

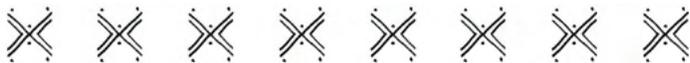
ANCIENNE CASERNE KAPYONG PLAN DIRECTEUR

ÉBAUCHE
18.02.2021



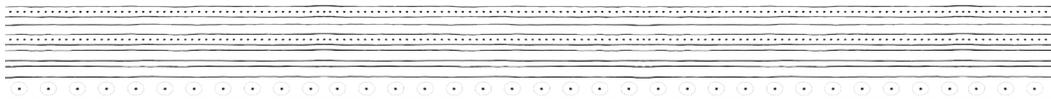
Canada Lands Company
Société immobilière du Canada

Conception des motifs par Destiny Seymour



Le motif Niswi (ci-dessus) est basé sur un motif de poterie provenant du territoire des Premières nations signataires du Traité n°1 et date de plus de 3 000 ans. Niswi signifie « trois » en anishinaabemowin.

Les motifs de Bezhig (ci-dessous) sont basés sur un motif provenant d'un outil taillé à partir d'une ramure de wapiti, datant de plus de 4 000 ans, découvert près de Birtle, au Manitoba. Bezhig signifie « un » en anishinaabemowin.



Partenaires du projet :



Canada Lands Company
Société immobilière du Canada

Équipe du plan directeur :

Scatliff, Miller et Murray
MORR Transportation Consulting
Tetra Tech, ingénieurs
Ayshkum Engineering
EdgeEffects
Stockton Surveys
Barnes & Duncan

Élaboration du plan directeur Groupe de conception autochtone :

Adrian Alphonso
Alan Greyeyes
Destiny Seymour
Jaimie Isaac
Daniel Kanu
David Daniels
Steve Isfeld

Remerciements

La société Treaty One Development Corporation et la Société immobilière du Canada aimeraient exprimer aux citoyens et aux dirigeants des sept Premières nations signataires du Traité n° 1 leur plus profonde gratitude pour avoir transmis leurs points de vue et leurs aspirations en matière d'aménagement, lesquels ont façonné la vision du réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong. Le vif intérêt des citoyens de Winnipeg, y compris celui des résidents et des entreprises environnantes, a été tout aussi important. Les citoyens nous ont fait part de leurs commentaires constructifs et de leurs idées créatives, lesquels ont contribué à l'élaboration de ce plan.

Nous tenons également à remercier Frank Beaulieu, de la Première Nation de Sandy Bay, pour la traduction en ojibwé des aspirations du projet.

« Le Canada est le terrain d'essai d'une noble idée – l'idée selon laquelle des peuples différents peuvent partager des terres, des ressources, des pouvoirs et des rêves tout en respectant leurs différences. L'histoire du Canada est celle de beaucoup de ces peuples qui, après bien des tentatives et des échecs, s'efforcent encore de vivre côte à côte dans la paix et l'harmonie. Cependant, sans justice, il ne peut y avoir ni paix ni harmonie. »

- Le Chef Georges Erasmus et le juge René Dussault, Commission royale sur les peuples autochtones

SOMMAIRE

La société Treaty One Development Corporation, en partenariat avec la Société immobilière du Canada CLC limitée, a élaboré ce plan directeur pour l'ancienne caserne Kapyong. Le présent plan directeur établit un cadre global de planification et d'utilisation des terrains pour la transformation du site de 160 acres en une collectivité diversifiée et dynamique à usage mixte axée sur l'excellence de la conception autochtone et sur la connectivité avec les quartiers établis environnants.

Ce plan directeur est basé sur sept grandes aspirations, qui soulignent non seulement l'important potentiel d'aménagement du site, mais aussi les possibilités considérables de rassemblement des communautés : 1) générer de la prospérité et cultiver les partenariats; 2) créer une communauté accueillante et inclusive; 3) célébrer l'identité et la culture des Premières nations; 4) promouvoir un projet d'aménagement urbain durable; 5) faire progresser les nouvelles expressions de la conception autochtone; 6) transmettre les connaissances et les enseignements culturels; et 7) mettre en valeur l'innovation en matière de conception et d'aménagement urbain.

Le cadre d'utilisation des terrains s'articule autour de sept désignations d'utilisation du sol, qui, ensemble, permettront de créer une collectivité complète, comportant un mélange diversifié de logements, d'entreprises, d'institutions culturelles, d'aires d'agrément des collectivités et d'attractions touristiques.

PARTIE I

VISION

1.0	UNE SEULE VISION	3
1.1	Un seul plan, des ressorts territoriaux parallèles	3
1.2	Superficie du terrain et propriété	4
1.3	Objet et interprétation	6
2.0	LES ASPIRATIONS DU PROJET	7
3.0	CONTEXTE	15
3.1	Traité n° 1	15
3.2	Historique du site	17
3.3	Contexte de l'utilisation des terrains des quartiers environnants	18
3.4	Contexte de planification et d'aménagement	19
4.0	PROCESSUS PUBLIC	21

PARTIE II UTILISATION DES TERRAINS ET CONCEPTION

5.0	CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS	27
5.1	Village à usage mixte	28
5.2	Zone commerciale à usage mixte	30
5.3	Zone résidentielle à densité moyenne	32
5.4	Zone résidentielle à faible densité	34
5.5	Sports et loisirs	36
5.6	Campus culturel et éducation	38
5.7	Espaces communautaires	40
5.8	Aperçu du potentiel d'aménagement	42
6.0	CONCEPTION COMMUNAUTAIRE	47
6.1	Principes directeurs dans la conception de l'aménagement paysager	47
6.2	Conception de l'aménagement paysager	54
6.3	Art public	60
6.4	Accessibilité universelle	62
6.5	Plan de dénomination des rues et des espaces communautaires	63
7.0	CADRE DE DURABILITÉ	65
7.1	Énergie durable	66
7.2	Transport durable	67
7.3	Infrastructure verte et bleue	68
7.4	Santé et bien-être de la communauté	71
8.0	CADRE POUR LES INFRASTRUCTURES	72
8.1	Transports et mobilité	72
8.2	Cadre pour les travaux d'infrastructure du site	89

PARTIE III MISE EN ŒUVRE

9.0	MISE EN ŒUVRE	99
9.1	Administration du plan	99
9.2	Planification en partenariat et collaboration	99
9.3	Phases du projet d'aménagement	100
9.4	Suivi et révision	100



Cette illustration conceptuelle représente la parcelle la plus septentrionale du réaménagement (îlot E). La route de ceinture, ainsi que les couloirs de promenade diagonaux, relie ce nouveau quartier aux quartiers adjacents et permet un accès par divers moyens de transport aux résidents et aux visiteurs. La caractéristique principale de l'îlot E est son grand espace communautaire entouré de résidences individuelles et à logements multiples. L'îlot est également assorti d'utilisations commerciales le long de la route 90 et d'un village à usage mixte aux abords de l'avenue Grant. La conception de l'espace communautaire suit les principes directeurs d'aménagement paysager de ce plan, en mettant l'accent sur la conception et la culture des Premières nations et en soutenant les artistes autochtones.

partie 1

vision

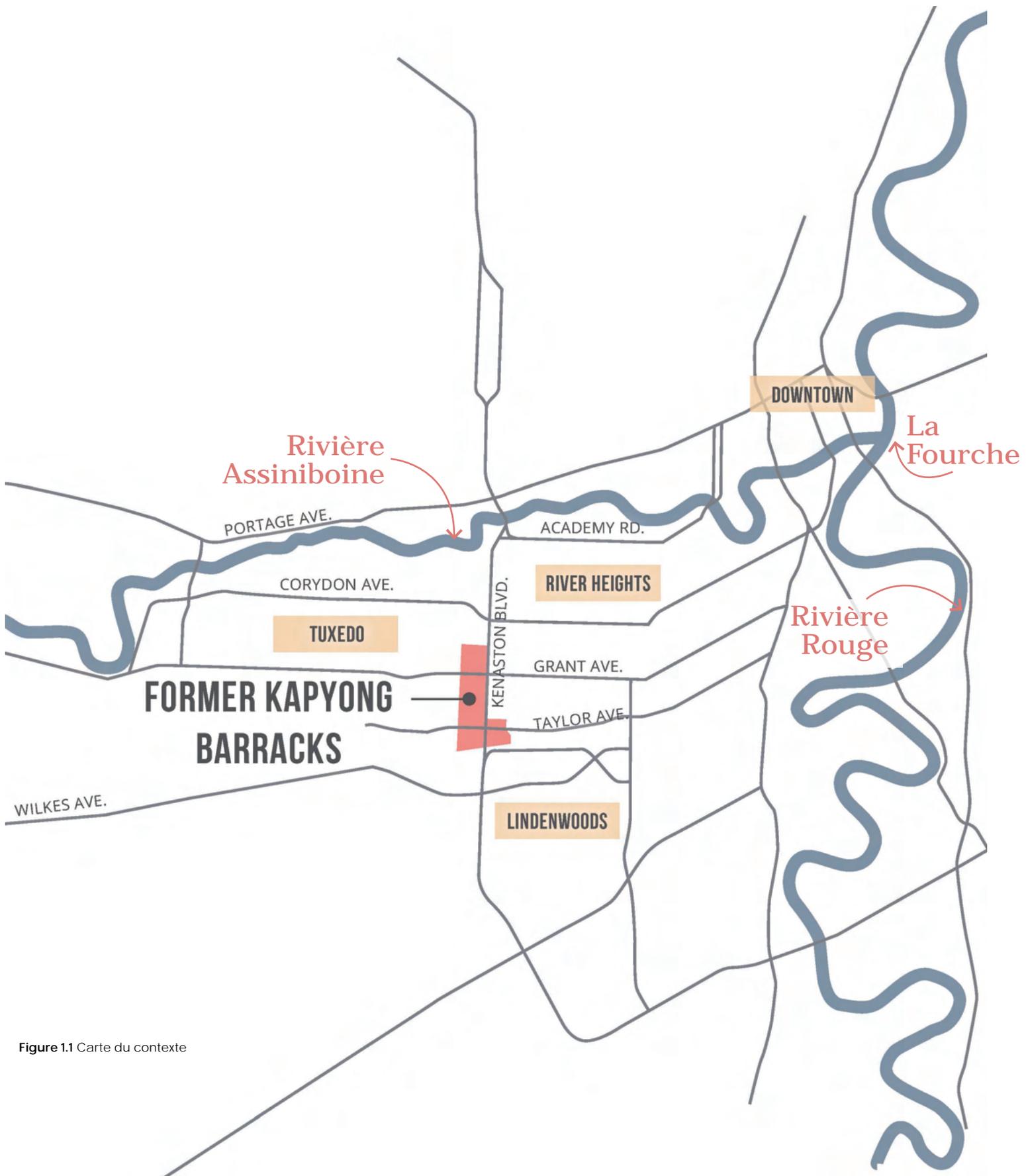


Figure 1.1 Carte du contexte

1.0 UNE SEULE VISION

Le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong est un projet historique pour les Premières nations signataires du Traité n° 1, la Société immobilière du Canada et la Ville de Winnipeg, qui pourrait servir de modèle pour l'aménagement urbain autochtone et la collaboration entre les Premières nations et les municipalités. Il s'agit également d'une occasion de mettre en valeur une conception communautaire exemplaire.

Au-delà de la transformation des terrains concernés, grâce à ce plan directeur, l'ancienne caserne Kapyong est en passe de devenir un catalyseur du développement économique des Premières nations et d'incarner un point de convergence de l'identité et des cultures des Premières nations signataires du Traité n° 1, en plus de représenter une occasion de faire preuve de leadership dans la conception communautaire durable. Les Premières nations signataires du Traité n° 1 et la Société immobilière du Canada travaillent à la réalisation d'objectifs communs : renforcer la présence urbaine des Premières nations signataires du Traité n° 1, façonner la croissance urbaine de Winnipeg et relier les communautés, et ce, tant physiquement par la création de nouveaux projets d'aménagement que culturellement, par la transmission des connaissances et la poursuite des aspirations communes pour l'avenir.

1.1 Un seul plan, des ressorts territoriaux parallèles

Ce plan directeur reflète les aspirations communes des Premières nations signataires du Traité n° 1 et de la Société immobilière du Canada en ce qui concerne le réaménagement des terrains concernés. Ce plan met de l'avant une vision cohérente; toutefois, la voie à suivre pour mettre en œuvre et réaliser cette vision variera, car chaque partie est soumise à des exigences différentes en matière de ressorts territoriaux :

- **Premières nations signataires du Traité n° 1 (T1N)** – aménagent leurs terres en tant que réserves communes soumises à la législation fédérale correspondante et aux lois foncières élaborées en interne, plutôt qu'aux règlements municipaux, incluant les règlements en matière d'aménagement.
- **Société immobilière du Canada CLC limitée (SIC)** – aménage ses terrains en propriété absolue soumise aux régimes d'aménagement du territoire des provinces et des villes.

1.2 Superficie du terrain et propriété

Les terrains concernés ont une superficie totale d'environ 160 acres, répartis sur cinq grands îlots.

La propriété du site est partagée entre les T1N et la SIC. L'aménagement des terres des T1N sera géré et administré par la société Treaty One Development Corporation (T1DC).

Tableau 1.1 Propriété foncière par îlot (acres)

ÎLOT	T1N (ac)	SIC (ac)	TOTAL
Îlot A	7,66	-	7,66
Îlot B	20,04	-	20,04
Îlot C	11,66	17,50	29,16
Îlot D	42,95	24,56	67,51
Îlot E	25,95	9,39	35,34
TOTAL (acres)	108,26	51,45	159,71

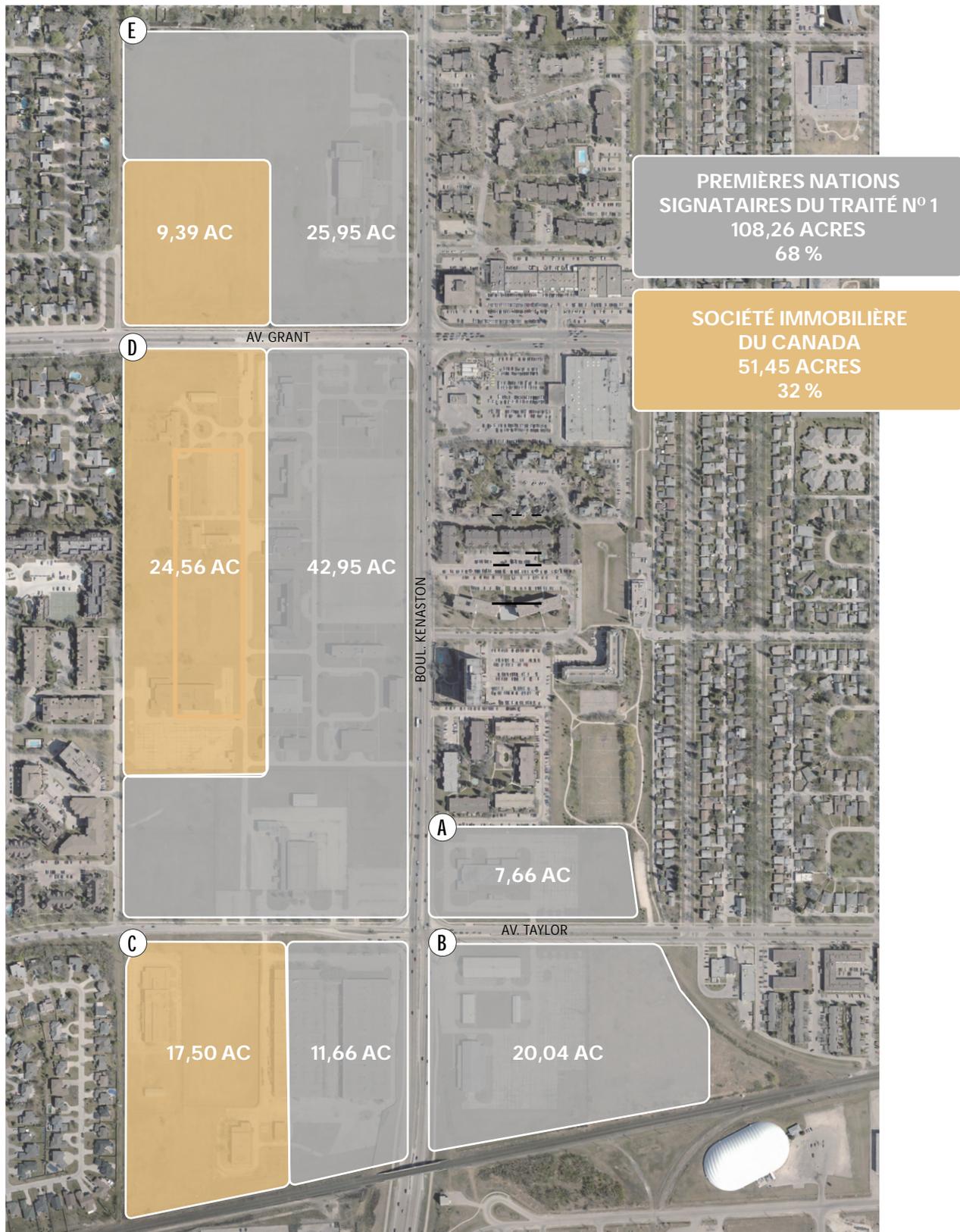


Figure 1.2 Propriété foncière

1.3 Objet et interprétation

Ce plan directeur doit être interprété comme un document d'orientation destiné à fournir une définition de la vision, de la structure urbaine, de l'utilisation des terrains et des concepts du design pour le réaménagement du site concerné. Il ne s'agit pas d'un document statique, mais plutôt d'un cadre flexible permettant de réaliser la vision et les aspirations du projet.

Des précisions quant aux normes et réglementations sur l'aménagement seront établies par le biais d'un Municipal Development and Services Agreement (MDSA – Accord municipal d'aménagement et de services), d'un plan secondaire, d'un règlement de zonage et d'autres mécanismes de désignation des terres selon le ressort territorial applicable.

La SIC et les TIN peuvent élaborer et adopter des lignes directrices supplémentaires en matière d'architecture, d'aménagement paysager et de conception communautaire pour contribuer à la mise en œuvre et à la formulation précise de la vision et des aspirations.

Ce plan est destiné à servir de base pour ces normes et règlements, mais il devrait également être lu en rapport avec ces derniers au fur et à mesure du réaménagement. Ainsi, le présent plan prévoit les deux types de directives suivantes :

1. **Orientations politiques** – orientations qui visent à soutenir les désignations de l'utilisation du sol et les normes d'aménagement qui découlent du présent plan directeur
2. **Orientations stratégiques** – orientations servant de guide stratégique en vue d'orienter les prochains projets de conception et d'aménagement détaillés de la communauté et pouvant servir de base à des normes et réglementations ultérieures

2.0 LES ASPIRATIONS DU PROJET

Ensemble, les T1N et la SIC ont établi les aspirations de projet suivantes comme base de leur vision collective pour le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong. Elles englobent un vaste éventail d'objectifs et de valeurs, permettant la souplesse nécessaire à la croissance et à l'adaptation du projet au fur et à mesure que le réaménagement évolue.

Lors de l'élaboration du plan directeur, ces aspirations de projet ont été au centre du processus. Elles sont destinées à servir de base et de guide pour toutes les activités futures de planification et de réaménagement sur les terrains concernés.

PROSPÉRITÉ ET PARTENARIATS

Générer une prospérité économique, sociale et culturelle pour toutes les Premières nations en cultivant des partenariats basés sur le respect et la compréhension mutuels.

IDENTITÉ

Célébrer l'identité des Premières nations signataires des traités, des Premières nations dans leur ensemble, ainsi que leur culture et leurs liens avec les terres visées par les traités.

COMMUNAUTÉ

Créer une communauté accueillante, diversifiée et inclusive qui fera partie intégrante de l'identité collective de Winnipeg, du Manitoba et du Canada.

CONCEPTION

Faire progresser et mettre en valeur les expressions émergentes de conception autochtone.

CONNAISSANCES ET APPRENTISSAGE

S'engager à la transmission des connaissances entre les cultures, les générations et les partenaires.

INNOVATION

Mettre en valeur l'innovation, le leadership en matière de conception et l'intégration des traditions et des processus autochtones dans la construction et l'aménagement urbain.

DURABILITÉ

Donner aux générations futures un lieu où travailler et où vivre de manière saine et durable, et ce, en relation avec les terres et la communauté.

GIIMAMAWIIKAAMIN ET CHIIWIIDA ANOKIIDIIYAANG

Wiimajitoomagaat Oshkiinokiin nagishkoodading, akina giimondoshaamin igimiziwe Kidakiimang jibagosendaming aanike Wijaganndiin manajiidin jinisidodamaang.

Comme en témoigne le processus d'élaboration du plan directeur, un partenariat solide s'est formé entre les T1N et la SIC. Les T1N et la SIC se sont engagés à travailler de manière collaborative en ce qui a trait aux intérêts d'aménagement publics et privés pour s'assurer que le projet de réaménagement soit accueillant, participatif, prospère pour les T1N et qu'il génère un développement économique pour la Ville et ses résidents.



PROSPÉRITÉ ET PARTENARIATS

Générer une prospérité économique, sociale et culturelle pour toutes les Premières nations en cultivant des partenariats basés sur le respect et la compréhension mutuels.

GIKENDIZWAAN

Giichiiwiikongem Agwiigwaang Anishinabe Niigaan abe Agwaganii Akiin.



De génération en génération, les TIN ont établi des traditions profondément ancrées et de riches cultures. Le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong est une occasion d'exprimer et de transmettre cette histoire et cette culture. La transformation des terres concernées sera guidée par ce plan afin d'intégrer le savoir autochtone dans la conception et l'aménagement, y compris, mais sans s'y limiter, la création d'institutions culturelles majeures, l'investissement dans les entreprises, l'art et l'architecture des Premières nations, la dénomination des rues et des lieux publics et l'utilisation de plantes indigènes pour célébrer l'identité des Premières nations et raconter l'histoire du Traité n° 1.

IDENTITÉ

Célébrer l'identité des Premières nations signataires des traités, des Premières nations dans leur ensemble, ainsi que leur culture et leurs liens avec les terres visées par les traités.

GAMAMAYAANG

Ozhichigade aniin chi izhe ozhi izhe onukiiyaang gitchii Odenaa tugaa Kanada.

Le plan directeur réintègre l'ancienne caserne Kapyong dans le tissu urbain, créant de nouvelles voies d'accès menant aux quartiers environnants de Tuxedo et River Heights. Par le biais du réaménagement, le plan vise à créer un lieu et un processus accueillant pour tous. Grâce à la conception des espaces publics, à la programmation architecturale du site et à la conception minutieuse et réfléchie des bâtiments, le plan vise à assurer que le réaménagement se fasse en collaboration avec les collectivités adjacentes.



COMMUNAUTÉ

Créer une communauté accueillante, diversifiée et inclusive qui fera partie intégrante de l'identité collective de Winnipeg, du Manitoba et du Canada.

OZHIISHKIGAAN

Kikinwaaj wabandeidim Anishinabek ozhigewiin.

Partout au Canada, de nombreux architectes, architectes paysagistes et designers autochtones créent des bâtiments et des espaces qui sont enracinés dans leurs cultures et leurs traditions. Ce plan a pour but de jeter les bases de la promotion et de l'avancement des expressions renaissantes de la conception autochtone dans le réaménagement par la création d'espaces publics, d'art public, de logements, d'installations communautaires et de projets commerciaux.



CONCEPTION

Faire progresser et mettre en valeur les expressions émergentes de conception autochtone.

GIKENDASWIN ET GINAMAGEM

Kidashodamago Gikendaswin taga Anikoobijiganuk giwijaganinaan.

Ancrés dans une compréhension et un engagement envers les appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation, la planification et le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong devraient servir à renforcer la compréhension interculturelle et le respect mutuel grâce à une conception collaborative, à l'art public, aux célébrations et rassemblements culturels, à l'utilisation de plantes indigènes et aux efforts de gestion des terrains.



CONNAISSANCES ET APPRENTISSAGE

S'engager à la transmission des connaissances entre les cultures, les générations et les partenaires.

MAJIOZHIYOMAGAT

Wabandeidim Niigaan wiizhinagwaak Anishinabe pimichige aniin Ge izhii nagochige Oshkii gichii Asiniigaamigoon ozhitoong.

Le réaménagement du site concerné représente une occasion tout à fait unique au Canada d’aller au-delà des pratiques de construction et d’aménagement habituelles et de créer de nouveaux systèmes, processus et lieux avant-gardistes. Cela comprend des approches durables en matière de bâtiments et d’infrastructures, la fourniture de logements et de services sociaux et la possibilité de créer des espaces publics sûrs, inclusifs et dynamiques.



INNOVATION

Mettre en valeur l’innovation, le leadership en matière de conception et l’intégration des traditions et des processus autochtones dans la construction et l’aménagement urbain.

CHIGIKINAJISEK

Ginensh Niigaan izisek chiminoyaayin tugaa chikinwadisek giidakiiminaan.

La durabilité est un concept multidimensionnel, qui touche tous les aspects du développement communautaire. Il s'agit d'un concept global qui concerne l'ensemble du système urbain : les finances, l'exploitation, l'environnement et la culture. Son émergence en tant que point focal de la planification communautaire transcende les classes et les cultures. La présence du concept de durabilité risque de s'accroître à mesure que les villes et les Premières nations sont confrontées à des enjeux environnementaux et fiscaux de plus en plus importants. Grâce à une planification et une conception bien réfléchies, des pratiques de gestion saines, une gestion attentive de l'environnement et de ses ressources et la capacité de s'adapter aux nouvelles normes sur les pratiques à mesure qu'elles apparaissent, ce plan vise à créer une communauté qui soit durable, saine et viable.



DURABILITÉ

Donner aux générations futures un lieu où travailler et où vivre de manière saine et durable, et ce, en relation avec les terres et la communauté.

3.0 CONTEXTE

Comme partout ailleurs, il y a des récits, des communautés et des événements qui font partie de l'histoire variée du site de l'ancienne caserne Kapyong. La signature du Traité n° 1 et ses nombreuses répercussions sur les habitants et les terres du Manitoba font partie de cette histoire. Un bref résumé de l'histoire du Traité n° 1 et du site de l'ancienne caserne Kapyong ainsi qu'un aperçu du contexte actuel de la région figure aux pages suivantes.

3.1 Traité n° 1

Voici un aperçu de l'histoire du Traité n° 1 depuis sa signature le 3 août 1871. Cette histoire joue un rôle clé dans l'éventuel accord de règlement global signé par les Premières nations signataires du Traité n° 1 et le Canada le 30 août 2019.

