

VILLE DE WINNIPEG

RÈGLEMENT N° 26/2023

Règlement de la VILLE DE WINNIPEG visant l'adoption d'un plan secondaire pour le site principal de réaménagement « K » de la Stratégie d'orientation des collectivités complètes 2.0, Règlement n° 119/2020.

La VILLE DE WINNIPEG, en conseil assemblé, édicte ce qui suit :

- 1** Le présent règlement peut être désigné sous le nom de « plan secondaire Naawi-Oodena ».
- 2** Le document intitulé « Plan secondaire Naawi-Oodena », joint au présent règlement et figurant à l'annexe A, est adopté à titre de plan secondaire Naawi-Oodena.
- 3** L'annexe A du règlement de zonage de Winnipeg n° 200/2006 est modifiée à l'article 1 par l'ajout de ce qui suit comme prochain paragraphe disponible :

Plan secondaire Naawi-Oodena

REÇU EN PREMIÈRE LECTURE ce 14^e jour de décembre 2023.

REÇU EN DEUXIÈME LECTURE ce 25^e jour de janvier 2024.

REÇU EN TROISIÈME LECTURE ce 25^e jour de janvier 2024.

ADOPTÉ ce 25^e jour de janvier 2024.

Naawi-Oodena SECONDARY PLAN BY-LAW

January 2023



Canada Lands Company
Société immobilière du Canada

Table des matières

1.0	Introduction	3
1.1	Contexte	3
1.2	Zone du plan	3
1.3	Autorité du plan	5
1.4	Objectif du plan	5
1.5	Interprétation du plan	5
1.6	Modification du plan	6
1.7	Contexte politique de la Ville de Winnipeg	6
1.8	Mobilisation des parties prenantes	8
2.0	Vision du plan et aspirations du projet	8
2.1	Vision	8
2.2	Aspirations du projet	8
3.0	Cadre d'utilisation des terrains	9
3.1	Politiques générales	10
3.1.1	Politiques	10
3.2	Village à usage mixte	10
3.2.1	Objectifs	11
3.2.2	Politiques	11
3.3	Zone commerciale à usage mixte	11
3.3.1	Objectifs	12
3.3.2	Politiques	12
3.4	Zone résidentielle à densité moyenne	12
3.4.1	Objectifs	13
3.4.2	Politiques	13
3.5	Zone résidentielle à faible densité	13
3.5.1	Objectifs	13
3.5.2	Politiques	14
3.6	Espaces communautaires	14
3.6.1	Objectifs	14
3.6.2	Politiques	15
4.0	Cadre d'infrastructure	16
4.1	Transport et mobilité	16
4.1.1	Objectifs	16
4.1.2	Politiques	17
4.2	Alimentation en eau, collecte des eaux usées et services publics	19
4.2.1	Objectifs	20

4.2.2	Politiques.....	20
4.3	Gestion des eaux pluviales	20
4.3.1	Objectifs.....	21
4.3.2	Politiques.....	21
5.0	Mise en œuvre	21
5.1	Gestion du plan.....	21
5.2	Planification en partenariat et collaboration	22
5.3	Phases.....	22
5.4	Suivi et révision.....	22
	Plans et cartes de référence	23
	Annexe 1 – Plan d’utilisation des terrains	24

1.0 Introduction

Le réaménagement de Naawi-Oodena représente 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 conception communautaire exemplaire. Le site comprend des terres appartenant aux Premières Nations signataires du Traité n° 1 et à la Société immobilière du Canada. Ce plan secondaire ne s'applique qu'aux terrains appartenant à la Société immobilière du Canada, mais il respecte le plan directeur Naawi-Oodena, qui exprime une vision collective pour le site d'environ 160 acres.

1.1 Contexte

Le réaménagement de Naawi-Oodena, anciennement la caserne Kapyong, est attendu depuis près de vingt ans. La vente de la propriété par le gouvernement du Canada à la Société immobilière du Canada CLC limitée (SIC) en 2007 a entraîné une contestation judiciaire des Premières Nations signataires du Traité n° 1 (T1N), arguant que le Canada n'avait pas consulté et accommodé les Premières Nations avant de vendre les terres. Après des années de litige, la Cour d'appel fédérale a statué en faveur des Premières Nations signataires du Traité n° 1, ce qui a conduit à la signature d'un accord de règlement global en 2019 qui donnait aux Premières Nations signataires du Traité n° 1 la possibilité d'acquérir une grande partie de l'ancienne caserne. Aujourd'hui, la propriété des terrains concernés reflète la nature intergouvernementale du projet, les terres étant réparties à raison de deux tiers/un tiers entre les T1N et la SIC respectivement.

