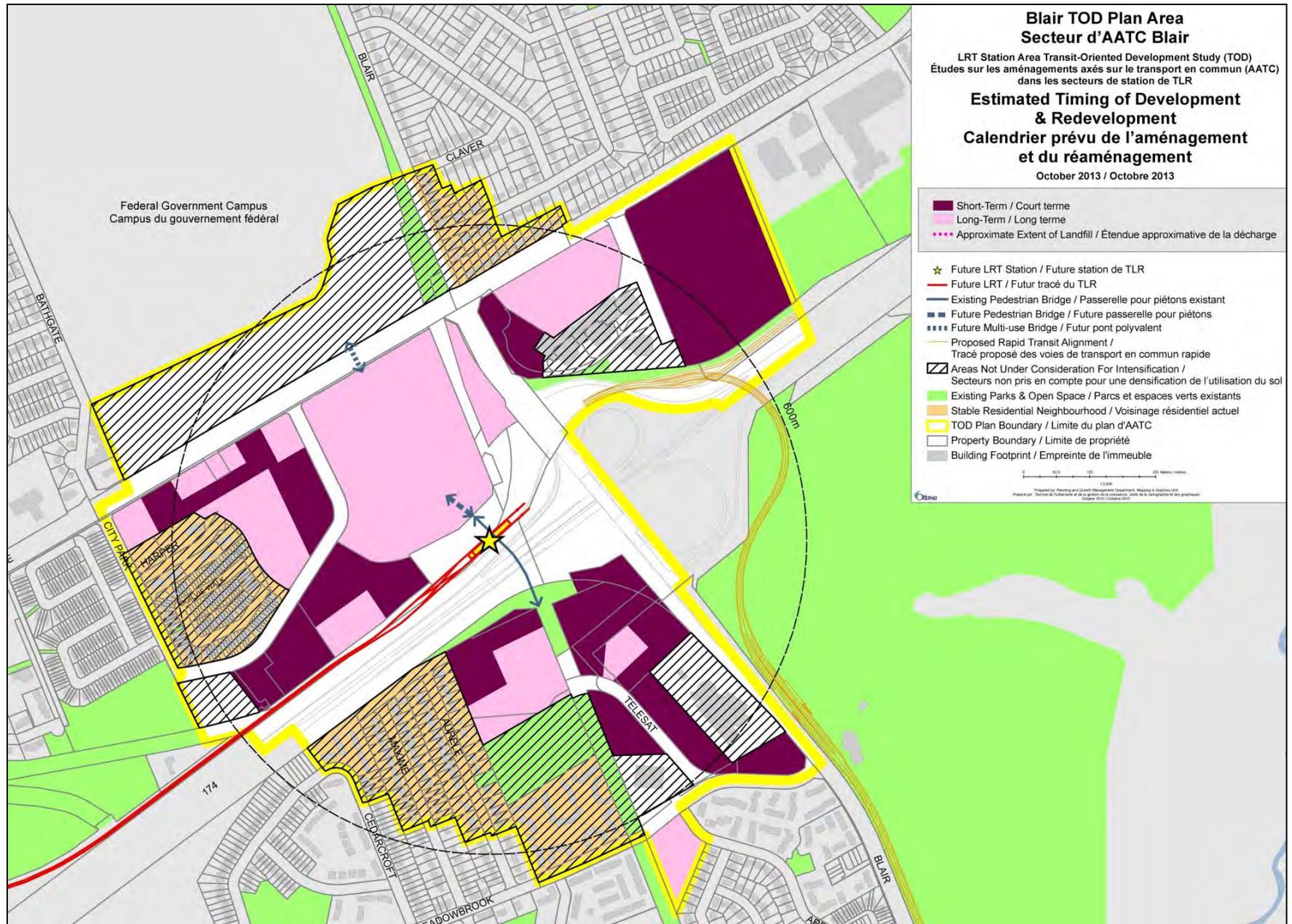












ANNEXE I : STATION ST-LAURENT – PLAN DU SECTEUR SUD-OUEST DE LA STATION (SOUS PLI SÉPARÉ)

Préparé au nom de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada par Delcan et Urban Strategies, 28 février 2012

ANNEXE J : COUPES TRANSVERSALES DES RUES