TRAITÉ DE PAIX

Bien avant la signature du Traité n° 1, les peuples autochtones d'Amérique du Nord ont conclu des traités de paix entre eux pour des raisons de commerce, d'utilisation du territoire et d'aide mutuelle. Ces traités ont été concrétisés par des processus de dons, de cérémonies de calumet et de festins, en plus de la création d'une ceinture de wampums, objet commémoratif orné de coquillages cousus formant des images.

ATTRIBUTION DES TERRES

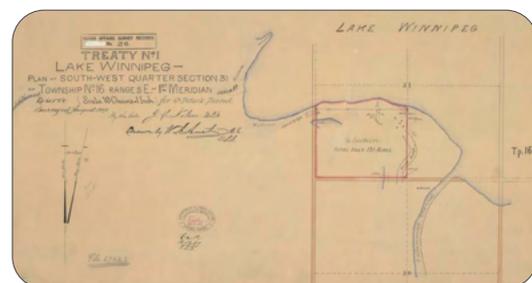
Dans le cadre du Traité n° 1, chaque Première Nation devait recevoir 160 acres de terre par famille de cinq personnes. Cependant, au Manitoba, plusieurs des Premières nations signataires du Traité n° 1 n'ont pas reçu la totalité de leurs terres allouées.

À ce jour, de nombreuses Premières nations n'ont jamais reçu les terres qui leur étaient dues sur la base de la signature juridiquement contraignante du Traité n° 1.

3 AOÛT
1871

SIGNATURE DU TRAITÉ N° 1

Dans un esprit de paix et de coexistence, le Traité n° 1 a été signé à Lower Fort Garry, juste au sud-ouest de Selkirk, au Manitoba, entre les Anishinabés du sud du Manitoba et la Couronne britannique.



OBLIGATION DE CONSULTATION

Le ministère de la Défense nationale (MDN) a reçu l'approbation du gouvernement du Canada pour vendre la propriété à la SIC. En réponse à cela, les membres des Premières nations signataires du Traité n° 1 ont lancé une contestation judiciaire, arguant que le Canada n'avait pas consulté et accommodé les Premières nations avant de vendre les terres.

Cette contestation se fondait sur une série de trois décisions de la Cour suprême : Nation haïda c. Colombie-Britannique; Première Nation Tlingit de Taku River c. Colombie-Britannique; et Première Nation crie Mikisew c. Canada. Ces affaires ont établi un précédent pour l'obligation de consultation de la Couronne [gouvernement fédéral] et ont fourni un cadre général pour sa mise en œuvre.

LA SOCIÉTÉ TREATY ONE DEVELOPMENT CORPORATION

La société Treaty One Development Corporation (TIDC) est créée par les sept Chefs des TIN.



29 MAI
1997

DROITS FONCIERS ISSUS DES TRAITÉS

L'Accord-cadre sur les droits fonciers issus de traités (DFIT) a été signé entre le Comité sur les droits fonciers issus de traités, le Canada et le Manitoba. Cet accord visait à régler la dette foncière due aux Premières nations du Manitoba. Toujours en vigueur aujourd'hui, l'accord-cadre sur les DFIT permet aux Premières nations de sélectionner des terrains publics disponibles, d'utiliser des fonds pour acheter des terrains privés, ou les deux.

2007

SEPTEMBRE
2009 -
AOÛT 2015

DÉCISION DE LA COUR FÉDÉRALE

À la suite d'une série de décisions de la Cour fédérale et de la Cour d'appel, la Cour d'appel fédérale a décidé que le Canada n'avait pas adéquatement consulté les Premières Nations avant la vente de la caserne Kapyong.

JUILLET
2018



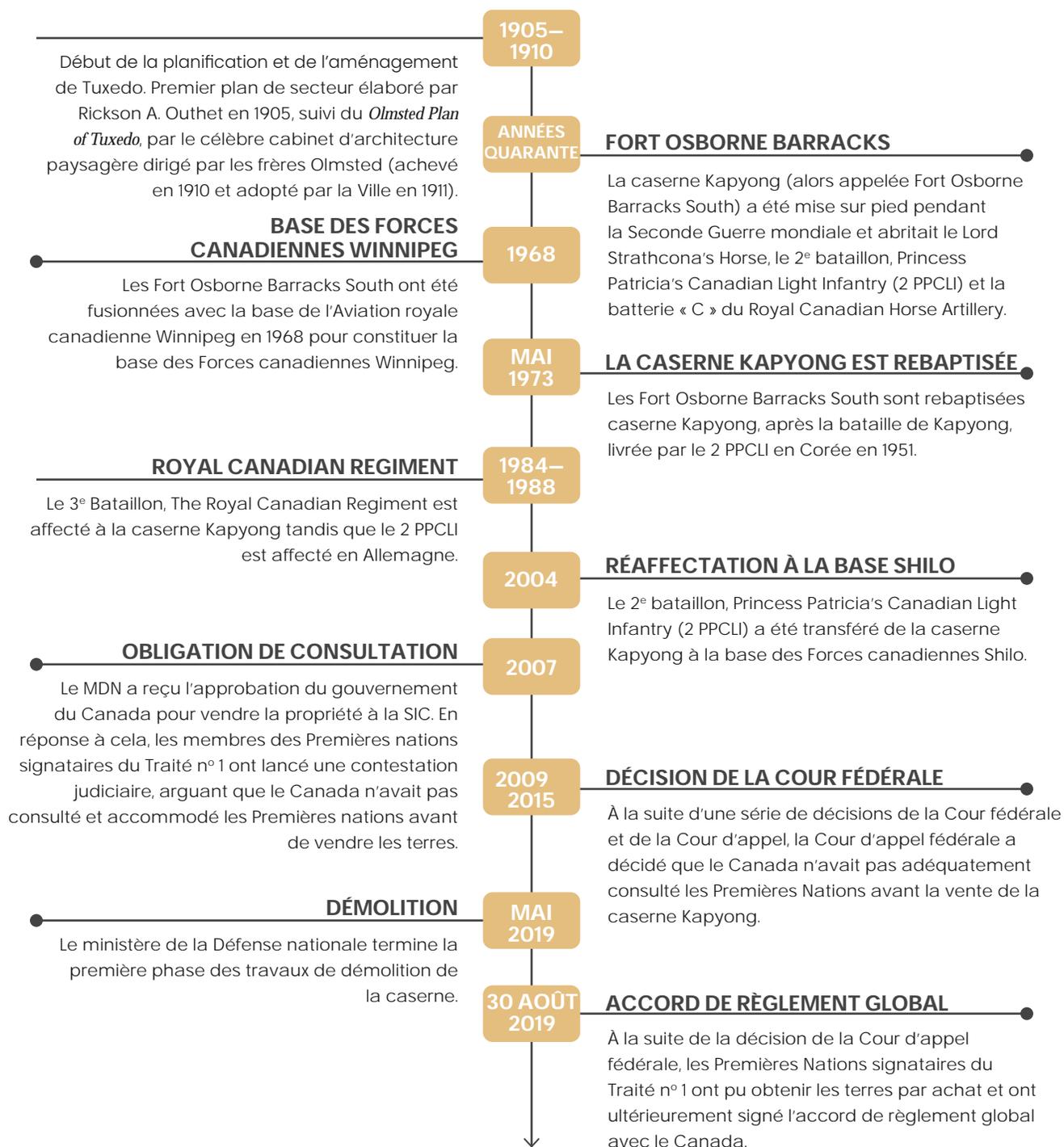
30 AOÛT
2019

ACCORD DE RÈGLEMENT GLOBAL

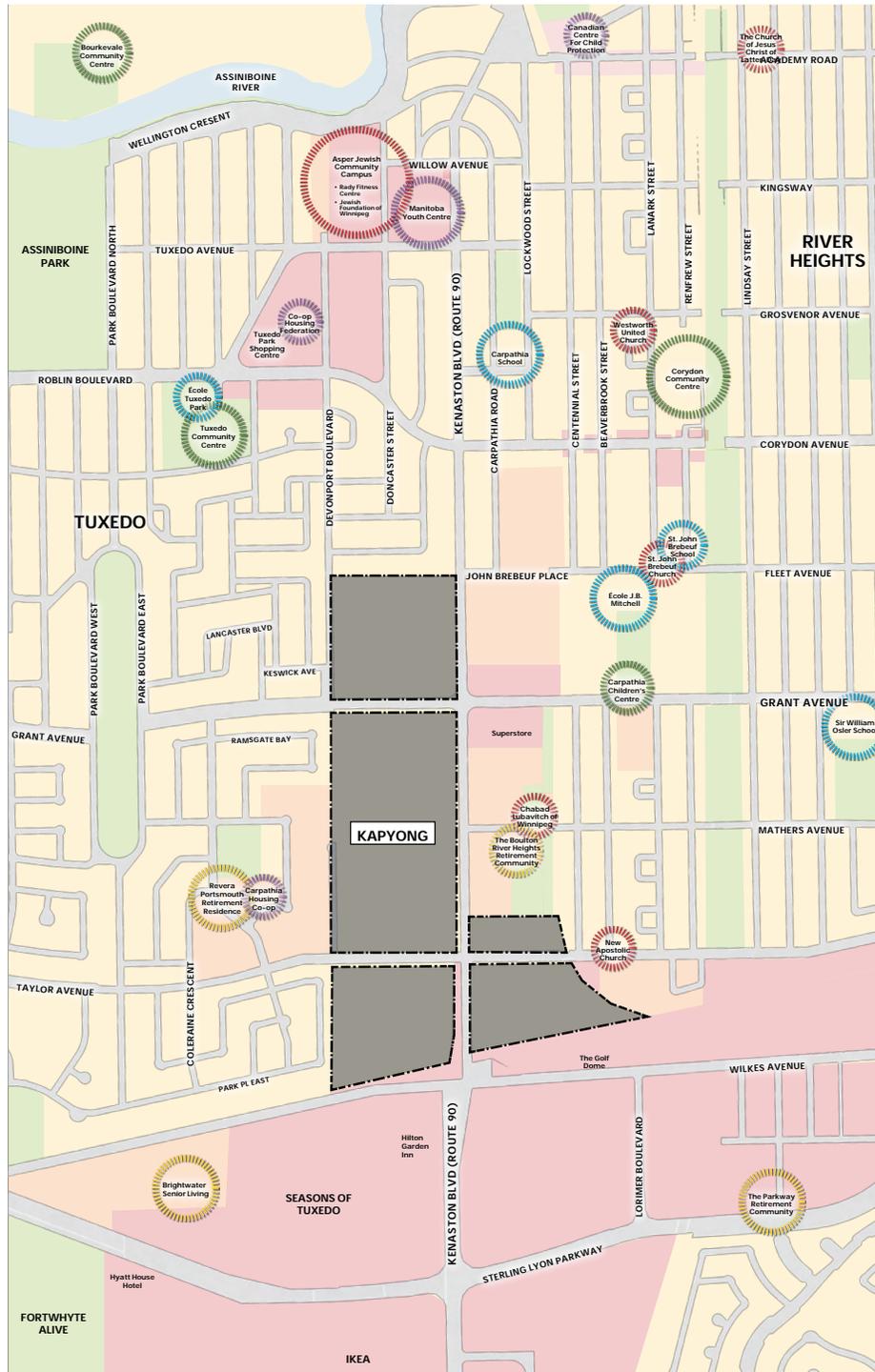
À la suite de la décision de la Cour d'appel fédérale, les Premières Nations signataires du Traité n° 1 ont pu obtenir les terres par achat et ont ultérieurement signé l'accord de règlement global avec le Canada.

3.2 Historique du site

Voici un aperçu de l'histoire de l'ancienne caserne Kapyong et de son évolution.



3.3 Contexte de l'utilisation des terrains des quartiers environnants



Le site de l'ancienne caserne Kapyong est situé dans un tissu urbain déjà existant, bordé par les quartiers de Tuxedo et River Heights. Ces zones environnantes contiennent de nombreuses aires d'agrément.

LÉGENDE

- Zone résidentielle à densité moyenne
- Zone résidentielle à faible densité
- Zone commerciale
- Parcs et espaces ouverts
- Centres communautaires/loisirs
- Groupes religieux/lieux patrimoniaux et culturels
- Écoles
- Résidences de personnes âgées
- Autre

Figure 3.1 Utilisations des terrains environnants

3.4 Contexte de planification et d'aménagement

Zone urbaine de développement économique des Premières nations

Les zones urbaines de développement économique des Premières nations, historiquement appelées réserves urbaines, sont des terres situées dans une zone urbaine désignée comme terre de réserve. Une partie de l'ancienne caserne Kapyong sera mise de côté en tant que réserve commune qui sera détenue, aménagée et gérée collectivement par les sept Premières nations signataires du Traité n° 1.

La création d'une zone urbaine de développement économique des Premières nations offrira de nombreux avantages pour les Premières nations et la Ville. Ces avantages comprennent :

- favoriser la prospérité économique, l'indépendance et l'autonomie des Premières nations;
- promouvoir l'innovation et la créativité pour un aménagement urbain durable;
- renforcer la collaboration entre les TIN et la Ville de Winnipeg et donner à la Ville l'occasion de poursuivre la réalisation de ses engagements en faveur de la réconciliation;
- créer des liens avec les collectivités voisines;
- contribuer au réaménagement urbain et à l'économie locale;
- produire des recettes pour la Ville par la prestation de services municipaux.

Contexte politique de la Ville de Winnipeg

Les objectifs et les orientations du présent plan directeur ont été élaborés en tenant compte du cadre stratégique de planification et d'aménagement du territoire de la Ville, dont le plan *NotreWinnipeg* et son document complémentaire, la *Stratégie d'orientation des collectivités complètes*. D'autres plans et directives pertinents de la Ville ont également été pris en compte, notamment le *Plan directeur du transport*, le *Plan directeur du transport en commun*, les *stratégies en matière d'infrastructure pour les piétons et les cyclistes*, et le *Guide d'aménagement axé sur le transport en commun*. Le texte qui suit donne un aperçu du contexte politique municipal qui sous-tend le présent plan directeur.

NotreWinnipeg 2045 (ébauche)

NotreWinnipeg, le plan d'aménagement officiel de la Ville de Winnipeg, désigne l'ancienne caserne Kapyong comme un principal site de réaménagement. La désignation de « principal site de réaménagement » vise à soutenir un aménagement et une utilisation des terrains « qui offrent un environnement urbain transformateur, durable, bien conçu et attrayant pour les piétons, grâce à un processus de planification secondaire complet et collaboratif ».

Cette désignation de principal site de réaménagement recense des zones qui présentent des occasions de créer des collectivités complètes dans des quartiers existants ou à proximité de ceux-ci. Les principaux sites de réaménagement sont considérés comme des emplacements de choix pour une intensification, compte tenu de la proximité du transport en commun et de la capacité d'intégration aux réseaux routiers, aux services communautaires et aux infrastructures municipales.

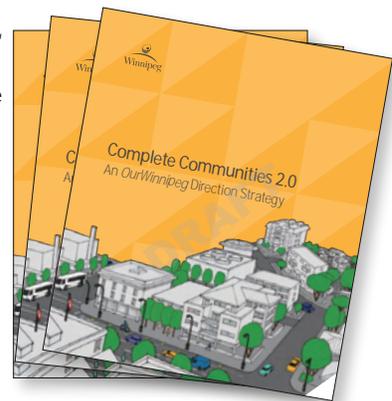
En outre, *NotreWinnipeg* met l'accent sur les politiques suivantes :



- Faciliter le processus de récupération des terres autochtones pour le développement des réserves urbaines en établissant des relations respectueuses avec les gouvernements et les dirigeants autochtones afin d'établir ou de maintenir des processus et des protocoles pour la prestation de services, l'harmonisation des règlements et l'aménagement du territoire;
- Donner la priorité aux possibilités économiques liées au patrimoine, à la culture, à l'art, et à l'esprit d'entreprise des Autochtones;
- Hiérarchiser les responsabilités municipales de mise en œuvre contenues dans la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, les appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation du Canada et les demandes de justice de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées;
- Inclure une perspective et un leadership autochtones dans les processus de gouvernance municipale, afin de reconnaître, de respecter et de faire progresser les droits des autochtones, et d'établir des relations coopératives et mutuellement bénéfiques en vue de la réconciliation.

Stratégie d'orientation des collectivités complètes 2.0 (ébauche)

En tant que principal document d'accompagnement de *NotreWinnipeg, Collectivités complètes* est le guide de la Ville en matière d'utilisation des terrains et d'aménagement qui fournit une direction à la croissance dans les collectivités, nouvelles et existantes. Les principes directeurs de ce document comprennent la création de collectivités qui soutiennent la durabilité sur les plans social, économique et environnemental, en plus de l'utilisation de terrains et d'une forme bâtie qui favorisent une densité résidentielle accrue, une variété des types de bâtiments et des infrastructures publiques intégrées. En outre, *Collectivités complètes* met l'accent sur la politique suivante :



- Lorsque de nouvelles réserves urbaines sont créées, travailler de bonne foi avec les gouvernements des Premières Nations afin de négocier des ententes d'aménagement et de services municipaux qui prévoient les capacités et les restrictions en matière de services, l'harmonisation des règlements, l'aménagement du territoire, un processus de règlement des différends et tout autre élément pertinent.

Entente relative aux Autochtones de Winnipeg

Adoptée par le conseil municipal en 2017, l'*Entente relative aux Autochtones de Winnipeg* expose la vision et l'engagement de la Ville en faveur de la réconciliation. S'inspirant des principes clés de la Commission de vérité et réconciliation du Canada, l'Entente établit les six principaux engagements fondamentaux :

- mettre en place un processus de réconciliation basé sur l'établissement de partenariats mutuellement respectueux;
- nouer une relation respectueuse et mobiliser de nouveaux partenaires qui participeront au processus de réconciliation;
- poursuivre un processus de réconciliation orienté par les connaissances et les expériences des Premières nations, des Inuits et des Métis;
- travailler avec divers secteurs partout à Winnipeg dans le but de mettre sur pied de nouvelles initiatives, d'établir de nouveaux partenariats et de faire avancer les efforts en faveur de la réconciliation;
- opérer un changement culturel positif en ce qui a trait aux relations entre les résidents autochtones et non autochtones à Winnipeg;
- collaborer à l'élaboration et à la mise en œuvre des plans d'action qui respectent les engagements, les valeurs communes et les principes énoncés dans la présente Entente.

4.0 PROCESSUS PUBLIC

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur, les TIN et la SIC ont réalisé un vaste processus de mobilisation publique, incluant notamment des conversations avec les membres de la collectivité des TIN, les résidents et les entreprises des quartiers environnants, les groupes d'intérêts spéciaux et la Ville de Winnipeg.

Le processus de mobilisation a compris des entrevues de groupe avec des groupes d'intérêts spéciaux clés, une série d'enquêtes communautaires, une importante séance d'information publique virtuelle, la mise au point d'un site Web sur le projet avec des mises à jour continues et une forte utilisation des plateformes de médias sociaux des TIN et de la SIC. L'apport de la communauté a orienté l'élaboration de la structure d'utilisation des terrains et a constitué un facteur déterminant dans la conception du plan directeur. En outre, elle a confirmé le vaste appui de la collectivité pour la vision et l'orientation du plan directeur en matière d'aménagement.

Les TIN et la SIC sont résolues à favoriser un engagement continu et solide des membres de la collectivité, des voisins et des parties prenantes au gré de l'évolution du réaménagement.

POW-WOW DE LA JOURNÉE NATIONALE DES PEUPLES AUTOCHTONES DE 2019

Au tout début du processus, les TIN et la SIC ont rencontré des gens lors du pow-wow de la Journée nationale des peuples autochtones, qui s'est tenu le 21 juin 2019 sur le site de l'ancienne caserne Kapyong. Elles ont pu y recueillir des commentaires sur les concepts préliminaires de conception et de planification.



2019

MOBILISATION DES PREMIÈRES NATIONS SIGNATAIRES DU TRAITÉ N° 1

Tout au long du processus d'élaboration du plan directeur, la TIDC a eu recours à une combinaison de méthodes en personne et en ligne pour échanger avec les citoyens et les dirigeants des sept Premières nations signataires du Traité n° 1.



RASSEMBLEMENT NATIONAL DES AÎNÉS DE 2019

En 2019, les TIN et la SIC ont été en mesure d'échanger avec les aînés et les gardiens du savoir lors du Rassemblement national des aînés qui a eu lieu à Winnipeg, au Manitoba.

RENCONTRES AVEC LES GROUPES D'INTÉRÊTS SPÉCIAUX ET LES SERVICES MUNICIPAUX

Dès le début du processus, l'équipe d'élaboration du plan directeur a rencontré les groupes d'intérêts spéciaux clés et les représentants des services municipaux.

RENCONTRES AVEC LES GROUPES D'INTÉRÊTS SPÉCIAUX ET LES SERVICES MUNICIPAUX

Conseiller John Orlikow, quartier de River Heights-Fort Garry
Conseiller Kevin Klein, quartier de Charleswood-Tuxedo-Westwood
Bureau de la direction municipale de Winnipeg
Service de l'urbanisme, des biens et de l'aménagement de Winnipeg
Service des travaux publics de Winnipeg
Service des eaux et des déchets de Winnipeg
Winnipeg Transit
Services communautaires de Winnipeg
Initiative Équité et diversité de Winnipeg
Division scolaire Pembina Trails
Division scolaire de Winnipeg
Division scolaire franco-manitobaine
Société canadienne d'hypothèques et de logement
Bike Winnipeg
Winnipeg Trails Association

ENQUÊTES COMMUNAUTAIRES

Au cours du processus de planification, plusieurs sondages publics ont été faits, offrant aux membres de la collectivité et au grand public la possibilité de donner leur avis sur divers aspects du plan directeur, y compris les trois options du plan conceptuel.

2020

PLANIFICATION ET CONCEPTION CONCERTÉES

Un groupe de conception autochtone a été constitué au sein de l'équipe d'élaboration du plan directeur dans le but de proposer des concepts, d'échanger des points de vue sur la conception autochtone et de donner une rétroaction critique sur les versions provisoires et définitives des plans conceptuels et du plan directeur.



MOBILISATION COMMUNAUTAIRE

En raison des restrictions imposées par la pandémie de COVID-19, il a fallu annuler deux importantes séances d'information publique tenues en personne prévues pour le printemps. Le programme de mobilisation publique s'est tourné vers les plateformes en ligne et les médias sociaux, en plus d'organiser une séance d'information publique en ligne sur Zoom le 17 juin 2020.

2021

Le tableau suivant résume le degré de mobilisation de la collectivité. Malgré la nécessité d'adapter le programme de mobilisation à mi-parcours en raison de la COVID-19, le niveau d'intérêt du public et le degré de mobilisation ont été considérables.

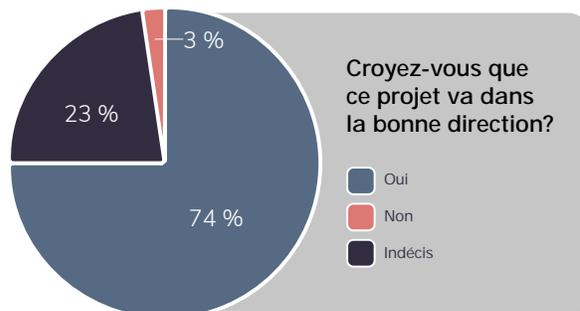
Plus de 800 personnes ont participé à la séance d'information publique en ligne. La séance a également été diffusée en continu et publiée sur Facebook Live, où elle a amassé plus de 1 800 vues. Plus de 400 questions et commentaires ont été soumis pendant la séance concernant la conception du plan conceptuel, les normes de construction et les normes applicables au site, les options de logement, la circulation et le transport, les occasions d'affaires et de partenariat, l'échéancier d'aménagement et les plans pour renforcer la mobilisation du public. Après la présentation, un total de 344 personnes ont répondu à un sondage à la sortie.



Au-delà du grand intérêt et du soutien de la collectivité pour le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong, le processus de mobilisation a également permis à la collectivité de faire part de sa vision, de ses idées et de ses priorités pour le réaménagement.

Les idées et les priorités de la collectivité correspondent étroitement aux aspirations du projet des TIN et de la SIC, notamment :

- Grands espaces publics et espaces de loisirs
- Intégration aux quartiers environnants
- Mise en valeur de la culture et de l'histoire des peuples autochtones
- Sentiers pédestres et pistes cyclables accessibles et reliées au réseau de transport actif de Winnipeg
- Milieux de vie avec un éventail diversifié d'options de logement, dont des logements abordables et accessibles
- Des espaces ouverts naturels dans tout l'emplacement à usage public



partie 2

utilisation des terrains
et conception

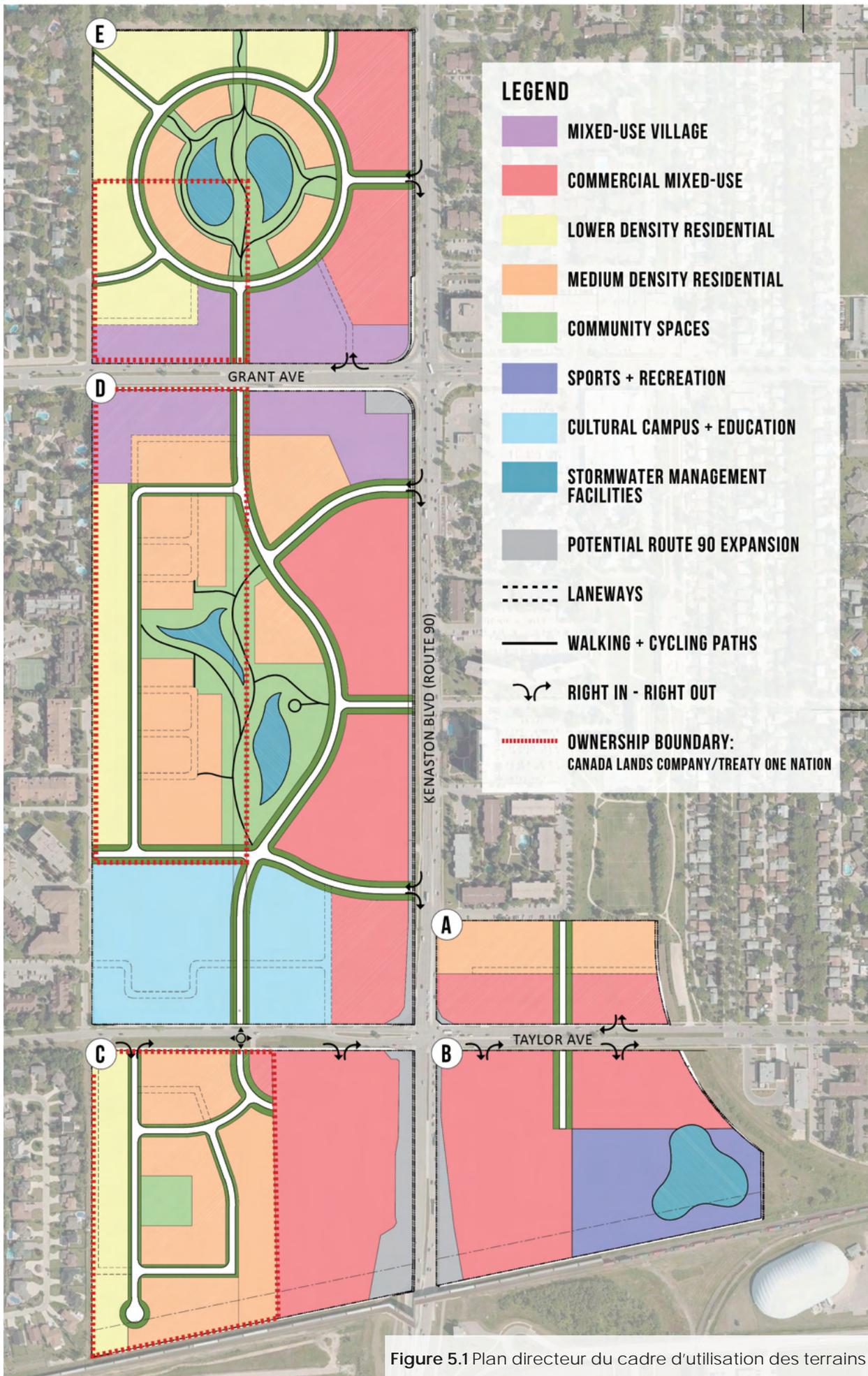


Figure 5.1 Plan directeur du cadre d'utilisation des terrains

5.0 CADRE D'UTILISATION DES TERRAINS

Le plan directeur d'aménagement du terrain de l'ancienne caserne Kapyong crée une collectivité complète, qui favorise la connectivité et la compatibilité avec les quartiers environnants.