Fin 2019, la SIC et les T1N ont entamé un processus de collaboration pour élaborer un plan directeur pour l'ancienne caserne Kapyong, avec la vision de construire une communauté complète intégrée aux quartiers environnants et accueillant tous les résidents, les voisins et les visiteurs dans ce nouveau lieu.

Le plan secondaire Naawi-Oodena, qui ne s'applique qu'à la partie des terrains de la SIC définie dans le plan directeur, vise à concrétiser cette vision en établissant un cadre global d'utilisation et d'aménagement des terrains pour guider sa mise en œuvre. Le plan secondaire Naawi-Oodena constitue une feuille de route pour l'aménagement à long terme des terrains concernés.

1.2 Zone du plan

La zone du plan directeur Naawi-Oodena (**Carte de référence 1**) est située dans le coin sud-ouest de Winnipeg, à environ huit kilomètres à l'est de la limite ouest de la ville et à sept kilomètres au sud-ouest du centre-ville. La zone du plan directeur est délimitée à l'ouest et au nord-est par les quartiers établis de Tuxedo et de River Heights, respectivement, la ligne de chemin de fer du CN constituant la limite la plus méridionale des terrains concernés.

Aux fins de ce plan secondaire, la zone du plan comprend les terrains délimités en rouge dans la **Figure 1**, totalisant environ 21 hectares (52 acres). Tous les autres terrains avec la limite Naawi-Oodena dans la **Figure 1** appartiennent aux T1N.



Figure 1 – Carte du contexte

1.3 Autorité du plan

En vertu de l'article 234 de la *Charte de la ville de Winnipeg* (la Charte), le conseil détient le pouvoir d'adopter des règlements sur les plans secondaires pour « *énoncer les objectifs et actions qu'il juge nécessaires ou indiqués pour faire face, dans un quartier, un district ou un secteur de la ville, à toute question qui relève de sa compétence* ». Le plan secondaire Naawi-Oodena, une fois adopté par le Conseil, sera reconnu comme un règlement relatif au plan secondaire en vertu de la Charte et bénéficiera des droits qui y sont énoncés.

Naawi-Oodena est désigné comme un « principal site de réaménagement » dans le plan NotreWinnipeg et la Stratégie d'orientation des collectivités complètes. Comme indiqué plus en détail dans la **section 1.7**, ce plan a été élaboré en conformité avec les objectifs généraux et les orientations politiques énoncés à la fois dans le plan NotreWinnipeg et la Stratégie d'orientation des collectivités complètes.

1.4 Objectif du plan

L'objectif du plan secondaire Naawi-Oodena est globalement le suivant :

- Établir une vision claire fondée sur les aspirations du projet développées en collaboration par les T1N et la SIC et éclairées par de nombreux commentaires de la part de la communauté;
- Créer des cadres pour l'utilisation des terrains, la forme bâtie, les espaces ouverts et la circulation, avec des politiques de soutien pour guider la croissance et l'aménagement;
- Fournir des orientations pour la mise en œuvre;
- Créer une collectivité à part entière qui complète et améliore les quartiers adjacents actuels en mettant en avant les principes de conception communautaire durable, d'excellence en matière de conception, d'inclusivité et d'occasions de réconciliation.

1.5 Interprétation du plan

Le plan secondaire Naawi-Oodena doit être lu dans son intégralité pour comprendre l'intention de ses objectifs et de ses politiques. Bien que les diagrammes de ce document soient principalement illustratifs et que les limites et les emplacements des routes, des parcs, des infrastructures ou d'autres zones soient approximatifs, les politiques du cadre d'utilisation des terres doivent être lues en référence au plan d'utilisation des terres (**Annexe 1**).

Pour autant qu'ils respectent l'intention du plan, les ajustements mineurs des limites d'utilisation des terres ne nécessiteront pas de modification du plan, afin de garantir une flexibilité suffisante au fur et à mesure que l'aménagement se poursuit.

Les déclarations introductives précédant les politiques décrites à la section 3.0 du présent document sont fournies à titre d'information uniquement. Elles sont proposées pour permettre à l'utilisateur de mieux comprendre les politiques, qui suivent sous forme de puces, en soulignant l'intention et le contexte qui les ont inspirées. Les politiques exigent le respect des définitions suivantes :

- Lorsque le terme « peut » est utilisé dans une politique, il indique une ligne directrice ou une suggestion qui s'aligne sur l'intention de la politique.
- Lorsque le terme « devrait » est utilisé dans une politique, il indique que l'orientation s'applique à la majorité des situations. Cette disposition reconnaît qu'il peut être nécessaire de procéder à des dérogations mineures pour tenir compte de circonstances particulières dans lesquelles il est impossible ou peu pratique de se conformer pleinement à la politique, ou lorsque d'autres moyens sont acceptables pour le comité mixte de planification établi par l'accord Gaawijigemangit (accord municipal d'aménagement et de services).
- Lorsque les termes « doit » ou « est » sont utilisés dans une politique, ils indiquent que la politique est obligatoire.

1.6 Modification du plan

Conformément à la Charte, des amendements au présent plan peuvent être envisagés pour autant qu'il puisse être démontré qu'ils sont justifiés et cohérents avec la vision et les objectifs du présent plan secondaire et du plan directeur Naawi-Oodena.

Les demandes de modification du présent plan doivent être soumises au service de l'urbanisme, de la propriété et de l'aménagement pour examen et approbation par le Conseil.

Comme indiqué, toutes les cartes (à l'exception de l'**Annexe 1**) sont conceptuelles et n'ont qu'un but illustratif; leur modification ne nécessite pas de modification officielle.

1.7 Contexte politique de la Ville de Winnipeg

Les objectifs et les orientations politiques de ce plan ont été élaborés conformément à NotreWinnipeg et à son document d'accompagnement Collectivités complètes. D'autres politiques et directives pertinentes de la Ville ont également été prises 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.

NotreWinnipeg 2045

NotreWinnipeg 2045 (NotreWinnipeg) identifie Naawi-Oodena 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 axé sur 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 :

1.13 Réserves urbaines

Faciliter le processus d'aménagement des réserves urbaines en établissant des relations respectueuses avec les gouvernements et les dirigeants des Premières Nations afin d'établir ou de maintenir des processus et des protocoles, notamment la prestation de services, l'harmonisation des règlements et l'aménagement.

3.10 Développement économique autochtone

Soutenir en priorité les possibilités de développement économique liées à la terre, au patrimoine, à la culture, à l'art, à l'esprit d'entreprise et au tourisme, menées par des Autochtones, au bénéfice de ces derniers.

5.4 Réconciliation avec les peuples 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.

5.5 *Perspective autochtone*

Développer une optique autochtone qui reconnaisse, respecte et fasse progresser les droits, les connaissances et les perspectives multiples et diversifiés des Premières Nations, des Inuits et des Métis. Appliquer la perspective dans l'ensemble des processus, politiques, programmes et pratiques de leadership et de gouvernance municipaux afin d'être inclusif et d'éliminer les éléments qui, sciemment ou non, permettent l'exclusion des peuples autochtones.

Stratégie d'orientation des collectivités complètes 2.0

En tant que principal document d'accompagnement de NotreWinnipeg, Collectivités complètes 2.0 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 plus grande densité résidentielle, une variété des types de bâtiments et des infrastructures publiques intégrées. En outre, Collectivités complètes met l'accent sur les politiques suivantes :

- *Exiger que l'aménagement des principaux sites de réaménagement soit guidé par un processus de planification collaboratif en amont, aboutissant à un plan secondaire. (C5. Principaux sites de réaménagement, 1.1)*
- *Lorsque cela est compatible avec l'utilisation des terrains environnants et sous réserve des autres politiques applicables du présent règlement, orienter les densités résidentielles multifamiliales les plus élevées vers les zones les mieux desservies par les transports en commun. (B1. Croissance générale, 3.1)*
- *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. (F2. Réserves urbaines, 1.1)*

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 l'Entente.

1.8 Mobilisation des parties prenantes

Dans le cadre de l'élaboration du plan directeur, les T1N et la SIC ont réalisé un vaste processus de mobilisation publique, incluant notamment des conversations avec les membres de la collectivité des T1N, 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 T1N 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, il a confirmé le vaste appui de la collectivité pour la vision et l'orientation du plan directeur en matière d'aménagement.