La structure générale d'utilisation des terrains illustrée à la **Figure 5.1** est une représentation schématique et pourra être rajustée par des activités de planification plus poussées à mesure que les travaux avancent, en tenant compte des liens entre l'utilisation des terrains, le tracé des rues et la connectivité, ainsi que la réalisation des objectifs généraux d'aménagement de ce plan.

La **Figure 5.1** présente l'emplacement général et la répartition des désignations d'utilisation du sol, comme suit :

1. Village à usage mixte
2. Zone commerciale à usage mixte
3. Zone résidentielle à densité moyenne
4. Zone résidentielle à faible densité
5. Sports et loisirs
6. Campus culturel et éducation
7. Espaces communautaires

La **Figure 5.1** montre également le réseau de transport interne proposé (voir la **Section 8.1**) et l'emplacement général des installations de gestion des eaux pluviales (voir la **Section 8.2**).

ORIENTATIONS POLITIQUES GÉNÉRALES

- Tout aménagement doit être conforme aux aspirations de projet du plan et à l'orientation stratégique concernant la conception communautaire.
- Nonobstant toute autre orientation politique du présent plan directeur, les parcs et espaces ouverts, les services publics, les sentiers, les installations de gestion des eaux pluviales et les potagers urbains sont autorisés dans toutes les désignations d'utilisation du sol.
- En plus des autres orientations politiques énoncées dans le présent plan, des utilisations provisoires ou temporaires pourraient être autorisées pour redonner vie aux terrains de l'ancienne caserne Kapyong avant le réaménagement permanent. Les utilisations provisoires ou temporaires doivent être conformes aux aspirations de projet du présent plan, contribuer à la construction à long terme des terrains visés et ne pas compromettre la mise en œuvre du présent plan de quelque manière que ce soit.
- Les mesures destinées à accroître l'optimisation des aires de stationnement sur l'ensemble des terrains visés, y compris le stationnement commun aux différentes désignations d'utilisation du sol, sont fortement encouragées. Des normes de stationnement précises pour toutes les désignations d'utilisation du sol sont prévues dans le règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage.

5.1 Village à usage mixte



L'objectif de la désignation de « village à usage mixte » est de promouvoir des habitations à forte densité assorties de commerces de détail, de services et d'autres utilisations actives au niveau du rez-de-chaussée afin de créer un environnement urbain axé sur le transport en commun et favorable aux piétons le long de l'avenue Grant. L'objectif est de concevoir un village animé le long d'un corridor qui vient appuyer les investissements futurs projetés dans les infrastructures de transport rapide et établit une porte d'entrée urbaine solide pour l'aménagement.

OBJECTIFS

1. **Usages mixtes** : Rendre possible un éventail complet d'utilisation des terrains, qui comprend des immeubles résidentiels à logements multiples, des éléments à caractère institutionnel, des détaillants au rez-de-chaussée, des bureaux, des commerces et des espaces culturels;
2. **Paysages de rue actifs** : Encourager les bâtiments à usage mixte avec des utilisations actives au niveau du rez-de-chaussée et une utilisation comme espace résidentiel ou de bureaux plus haut, dans le but de créer un domaine public vivant et engageant;
3. **Qualité de la conception** : Encourager une architecture et un aménagement urbain de haute qualité pour un nouvel aménagement qui contribue à la création d'une identité communautaire forte;
4. **Perméabilité des piétons** : Veiller à ce que la conception de tous les bâtiments renforce les liens entre les immeubles et la rue en maintenant un degré élevé de perméabilité et d'activité au niveau du rez-de-chaussée;
5. **Qualité visuelle** : Réduire l'impact visuel du stationnement, des aires de service et des éléments semblables sur le domaine public;
6. **Diverses options de logement** : Offrir un éventail diversifié de logements, ce qui comprend une variation dans la taille des unités, la combinaison des modes d'occupation, l'intégration de logements accessibles et adaptés aux aînés, et des options de logement abordables pour accueillir des ménages de différents niveaux de revenus.





ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de village à usage mixte comprennent :
 - Zones résidentielles à logements multiples;
 - Une gamme diversifiée de commerces, dont des commerces de vente au détail, des bureaux, des restaurants et des services personnels;
 - Espaces communautaires et culturels.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. La hauteur maximale de tout bâtiment dans le cadre de la désignation de village à usage mixte est de 6 étages ou de 20 mètres, selon le moins élevé des deux. [On présume d'une hauteur de 4,5 m pour le rez-de-chaussée et de 3,0 m pour tous les étages supérieurs dans les immeubles à usage mixte].
4. La densité résidentielle au sein de la désignation de village à usage mixte doit généralement se situer entre 40 et 60 unités par acre brute pouvant faire l'objet d'un aménagement.
5. Il est conseillé d'intégrer les utilisations autorisées aux immeubles à usage mixte.
6. Les utilisations se rapportant à l'automobile (c'est-à-dire la vente, les garages, les postes d'essence, les stations de lavage pour automobiles, etc.) ne sont pas autorisées.
7. Les restaurants ou autres installations avec service au volant ne sont pas autorisés.
8. Aucun accès individuel et direct ne devrait être autorisé pour un lot d'aménagement à partir de l'avenue Grant, sauf si l'accès se fait par une connexion à une allée prévue, comme il est illustré à la **Figure 5.1**.
9. Les aires de stationnement ne doivent pas être situées dans une cour avant.
10. Des dispositions devraient être prises pour intégrer une station de transport en commun rapide à l'intersection de l'avenue Grant et de la route 90.

5.2 Zone commerciale à usage mixte



L'objectif de la désignation de « zone commerciale à usage mixte » est de promouvoir un large éventail d'utilisations commerciales de détail et de services, ainsi que des bureaux et des équipements culturels d'importance qui desservent non seulement les quartiers résidentiels environnants, mais aussi la Ville au sens large et les collectivités du Traité n° 1.

OBJECTIFS

1. **Diversité des utilisations commerciales** : Accueillir une gamme complète d'utilisations commerciales de détail et de services, comprenant à la fois de grands utilisateurs individuels et des regroupements de plus petits utilisateurs;
2. **Regroupement d'équipements culturels** : Accueillir des équipements culturels d'importance dans l'îlot B;
3. **Accès multimodal** : Veiller à ce que tous les lotissements commerciaux soient conçus pour fonctionner comme lieu multimodal par la conception concertée d'un accès pour les piétons, le transport en commun, les cyclistes et les voitures, sans oublier les aires de stationnement, de débarquement et de chargement;
4. **Qualité de la conception** : Garantir que tous les lotissements commerciaux répondent aux normes les plus élevées en matière de conception, d'implantation, de concentration et d'accès public des bâtiments;
5. **Qualité visuelle** : Minimiser l'impact visuel du stationnement, des aires de service et des éléments semblables sur le domaine public;
6. **Caractère du quartier** : Veiller à ce que les lotissements commerciaux n'empiètent pas sur les quartiers environnants ou n'aient pas une incidence négative sur ceux-ci et à ce qu'ils présentent une séparation adéquate des zones résidentielles.



ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées au sein de la désignation de zone commerciale à usage mixte comprennent :
 - Une gamme diversifiée de commerces, dont des commerces de vente au détail, des bureaux, des restaurants et des services personnels;
 - Les magasins d'alimentation;
 - Les pharmacies;
 - Les hôtels;
 - Les espaces culturels, de loisir et de divertissement;
 - Les utilisations publiques ou institutionnelles;
 - Les postes d'essence et les bornes de recharge pour véhicules électriques;
 - Les utilisations résidentielles à logements multiples situées au-dessus ou à l'arrière des commerces.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. La hauteur maximale de tout bâtiment au sein de la désignation de zone commerciale à usage mixte est de 6 étages ou de 22,5 mètres, selon le moins élevé des deux. [On présume d'une hauteur de 4,5 m pour le rez-de-chaussée et de 3,6 m pour tous les étages supérieurs pour les zones commerciales].
4. Une utilisation résidentielle au niveau du sol n'est pas autorisée sur toute la façade de la route 90.
5. Les lotissements commerciaux doivent être facilement accessibles au public et disposer d'un accès pratique pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun.
6. Les lotissements commerciaux devraient inclure un mélange d'utilisations d'aire de plancher de petite et moyenne taille, avec un nombre limité d'utilisations d'aire de plancher de grande taille pour le commerce de détail. Tous les lotissements commerciaux doivent être conçus de manière à assurer une circulation efficace sur les lieux afin de permettre un accès pratique aux zones de stationnement, aux espaces de chargement, aux entrées des bâtiments, aux rues adjacentes et aux futures voies de transit pour les piétons, les cyclistes et les voitures.
7. Si des lotissements commerciaux multiples de petite ou moyenne taille sont prévus sur un emplacement ou sur des emplacements adjacents, ils doivent être planifiés et conçus de manière cohérente; avec des caractéristiques communes, comme un accès pour les piétons, les cyclistes et les voitures, les aménagements paysagers, l'éclairage, le stationnement et la signalisation.

5.3 Zone résidentielle à densité moyenne



L'objectif de la désignation de « zone résidentielle à densité moyenne » est de promouvoir des options à logements multiples bien conçus qui offrent une combinaison de modes d'occupation et une gamme d'options de logement pour les ménages de tous âges, capacités, composition et niveaux de revenu.

OBJECTIFS

1. **Diverses options de logement** : Offrir un éventail diversifié de logements, ce qui comprend une variation dans la taille des unités, la combinaison des modes d'occupation, l'intégration de logements accessibles et adaptés aux aînés, et des options de logement abordables pour accueillir des ménages de différents niveaux de revenus;
2. **Qualité de la conception** : Encourager une architecture et un aménagement urbain de haute qualité pour un nouvel aménagement qui contribue à la création d'une identité communautaire forte;
3. **Perméabilité des piétons** : Veiller à ce que la conception de tous les bâtiments renforce les liens entre les immeubles et la rue en maintenant un degré élevé de perméabilité et d'activité au niveau du rez-de-chaussée;
4. **Qualité visuelle** : Minimiser l'impact visuel du stationnement, des aires de service et des éléments semblables sur le domaine public.



ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées au sein de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne comprennent :
 - Les immeubles d'habitation de faible et moyenne hauteur et les immeubles résidentiels à logements multiples;
 - Les maisons en rangée superposées;
 - Les unités de vie et de travail;
 - Les utilisations commerciales de commodité de petite taille au niveau du sol.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. Les utilisations commerciales de quartier à petite échelle, intégrées au niveau du sol dans un immeuble à logements multiples pourront être autorisées dans des endroits appropriés, tant que l'utilisation proposée n'a pas d'impact négatif sur le caractère de la collectivité.
4. La hauteur maximale de tout bâtiment dans le cadre de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne est de 6 étages ou de 20 mètres, selon le moins élevé des deux.
5. La densité dans le cadre de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne doit généralement se situer entre 30 et 60 unités par acre brute pouvant faire l'objet d'un aménagement.
6. Les aires de stationnement ne doivent pas être situées dans une cour avant, sauf si les conditions du site et la compatibilité avec l'aménagement adjacent rendent cet emplacement nécessaire.
7. L'offre de logements abordables est encouragée dans le cadre de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne sous forme de projets d'aménagement autonomes ou d'unités de logements abordables intégrées dans des projets d'habitation. Pour soutenir l'aménagement de logements abordables, les promoteurs éventuels doivent former des partenariats avec tous les ordres de gouvernement et accéder à des financements de ceux-ci.

5.4 Zone résidentielle à faible densité



L'objectif de la désignation de « zone résidentielle à faible densité » est de promouvoir un mélange d'options de logements à faible densité et bien conçus situés à l'extrémité ouest du site. Cette désignation vise à assurer la compatibilité du projet avec l'utilisation du sol des zones environnantes adjacentes au site.

OBJECTIFS

1. **Diverses options de logement** : Offrir un éventail diversifié de logements, ce qui comprend une variation dans la taille des unités, la combinaison des modes d'occupation, l'intégration de logements accessibles et adaptés aux aînés, et des options de logement abordables pour accueillir des ménages de différents niveaux de revenus;
2. **Qualité de la conception** : Encourager une architecture et un aménagement urbain de haute qualité pour que le nouvel aménagement contribue à la création d'une identité communautaire forte;
3. **Qualité visuelle** : Minimiser l'impact visuel du stationnement, des aires de service et des éléments semblables sur le domaine public.



ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de zones résidentielles à faible densité comprennent :
 - Les résidences individuelles et jumelées;
 - Les maisons en rangée et les maisons en rangée superposées;
 - Les petits immeubles résidentiels à logements multiples de type plex;
 - Les logements secondaires.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. La hauteur maximale de tout bâtiment dans le cadre de la désignation de zones résidentielles à faible densité est de 3,5 étages ou de 12 mètres, selon le moins élevé des deux.
4. La densité dans le cadre de la désignation de zones résidentielles à faible densité doit généralement se situer entre 10 et 18 unités par acre brute pouvant être aménagée.
5. Afin d'offrir des options de logement de petite taille ou à prix abordable, les logements secondaires peuvent être associés à un logement principal situé sur le terrain d'une maison individuelle ou d'un duplex. La taille, la conception et l'emplacement de ceux-ci sont prévus dans le règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage.
6. Lorsqu'un nouveau complexe domiciliaire est adjacent à un complexe domiciliaire existant, la hauteur et la masse du nouvel aménagement doivent être conçues de manière à être compatibles avec l'aménagement existant.
7. L'offre de logements abordables est encouragée dans le cadre de la désignation de zones résidentielles à faible densité sous forme de projets d'aménagement autonomes ou d'unités de logements abordables intégrées dans des projets d'habitation. Pour soutenir l'aménagement de logements abordables, les promoteurs éventuels doivent former des partenariats avec tous les ordres de gouvernement et accéder à des financements de ceux-ci.

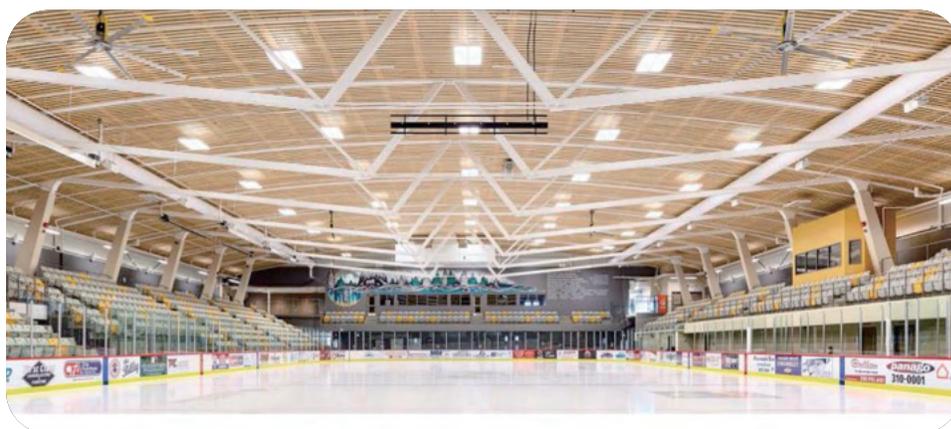
5.5 Sports et loisirs



L'objectif de la désignation de « sports et loisirs » est de promouvoir l'aménagement d'équipements culturels et récréatifs à l'échelle communautaire et régionale. Les espaces destinés aux activités récréatives et aux loisirs passifs contribuent à la santé et au bien-être général de la collectivité, car ils offrent aux résidents, aux visiteurs et aux voisins la possibilité d'adopter un mode de vie sain et actif.

OBJECTIFS

1. **Loisirs communautaires** : Créer un espace pour les activités récréatives actives et les grands rassemblements communautaires;
2. **Mode de vie sain** : Favoriser la santé et le bien-être de la collectivité;
3. **Accent sur la culture** : Aménager des équipements culturels et récréatifs multifonctionnels de première qualité pour les membres de la collectivité et de la région;
4. **Sites emblématiques** : Promouvoir l'aménagement d'une grande tonnelle emblématique pour les pow-wow dans le but d'accueillir des rassemblements à l'échelle locale, régionale et nationale.



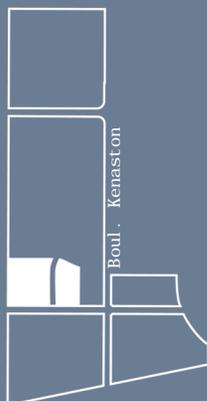


ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de sports et loisirs comprennent :
 - Les équipements récréatifs intérieurs et extérieurs;
 - Les espaces culturels et de divertissement;
 - Les utilisations commerciales de détail et de services complémentaires.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. Les équipements récréatifs extérieurs devraient être conçus pour qu'ils soient sécuritaires et confortables à longueur d'année pour les participants et les spectateurs.
4. Les installations doivent être conçues de manière à assurer une circulation efficace sur les lieux afin de permettre un accès pratique aux zones de stationnement, aux espaces de chargement, aux entrées des bâtiments, aux rues adjacentes et aux futures voies de transit pour les piétons, les cyclistes et les voitures.
5. Les aires de stationnement ne doivent pas être situées dans une cour avant, sauf si les conditions du site et la compatibilité avec l'aménagement adjacent rendent cet emplacement nécessaire.



5.6 Campus culturel et éducation

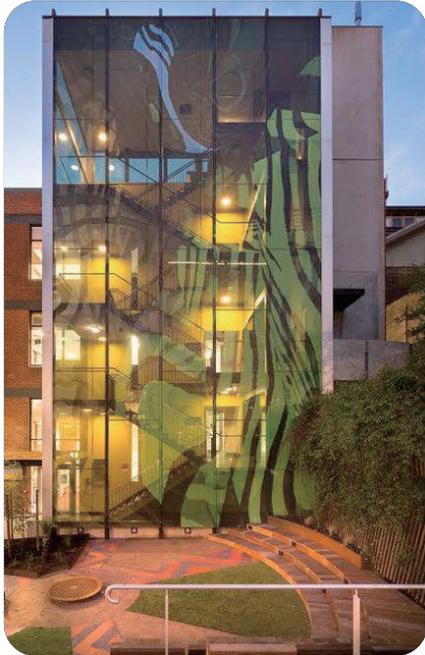


L'objectif de la désignation de « campus culturel et éducation » est de promouvoir un éventail d'utilisations institutionnelles et interculturelles comprenant des équipements destinés à l'éducation, à la culture et à la gouvernance qui serviront de centre important pour le gouvernement des Premières nations signataires du Traité n° 1 et pour l'identité des Premières nations.

OBJECTIFS

1. **Centre de gouvernance des T1N** : Établir un centre de gouvernance et d'administration pour le gouvernement des Premières nations signataires du Traité n° 1;
2. **Un lieu de rencontre** : Créer un lieu de rencontre fondé sur l'identité des Premières nations qui accueille et réunit tous les peuples et inspiré de celles-ci;
3. **Campus autochtone** : Promouvoir le développement d'un campus dynamique à usage mixte qui favorise l'innovation, le transfert de connaissances, l'apprentissage et le renforcement communautaire;
4. **Équipements de première qualité** : Aménager les meilleurs équipements éducatifs et culturels, y compris des musées, des galeries, des salles de spectacle et des bibliothèques;
5. **Réconciliation** : Créer et mettre en œuvre des possibilités d'éducation et de réconciliation.





ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de campus culturel et éducation comprennent :
 - Les utilisations institutionnelles et éducatives;
 - Les espaces de bureau;
 - Les espaces culturels, de loisir et de divertissement;
 - Les hôtels et les espaces de conférence;
 - Les utilisations résidentielles à logements multiples;
 - Les utilisations commerciales de détail et de services complémentaires.
2. La mise en œuvre du règlement d'application de la désignation/réglementation d'utilisation du sol ou du règlement de zonage peut affiner la liste des utilisations autorisées des terrains afin de garantir que le nouvel aménagement est approprié dans le contexte de la communauté adjacente et environnante.
3. Les installations doivent être conçues de manière à assurer une circulation sécuritaire et efficace sur les lieux afin de permettre un accès pratique aux zones de stationnement, aux espaces de chargement, aux entrées des bâtiments, aux rues adjacentes et aux futures voies de transit pour les piétons, les cyclistes et les voitures.
4. Les aires de stationnement ne doivent pas être situées dans une cour avant.

5.7 Espaces communautaires



L'objectif de la désignation d'« espaces communautaires » est de promouvoir le développement d'un réseau de parcs et d'espaces ouverts de haute qualité et accessibles au public. Les espaces communautaires extérieurs constituent un aspect fondamental de la vision pour les terrains visés. Outre le fait qu'ils proposent des installations de loisirs et servent d'élément structural de la collectivité, ces espaces permettent également de rendre hommage à dame nature, de mettre en valeur l'art autochtone et de partager des connaissances traditionnelles.

OBJECTIFS

1. **Connectivité des espaces ouverts** : Fournir un réseau de parcs et d'espaces ouverts permettant un éventail de possibilités en matière d'activités récréatives, de loisirs passifs, d'activités culturelles et de cérémonies à longueur d'année;
2. **Espaces ouverts de qualité** : Fournir des espaces ouverts de haute qualité et accessibles au public pour favoriser les utilisations institutionnelles, commerciales, résidentielles et culturelles du site dans son ensemble;
3. **Connectivité du transport actif (AT)** : Compléter et améliorer le réseau destiné aux piétons et aux cyclistes (voir la **Figure 5.1**), la connectivité avec les quartiers adjacents existants et les aires d'agrément des collectivités;
4. **Art public** : Offrir des possibilités d'intégration de l'art public qui représente l'histoire des lieux, de la culture et de l'identité des peuples des Premières nations ainsi que promouvoir les pratiques créatives des artistes des Premières nations;
5. **Commémoration sur le site** : Offrir des possibilités d'installer des éléments commémoratifs de l'héritage militaire du site;
6. **Lieux de rassemblement** : Fournir des espaces publics ouverts qui peuvent accueillir des rassemblements communautaires, petits et grands;
7. **Plantes et matériaux indigènes** : Promouvoir la beauté naturelle du Manitoba grâce à l'utilisation de plantes et de matériaux indigènes;
8. **Durabilité** : Promouvoir l'innovation en matière de durabilité et de gestion des paysages adaptées à notre climat nordique (quatre saisons) tout en reconnaissant les réalités actuelles et futures du changement climatique.



ORIENTATIONS POLITIQUES

1. Les espaces communautaires doivent être conçus pour être jolis, fonctionnels et durables, conformément aux principes directeurs dans la conception de l'aménagement paysager du présent plan (voir la **Section 6.1**).
2. En plus des terrains désignés comme espaces communautaires à la **Figure 5.1**, les sites d'aménagement sur les terrains concernés doivent contribuer au réseau global d'espaces ouverts en créant des places, des ruelles et des petites cours urbaines accessibles au public tout au long du processus d'aménagement.
3. Les espaces communautaires doivent être conçus pour être flexibles et ainsi permettre d'accueillir une foule d'activités récréatives, de loisirs passifs, de programmes et d'événements qui peuvent répondre aux besoins changeants de la collectivité au fil du temps.
4. Ils doivent également être adaptés à une utilisation quatre saisons en étant équipés d'abris contre le vent, d'endroits où profiter du soleil ou de l'ombre ainsi que d'éclairage permettant une utilisation sûre en soirée.
5. Les espaces communautaires, et le domaine public en général, devraient être conçus pour permettre une accessibilité universelle.
6. Des stratégies d'aménagement à faible impact devraient être mises en œuvre dans les espaces communautaires, notamment en mettant l'accent sur la conservation et l'utilisation des ressources naturelles du site pour filtrer, entreposer et retenir les eaux de ruissellement.
7. Les espaces communautaires devraient incorporer des sentiers adaptés au réseau des piétons et des cyclistes.
8. L'art public, qui sera principalement créé par des artistes des Premières nations, devrait être un élément intégré et déterminant des espaces communautaires, et du domaine public en général, dans le but de créer un sentiment d'appartenance et de renforcer l'identité culturelle.
9. Les éléments commémorant le patrimoine militaire du site devraient être intégrés à la conception des espaces communautaires.

5.8 Aperçu du potentiel d'aménagement

La section suivante fournit un résumé du potentiel d'aménagement et un aperçu de l'aménagement prévu du territoire par zone.

La **Figure 5.2** à la page suivante présente les zones d'utilisation du sol (en acres) divisées par îlots, tandis que la **Figure 5.3** fournit une illustration conceptuelle du potentiel d'aménagement des terrains concernés.