2.0 Vision du plan et aspirations du projet

2.1 Vision

Au-delà de la transformation des terrains concernés, grâce au plan directeur et à ce plan secondaire, Naawi-Oodena 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 T1N et la SIC travaillent à la réalisation d'objectifs communs : renforcer la présence urbaine des T1N, 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.

1.9 Aspirations du projet

Ensemble, les T1N et la SIC ont établi un ensemble d'aspirations du projet comme fondement de leur vision collective pour Naawi-Oodena. 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. Conformément au plan directeur de Naawi-Oodena, sept (7) aspirations principales guident le plan secondaire de Naawi-Oodena, comme suit :

- 1) **Prospérité et partenariats** – Générer une prospérité économique, sociale et culturelle pour toutes les Premières Nations en établissant des partenariats fondés sur le respect et la compréhension mutuels.
- 2) **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.
- 3) **Communauté** – Créer une communauté accueillante, diversifiée et inclusive qui fera partie intégrante de l'identité collective de Winnipeg, du Manitoba et du Canada.
- 4) **Conception** – Faire progresser et mettre en valeur les expressions émergentes de conception autochtone.
- 5) **Connaissances et apprentissage** – S'engager en faveur de la transmission des connaissances entre les cultures, les générations et les partenaires.

- 6) **Innovation** – Mettre en valeur l'innovation, le leadership en matière de conception et l'intégration des traditions et des pratiques autochtones dans la construction et l'aménagement urbain.
- 7) **Durabilité** – Donner aux générations futures un lieu où travailler et où vivre de manière saine et durable, tout en conservant des liens avec la communauté et la terre.

3.0 Cadre d'utilisation des terrains

Le cadre d'utilisation des terrains, établi par ce plan secondaire, crée une communauté complète qui favorise la connectivité et la compatibilité avec les terrains des T1N et les quartiers adjacents. La structure générale d'utilisation des terrains illustrée à l'**Annexe 1** se veut 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. Les zones de politique d'utilisation des terrains sont définies et résumées dans le **Tableau 1** ci-dessous.

Tableau 1. Résumé des zones de politique d'utilisation des terrains

DÉSIGNATION D'UTILISATION DES TERRAINS	Zone du plan secondaire de la SIC			Zone totale du plan directeur Naawi-Oodena	
	acres	hectares	% de la zone du plan directeur	acres	hectares
Village à usage mixte	4,87	1,97	43 %	11,32	4,58
Zone commerciale à usage mixte	0,29	0,12	1 %	45,74	18,51
Zone résidentielle à densité moyenne	19,87	8,04	66 %	29,89	12,10
Zone résidentielle à faible densité	10,91	4,42	70 %	15,59	6,30
Sports et loisirs	-	-	-	4,90	1,98
Campus culturel et éducation	-	-	-	11,41	4,62
Espaces communautaires	5,72	2,31	48 %	11,85	4,80
Droits de passage	8,47	3,43	43 %	19,53	7,90
Installations de gestion des eaux pluviales	1,08	0,44	22 %	4,96	2,01
Projet d'extension de la route 90	-	-	-	4,39	1,78
TOTAL	51,45	20,82	32 %	159,71	64,63

Le plan d'utilisation des terrains, inclus à l'**Annexe 1**, définit les zones de politique d'utilisation des terrains dans la zone du plan. Le plan d'utilisation des terrains est destiné à être adopté comme politique par la Ville de Winnipeg et à être utilisé pour mettre en œuvre les politiques et les orientations contenues dans la présente section.

Sur la base des dispositions relatives à la hauteur et à la densité proposées dans le cadre d'utilisation des terrains de ce plan, la zone du plan pourrait, une fois achevée, accueillir entre 1 200 et 1 500 logements résidentiels et entre 10 680 et 12 540 mètres carrés (115 000 et 135 000 pieds

carrés) d'espace commercial (mélange de bureaux, de commerces de détail et de services commerciaux).

Dans l'ensemble, Naawi-Oodena, y compris les terres de la SIC et des T1N, pourrait accueillir entre 2 300 et 3 000 logements résidentiels et entre 85 000 et 111 500 mètres carrés (915 000 et 1,2 million de pieds carrés) d'espace commercial (mélange de bureaux, de commerces de détail, d'institutions et de services commerciaux).

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.