Sur la base des dispositions proposées en matière de hauteur et de densité, décrites dans le cadre d'utilisation des terrains du présent plan (**Section 5.0**) et du scénario de construction conceptuel (**Figure 5.3**), à son achèvement, le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong pourrait accueillir entre 2 300 et 3 000 unités d'habitation résidentielle et entre 915 000 et 1,2 million de pieds carrés d'espace commercial (bureaux, commerces de détail, institutions et services).

Tableau 5.1 Désignations d'utilisation du sol (en acres)

DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N		SIC		TOTAL	
	acres	%	acres	%	acres	%
Village à usage mixte	6,45	57 %	4,87	43 %	11,32	100 %
Zone commerciale à usage mixte	45,45	99 %	0,29	1 %	45,74	100 %
Zone résidentielle à densité moyenne	10,02	34 %	19,87	66 %	29,89	100 %
Zone résidentielle à faible densité	4,68	30 %	10,91	70 %	15,59	100 %
Sports et loisirs	4,90	100 %	-		4,90	100 %
Campus culturel et éducation	11,41	100 %	-		11,41	100 %
Espaces communautaires	6,13	52 %	5,72	48 %	11,85	100 %
Droits de passage	11,06	57 %	8,47	43 %	19,53	100 %
Installations de gestion des eaux pluviales	3,88	78 %	1,08	22 %	4,96	100 %
Projet d'extension de la route 90	4,39	100 %	-		4,39	100 %
TOTAL	108,26	68 %	51,45	32 %	159,71	100 %

La zone destinée à accueillir le projet d'extension de la route 90 est uniquement conceptuelle et reflète un scénario d'élargissement modifié. La superficie réelle du terrain nécessaire pour accueillir l'élargissement de la route 90 sera déterminée par une conception détaillée et des négociations entre les T1N et la Ville de Winnipeg.

En raison des arrondissements, les chiffres présentés peuvent ne pas correspondre exactement aux totaux fournis et les pourcentages peuvent ne pas refléter exactement les chiffres absolus.

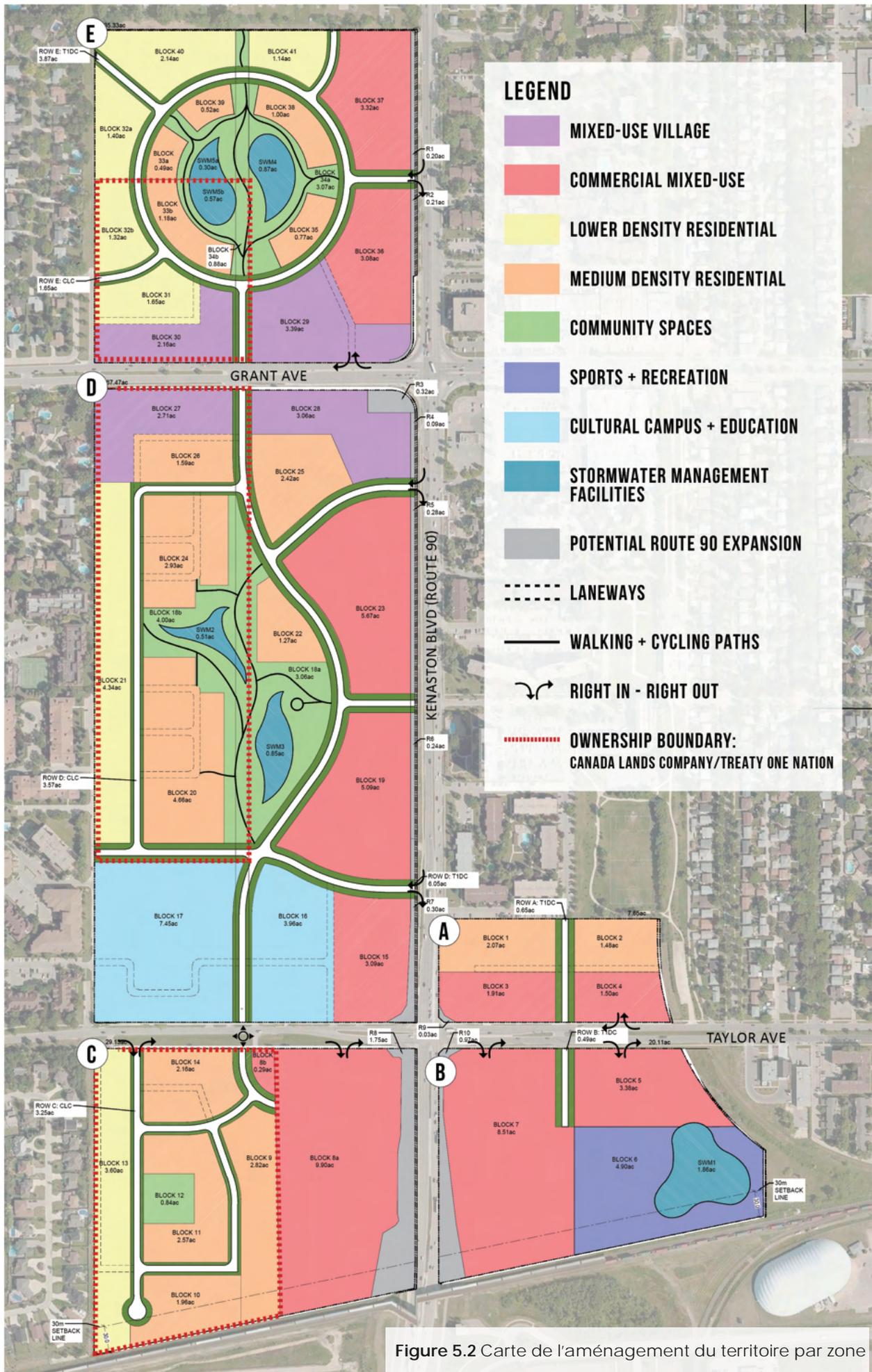


Figure 5.2 Carte de l'aménagement du territoire par zone

Tableau 5.1.1 Ilot A (acres)

DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N	SIC	TOTAL
Zone commerciale à usage mixte	3,41	-	3,41
Zone résidentielle à densité moyenne	3,55	-	3,55
Droits de passage	0,65	-	0,65
Projet d'extension de la route 90	0,03	-	0,03
TOTAL	7,66	-	7,66

Tableau 5.1.2 Ilot B (acres)

DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N	SIC	TOTAL
Zone commerciale à usage mixte	11,89	-	11,89
Sports et loisirs	4,90	-	4,90
Droits de passage	0,49	-	0,49
Installations de gestion des eaux pluviales	1,86	-	1,86
Projet d'extension de la route 90	0,97	-	0,97
TOTAL	20,04	-	20,04

Tableau 5.1.3 Ilot C (acres)

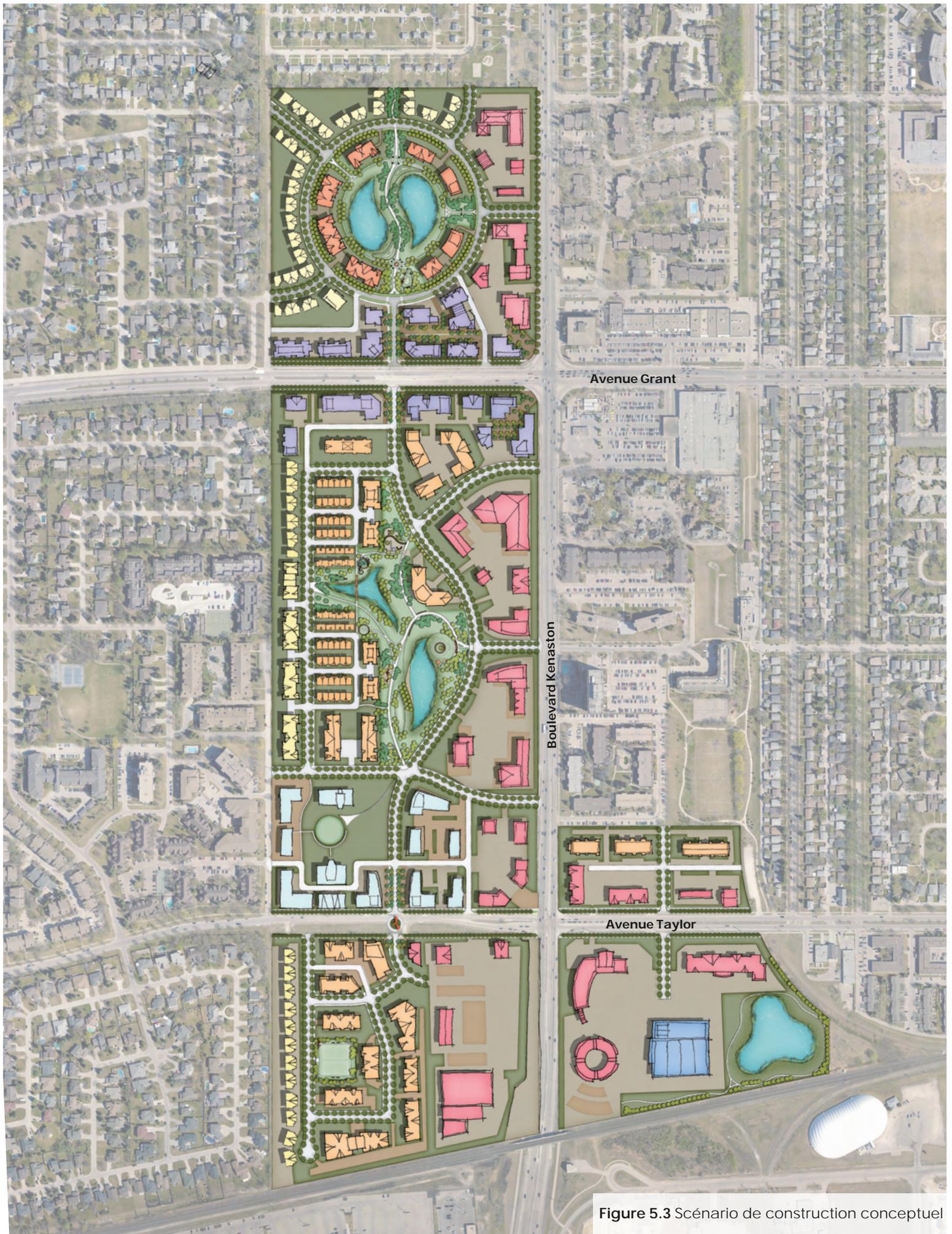
DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N	SIC	TOTAL
Zone commerciale à usage mixte	9,9	0,29	10,19
Zone résidentielle à densité moyenne	-	9,51	9,51
Zone résidentielle à faible densité	-	3,60	3,60
Espaces communautaires	-	0,84	0,84
Droits de passage	-	3,25	3,25
Projet d'extension de la route 90	1,75	-	1,75
TOTAL	11,66	17,50	29,16

Tableau 5.1.4 Ilot D (acres)

DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N	SIC	TOTAL
Village à usage mixte	3,06	2,71	5,77
Zone commerciale à usage mixte	13,85	-	13,85
Zone résidentielle à densité moyenne	3,69	9,18	12,87
Zone résidentielle à faible densité	-	4,34	4,34
Campus culturel et éducation	11,41	-	11,41
Espaces communautaires	3,06	4,00	7,06
Droits de passage	6,05	3,57	9,62
Installations de gestion des eaux pluviales	0,85	0,51	1,36
Projet d'extension de la route 90	1,23	-	1,23
TOTAL	42,95	24,56	67,51

Tableau 5.1.5 Ilot E (acres)

DÉSIGNATION D'UTILISATION DU SOL	T1N	SIC	TOTAL
Village à usage mixte	3,39	2,16	5,55
Zone commerciale à usage mixte	6,40	-	6,40
Zone résidentielle à densité moyenne	2,78	1,18	3,96
Zone résidentielle à faible densité	4,68	2,97	7,65
Espaces communautaires	3,07	0,88	3,95
Droits de passage	3,87	1,65	5,52
Installations de gestion des eaux pluviales	1,17	0,57	1,74
Projet d'extension de la route 90	0,41	-	0,41
TOTAL	25,95	9,39	35,34



Avenue Grant

Boulevard Kenaston

Avenue Taylor

Figure 5.3 Scénario de construction conceptuel

6.0 CONCEPTION COMMUNAUTAIRE

Une collectivité bien aménagée offre un espace public qui amène des gens d'horizons divers à interagir entre eux et à nouer des liens étroits à mesure qu'ils se l'approprient et en prennent soin. En accueillant et en encourageant les résidents et les visiteurs à participer à la vie communautaire, les premières impressions sur la région seront façonnées par le domaine public. La création d'un lieu prisé et mémorable requiert une solide fondation reposant sur des pratiques de conception éprouvées.

Les orientations stratégiques présentées dans cette section ont pour but d'orienter les futures activités de conception et de développement de la collectivité, et éventuellement de servir de guide pour les directives, les normes et les règlements ultérieurs.

6.1 Principes directeurs dans la conception de l'aménagement paysager

« Nous utiliserons de façon respectueuse les ressources naturelles de la Terre mère. » Nous créons des espaces de vie et de travail qui sont conçus pour être en harmonie avec les systèmes naturels. Nous allons récupérer et conserver l'eau en vue de l'utiliser pendant les périodes froides et sèches. Nous récolterons l'énergie du soleil et des vents pour la transformer en chaleur et en l'électricité. »

– David Daniels, gardien du savoir, Première Nation de Long Plain et Andreas Bickford, Université de Melbourne

Un élément phare de ce plan est la création d'espaces publics et ouverts accueillants qui favorisent les pratiques environnementales durables, le renforcement des collectivités, les modes de vie sains et actifs et la sécurité. L'aménagement paysager peut avoir une incidence significative sur l'expérience des utilisateurs d'un lieu. Il représente également l'occasion de forger une identité de quartier forte et unique grâce à l'intégration d'éléments des quartiers environnants et à la mise en valeur de l'identité et des cultures des Premières nations. La section suivante présente une série de principes directeurs accompagnés d'orientations stratégiques qui orienteront la conception et l'aménagement des espaces extérieurs sur l'ensemble du site.

EMBLÉMATIQUE

Le site, dont l'histoire est riche et variée, s'est forgé une place dans la mémoire de Winnipeg et du territoire du Traité n° 1 grâce à ses occupants et utilisations variés et à ses nombreuses luttes et victoires. Empruntant désormais une nouvelle voie, l'ancienne caserne Kapyong devrait continuer à occuper une place dans l'esprit des Manitobains et devenir un symbole emblématique de la province. Grâce à l'aménagement paysager et à l'incorporation d'éléments déterminants comme les espèces végétales indigènes et les matériaux locaux, ce réaménagement pourra contribuer à la création d'une identité distincte et d'un sentiment d'appartenance.

Orientations stratégiques

- Encourager l'utilisation de plantes indigènes, de matériaux locaux et d'éléments naturels lors de l'aménagement des espaces ouverts.
- Intégrer de l'art public à l'ensemble du site en mettant en valeur les œuvres d'artistes des Premières nations établis et émergents.
- Intégrer des références à l'histoire militaire du site grâce à des panneaux, de l'art public et des appellations.
- Encourager l'intégration de références au paysage, à la faune et à la flore indigènes de la région au sein de l'aménagement paysager et des plantations de l'ensemble du site.

Campus culturel : Considéré comme étant le point central du gouvernement et de la culture des nations signataires du Traité no 1, cet espace est conçu pour créer une ambiance de campus unique en proposant un mélange emblématique de centres culturels et d'apprentissage, de musées, de galeries, de logements d'étudiants et d'autres installations qui favorisent l'éducation et l'enrichissement culturel.



Village à usage mixte : L'atmosphère de village qui est prévue pour cette zone transformera l'aspect de l'avenue Grant qui donne accès au site de l'ancienne caserne Kapyong. Les champs ouverts existants feront place à des bâtiments moyens à usage mixte, des vitrines de magasins, des terrasses et des cours qui permettront d'offrir des biens et des services à l'échelle du quartier, comme des vêtements, de l'art, de la nourriture, du café, des pâtisseries, des vélos, des livres et des technologies, tout en en mettant l'accent sur les conceptions et la culture autochtones.



ÉVOCATEUR

Que nous occupions un espace pendant un certain temps ou que nous le traversions tout simplement lors de notre journée, notre perception sensorielle dicte la qualité de nos expériences. Les couleurs, les textures, les sons et les odeurs qui nous entourent ont une incidence sur la perception que nous pouvons avoir d'un espace et peuvent servir à évoquer un sentiment de familiarité et d'appartenance et à créer de puissants souvenirs. À l'avenir, le site de l'ancienne caserne Kapyong deviendra le lieu de travail, de loisir et de résidence de nombreuses personnes, qui bénéficieront de l'ambiance accueillante et mémorable créée par les expériences multisensorielles offertes sur celui-ci.

Orientations stratégiques

- Encourager la conception responsable des foyers extérieurs utilisés pour les cérémonies et les loisirs.
- Intégrer des éléments de jeu naturels aux espaces extérieurs.
- Encourager l'utilisation des sens de l'ouïe, de l'odorat et du toucher dans tous les aménagements paysagers et les plantations.
- Encourager la présence de paysages et de vues mémorables sur l'ensemble du site.

DIMENSION AUTOCHTONE

Au-delà de l'utilisation des plantes indigènes dans les plats et les médicaments traditionnels, le paysage de ce site doit refléter les connaissances et les pratiques culturelles de longue date qui demeurent toujours vitales pour les peuples des Premières nations. Cela peut être accompli en tenant compte des saisons ainsi qu'en ayant recours à l'expression artistique d'hier et d'aujourd'hui et aux conseils des gardiens du savoir en matière de conceptualisation.

Orientations stratégiques

- Incorporer les contributions des gardiens du savoir à tous les projets d'espaces ouverts.
- Appuyer les cérémonies animées par les gardiens du savoir lors de l'installation et de l'entretien des espaces extérieurs.
- Tenir compte des points cardinaux et de leur importance culturelle lors de la conception de tout espace extérieur.
- Promouvoir la plantation, l'entretien, la récolte et l'utilisation de plantes trouvées communément dans les mélanges de tabac traditionnels, comme le cornouiller, la busserole, le saule et la menthe.

TERRE NOURRICIÈRE

La terre nous nourrit de diverses façons, notamment par la production alimentaire et la séquestration de carbone, sans oublier les nombreux bienfaits pour la santé mentale et physique qu'offre la nature. Si les propriétés nourricières du territoire constituent un axe privilégié, celui-ci doit absolument s'articuler autour de la réciprocité. Tout comme la terre nous fournit de la nourriture et des médicaments, nous devons la nourrir en retour au moyen de pratiques de conception, de plantation et d'entretien durables. L'aménagement d'un paysage nourricier offre de nombreuses possibilités de transfert de connaissances, de développement économique et d'accomplissement du devoir, en tant que peuple, de prendre soin de notre terre.

Orientations stratégiques

- Intégrer des jardins communautaires aux espaces extérieurs et créer des occasions de produire et de préparer des plats et des médicaments locaux et traditionnels.
- Encourager un programme de plantation « provisoire » qui pourra à la fois donner lieu à une entreprise à vocation sociale et offrir une source d'arbres et de plantes utiles aux futures phases de développement.
- Étudier la viabilité de l'aquaponie, des vergers publics et de la production de riz sauvage dans les installations de gestion des eaux pluviales.

ÉDUCATION

On ne peut ignorer le fait que le réaménagement de ce site offre une occasion unique de rechercher la vérité et de favoriser la réconciliation sur le territoire du Traité n° 1. Un volet essentiel de cette initiative consiste à promouvoir l'éducation et la compréhension. La conception et le développement des espaces ouverts et communautaires du site devraient viser à intégrer des éléments éducatifs par le biais d'un large éventail d'approches pédagogiques.

EXCELLENCE

Le réaménagement dans un cadre urbain établi d'un site de cette taille, qui est remis en état en partie à titre de réserve commune, est d'une grande importance. Face à une telle occasion, il est essentiel de viser les plus hauts standards d'excellence dans tous les aspects de sa conception. Grâce à l'intégration de la biodiversité, de matériaux durables, de l'aménagement paysager et de normes d'entretien, le site de l'ancienne caserne Kapyong peut être un lieu de haute qualité et d'innovation, pour une conception durable conçue pour prospérer dans le climat du Manitoba.

Orientations stratégiques

- Intégrer des panneaux éducatifs aux endroits où les aliments et les médicaments traditionnels sont plantés, entretenus et récoltés.
- Créer des possibilités d'éducation et de réconciliation.
- Encourager les possibilités d'apprentissage pratique et de partage de connaissances grâce à la création de jardins communautaires, la culture et la récolte de plantes médicinales et comestibles et la construction de structures (abris contre la pluie et le vent) faites à partir de matériaux naturels.
- Promouvoir l'utilisation de l'espace pour la mise en œuvre de méthodes d'enseignement et d'apprentissage orales et auditives.
- Concevoir des aires de repos et d'attente destinées à l'observation des conditions météorologiques, de la qualité de l'eau, du comportement des animaux et de la croissance des plantes.

Orientations stratégiques

- Promouvoir l'utilisation de plantes indigènes et d'autres stratégies de plantation et de conception afin de réduire les besoins et les coûts d'entretien.
- Promouvoir l'utilisation de matériaux quatre saisons durables et dont la réputation n'est plus à faire.
- Veiller à ce que toutes les propositions de développement comprennent un plan de plantation axé sur les caractéristiques naturelles du site, l'orientation du site, l'exposition au soleil et à l'ombre et les exigences en matière d'entretien.
- Promouvoir la rétention des eaux pluviales et arroser avec celle-ci la végétation sur l'ensemble du site dans le but d'économiser l'eau potable lors des activités d'exploitation du site.
- Travailler avec des partenaires pour créer un programme de compostage à l'échelle du site au profit des résidents, des entreprises et des jardins communautaires locaux.
- Encourager l'utilisation de méthodes et de matériaux innovants lors de la création d'espaces confortables et sûrs à long terme.
- Rechercher des experts en matière de changement climatique afin de pouvoir sélectionner des plantes qui serviront aux générations futures.

VERSATILE

En tant que peuple des Prairies, nous sommes intimement familiers avec le changement et le déroulement des saisons. Un aspect clé des espaces ouverts de haute qualité est de comprendre les éléments dynamiques qui joueront un rôle au cours d'une année et de s'adapter à chacun d'entre eux lorsqu'ils apparaissent. Le site de l'ancienne caserne Kapyong doit tenir compte des changements des saisons pour devenir un espace multifonctionnel adapté à toutes les conditions météorologiques.

Orientations stratégiques

- Encourager l'utilisation de plantes dont la structure et la couleur ajoutent à l'intérêt hivernal.
- Promouvoir la réutilisation de la neige déblayée pour des activités de loisirs, comme la sculpture sur neige, la construction de forts et de labyrinthes et la mise en place de sièges temporaires et saisonniers.
- Envisager des utilisations hivernales des installations de gestion des eaux pluviales, par exemple à titre de patinoires ou pour fournir les matériaux des sculptures sur glace temporaires.
- Promouvoir l'utilisation du relief du sol, des structures paysagères, des plantes, des matériaux locaux et de l'art public pour protéger du vent nordique en hiver.
- Concevoir les parcs et les espaces publics de manière à ce qu'ils soient polyvalents et puissent accueillir toute une série d'activités en plein air tout au long de l'année (plus particulièrement celles d'hiver), comme les cérémonies, l'athlétisme, les loisirs actifs et passifs, les activités de détente et les événements spéciaux.
- Intégrer des éléments polyvalents, comme des pare-vent et des pare-soleil, des foyers et des œuvres d'art publiques, qui peuvent être adaptés pour optimiser l'expérience des utilisateurs selon les saisons qui entraînent des besoins différents.
- Promouvoir l'utilisation de plantes pour atténuer la mauvaise exposition au vent et au soleil.
- Envisager l'utilisation de plantes pour créer des refuges dans le site.

Espaces communautaires : Les espaces communautaires extérieurs et multifonctionnels comprendront des endroits où les gens pourront se promener, jouer, pratiquer des sports occasionnels ou participer à d'autres activités de loisir en toute saison. Grâce à une conception et à une programmation ancrées dans la culture des Premières nations, l'espace communautaire intégrera l'utilisation innovante de plantes indigènes, du relief du sol et d'œuvres d'art publiques.



6.2 Conception de l'aménagement paysager

S'inspirant des principes directeurs de l'aménagement paysager (**Section 6.1**), les schémas conceptuels suivants illustrent l'aménagement potentiel des principaux espaces communautaires de ce plan.

Îlot E – Conception de l'aménagement paysager

Un ensemble d'étangs en miroir centraux définit principalement le caractère de l'espace communautaire de l'îlot E. Les étangs, bien que séparés par un pont et un sentier de transport actif, sont conçus comme un tout équilibré. Lorsque de fortes pluies ou les eaux de fonte printanière pénètrent dans l'espace, les étangs se gonflent pour accueillir les eaux pluviales supplémentaires, inondant brièvement les berges naturalisées, avant que celles-ci reprennent leur forme initiale en quelques heures ou quelques jours.

Pendant les mois d'hiver, lorsque les eaux pluviales des étangs gèlent, l'espace se transforme en patinoire. Les étangs gelés et les terrains adjacents se transforment également en pentes de glisse pour toboggans, en directions nord et sud.

Dans l'ensemble de la caserne Kapyong, l'utilisation d'espèces végétales indigènes vise à enraceriner cet endroit dans le sol unique du Manitoba. Dans cet îlot, cela peut s'observer aux entrées situées aux quatre points cardinaux de l'espace communautaire. Des affleurements rocheux et une végétation nordique, typiques du nord du Manitoba, peuvent être aperçus à l'entrée nord, recréant un espace évocateur de l'écozone de la taïga du Bouclier canadien, au nord du Manitoba. L'entrée est présente une transition vers les plantes et les éléments naturels de la forêt boréale, caractéristiques de la région à l'extrémité est du Manitoba. Au sud, l'entrée est caractérisée par des herbes indigènes des plaines de l'Ouest et une forêt-parc à trembles, ainsi qu'une aire de jeux d'aventure aménagée sur un des côtés, comprenant des sièges et offrant une vue sur les étangs naturalisés. L'entrée ouest complète ce cercle avec des boisés de peupliers et de trembles, évoquant les plaines boréales que l'on trouve dans l'ouest du Manitoba.

Le principal sentier nord-sud du quartier passe entre les deux étangs et est relié au sentier qui encercle le périmètre et aux entrées est et ouest, permettant aux utilisateurs d'accéder à l'espace communautaire par diverses avenues.

Autour de cet espace communautaire, on trouve des résidences individuelles et à logements multiples, entrecoupées d'espaces ouverts supplémentaires qui comprennent des zones pour des jardins communautaires. Les résidences elles-mêmes sont situées en retrait du parc pour des raisons d'intimité, mais elles permettent une lumière ambiante et offrent une vue sur l'espace communautaire, créant ainsi des liens visuels et auditifs entre les résidents et les utilisateurs, ce qui contribue à un sentiment de sécurité, de familiarité et de confort dans le quartier.



Figure 6.2 Conception de l'aménagement paysager de l'îlot E



Îlot D – Conception de l'aménagement paysager

Situé au centre du site, l'espace communautaire de l'îlot D utilisera des espèces végétales indigènes, des caractéristiques naturelles et des œuvres d'art public pour ancrer profondément l'identité culturelle et la conception des Premières nations au cœur de la future communauté.

Bordé par des résidences, les utilisations commerciales et le campus culturel des TIN, cet espace communautaire a le potentiel de devenir un lieu de rencontre pour les personnes qui viennent s'installer dans la communauté. Cet espace est conçu pour permettre un large éventail de loisirs passifs et actifs, allant du jeu en plein air aux promenades, en passant par la détente, les pique-niques et l'observation des gens. L'espace de conception ouverte peut également faire place à des festivals et à des événements qui peuvent être programmés afin d'y rassembler les gens tout au long de l'année.

Au fur et à mesure que les gens se déplacent dans l'espace communautaire, les étangs naturalisés, les plantes traditionnelles et médicinales, les arbres fruitiers, les herbes indigènes des Prairies et les foyers contribueront tous à une expérience multisensorielle destinée à créer un sentiment de familiarité et d'appartenance, ainsi que des souvenirs forts de l'espace. Au fil des saisons, l'expérience sensorielle que procure l'espace changera également, ce qui mettra les gens en relation avec la nature et les cycles saisonniers comme on ne le voit pas souvent dans un environnement urbain.

Les étangs naturalisés sont conçus pour accueillir les eaux pluviales provenant de fortes pluies ou de la fonte printanière. Leur taille augmente à mesure que les eaux de pluie inondent le site et retrouvent leur forme initiale en un jour ou deux. Ces étangs recueilleront l'eau à l'approche des mois d'hiver et finiront par geler pour devenir des patinoires, assortis d'abris chauffants et de foyers à proximité.

Des sentiers pédestres et des pistes cyclables traversent l'espace, permettant un accès, pour les piétons et les cyclistes, aux nombreuses commodités que l'on trouve dans l'espace communautaire et les environs. Un pont traverse le lac nord, permettant aux utilisateurs de découvrir de près la flore et la faune aquatiques des étangs. Le pont permet d'accéder à l'entrée nord et d'en sortir. Cet espace comprend une aire de jeux d'aventure et un parc de planche à roulettes pour les enfants plus âgés.

Comme les sentiers pédestres et les pistes cyclables, les bords de l'espace communautaire se fondent dans les zones environnantes, permettant de nombreuses possibilités d'accès à l'espace. Ceci comprend une entrée principale le long de l'extrémité est du site. Imprégnée d'art public conçu et créé par des artistes des Premières nations, cette entrée servira de phare pour accueillir les gens dans l'espace et offrir une vue dégagée sur l'eau. Des panneaux d'interprétation à cette entrée et dans tout l'espace mettront en évidence l'histoire du Traité n° 1, l'héritage militaire de la caserne Kapyong et la façon dont les cultures des Premières nations ont façonné la conception de l'espace public ouvert et de la communauté tout entière.



Figure 6.3 Conception de l'aménagement paysager de l'îlot D

Îlot C – Conception de l'aménagement paysager

L'espace communautaire de l'îlot C est conçu comme un terrain de jeu ouvert, entouré d'arbres offrant de l'ombre et une protection du soleil et du vent, en plus de servir d'habitat pour les oiseaux et autres petits animaux sauvages. Situé parmi des résidences individuelles et à logements multiples, cet espace est destiné à être une aire d'agrément à l'échelle du quartier, desservant principalement les résidents de la zone immédiate. Le terrain de jeu ouvert encourage les activités non programmées comme la pétanque et le disque volant, mais peut également être adapté pour les sports organisés comme le tee-ball et le mini-soccer.

Le long de l'extrémité ouest, une place de rencontre marque l'entrée de l'espace communautaire. La place de rencontre servant d'entrée comprend des bancs, des poubelles et une aire de jeux d'aventure pour les jeunes enfants. D'autres bancs sont placés sous les arbres offrant de l'ombrage tout autour du périmètre du terrain de jeu pour favoriser la présence de spectateurs et l'animation. La lumière ambiante et la vue sur le parc à partir des résidences environnantes contribuent à un sentiment de sécurité et de confort.



Figure 6.3 Conception de l'aménagement paysager de l'îlot C



6.3 Art public

L'art public est un élément intégral du réaménagement prévu. En plus de contribuer à la vitalité et à l'intérêt visuel du site, l'art public reflète la culture et le patrimoine et peut servir à définir un lieu, voire devenir un point de repère ou une attraction en soi. Dans le même ordre d'idées, l'art public peut être une source de fierté civique, un moyen de susciter les échanges sociaux et de transmettre l'identité d'une communauté, ainsi que d'exprimer ses valeurs sociales et culturelles.

Les possibilités de l'art public sont en effet illimitées. Il peut être permanent ou temporaire, statique ou cinétique, discret ou intégré. Il peut s'agir de grandes œuvres sculpturales, d'installations audio ou vidéo, d'affichages lumineux, de peintures murales ou d'éléments fonctionnels intégrés dans des espaces publics et communautaires.

La vision globale de l'art public est destinée à :

- transmettre l'identité culturelle des T1N;
- raconter l'histoire du Traité n° 1 et des nations qui en font partie;
- établir des liens entre l'ancienne caserne Kapyong, l'histoire du site et la vision collective de son avenir.

Les orientations stratégiques suivantes sont conçues comme cadre d'intégration de l'art public dans le réaménagement global.



Campus culturel : On prévoit que la porte d'entrée du campus culturel de l'avenue Taylor deviendra un point de repère local et régional qui présente l'art, le design et l'architecture autochtones.



6.4 Accessibilité universelle

La création d'un espace communautaire accueillant et inclusif pour tous est l'une des aspirations fondamentales de ce plan. Pour créer un tel lieu, il est essentiel que l'accessibilité universelle soit un élément clé de la conception et de l'aménagement de l'ensemble du site. Les orientations stratégiques suivantes visent à guider les décisions portant sur la conception et l'aménagement en lien avec l'accessibilité universelle.



6.5 Plan de dénomination des rues et des espaces communautaires

La fonction de la dénomination des rues et des espaces publics est de permettre aux personnes et aux prestataires de services (comme les services d'urgence et postaux, entre autres) de s'orienter et de trouver relativement facilement les propriétés. Au-delà de la fonctionnalité, elle forme également une partie de l'identité communautaire et constitue une occasion d'honorer et de commémorer des personnes, des valeurs, des lieux et des événements autochtones importants.

La section suivante est destinée à servir de cadre de travail fournissant des paramètres thématiques et des conseils pour la dénomination éventuelle des rues et des espaces communautaires du réaménagement.

1. **Les Premières nations signataires du Traité n° 1 : L'histoire et le présent** – Les sept Premières nations signataires du Traité n° 1 résidaient dans ce territoire et en étaient responsables bien avant la signature du traité le 3 août 1871, et elles continuent à vivre en relation avec ce territoire aujourd'hui.
2. **Traité n° 1** – La signature du Traité n° 1 en 1871, à Lower Fort Garry, constitue un moment historique important qui continue d'influencer la vie de nombreuses personnes de Winnipeg jusqu'à ce jour.
3. **Culture autochtone** – Les Premières nations signataires du Traité n° 1 sont riches en histoires et en valeurs culturelles variées qui sont souvent négligées dans la dénomination des éléments urbains.
4. **Histoire militaire des Premières nations** – Trop souvent laissés dans l'ombre ou oubliés, de nombreux peuples des Premières nations ont tout de même grandement contribué aux efforts militaires canadiens au cours des décennies.
5. **Histoire de la caserne Kapyong** – Depuis qu'elle a accueilli les forces du Lord Strathcona's Horse, le 2^e bataillon du Princess Patricia's Canadian Light Infantry (2 PPCLI) et la batterie « C » du Royal Canadian Horse Artillery pendant la Seconde Guerre mondiale, la caserne Kapyong a joué un rôle important dans l'histoire militaire du Canada.

Orientations stratégiques

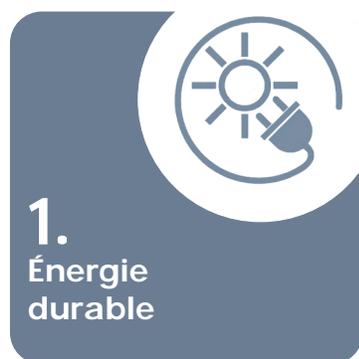
- Tous les noms de rue doivent généralement se conformer aux directives de la Ville de Winnipeg en matière de dénomination des rues.
- Les T1N et la SIC mettront en place un conseil de dénomination pour superviser et valider tous les noms de rue et d'espace communautaire.
- Les noms de rue ne doivent pas nuire à la capacité des premiers intervenants de répondre aux situations d'urgence ni à la capacité de la Ville à fournir des services (c.-à-d. qu'ils doivent être prononçables en anglais ou être accompagnés d'un guide de prononciation).

- Les noms de rue, entre autres les noms de cérémonie, ne pourront pas :
 - entraîner ou être perçus comme entraînant un avantage concurrentiel, un bénéfice, un traitement préférentiel ou une publicité pour la partie désignée, ou pour un produit, un service ou une entreprise;
 - être discriminatoires ou être perçus comme étant discriminatoires ou désobligeants en ce qui concerne la race, la couleur, l'origine ethnique, l'identité ou l'expression du genre, le sexe, l'orientation sexuelle, les croyances, l'affiliation politique, le handicap ou d'autres facteurs sociaux;
 - amener à des abréviations ou à des acronymes inappropriés;
 - dupliquer ou être similaire à un nom de rue existant dans la Ville de Winnipeg.
- Nommer ou renommer une rue ou lui attribuer un nom de cérémonie, le nom d'un individu, d'un événement ou d'une organisation nécessite le consentement écrit de la partie nommée ou de son représentant.
- Tous les noms de rue doivent être validés par le conseil de dénomination, conformément à ce plan.
- Le cas échéant, le conseil de dénomination peut consulter les gardiens du savoir et aînés sur des questions relatives aux demandes de changement de nom ou de traduction.
- Les changements de noms de rue ou de parc seront examinés si le changement répond à l'un des critères suivants :
 - le nom représente une menace pour la santé et la sécurité ou pour l'orientation;
 - le nom honorant une personne ou un lieu a été mal orthographié;
 - l'héritage historique de l'homonyme d'une rue ou d'un parc s'est avéré inadéquat pour son honneur.
- Chaque panneau de signalisation portera au maximum deux noms de rue pour une seule rue, l'un en anglais, nécessaire pour l'orientation, la poste canadienne et les services d'urgence, et l'autre dans le groupe linguistique demandé pour la zone du Traité n° 1.
- Le nombre total de caractères pour les noms de rue ne peut pas dépasser 20 caractères, espaces compris, pour tenir compte de la signalisation standard utilisée dans toute la Ville.
- Il n'y a pas de limite de caractère pour la signalisation des parcs.
- Les éléments des parcs qui sont distincts et séparés, comme les terrains de sport, les pavillons, les places publiques et les tonnelles, peuvent également être nommés conformément à ces directives, à la discrétion des TIN et de la SIC.
- Les TIN et la SIC devraient collaborer pour développer une conception cohérente des panneaux de rue.

7.0 CADRE DE DURABILITÉ

Comme le décrivent les aspirations du projet, la durabilité est une composante essentielle de ce plan directeur. Le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong peut servir d'inspiration pour l'avenir de l'aménagement urbain durable. L'objectif ultime est de concevoir une communauté résiliente et durable.

Bien qu'on encourage la mise en application de programmes de certification de durabilité accrédités par des tiers, comme LEED, Green Globe ou One Planet Living, ce plan directeur établit, comme point de départ, un cadre global de durabilité reposant sur quatre éléments fondamentaux :



7.1 Énergie durable

Les économies d'énergie et la réduction des émissions de carbone sont des objectifs clés de ce plan. L'objectif est de promouvoir la conception de bâtiments écologiques et des systèmes d'énergie renouvelable qui minimisent, voire éliminent, l'utilisation de combustibles fossiles.



Orientations stratégiques

- Travailler avec des partenaires et des entreprises des Premières nations, comme la Fédération canadienne des municipalités, Manitoba Hydro et Efficiency Manitoba, pour promouvoir et investir dans des approches et des technologies de construction innovantes qui réduisent la consommation d'énergie et génèrent de l'énergie renouvelable sur place (consommation énergétique nette zéro).
- Examiner la viabilité du développement d'un service public communautaire et adaptable qui fournit un chauffage et un refroidissement centralisés et efficaces pour les bâtiments et les installations.
- Promouvoir l'aménagement de bâtiments qui maximisent l'efficacité énergétique au moyen de la conception des couches extérieures, des systèmes de construction et des stratégies visant à exploiter les gains solaires passifs.
- Promouvoir l'utilisation de sources d'énergie renouvelable sur place, comme la géothermie et l'énergie solaire.
- Promouvoir l'utilisation de matériaux de construction écologiques, en mettant l'accent sur la durabilité, l'approvisionnement local, l'utilisation de ressources renouvelables ou de contenu recyclé ou récupéré.
- Mobiliser les membres de la communauté et les sensibiliser sur les moyens de conservation et de réduction de l'utilisation de l'énergie.

7.2 Transport durable

Ce plan reconnaît que la mobilité urbaine est appelée à connaître des changements importants au cours des prochaines décennies, sous l'influence de divers facteurs, notamment :

- une sensibilisation accrue aux conséquences environnementales de nos choix en matière de transport;
- les progrès dans la planification des transports urbains qui donnent de plus en plus la priorité à la circulation des personnes et des marchandises, plutôt qu'aux voitures et aux camions;
- les innovations technologiques qui transforment les moyens de transport des gens.

Le but de ce plan est de contribuer à la création d'un environnement urbain où les résidents, les visiteurs et les travailleurs disposent de multiples options de transport et peuvent réduire leur dépendance à l'égard des voitures et de la possession d'une voiture.

Orientations stratégiques

- Veiller à ce que l'ensemble du système de circulation des rues et des voies crée un réseau perméable et fortement interrelié qui maximise l'accessibilité et qui favorise le transport en commun et des modes de transport actifs.
- Promouvoir un aménagement compact des quartiers qui facilite les déplacements à pied et à vélo.
- Créer un environnement urbain qui favorise la possibilité de se déplacer à pied en établissant des usages complètement mixtes.
- Promouvoir et investir dans des infrastructures de transport actif qui s'intègrent parfaitement aux espaces communautaires et au système de circulation dans son ensemble.
- Investir dans des programmes de covoiturage et de vélos partagés.
- Investir dans des stations de recharge pour voitures électriques à usage public.
- Collaborer avec la Ville de Winnipeg sur des solutions proposées de conception de l'extension de la route 90 qui profitent à toutes les parties, tout en s'assurant de la connectivité et de l'intégration entre les quartiers et les usages du sol environnant, en veillant à la circulation fonctionnelle, en favorisant les intersections sécuritaires, en s'assurant de l'excellence de la conception et en se conformant aux plans pour les futures infrastructures de transport en commun rapide.
- Collaborer avec Winnipeg Transit pour planifier et développer des centres de transport en commun intégrés et conviviaux, particulièrement sur l'avenue Grant et la route 90, qui facilitent les transferts sans heurts, les changements de voies directes et sécuritaires pour piétons et cyclistes, et qui servent d'inspiration pour l'aménagement futur de transports en commun à usages mixtes.



7.3 Infrastructure verte et bleue

La notion d'infrastructures vertes et bleues désigne l'écologie urbaine durable et les pratiques de gestion des eaux pluviales. Les arbres, la végétation et les plans d'eau sont des éléments vitaux de la nature et du développement communautaire durable. Ensemble, ces éléments contribuent aux objectifs suivants :

- définir le caractère du quartier;
- fournir des habitats à de nombreuses espèces de pollinisateurs, d'oiseaux, d'animaux et d'insectes;
- améliorer la qualité des espaces et de la vie;
- réduire les coûts d'entretien et d'exploitation du site;
- augmenter la valeur des biens immobiliers.

Orientations stratégiques

- Choisir des espèces indigènes pour les arbres et la végétation urbains afin de contribuer à la transmission des connaissances sur la valeur culturelle des plantes locales, contribuer à la séquestration de carbone et créer un habitat essentiel pour les pollinisateurs et d'autres animaux.
- Maximiser l'aire des surfaces perméables grâce à des systèmes de conception à impact limité (c'est-à-dire les jardins pluviaux, les puits filtrants, les toits verts, les tranchées d'infiltration et les surfaces perméables) et s'efforcer de réduire d'au moins 20 % l'utilisation d'asphalte et de béton par rapport au projet d'aménagement urbain type.
- Dans la mesure du possible, envisager de réutiliser les eaux pluviales et d'encourager l'utilisation de toitures-terrasses pour réduire et décourager l'utilisation d'eau potable dans le cadre de l'exploitation du site.
- Promouvoir la rétention sur les toits, les toits verts ou d'autres approches innovantes de construction ou de conception de sites, lorsque possible, pour réduire la quantité des eaux de ruissellement et améliorer leur qualité.
- Éliminer l'utilisation d'engrais sur les terres publiques et privées afin de réduire les sources de nutriments ayant une incidence sur le bassin versant du lac Winnipeg.
- Intégrer des systèmes de biorétention naturalisés qui utilisent les hautes terres indigènes, des côtes à l'épreuve des inondations et des espèces aquatiques résistantes à ces intempéries dans la conception globale du domaine public (c'est-à-dire les zones humides construites, les fossés végétalisés, etc.).
- Réduire la consommation d'eau résidentielle et commerciale en rendant obligatoire l'utilisation de dispositifs et d'électroménagers permettant de réduire la consommation d'eau.
- Encourager la collecte de l'eau de pluie résidentielle.
- Discuter avec les membres de la communauté des infrastructures vertes et bleues, des avantages que procurent les plantes indigènes et des moyens de réduire sa consommation d'eau.



Imaginé comme le cœur de la communauté de l'îlot D, ce centre névralgique est caractérisé par une promenade, reliant la communauté d'un bout à l'autre. Il s'agit d'un grand espace communautaire extérieur, avec des sentiers et des bassins, conçu en tant qu'aire d'agrément pour les résidents et les travailleurs qui habiteront dans le quartier et pour ceux qui habitent dans les quartiers environnants.



Zone résidentielle à faible densité : Le caractère des rues du quartier résidentiel est défini en fonction de sa conception compacte pour la création d'une communauté sûre, axée sur les personnes et inclusive, favorisant la cohésion sociale ainsi que la santé et le bien-être de la communauté.



7.4 Santé et bien-être de la communauté

La création d'un lieu accueillant pour tous est une aspiration centrale de ce plan directeur. Le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong représente une occasion de créer une communauté saine et inclusive où les peuples des Premières nations signataires du Traité n° 1 et les résidents de Winnipeg peuvent vivre, travailler, étudier et jouer ensemble, tout en cultivant la compréhension, le respect, les partenariats et l'amitié.



Orientations stratégiques

- Aménager un ensemble inclusif de logements pouvant accueillir des ménages ayant différents niveaux de revenus et qui en sont à différents stades de leur vie (c'est-à-dire des logements pour étudiants, des résidences services, des options de logement intergénérationnel, etc.).
- Aménager des installations communautaires et culturelles (c'est-à-dire des établissements d'enseignement, des installations de loisirs intérieures et extérieures, des musées et des galeries) qui non seulement servent d'aires d'agrément, mais créent également un sentiment de communauté et de cohésion sociale.
- Animer les espaces communautaires par le biais de la programmation, de l'art public, de festivals et d'événements culturels.
- Faire participer les jeunes des Premières nations au processus de planification et d'aménagement en leur donnant les moyens de devenir la prochaine génération de bâtisseurs de communautés et de villes.
- Intégrer des jardins communautaires dans le système des espaces communautaires extérieurs et créer des occasions de produire des plats et des médicaments locaux et traditionnels.
- Aménager des espaces publics de qualité, sûrs, connectés entre eux et accessibles à l'année.
- Promouvoir une vie saine et active grâce à une conception compacte des quartiers, un système de parcs et d'espaces communautaires interconnectés, des installations de loisirs de haute qualité et une infrastructure intégrée de transport actif.
- Veiller à ce que l'environnement bâti soit accessible à tous les résidents, travailleurs et visiteurs, quels que soient leur âge ou leurs capacités.
- Promouvoir les pratiques d'achat et les entreprises à vocation sociale comme moyen de promouvoir les entreprises des Premières nations, de soutenir la formation professionnelle, de renforcer les capacités et de consolider l'expertise en matière d'aménagement urbain au sein des TIN.
- Maintenir une mobilisation publique significative et continue au fur et à mesure de la planification et du réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong.
- Donner la priorité au transport actif dans tous les aspects de la conception communautaire : domaine public, rues, espaces ouverts, ainsi que les infrastructures et installations de soutien (par exemple, parcs de stationnement à vélos, douches publiques, etc.).

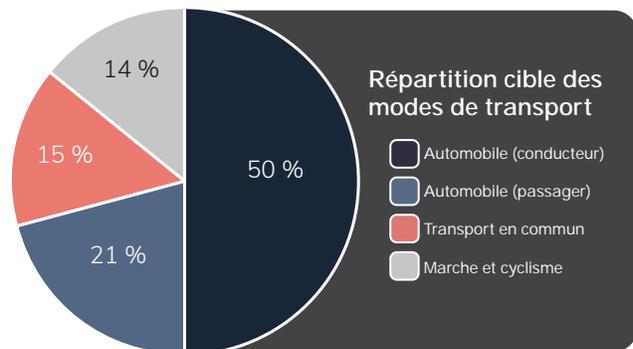
8.0 CADRE POUR LES INFRASTRUCTURES

8.1 Transports et mobilité

Conformément à la vision globale de NotreWinnipeg pour des communautés complètes, l'intégration de la planification de l'utilisation du territoire, des transports et de la mobilité constitue un élément central du présent plan directeur.

En conséquence, une étude d'impact sur les transports (TIS), partie intégrante du processus d'élaboration du plan directeur a été entreprise. Conformément aux aspirations du projet, l'un des principaux objectifs de la TIS est d'établir des paramètres concernant la circulation des personnes et des marchandises qui favorisent la sécurité et la durabilité, soutiennent l'innovation et permettent la souplesse nécessaire d'adaptation aux changements futurs en mobilité urbaine.

La TIS soutient un changement de priorisation des modes de transport qui place les piétons au sommet de la hiérarchie des transports et utilise comme base la répartition des modes de transport visée par le Plan d'action sur le changement climatique de Winnipeg et comprend les éléments suivants :



- une évaluation des demandes de transport et des répercussions du réaménagement proposé sur le réseau de transport de Winnipeg, y compris des recommandations concernant les améliorations futures de la route 90;
- une évaluation multimodale du réaménagement proposé, évaluant les demandes de transport futures et les conséquences du réseau de transport interne prévu;
- une orientation sur la conception du réseau interne de rues et de chemins, y compris les sections transversales conceptuelles;
- des lignes directrices sur la gestion de la demande de transport (GDT) et les stratégies de stationnement.

Voici un aperçu de certaines des principales conclusions et recommandations contenues dans la TIS et dans l'approche globale du plan directeur concernant l'intégration de l'aménagement du territoire et de la planification des transports.

OBJECTIFS

1. **Intégrer les transports et l'utilisation des terrains** : Veiller à ce que la conception du futur réseau de transport contribue au potentiel de réaménagement des terrains concernés et à une connectivité et une intégration sans heurts avec les quartiers et les utilisations des terrains environnants.
2. **Durabilité** : Maximiser le potentiel de réaménagement des terrains concernés et promouvoir un transfert modal vers les modes actifs et le transport en commun, conformément aux aspirations mutuelles de durabilité des T1N et de la SIC.
3. **Sécurité** : Accorder la priorité absolue à la sécurité dans la construction et la conception afin de créer un espace accueillant et accessible à tous les utilisateurs.
4. **Circulation des personnes et des marchandises** : Faciliter la circulation sûre et efficace des personnes et des biens au sein du site et le relier aux quartiers environnants et aux réseaux de transport.
5. **Connectivité des quartiers** : Créer des routes et des passages sûrs et adaptés à tous les utilisateurs et modes de transport entre l'ancienne caserne Kapyong et les quartiers existants.
6. **Connectivité du transport actif (AT)** : Fournir un réseau de transport actif bien intégré à l'ensemble du site et au réseau AT existant de Winnipeg proposé par la Ville favorisant l'utilisation de modes de transport durables, comme la marche et le vélo.
7. **Centré sur les gens** : Promouvoir des environnements de haute qualité centrés sur les gens, en particulier dans les espaces publics, comportant, entre autres, des trottoirs et des stations de transport en commun.
8. **Création d'espaces** : Assurer la conformité à la section Conception communautaire du présent plan directeur.
9. **Transport en commun** : Soutenir l'intégration d'infrastructures et d'installations de transport en commun dans le réseau de transport interne du site et assurer la conformité au Winnipeg Transit Master Plan (Plan directeur de transports de Winnipeg).