Les sections suivantes décrivent l'intention, les objectifs et les politiques qui s'appliquent à chaque zone de politique d'utilisation des terrains. Les objectifs et les politiques visent à orienter l'utilisation des terrains, la densité et la forme bâtie conformément à la vision du plan et aux aspirations du projet.

3.1 Politiques générales

Les politiques incluses dans la **Section 3.1** sont destinées à s'appliquer à toutes les zones de politique d'utilisation des terrains.

3.1.1 Politiques

- (1) Tout aménagement doit respecter les aspirations de projet du plan et l'orientation stratégique concernant la conception communautaire, comme établi dans le plan directeur.
- (2) Le schéma de base de l'utilisation des terrains pour la zone du plan est établi comme indiqué à l'**Annexe 1**. Le schéma d'utilisation des terrains figurant à l'**Annexe 1** est schématique et peut être ajusté par la préparation d'un plan de lotissement ou d'un plan de copropriété, en tenant compte des exigences en matière de gestion des eaux pluviales, des relations détaillées en matière d'utilisation des terrains, du tracé des routes et de la réalisation des objectifs de densité de ce plan secondaire.
- (3) L'**Annexe 1** présente l'emplacement général et la répartition des zones de politique d'utilisation des terrains suivantes :
 - a. Village à usage mixte
 - b. Zone commerciale à usage mixte
 - c. Zone résidentielle à densité moyenne
 - d. Zone résidentielle à faible densité
 - e. Espaces communautaires
- (4) La mise en œuvre 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.
- (5) En plus des autres orientations politiques énoncées dans le présent plan et conformément aux exigences réglementaires ou de capacité applicables ou pertinentes, des utilisations provisoires ou temporaires peuvent être autorisées pour redonner vie aux terrains au sein de Naawi-Oodena avant le réaménagement permanent. Les utilisations provisoires ou temporaires doivent respecter les 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.
- (6) 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 et la réduction au minimum des aires de stationnement, sont fortement encouragées. Des normes de stationnement précises pour toutes les désignations d'utilisation du sol sont prévues dans le règlement de zonage.

3.2 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. On vise à 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 des terrains concernés.

3.2.1 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 abordable pour accueillir des ménages de différents niveaux de revenus.

3.2.2 Politiques

- (1) Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de village à usage mixte comprennent :
 - Des 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;
 - Des espaces communautaires et culturels.
- (2) La hauteur maximale de tout bâtiment dans la désignation de village à usage mixte est généralement de six étages, mais peut atteindre huit étages à certains endroits.
- (3) La densité résidentielle au sein de la désignation de village à usage mixte doit généralement se situer entre 100 et 150 unités par hectare brut pouvant faire l'objet d'un aménagement (40 à 60 unités par acre brute).
- (4) Il est conseillé d'intégrer les utilisations autorisées aux immeubles à usage mixte.
- (5) 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.
- (6) Les restaurants ou autres installations avec service au volant ne sont pas autorisés.
- (7) 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.
- (8) Les aires de stationnement ne doivent pas être situées dans une cour avant.

3.3 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.

3.3.1 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) **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;
- (3) **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;
- (4) **Qualité visuelle** : Réduire l'impact visuel du stationnement, des aires de service et des éléments semblables sur le domaine public;
- (5) **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.

3.3.2 Politiques

- (1) Les utilisations autorisées au sein de la désignation de zone commerciale à usage mixte comprennent :
 - i. Une gamme diversifiée de commerces, dont des commerces de vente au détail, des bureaux, des restaurants et des services personnels;
 - ii. Les magasins d'alimentation;
 - iii. Les pharmacies;
 - iv. Les hôtels;
 - v. Les espaces culturels, de loisir et de divertissement;
 - vi. Les utilisations publiques ou institutionnelles;
 - vii. Les postes d'essence et les bornes de recharge pour véhicules électriques;
 - viii. Les utilisations résidentielles à logements multiples situées au-dessus ou à l'arrière des commerces.
- (2) La hauteur maximale de tout bâtiment dans la désignation de zone commerciale à usage mixte est généralement de six étages, mais peut atteindre huit étages à certains endroits.
- (3) 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.
- (4) 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.
- (5) 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.

3.4 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.

3.4.1 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 abordable 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.

3.4.2 Politiques

- (1) Les utilisations autorisées au sein de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne comprennent :
 - i. Les immeubles d'habitation de faible et moyenne hauteur et les immeubles résidentiels à logements multiples;
 - ii. Les maisons en rangée superposées, les groupes de maisons en rangée et d'autres formes de logements de faible hauteur;
 - iii. Les unités de vie et de travail;
 - iv. Les utilisations commerciales de commodité de petite taille au niveau du sol.
- (2) 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.
- (3) La hauteur maximale de tout bâtiment dans le cadre de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne est de six étages ou jusqu'à huit étages à certains endroits.
- (4) La densité au sein de la désignation de zone résidentielle à densité moyenne devrait généralement se situer entre 74 et 150 unités par hectare brut pouvant faire l'objet d'un aménagement (30 à 60 unités par acre brute).
- (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.
- (6) 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.
- (7) Pour soutenir l'aménagement de logements abordables, on encourage les promoteurs éventuels à former des partenariats avec tous les ordres de gouvernement et à accéder à des financements de ceux-ci.

3.5 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 des terrains concernés. Cette désignation vise à assurer la compatibilité du projet avec l'utilisation du sol des zones environnantes adjacentes au site.

3.5.1 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, lorsque cela est économiquement viable;
- (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.

3.5.2 Politiques

- (1) Les utilisations autorisées dans le cadre de la désignation de zones résidentielles à faible densité comprennent :
 - i. Les résidences individuelles et jumelées;
 - ii. Les maisons en rangée, les groupes de maisons en rangée, les maisons en rangée superposées et d'autres formes d'habitations à faible hauteur;
 - iii. Les petits immeubles résidentiels à logements multiples de type « plex »;
 - iv. Les logements secondaires.
- (2) La hauteur maximale de tout bâtiment dans le cadre de la désignation de zone résidentielle à faible densité est généralement de trois à cinq étages.
- (3) La densité au sein de la désignation de zone résidentielle à faible densité devrait généralement se situer entre 25 et 45 unités par hectare brut pouvant faire l'objet d'un aménagement (10 à 18 unités par acre brute).
- (4) 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, d'une maison en rangée ou d'un groupe de maisons en rangée. La taille, la conception et l'emplacement de ceux-ci peuvent être prévus dans le règlement de zonage.
- (5) 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.
- (6) 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.
- (7) Pour soutenir l'aménagement de logements abordables, on encourage les promoteurs éventuels à former des partenariats avec tous les ordres de gouvernement et à accéder à des financements de ceux-ci.

3.6 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. De plus, ils permettent de commémorer l'ancienne utilisation des terres par l'armée et l'histoire militaire du Manitoba, y compris le service militaire autochtone.

3.6.1 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 des terrains concernés dans leur ensemble;
- (3) **Connectivité du transport actif (AT)** : Compléter et améliorer le réseau destiné aux piétons et aux cyclistes (**Carte de référence 2**), 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 des terrains concernés;
 - (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.

3.6.2 Politiques

- (1) Les espaces communautaires doivent être conçus dans une optique de beauté et de durabilité, conformément aux principes directeurs en matière d'aménagements paysagers du plan directeur Naawi-Oodena, et doivent être fonctionnels, conformément à la stratégie relative aux parcs de la Ville de Winnipeg.
- (2) En plus des terrains désignés comme espaces communautaires à l'**Annexe 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) Tous les espaces communautaires, et le domaine public en général, doivent être conçus en fonction de l'accessibilité universelle et respecter les normes de conception accessible de la Ville de Winnipeg.
- (6) Dans le cadre d'un engagement plus large en faveur de l'adaptation aux changements climatiques, les espaces communautaires peuvent intégrer des stratégies d'aménagement à faible impact, en mettant l'accent sur la conservation et l'utilisation des caractéristiques 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 des terrains concernés devraient être intégrés à la conception des espaces communautaires.

4.0 Cadre d'infrastructure

La construction d'une communauté prospère nécessite une infrastructure physique délibérément planifiée, conçue et mise en œuvre pour offrir une qualité de vie élevée. Le cadre d'infrastructure cherche à s'assurer que toutes les infrastructures physiques soutiennent la vision d'une communauté complète pour Naawi-Oodena tout en restant compatibles avec les normes de la Ville de Winnipeg. En conséquence, les sections suivantes fournissent une orientation politique générale pour la fourniture de services municipaux dans la zone du plan, y compris des objectifs et des politiques pour :

- le transport et la mobilité;
- l'eau, les égouts et les services publics;
- la gestion des eaux pluviales

4.1 Transport 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 secondaire.

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.