8.1.1 RÉSEAU DE TRANSPORT EXTERNE

Le réaménagement prévu de l'ancienne caserne Kapyong est directement concerné par deux initiatives majeures de la Ville de Winnipeg en matière de transport :

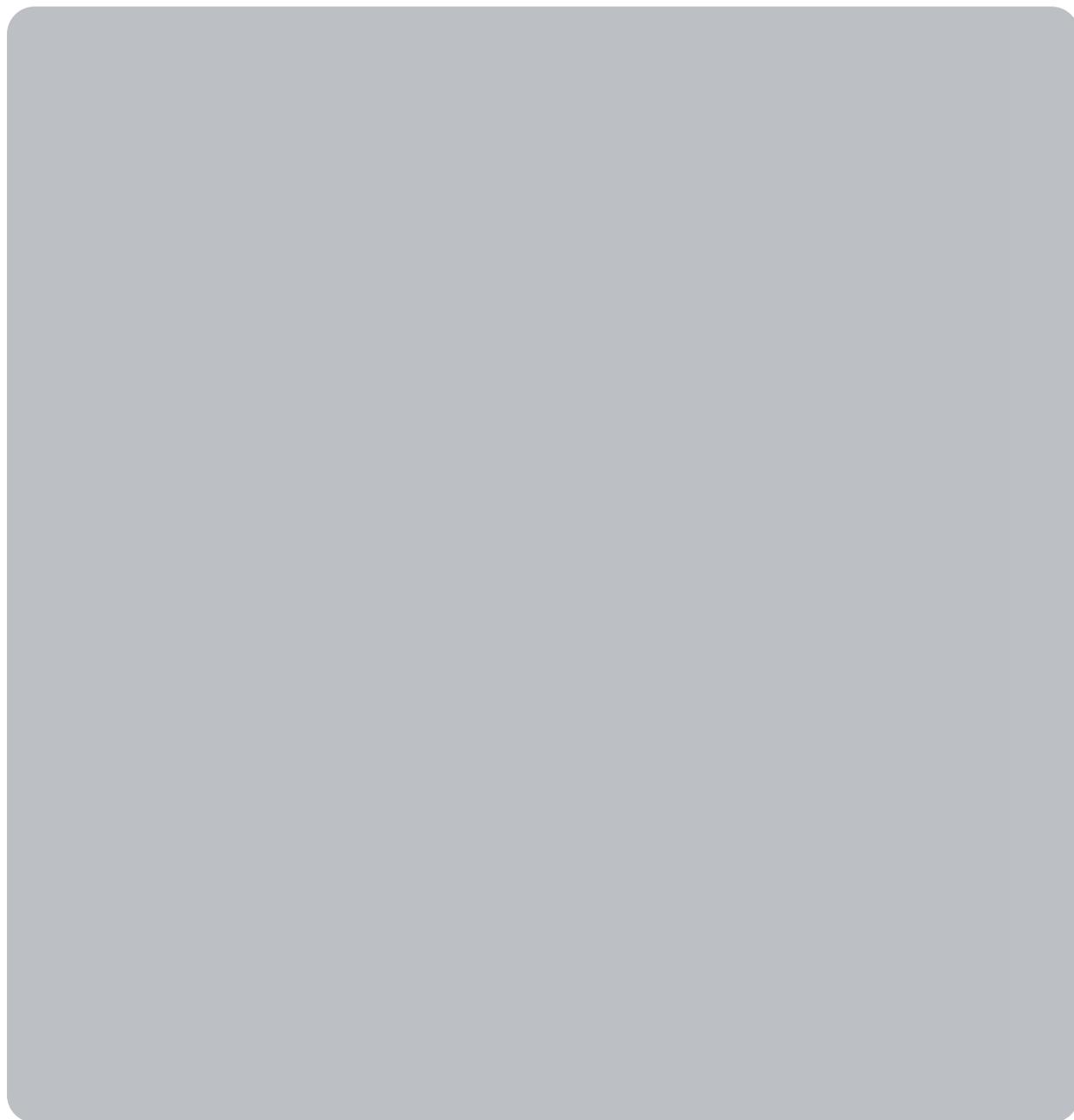
1. le projet d'extension de la route 90 (boulevard Kenaston);
2. l'élaboration d'un nouveau Plan directeur de transports.

Le Transportation Master Plan:2050 (Plan directeur de transport : 2050) était en cours d'élaboration au moment de la rédaction du présent document et sera pris en compte dans tous les futurs plans détaillés de conception et de mise en œuvre.

Projet d'extension de la route 90

Dans le cadre du processus d'élaboration du plan directeur, une attention particulière a été accordée aux effets de l'extension proposée de la route 90 sur le réaménagement des terrains concernés. En tant que rue régionale majeure et route empruntée par les camions, la route 90, tant dans sa forme actuelle que dans sa configuration future proposée, pose des défis importants du point de vue de l'accès au site, du confort et de la connectivité des voies piétonnières et cyclables ainsi que de la création d'un fort caractère urbain le long de sa façade.

En utilisant les conceptions à long terme de la Ville pour les réseaux (**Figure 8.1**) et la modélisation de la circulation associée, les critères d'évaluation suivants ont guidé l'évaluation et les orientations stratégiques du présent plan en ce qui concerne la route 90 et ses points de convergence avec le réaménagement, en particulier aux intersections de l'avenue Grant, de l'avenue Taylor et de Boulton Bay.



Modifications recommandées pour la route 90

En se basant sur les objectifs et les critères d'évaluation en matière de transport et sur le potentiel d'aménagement prévu des terrains concernés, l'analyse des transports a permis d'élaborer et d'examiner d'autres scénarios de conception pour l'extension de la route 90. Sur la base de l'analyse technique détaillée réalisée dans le cadre de la TIS, voici les grandes lignes des modifications recommandées pour le projet municipal d'extension de la route 90 :

Carrefour de la route 90 et de l'avenue Grant (Figure 8.1) :

- Suppression de la voie de virage à droite en direction nord et de la voie d'arrêt pour le transport en commun. L'îlot déviateur pour virage à droite en direction nord a été maintenu, car il permet un espace pour un arrêt de transport en commun et permet aux véhicules tournant à droite en direction nord de passer derrière un véhicule de transport en commun arrêté. La suppression de la voie d'arrêt pour le transport en commun réduit la distance de traversée des piétons et supprime l'obligation pour les véhicules de transport en commun de rejoindre la circulation lorsqu'ils quittent l'arrêt pendant la phase de feu vert du feu de circulation de la route 90.
- Suppression de la voie de virage à droite en direction sud et de l'îlot déviateur pour réduire la distance de traversée des piétons.

Carrefour de la route 90 et de Boulton Bay :

- Introduction d'un contrôleur des feux de circulation à durée de cycle de 155 secondes, en cohérence avec les autres intersections de la route 90 (à l'exception de l'intersection avec la Promenade Sterling Lyon).
- Introduction d'un tronçon ouest avec une voie partagée de passage et de virage à gauche en direction est et d'une voie exclusive de virage à droite en direction est.
- Introduction de voies de virage à gauche en direction nord et sud, comportant une phase de virage à gauche protégé.

Carrefour de la route 90 et de l'avenue Taylor :

- Suppression de la voie de virage à droite en direction sud et de l'îlot déviateur pour virage à droite afin de réduire la distance de traversée des piétons et les exigences en matière de propriété.
- Suppression de la voie d'arrêt pour le transport en commun pour réduire la distance de traversée des piétons et supprimer l'obligation pour les véhicules de transport en commun de rejoindre la circulation lorsqu'ils quittent l'arrêt pendant la phase de feu vert du feu de circulation de la route 90.
- Modification des entrées en directions est et ouest pour obtenir une seule voie directe, plutôt que les voies doubles du modèle de la Ville. Les tronçons est et ouest conserveraient deux voies à partir de l'intersection.

Accès à l'avenue Grant à l'ouest de la route 90 :

- Introduction d'un contrôleur des feux de circulation, dont la durée du cycle est réglée à 78 secondes, soit la moitié de la durée du cycle à l'intersection de la route 90 et de l'avenue Grant. Les phases en directions est et ouest sont coordonnées avec le feu de circulation de la route 90.
- Introduction d'entrées à une seule voie en directions nord et sud à partir de Kapyong et de voies partagées de virages à gauche et à droite à partir de l'avenue Grant.

Accès à l'avenue Taylor à l'est de la route 90 :

- Surveillance de tout retard concernant les entrées de Kapyong à l'accès à l'avenue Taylor à l'est de la route 90. Si le rendement devient inacceptable, mise en place d'un contrôleur des feux de circulation, dont la durée du cycle est réglée à 78 secondes, soit la moitié de la durée du cycle à l'intersection de la route 90 et de l'avenue Taylor. Les phases en directions est et ouest sont coordonnées avec le feu de circulation de la route 90.
- Introduction d'entrées à une seule voie en directions nord et sud à partir de Kapyong et de voies partagées de virages à gauche et à droite à partir de l'avenue Taylor.

Accès à l'avenue Taylor à l'ouest de la route 90 :

- Ajout d'un carrefour giratoire à une voie.

La **Figure 8.1** schématise les modifications proposées. Le plan d'élargissement proposé par la Ville est indiqué à titre de référence, les modifications proposées étant mises en évidence en rouge.

Winnipeg Transit Master Plan (Draft – Plan directeur de transports provisoire de Winnipeg)

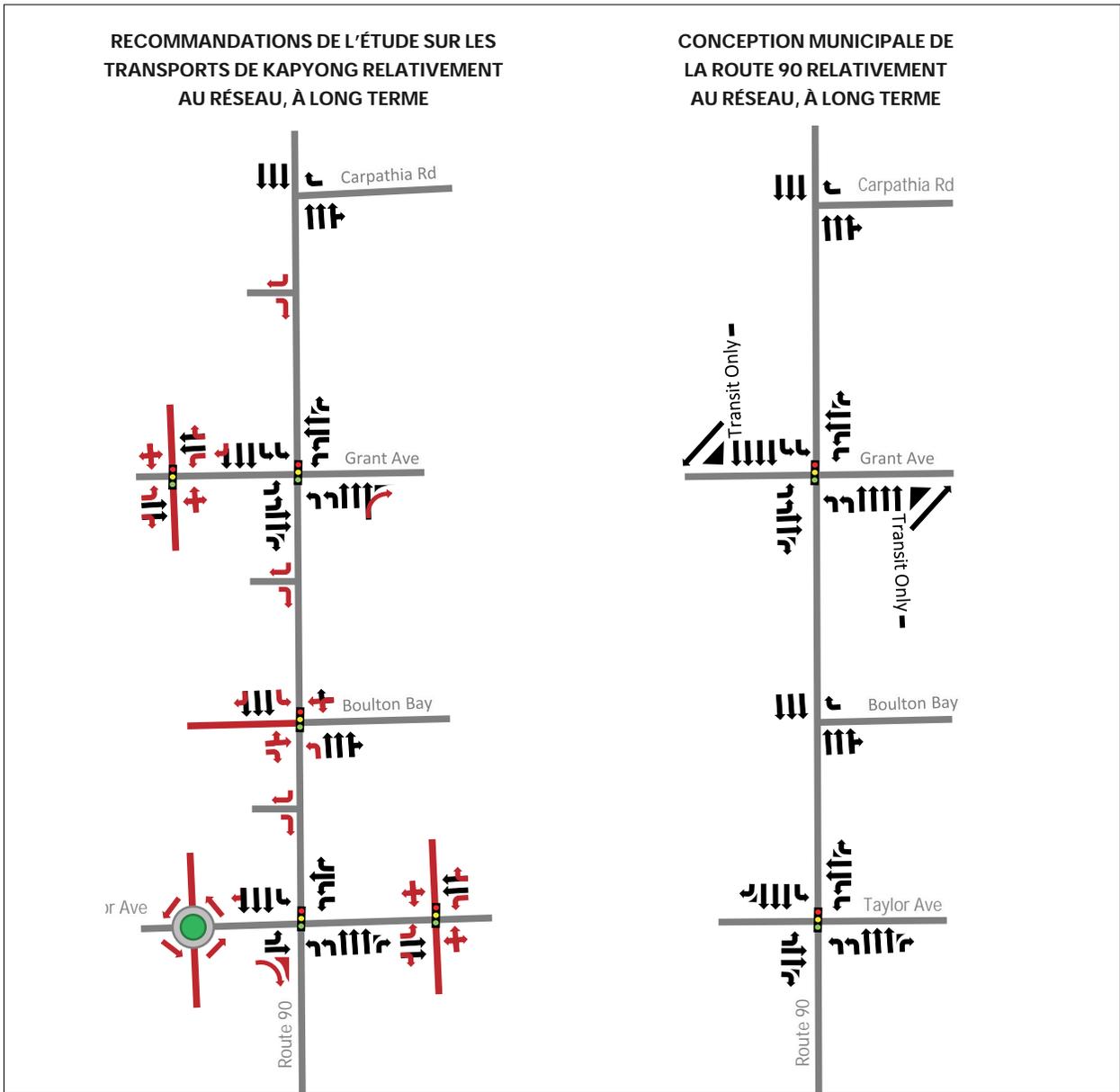
En attendant l'approbation du conseil municipal au printemps 2021, la mise en œuvre du plan directeur de transports provisoire de Winnipeg améliorerait considérablement le service de transport en commun dans les terrains concernés et, par conséquent, augmenterait les possibilités d'aménagement axé sur le transport en commun et contribuerait aux objectifs souhaités de changement des modes de transport et de durabilité.

Les principales améliorations proposées pour les services et les infrastructures de transport en commun relativement aux terrains concernés comportent les suivantes :

- Aménagement d'un quai de transport en commun à l'intersection de la route 90 et de l'avenue Grant;
- Instauration d'un service de transport en commun rapide (à intervalles de 5 à 10 minutes) sur l'avenue Grant, entre l'autoroute Pembina et la promenade William Clement, classé comme un investissement de niveau de Priorité 3;
- Instauration d'un service fréquent (à intervalles de 10 à 15 minutes) sur la route 90 entre le Red River College et Saint-Norbert;
- Service de correspondance et d'apport (à intervalles de 15 à 30 minutes) sur l'avenue Taylor.

La **Figure 8.2** schématise le concept de réseau du plan directeur de transports provisoire en lien avec les terrains concernés.

Figure 8.1 Résumé des modifications aux intersections



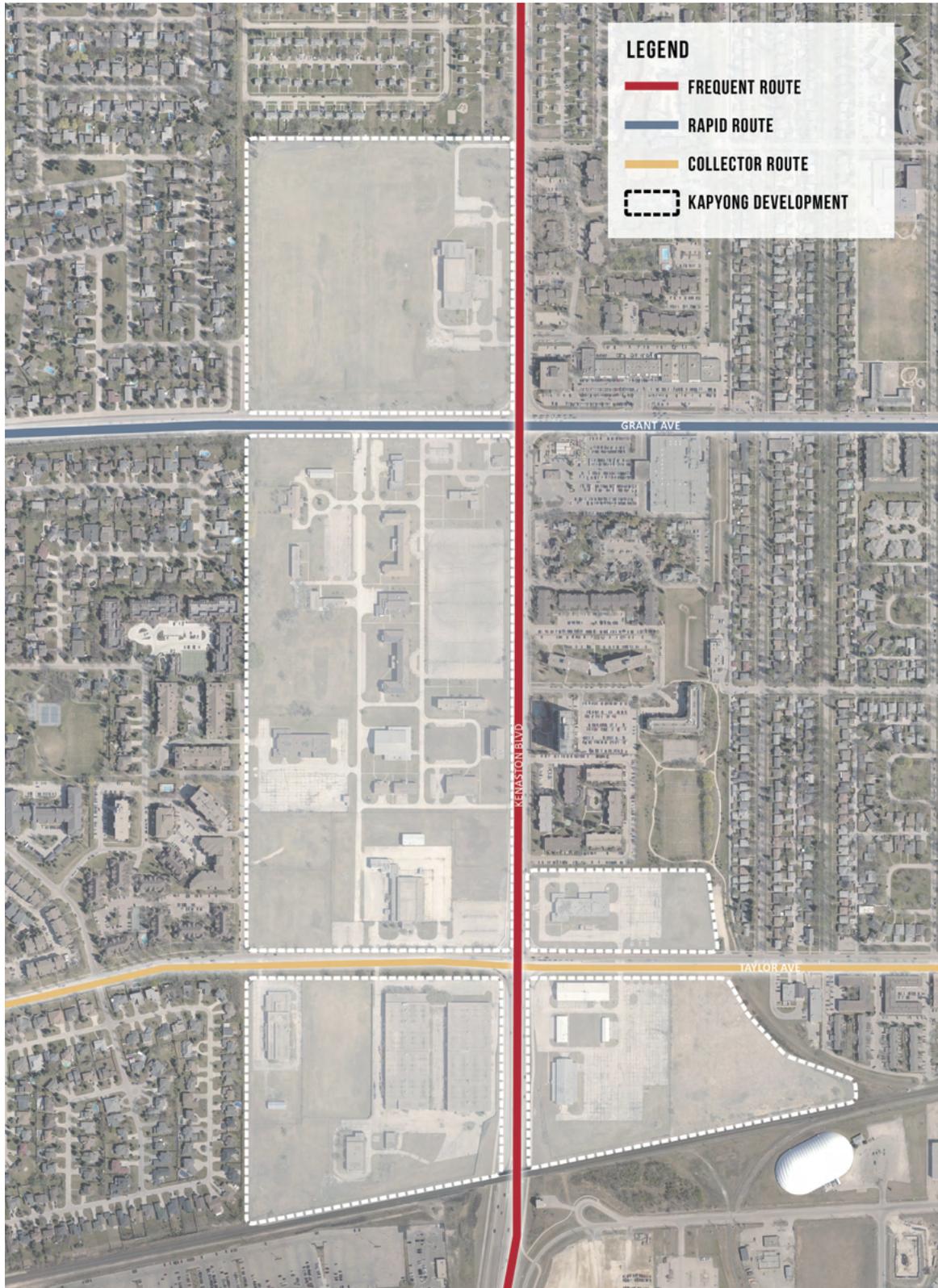
← Existing or Future City Lane Configuration

← Lane Configuration Changes and Additions Proposed for Kapyong

Orientations stratégiques

- Les accès à la route 90, à l'avenue Grant et à l'avenue Taylor doivent être fournis comme indiqué dans la **Figure 8.11**. Les parcelles d'aménagement doivent être disposées de manière à être compatibles avec les accès recommandés au réseau de rues de la Ville.
- Collaborer avec la Ville pour s'assurer que la conception finale de la route 90 soit conforme aux recommandations de la TIS correspondante.
- En collaboration avec la Ville, évaluer la nécessité d'installer un feu de circulation aux accès des îlots A et B sur l'avenue Taylor, à l'est de la route 90, à mesure que les plans d'aménagement détaillés de ces îlots évoluent.
- Collaborer avec Winnipeg Transit, après l'approbation du Plan directeur de transports, pour aménager une infrastructure de transport en commun conforme aux intentions du présent plan directeur et de la TIS correspondante. La priorité doit être donnée à l'élaboration d'un plan intégré pour les futures infrastructures de transport en commun et le service de transports rapides, sur la portion ouest de la route 90 à l'intersection de l'avenue Grant, qui tient compte du potentiel des commodités situées sur les terrains concernés.

Figure 8.2 Service proposé dans le cadre du Plan directeur de transports



8.1.2 RÉSEAU DE TRANSPORT INTERNE PRÉVU AU PLAN

L'objectif du réseau de transport interne est d'assurer la sécurité des déplacements au sein du site pour tous les modes de transport, de permettre une accessibilité à tous les utilisateurs et de promouvoir l'intégration sans heurts du réaménagement aux quartiers environnants.

La sécurité et la flexibilité sont également des facteurs clés dans la conception du réseau interne. La conception des rues est axée sur l'aménagement d'emprises sûres, durables et accessibles à tous les usagers intégrant des trottoirs et des éléments de conception accessible, la facilitation de l'atteinte des objectifs de réduction de la vitesse de circulation et l'intégration de mesures de modération de la circulation. Parallèlement, les conceptions se veulent réactives et adaptables à l'évolution du projet d'aménagement et aux nouvelles technologies de transport prévues pour les 20 prochaines années.

La **Figure 8.3** schématise le réseau interne de rues et de chemins proposé.

Classification des installations

Le réseau proposé est divisé en trois catégories d'installations : *rues collectrices mineures, rues locales et voies de transport actif.*

1. Rues collectrices mineures

Les rues collectrices mineures sont des rues de faible à moyenne capacité qui servent à déplacer la circulation des rues locales vers les artères. Elles permettent un déplacement efficace de la circulation au sein du projet d'aménagement sans compromettre la sécurité et sont généralement à proximité des utilisations commerciales, mixtes et résidentielles à densité moyenne proposées pour les terrains. Elles relient le projet d'aménagement au réseau de rues de la périphérie de la Ville.

Les emprises des rues collectrices mineures ont une largeur conçue de 20,0 à 22,0 m et des limites de vitesse ciblées de l'ordre de 30 km/h à 40 km/h. Elles disposent d'une voie dans chaque direction le long des tronçons et des voies auxiliaires peuvent être prévues aux endroits où elles croisent des rues principales comme la route 90, l'avenue Grant ou l'avenue Taylor. Des espaces de stationnement et de chargement sont prévus sur certaines des rues en fonction des besoins d'utilisation des terrains voisins et de leur emplacement dans le réseau. Des voies cyclables protégées sont prévues pour toutes les rues collectrices mineures et l'intégration d'éléments de modération de la circulation, comme des carrefours giratoires, est également prévue dans la conception des rues pour modérer la vitesse de circulation, en particulier sur les longs tronçons, afin de renforcer la sécurité.

Les rues collectrices mineures sont divisées en trois types (voir la **Figure 8.4**) selon leur fonction et leurs caractéristiques particulières.

Figure 8.3 Projet proposé de réseau routier de Kapyong

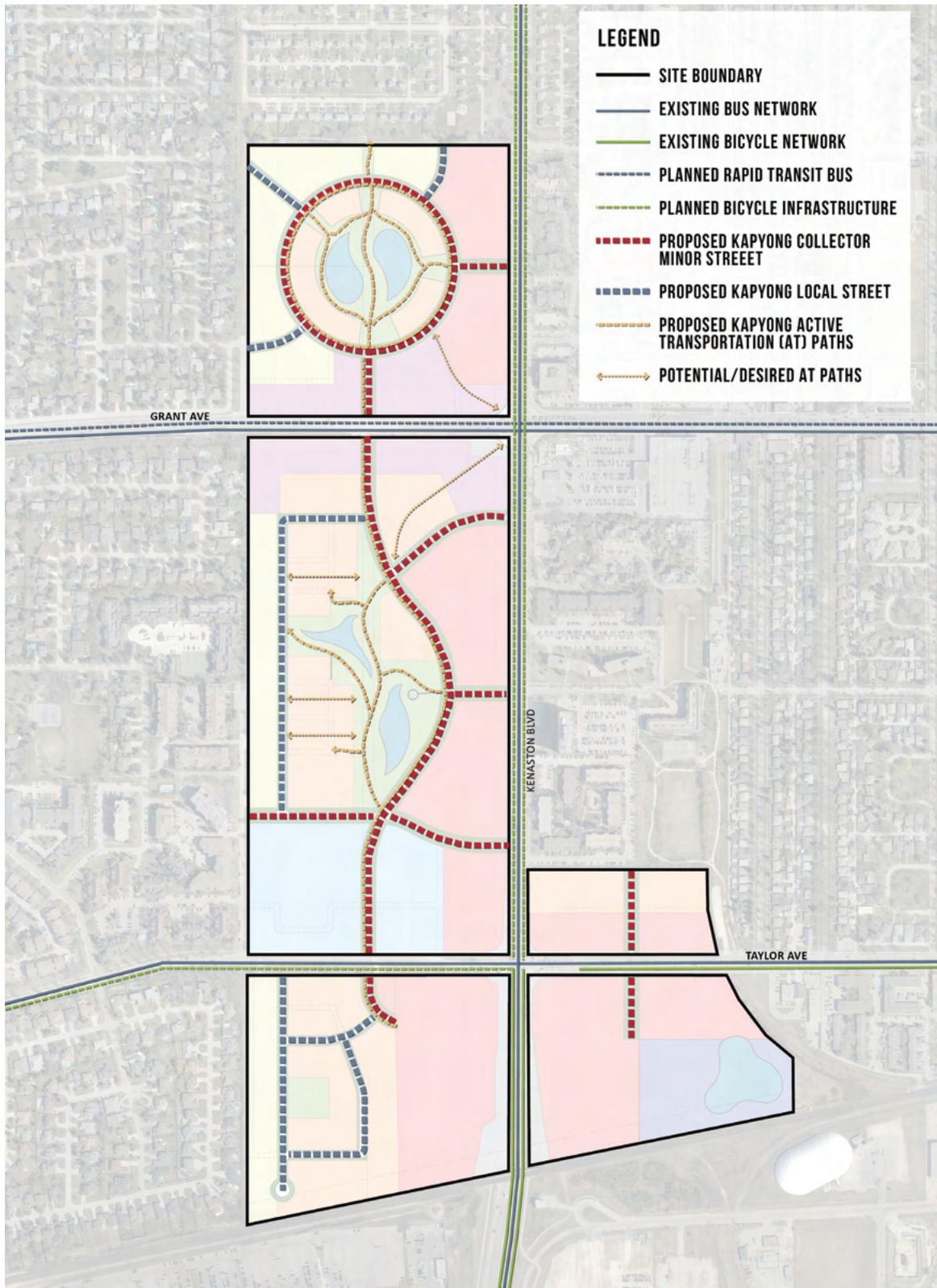
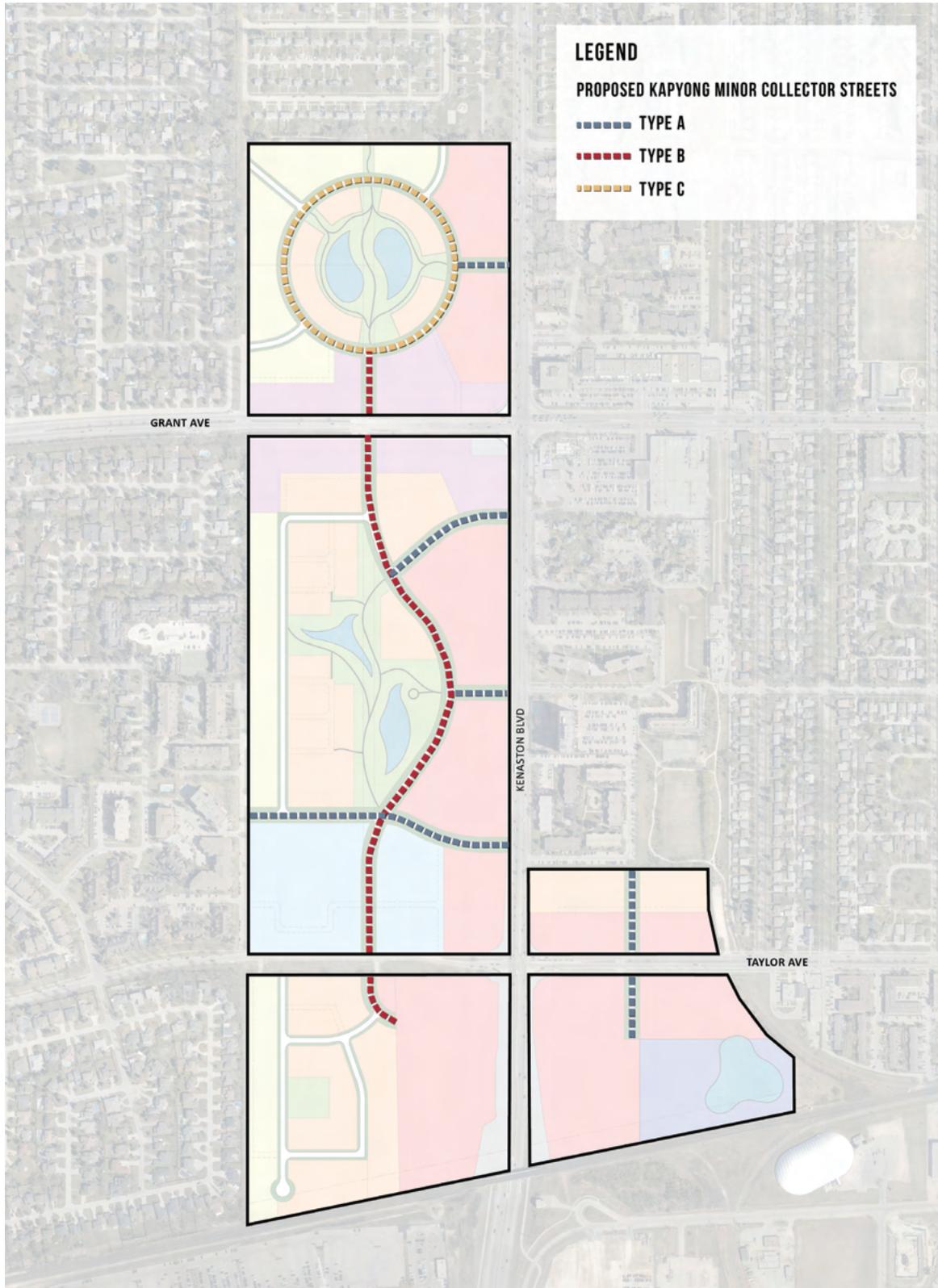


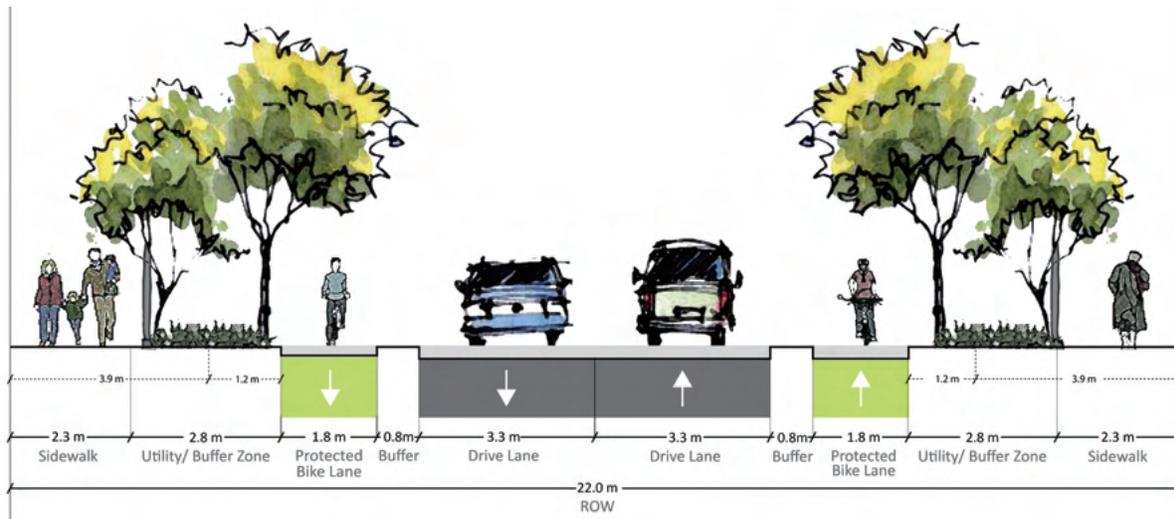
Figure 8.4 Projet proposé de réseau de rues collectrices mineures de Kapyong



Rue collectrice mineure de type A

Ces rues, d'une longueur inférieure à 500 mètres, relient le projet d'aménagement au réseau routier municipal. Ce sont des rues à deux sens d'une largeur de 22,0 m comportant une voie de circulation de 3,3 m dans chaque sens. Elles disposent de voies cyclables adaptables protégées par des bordures en béton d'une largeur de 1,8 m dans chaque sens et ne permettent pas le stationnement des véhicules. Les installations pour les piétons ont une largeur de 2,3 m et il y a une zone tampon pouvant également servir à d'autres installations (voir **Figure 8.5**).

Figure 8.5 Section de rue collectrice mineure de type A de Kapyong



Rue collectrice mineure de type B

Il s'agit de la rue centrale nord-sud qui traverse le projet d'aménagement à l'ouest de la route 90 et qui constitue le principal accès à l'avenue Grant et à l'avenue Taylor. La rue de type B est une rue à deux sens d'une largeur de 22,0 m comportant une voie de circulation de 3,3 m dans chaque sens. Il s'agit d'une chicane à deux voies intégrant parcs de stationnement, terrasses publiques sur rue, art public, etc. en alternance, facilitant ainsi la modération de la circulation afin de réduire la vitesse des véhicules et de renforcer la sécurité et la mobilité. Les installations pour les piétons et les cyclistes sont regroupées en un chemin polyvalent d'une largeur de 5,3 m sur la portion gauche de la section transversale, dont 2,3 m sont réservés aux installations pour les piétons et 3,0 m aux installations pour les cyclistes. Un trottoir d'une largeur de 2,3 m est également prévu à l'extrémité droite de la rue. Toutes deux sont protégées des voies de circulation par une zone tampon d'une largeur de 2,4 m pouvant également servir à d'autres installations.

Il est recommandé de construire des carrefours giratoires aux intersections de deux rues collectrices le long de la rue de type B pour réduire la vitesse de circulation. Les **Figures 8.6, 8.7, 8.8 et 8.9** schématisent différentes configurations possibles pour la rue de type B.

Figure 8.6 Section de rue collectrice mineure de type B de Kapyong

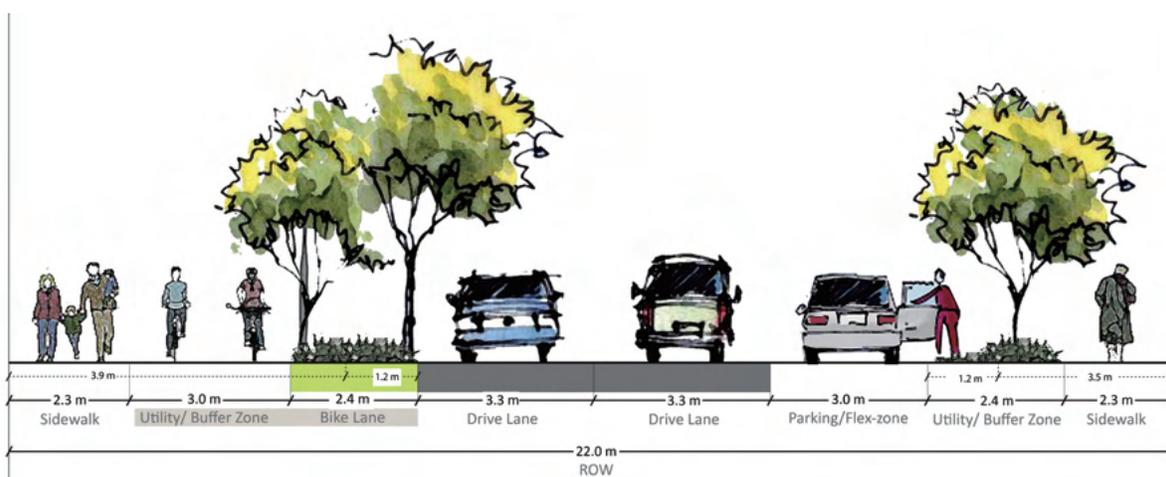


Figure 8.7 Section de rue collectrice mineure de type B de Kapyong avec places assises à l'extérieur

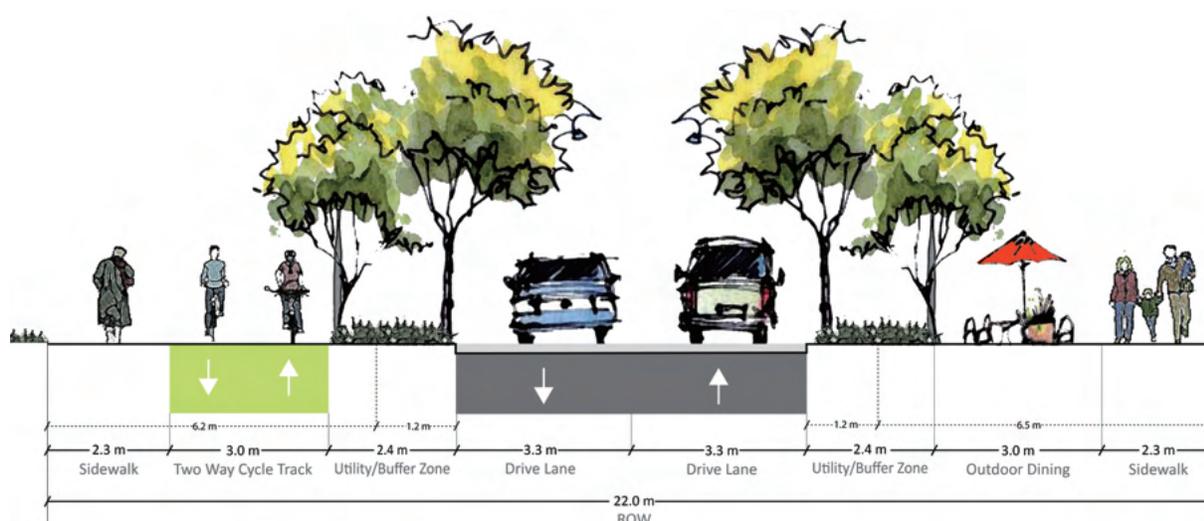


Figure 8.8 Section de rue collectrice mineure de type B de Kapyong avec stationnement

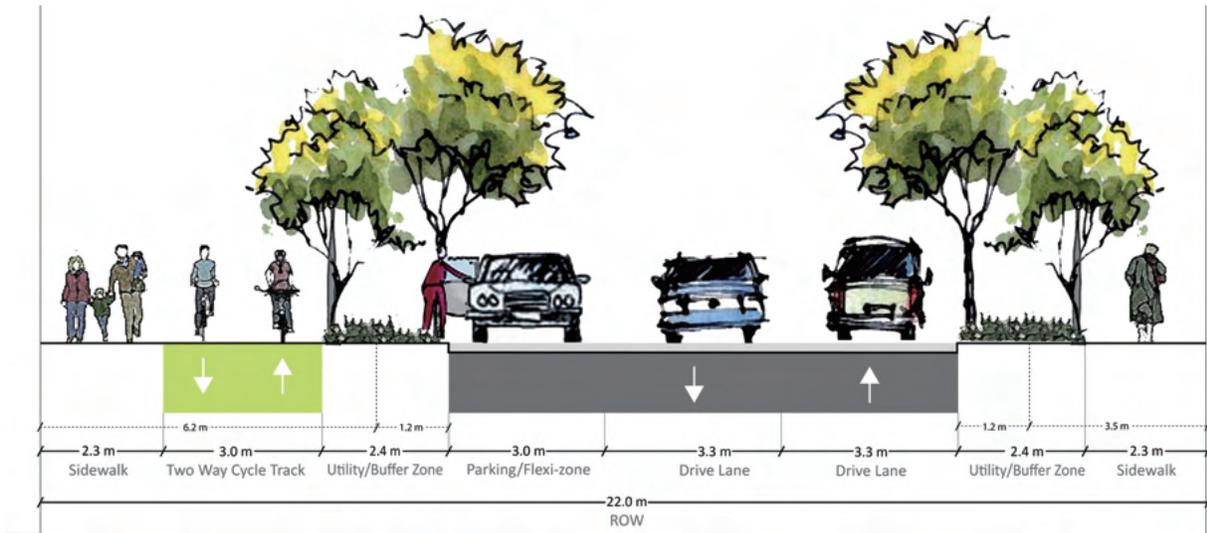
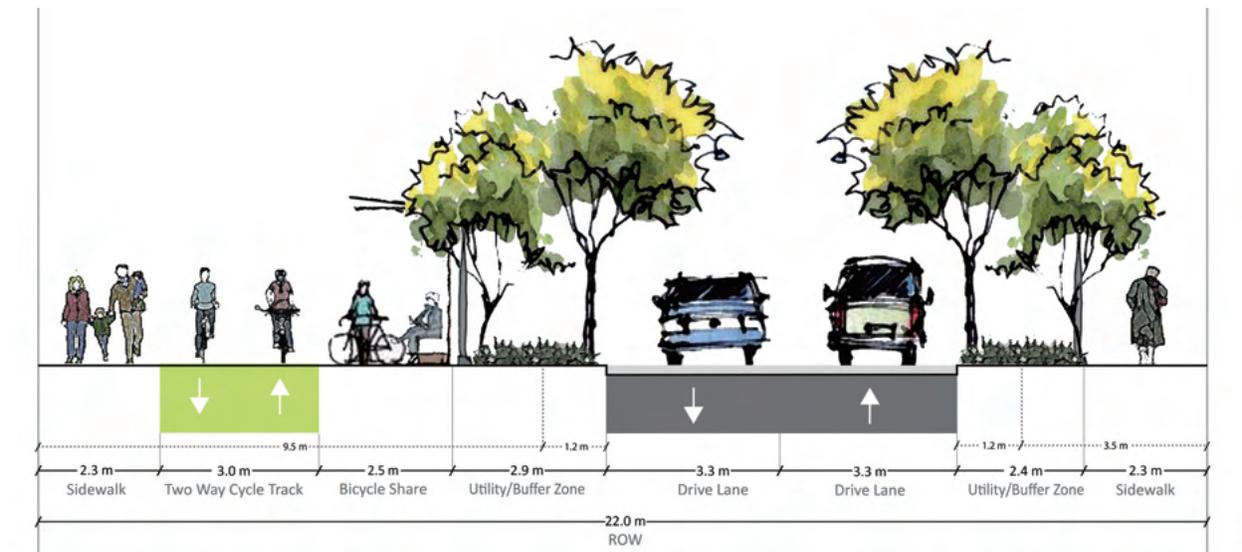


Figure 8.9 Section de rue collectrice mineure de Kapyong avec stations de vélos en libre-service



Rue collectrice mineure de type C

Il s'agit de la rue circulaire située dans l'îlot E, au nord de l'avenue Grant. La rue de type C est une rue à sens unique d'une largeur de 4,5 m comportant une voie de circulation en sens antihoraire. L'ajout de bandes de 0,5 m de chaque côté restreint visuellement la voie et réduit la vitesse de circulation. Le sens unique vise à empêcher les raccourcis par la zone nord pour contourner l'intersection de la route 90 et de l'avenue Grant ainsi qu'à simplifier la configuration interne de l'intersection sur sa longueur. La conception de la rue consiste en une chicane à une voie intégrant un stationnement, des terrasses publiques sur rue, de l'art public, etc. qui facilite la modération de la circulation afin de réduire la vitesse des véhicules et de renforcer la sécurité. Les installations pour les piétons et les cyclistes sont regroupées en un chemin polyvalent d'une largeur de 5,3 m sur le côté gauche de la rue, dont 2,3 m sont réservés aux installations pour les piétons et 3,0 m aux installations pour les cyclistes. Un trottoir d'une largeur de 2,3 m est également prévu du côté droit de la rue. Toutes deux sont protégées des voies de circulation par une zone tampon d'une largeur de 2,3 à 2,6 m pouvant également servir à d'autres installations.

Les **Figures 8.10 et 8.11** présentent différentes configurations possibles pour la rue de type C.

Figure 8.10 Section de rue collectrice mineure de type C de Kapyong avec stationnement

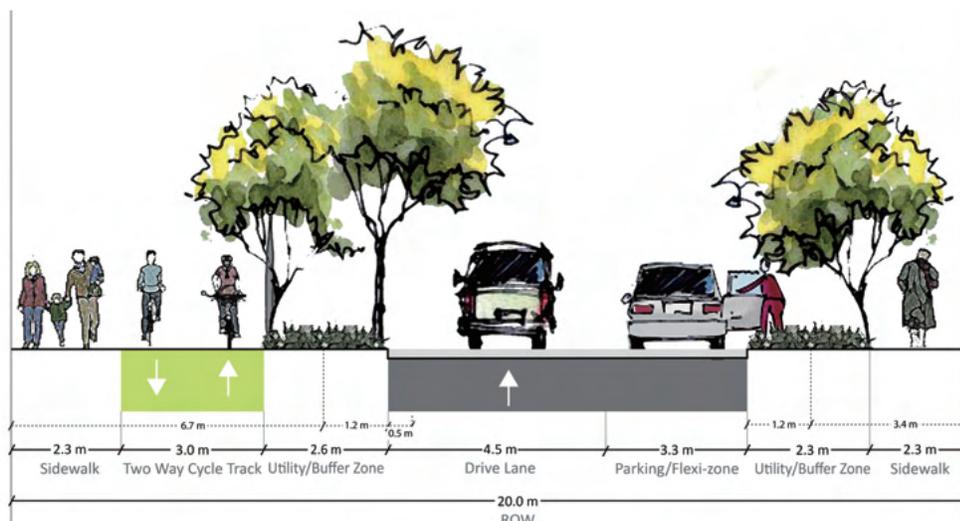
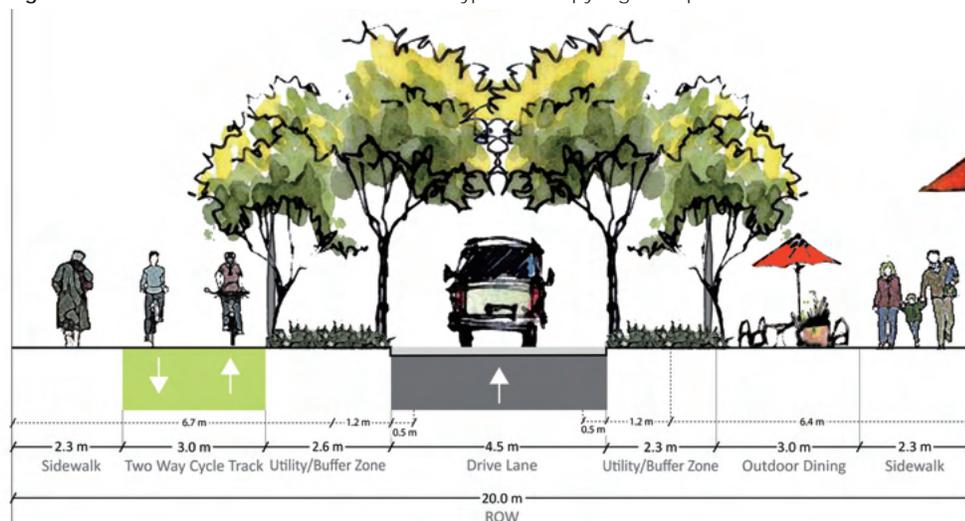


Figure 8.11 Section de rue collectrice mineure de type C de Kapyong avec places assises à l'extérieur



2. Rues locales

Les rues locales sont des rues à faible capacité véhiculaire assorties de la vitesse de circulation la moins élevée. Elles longent généralement des terrains à usage résidentiel d'une densité variable et sont aménagées de manière à ralentir la vitesse de circulation pour des raisons de sécurité et à empêcher les raccourcis dans le lotissement. Ces rues relient les terrains à usage résidentiel aux rues collectrices mineures.

Il est proposé de concevoir les rues locales comme des rues résidentielles partagées sans bordure de séparation entre les piétons, les cyclistes et les voitures. Cette approche de conception repose sur le concept des rues lentes qui fait place à tous les utilisateurs. Les rues proposées sont des rues à deux sens d'une largeur de 15,0 m comportant une voie de circulation de 3,0 m dans chaque sens. Les rues intégreront un trottoir de 1,5 m comme zone tampon qui donne accès aux immeubles résidentiels ou aux terrains. Des avancées de trottoir modifiées de 6,0 m de largeur seront installées afin de créer un effet de chicane qui empêchera les véhicules de dépasser la vitesse maximale affichée, tout en permettant la circulation des camions à ordures et des autres véhicules de service. Ces avancées de trottoir modifiées serviront d'espaces de stationnement temporaire (invités, services de covoiturage, fourgonnettes/véhicules de livraison) ou accueilleront des éléments d'aménagements paysagers dans des espaces de rassemblement comme des bancs ou de petites aires de jeu. L'objectif est de se montrer flexible quant à l'utilisation de ces espaces et de les aménager conformément aux spécifications de l'emplacement pour chaque rue.

3. Sentiers de transport actif (TA)

Les sentiers de transport actif (TA) sont des voies de passage conçues pour les piétons, les cyclistes et d'autres véhicules non motorisés. Les sentiers de TA souhaités ou à venir, illustrés dans la **Figure 8.3**, délimitent les voies de raccordement souhaitables au TA qui seront intégrées à la conception du site au moment de l'aménagement des parcelles de terrain. Ces voies de raccordement offrent une autre façon de se déplacer rapidement et en toute sécurité dans le projet d'aménagement sans véhicule motorisé.

Orientations stratégiques

- La mise en place d'un réseau de transport interne doit tenir compte de la disposition et de la hiérarchie des rues internes et des voies de raccordement aux sentiers, comme il est illustré à la **Figure 8.3**, de même que l'objectif des sections transversales conceptuelles qui est d'offrir un environnement sûr à basse vitesse pour tous les usagers, peu importe l'âge, le sexe et les capacités. Il est recommandé de disposer d'une marge de manœuvre dans la conception définitive des rues internes et des sentiers pour qu'ils puissent être adaptés à l'utilisation des terrains et à l'aménagement de même qu'à l'évolution des technologies en matière de transport.
- La conception des rues doit accorder la priorité à la circulation des piétons et des cyclistes tout en tenant compte du mouvement des gens et des biens par des modes motorisés. Il faudra aussi prévoir des accommodements pour permettre l'accès des gros véhicules aux emplacements du projet d'aménagement. Cependant, ces véhicules pourront avoir accès aux espaces partagés pendant les heures désignées pour la livraison afin de garantir la sécurité de chaque personne qui utilise le réseau de transport.
- Toutes les rues internes seront pourvues de trottoirs de chaque côté et seront entièrement accessibles à tous les utilisateurs.
- Les éléments de modération de la circulation comme les chicanes, les avancées de trottoir et les carrefours giratoires, comme il est précisé dans la TIS correspondante, doivent être intégrés à la configuration initiale et à la construction du réseau de rues internes pour assurer une circulation à basse vitesse.
- Examiner les mesures de gestion de la demande de transport et les considérations liées au stationnement dont il est question dans la TIS et les intégrer, s'il y a lieu, au fur et à mesure de l'aménagement.
- Les sections transversales des rues doivent prévoir un espace pour les activités de déchargement, de cueillette et de débarquement au centre de l'îlot ainsi que des espaces de stationnement à court terme. Comme les espaces de stationnement et de chargement sur la rue sont d'une longueur déterminée et qu'ils sont intégrés directement à la conception des rues, il est essentiel de prévoir une taille suffisante au moment de la construction initiale de la rue.
- Les activités de chargement et de collecte des ordures en retrait de la rue doivent être réalisées entièrement sur les terrains privés sans obliger les véhicules à reculer dans les installations pour les piétons ou les cyclistes.
- Advenant l'aménagement d'une structure de stationnement indépendante, elle doit être conçue de sorte à permettre une conversion ou transformation en un espace habitable dans l'avenir.
- Envisager différentes stratégies, comme des espaces de stationnement partagés ou un plan de gestion du stationnement, pour réduire les besoins en stationnement, gérer les demandes pour le stationnement et optimiser l'utilisation du stationnement.

8.2 Cadre pour les travaux d'infrastructure du site

Une étude sur les travaux d'infrastructure du site, un élément clé du présent plan directeur, a été entreprise pour confirmer la capacité de viabilisation et orienter le plan des travaux d'infrastructure pour le projet de réaménagement, dont l'alimentation en eau, la collecte des eaux usées et les systèmes de gestion des eaux pluviales. En général, la stratégie proposée pour les travaux d'infrastructure repose sur le principe que les réseaux d'infrastructure primaire doivent être mis au point en collaboration avec la Ville de Winnipeg pour assurer l'intégration de ce réseau, sa fiabilité à long terme et la présence d'une capacité suffisante en vue de répondre aux besoins du réaménagement prévu de l'ancienne caserne Kapyong.

Les rubriques qui suivent donnent un aperçu des résultats de l'étude municipale sur les travaux d'infrastructure du site ainsi que des objectifs et orientations stratégiques qui en découlent, lesquels serviront de guide à l'aménagement à venir.

8.2.1 ALIMENTATION EN EAU, COLLECTE DES EAUX USÉES ET SERVICES PUBLICS

Des infrastructures fiables pour le système d'égout séparatif, l'alimentation en eau et les services publics sont indispensables au succès du projet et au confort de la collectivité urbaine. Principal site de réaménagement, l'ancienne caserne Kapyong est entourée d'un aménagement existant avec services complets. L'ancienne caserne Kapyong comporte cinq îlots distincts, et comprend de multiples emplacements pouvant servir à raccorder les nouvelles infrastructures de services aux réseaux existants de la Ville. Pour sa part, le réseau de rues internes proposé servira d'accès principal et de point de raccordement pour les infrastructures de services de distribution pour chaque îlot d'aménagement. Malgré quelques contraintes d'ordre technique, les infrastructures de services actuelles autour du site offrent de multiples scénarios pour un aménagement échelonné.

OBJECTIFS

1. **Travaux d'infrastructure échelonnés** : Assurer la présence de services adéquats, dont le système d'égout séparatif, l'alimentation en eau, et les autres services publics, et une installation au rythme du réaménagement du site;
2. **Approche coordonnée** : Promouvoir une coordination efficace entre les TIN, la SIC et la Ville de Winnipeg pour ce qui est de la conception intégrée, de l'aménagement et de l'installation des infrastructures;
3. **Durabilité** : Promouvoir les possibilités d'aménagement durable des infrastructures, conformément aux aspirations de projet et au cadre de durabilité du plan directeur.