L'objectif du réseau de transport prévu 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.

4.1.1 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 projet d'aménagement 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 Naawi-Oodena et les quartiers existants;

- (6) **Connectivité du transport actif (TA)** : Fournir un réseau de transport actif bien intégré à l'ensemble du projet d'aménagement et au réseau TA existant de Winnipeg proposé par la Ville favorisant l'utilisation de modes de transport durables, comme la marche et le vélo et fournir des connexions directes aux arrêts de transport en commun par les réseaux de sentiers de transport actif de Naawi-Oodena;
- (7) **Centré sur les gens** : Promouvoir des environnements de haute qualité centrés sur les gens, en particulier dans les espaces publics, qui comportent, 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 secondaire;
- (9) **Transport en commun** : Soutenir l'intégration d'infrastructures et d'installations de transport en commun dans le réseau de transport interne du projet d'aménagement et assurer la conformité au Plan directeur du transport en commun de la Ville de Winnipeg.

4.1.2 Politiques

- (1) Collaborer avec Winnipeg Transit pour mettre en place une infrastructure de transport en commun conforme au Plan directeur du transport en commun et aux intentions du présent plan secondaire.
- (2) 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 **Carte de référence 2** et à la **Carte de référence 3** afin d'offrir un environnement sûr à basse vitesse pour tous les usagers, peu importe l'âge, le sexe et les capacités.
- (3) 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.
- (4) La hiérarchie des rues intérieures doit se composer des types de rues suivants :
 - i. **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 rues collectrices mineures sont divisées en trois types selon leur fonction et leurs caractéristiques spécifiques, comme indiqué ci-dessous. Le réseau prévu de rues collectrices mineures est illustré dans la **Carte de référence 3**.
 - a. **Rue collectrice mineure de type A** – Les rues de type A, 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 de 2,8 m. Voir la Figure 4.1 ci-dessous.