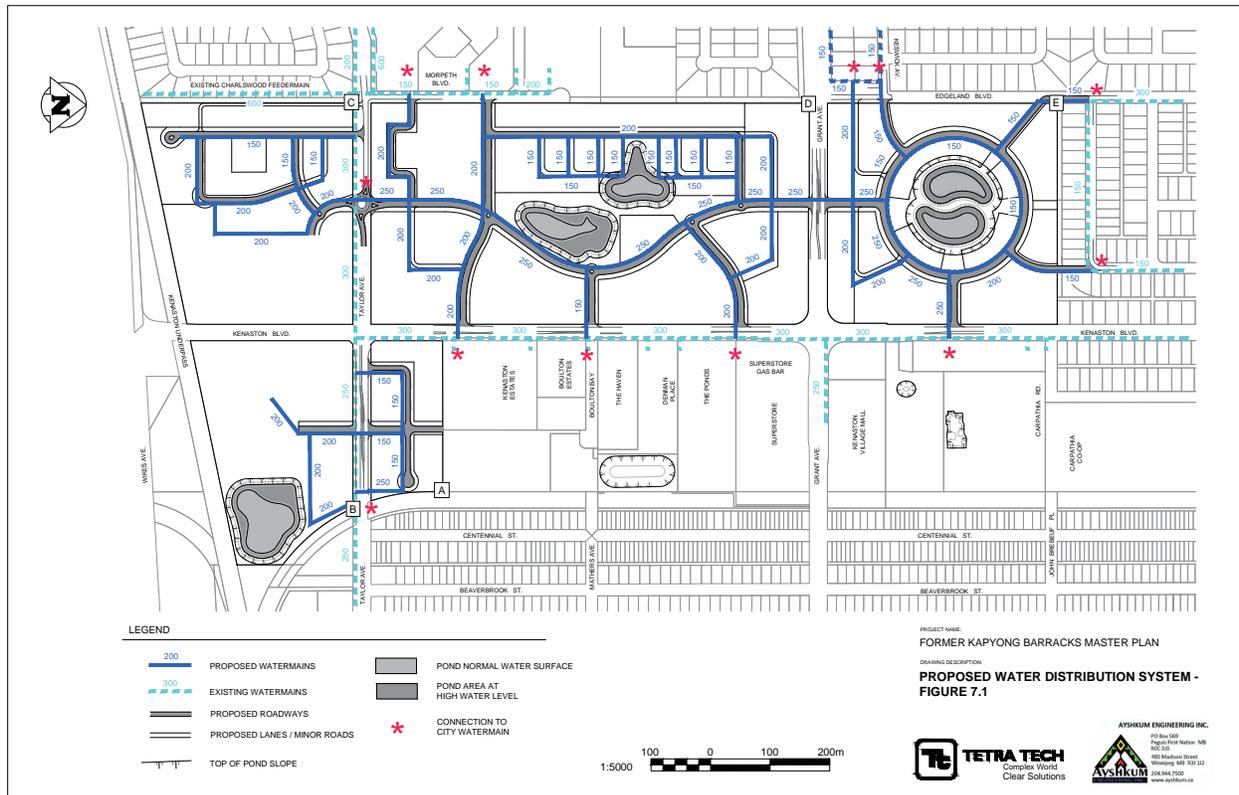
Alimentation en eau

Il est prévu de raccorder le réseau proposé d'alimentation en eau, qui est illustré à la **Figure 8.12** à des points multiples du réseau d'alimentation en eau de la Ville de Winnipeg à l'ouest, au nord et à l'est.

Les points de connexion et le tracé proposé des conduites principales forment plusieurs boucles qui permettent de varier la voie d'écoulement de l'eau pour un apport à fort débit et une redondance en cas de bris. Cela aide également à acheminer le débit d'incendie à un endroit donné tout en conservant la pression minimale requise dans le système.

La conduite maîtresse Charleswood de 600 mm est la principale source d'eau de la zone, parallèle au site sur le côté sud de l'avenue Taylor avec un canal d'évacuation sur l'avenue Taylor.

Figure 8.12 Alimentation en eau proposée

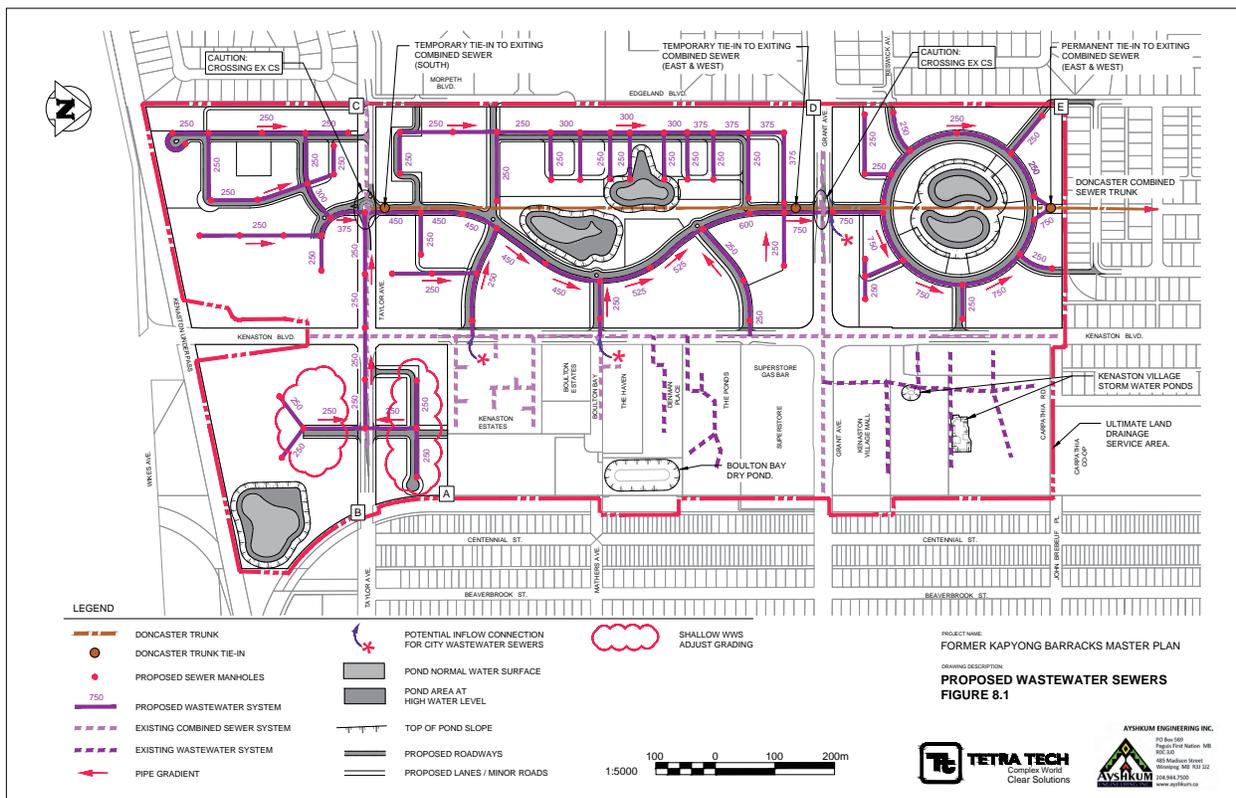


Collecte des eaux usées

Le réseau proposé pour la collecte des eaux usées, qui est illustré à la **Figure 8.13**, est établi en fonction du débit calculé pour la population maximale estimative. À cela s'ajoute les tolérances de conception pour le captage et l'infiltration conformément au Wastewater Flow Estimation and Servicing Guidelines (lignes directrices sur le traitement et l'estimation de débit d'eaux usées) de la Ville de Winnipeg, qui sont servi à calculer la taille du réseau d'égouts sanitaires.

Le système fait partie du district d'égout combiné Doncaster et s'écoulera dans l'égout collecteur principal Doncaster. Selon l'étude municipale sur les travaux d'infrastructure du site, on prévoit une construction par étapes assortie de plusieurs branchements d'égouts.

Figure 8.13 Réseau proposé de collecte des eaux usées



Services publics de faible profondeur

Dans le cadre du processus d'élaboration du plan directeur, les discussions ont été amorcées avec les fournisseurs d'électricité, de téléphone et d'Internet sur la prestation de services au site. La conception et l'aménagement des réseaux de distribution de services publics seront établis par les TIN et la SIC, en collaboration avec la Ville de Winnipeg et les fournisseurs de services publics.

Orientations stratégiques

1. Les réseaux d'alimentation en eau et de collecte des eaux usées seront conçus et mis au point pour desservir adéquatement et efficacement l'aménagement échelonné des terrains concernés, comme il est illustré aux **Figures 8.12** et **8.13**.
2. La disposition des infrastructures d'eau potable et d'eaux usées et les capacités de viabilisation doivent être coordonnées avec la Ville de Winnipeg pour assurer une intégration efficace et efficiente aux infrastructures actuelles.
3. L'emplacement des services publics et la disposition des couloirs de services publics doivent être planifiés, conçus et mis en œuvre de manière coordonnée et intégrée à la satisfaction mutuelle des T1N, de la SIC, de la Ville de Winnipeg et des fournisseurs de services publics.

8.2.2 GESTION DES EAUX PLUVIALES

La gestion des eaux pluviales concerne tout un éventail de questions importantes, dont la prévention des inondations et de l'érosion, la protection de l'eau de surface et de l'eau souterraine, la préservation des habitats aquatiques et terrestres et l'atténuation des impacts sur les infrastructures urbaines vieillissantes. L'objectif du présent plan directeur est de s'assurer que les installations de gestion des eaux pluviales constituent non seulement des éléments fonctionnels de l'aménagement, mais qu'ils contribuent également aux qualités esthétiques générales de la collectivité.

Le site de l'ancienne caserne Kapyong occupe une vaste section du district d'égout combiné Doncaster de la Ville de Winnipeg. Par conséquent, le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong représente une excellente occasion pour effectuer une séparation du réseau d'égout combiné au sein du district, un objectif important de la Ville de Winnipeg.

OBJECTIFS

1. **Réseau de drainage intégré** : Installer un réseau adéquat de drainage des terres sur la totalité des terrains concernés pendant toutes les phases d'aménagement;
2. **Infrastructure verte** : Promouvoir et soutenir l'utilisation d'infrastructure verte pour la gestion des eaux pluviales afin de desservir adéquatement et efficacement l'aménagement échelonné et définitif des terrains concernés;
3. **Protection des quartiers environnants** : Atténuer les effets négatifs sur les résidents et les installations des environs par suite des changements touchant le tracé du réseau hydrographique;
4. **Protection contre les inondations** : Protéger les résidents et les entreprises futurs sur les terrains concernés en cas d'inondation;
5. **Bassins naturalisés** : Faire de la rétention de l'eau un élément des agréments naturels des terrains concernés;
6. **Innovation** : Promouvoir l'innovation dans la gestion des eaux pluviales sur des terrains intercalaires en milieu urbain;
7. **Utilisation hivernale des bassins** : Promouvoir l'utilisation à longueur d'année des agréments naturels qu'offrent les installations de gestion des eaux pluviales.

La **Figure 8.14** présente le réseau proposé de drainage des terres et les installations de gestion des eaux pluviales. Le système proposé comprend cinq bassins d'eaux pluviales répartis stratégiquement dans les îlots d'aménagement pour capter l'eau de pluie et l'évacuer lentement dans le système de drainage d'eau régional de la Ville. L'emplacement des bassins a été choisi de sorte à :

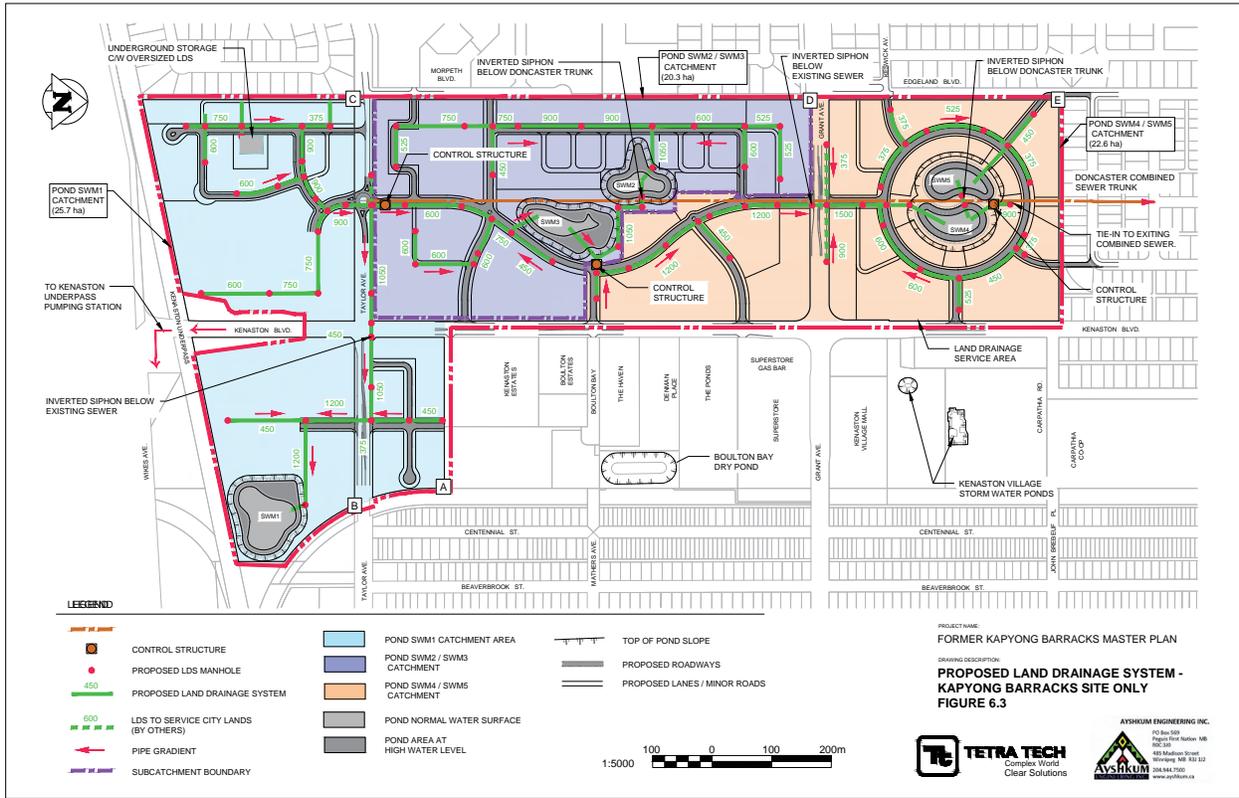
- respecter le tracé logique du réseau hydrographique pour le site aménagé;
- correspondre aux calculs de conception de la conduite d'eaux pluviales, qui cadrent avec le réseau régional actuel de la Ville;
- limiter les conflits avec l'égout collecteur principal Doncaster en direction nord-sud dans les îlots D et E;
- être un agrément visuel et récréatif important du voisinage à longueur d'année.

En plus des bassins et des canalisations proposés dans le réseau de rues internes, on trouve également une unité de stockage souterraine des eaux pluviales située dans l'îlot C. Cette unité de stockage et l'ensemble des installations de stockage des eaux pluviales sont interreliées par les égouts de drainage des terres. Les installations peuvent ainsi fonctionner comme un système, qui draine vers le nord en direction d'un point d'écoulement de l'égout collecteur combiné Doncaster au sud de la voie Grenadier ou bien dans un égout de drainage des terres futur situé sur la route 90 qui sera construit dans le cadre du projet de réfection de la route 90.

Les bassins d'eaux pluviales proposés ont été conçus pour respecter les critères de la Ville de Winnipeg et aménagés pour supporter une pluie centennale. La stratégie d'ensemble de gestion des eaux pluviales est censée inclure des pratiques de gestion des eaux pluviales à faible impact, dont des jardins de pluie, des rigoles de drainage végétalisées et d'autres éléments en vue de diminuer le débit de pointe, de réduire le volume de ruissellement total et d'améliorer la qualité de l'eau de ruissellement.

Dans le but de limiter davantage l'effet des eaux de ruissellement et les exigences liées aux infrastructures, de grandes parcelles d'aménagement destinées à des utilisations commerciales et résidentielles à logements multiples seront conçues de sorte à dépasser les normes de la Ville de Winnipeg qui exigent un écoulement de pointe limité à 50 % du coefficient d'écoulement au moyen de dispositifs de rétention/stockage sur le site et le recours aux pratiques à faible impact, comme des toits verts et des barils/citernes d'eaux de pluie.

Figure 8.14 Gestion des eaux pluviales proposée



Orientations stratégiques

1. L'emplacement, la configuration et les limites des installations de gestion des eaux pluviales illustrées sur les **Figures 5.1 et 8.14** seront confirmés par une application ultérieure des règlements et des ententes, et ils pourraient faire l'objet de rajustements, d'ajouts ou de suppressions sans modifier le présent plan, sous réserve d'une étude technique détaillée et d'une conception qui démontrent que les exigences de drainage des terres pour le projet de réaménagement sont respectées.
2. Les infrastructures de gestion des eaux pluviales doivent être intégrées aux espaces communautaires et au domaine public en général.
3. Le réseau de drainage des terres du site doit être conçu pour réduire l'incidence sur les infrastructures régionales.
4. Toutes les installations de gestion des eaux pluviales doivent prévoir des hautes terres, une ligne de rivage tolérante aux inondations et des espèces aquatiques.
5. En plus des installations de gestion des eaux pluviales, l'approche globale de gestion des eaux pluviales doit intégrer des pratiques à faible impact, dont des jardins de pluie, des rigoles de drainage végétalisées et d'autres éléments en vue de diminuer le débit de pointe, de réduire le volume de ruissellement total et d'améliorer la qualité de l'eau de ruissellement.
6. Tout nouvel aménagement qui comprend des immeubles à toit plat devrait être incité à stocker activement ou passivement l'eau de pluie.
7. Les grandes parcelles d'aménagement destinées à des utilisations commerciales et résidentielles à logements multiples doivent être conçues de manière à limiter l'écoulement de pointe à 50 % du coefficient d'écoulement.
8. Les installations de gestion des eaux pluviales sont détenues par des intérêts privés et l'entretien est encouragé.
9. Si les installations de gestion des eaux pluviales doivent être acheminées vers le système de la Ville, la conception doit respecter les normes applicables.

Partie 3

mise en œuvre

9.0 MISE EN ŒUVRE

9.1 Administration du plan

La mise en œuvre du présent plan suit deux voies distinctes, établies en fonction des autorités compétentes de leurs propriétaires respectifs. Pour les TIN dont les terres sont détenues et aménagées en tant que réserve commune/zone urbaine de développement économique des Premières nations, le présent plan sera mis en œuvre par l'entremise du Treaty 1 Governing Council et de la Treaty One Development Corporation qui sont conformes au Treaty 1 Nation Land Management Code; et en partenariat avec la Ville de Winnipeg par voie d'un Municipal Development and Services Agreement (MDSA – Accord municipal d'aménagement et de services).

Pour les terrains qui seront aménagés par la SIC, le présent plan sera mis en œuvre au moyen d'un plan secondaire et d'une modification connexe du règlement de zonage.

L'objectif ultime à l'égard de ces mécanismes distincts de mise en œuvre est de réaliser un aménagement futur qui est compatible à la vision, aux aspirations de projet, aux désignations d'utilisation du sol et aux directives des TIN et de la SIC, telles qu'elles sont énoncées dans le présent plan directeur.

9.2 Planification en partenariat et collaboration

Ce plan directeur est le fruit d'un processus de planification en partenariat entre les TIN et la SIC. À l'avenir, les TIN et la SIC continueront de collaborer entre elles et avec la Ville de Winnipeg au sujet de leurs terrains respectifs et de leur aménagement.

Au fil du processus d'aménagement, les occasions de collaboration qui favorisent des objectifs communs pour le développement communautaire et le développement économique devraient être envisagées autant que possible. En outre, des efforts de planification conjointe axés sur un aménagement compatible des terrains concernés et dans les environs seront nécessaires pour parvenir à créer un quartier intégré au sein des collectivités existantes.

Un objectif clé du processus d'élaboration du plan directeur et de sa mise en application à long terme consiste à établir, par l'entremise du MDSA, un partenariat mutuellement avantageux entre les TIN et la Ville, qui repose sur la reconnaissance des compétences, les droits, le respect et la coopération, et ce, en tout respect des terres des TIN.

Comme les TIN, la SIC et la Ville de Winnipeg détiennent chacune un intérêt direct dans le réaménagement de l'ancienne caserne Kapyong, la mise en place d'un mécanisme de règlement des différends est essentielle pour le maintien de bonnes relations gouvernementales. Tout mécanisme de règlement des différends doit chercher avant tout à assurer une bonne compréhension des limites de compétences et à établir des méthodes claires pour la négociation, la médiation et l'arbitrage, s'il y a lieu.

9.3 Phases du projet d'aménagement

L'aménagement des terrains concernés sera réalisé par phases planifiées de manière logique. La **Figure 9.1** illustre l'emplacement prévu des premières phases d'aménagement.

Comme le rythme d'aménagement sera tributaire de divers facteurs, dont la conjoncture du marché, les tendances de croissance et les investissements dans les infrastructures, l'échelonnement des phases et l'échéancier de l'aménagement doivent être flexibles.

L'approbation d'un projet d'aménagement est subordonnée aux engagements des autorités compétentes et des promoteurs du projet pour ce qui est de l'échéancier et du financement du transport, de la gestion des eaux pluviales et des installations d'égout séparatif et d'alimentation en eau, tel qu'il est exigé pour donner suite à l'aménagement.

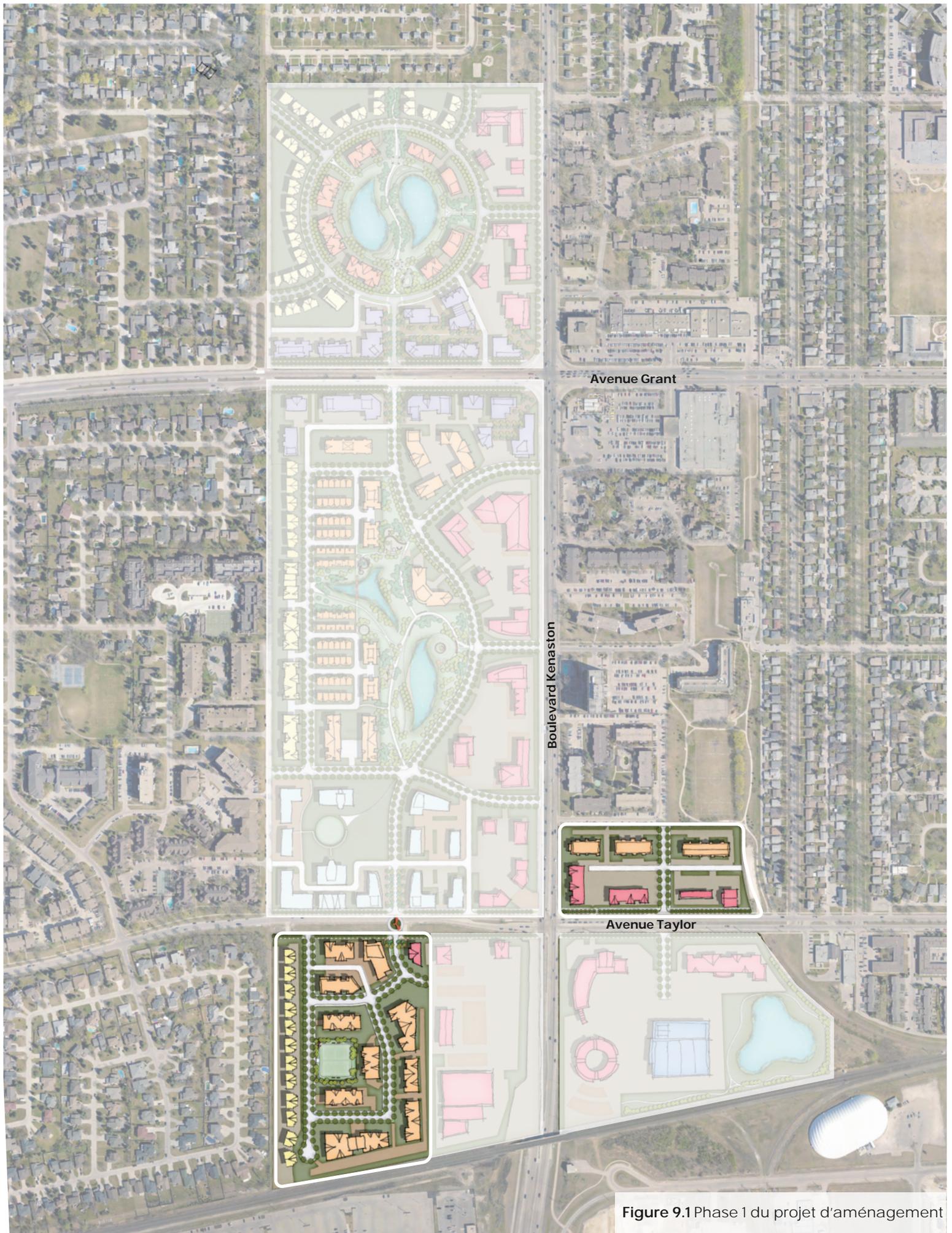
Avant qu'une zone soit jugée pertinente pour un aménagement, une utilisation intérimaire ou temporaire pourra être autorisée afin de redonner vie au site ou de contribuer à la viabilité d'une activité d'aménagement plus imminente, de manière conforme aux orientations politiques générales prévues dans le cadre d'utilisation des terrains du présent plan (**Section 5.0**).

9.4 Suivi et révision

Comme l'aménagement des terrains concernés s'étendra sur plusieurs années, le présent projet d'aménagement doit être considéré comme un document évolutif qui s'adaptera aux circonstances nouvelles et aux innovations émergentes au fil du temps. Par conséquent, les TIN et la SIC examineront périodiquement (au moins tous les cinq ans) le présent plan pour surveiller les résultats d'aménagement en accord avec les aspirations, les principes et les objectifs du plan.

Si nécessaire, le présent plan directeur pourra être mis à jour afin qu'il demeure pertinent et qu'il continue d'être le reflet des aspirations et des objectifs d'un travail réalisé avec cohésion comme celui d'une seule collectivité. Advenant que des modifications importantes soient envisagées, elles seront apportées en consultation avec les membres de la collectivité et les parties prenantes.

En outre, toute modification importante apportée au présent plan doit recevoir l'approbation collective des TIN et de la SIC, et respecter les autres exigences d'ordre réglementaire, s'il en est.



Avenue Grant

Boulevard Kenaston

Avenue Taylor

Figure 9.1 Phase 1 du projet d'aménagement



Canada Lands Company
Société immobilière du Canada