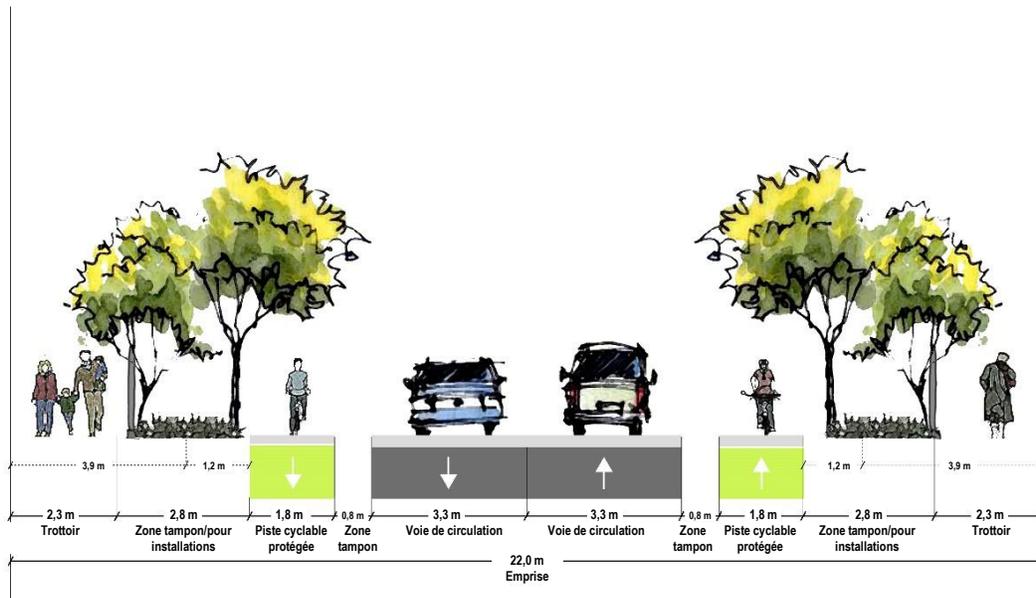


Figure 4.1 – Rue collectrice mineure de type A

- b. **Rue collectrice mineure de type B** – La rue de type B est une rue à deux sens d'une largeur de 22,0 m comportant une voie de circulation dans chaque sens. Il s'agit d'une route à deux voies qui comprend des mesures de modulation de la circulation afin de réduire la vitesse des véhicules et d'améliorer la sécurité et la mobilité. Les aménagements pour les piétons et les cyclistes sont situés sur le côté gauche du profil en travers. Un trottoir est également prévu à l'extrémité droite de la rue. Tous les deux sont protégés des voies de circulation par une zone tampon pouvant également servir à d'autres installations.
- c. **Rue collectrice mineure de type C** – La rue de type C est une rue à sens unique comportant une voie de circulation en sens antihoraire. L'ajout de bandes 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 facilite la modulation de la circulation afin de réduire la vitesse des véhicules et d'accroître la sécurité. Les aménagements pour les piétons et les cyclistes sont situés sur le côté gauche de la rue. Un trottoir est également prévu du côté droit de la rue. Tous les deux sont protégés des voies de circulation par une zone tampon pouvant également servir à d'autres installations.
- ii. **Rues locales** – Les rues locales sont des rues à faible capacité de circulation, où la vitesse prévue des véhicules est la plus faible du réseau de transport prévu. Elles desservent des terrains à vocation essentiellement résidentielle et assurent des liaisons locales avec les rues collectrices mineures. Elles sont conçues pour des vitesses de véhicules lentes et une circulation mixte limitée afin d'améliorer la sécurité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, personnes âgées et enfants).
- iii. **Sentiers de transport actif (TA)** – Les sentiers de 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 **Carte de référence 2**, 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.

- (5) Les profils en travers des rues feront l'objet d'une ingénierie et d'une conception détaillées qui tiendront compte des objectifs de conception définis dans le plan directeur.
- (6) 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.
- (7) Toutes les rues internes seront pourvues de trottoirs de chaque côté et seront entièrement accessibles à tous les utilisateurs.
- (8) Les éléments de modération de la circulation doivent être intégrés à la configuration initiale et à la construction du réseau de rues internes pour assurer une circulation à basse vitesse.
- (9) Examiner la gestion de la demande de transport et les considérations relatives au stationnement afin de soutenir l'aménagement au fur et à mesure qu'il se produit.
- (10) 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.
- (11) 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.
- (12) 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.
- (13) Envisager différentes stratégies, comme des espaces de stationnement partagés, la réduction au minimum des espaces de stationnement 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.
- (14) Les routes qui desservent les zones résidentielles de la zone du plan doivent être conçues pour accueillir un autobus scolaire de 77 passagers d'une longueur totale de 12 mètres (40 pieds) et d'une largeur de 2,4 mètres (96 pouces).
- (15) Les routes doivent se conformer aux exigences d'accès du service des incendies énoncées à l'article 3.2.5.6 du MBC ou à l'article 3.2.5.6 de l'édition 2010 du Code national du bâtiment, afin de permettre aux véhicules du service des incendies et aux autres équipements de sécurité des personnes de circuler en toute sécurité, conformément aux exigences de la Ville de Winnipeg.

4.2 Alimentation en eau, collecte des eaux usées et services publics

Des infrastructures fiables pour le réseau d'eaux usées, l'alimentation en eau et les services publics sont indispensables au succès du projet et au confort de la collectivité urbaine. Comme principal site de réaménagement, Naawi-Oodena est entouré d'un aménagement existant avec services complets. Naawi-Oodena 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 des terrains concernés offrent de multiples scénarios pour un aménagement échelonné.

La capacité de traitement des eaux usées de la station d'épuration du quartier North End est limitée. Le manque de capacité du système de traitement peut empêcher l'aménagement complet des terrains concernés jusqu'à ce qu'un système de traitement amélioré soit disponible.

4.2.1 Objectifs

- (1) **Travaux d'infrastructure échelonnés** : Assurer la présence de services adéquats, dont le réseau d'eaux usées, l'alimentation en eau, et les autres services publics, et une installation au rythme du réaménagement des terrains concernés et assujettie à une analyse technique acceptable;
- (2) **Approche coordonnée** : Promouvoir une coordination efficace entre les T1N, la SIC et la Ville de Winnipeg pour ce qui est de la conception compatible et 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 secondaire.

4.2.2 Politiques

- (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, sous réserve d'une analyse technique acceptable à la satisfaction de la direction du service des eaux et des déchets.
- (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 rentable aux infrastructures actuelles, tout en respectant les exigences en matière de capacité ou de réglementation, afin de protéger les résidents ou les entreprises existants ainsi que l'environnement.
- (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.
- (4) Tout aménagement permanent dans la zone du plan sera desservi par l'ensemble des services municipaux, y compris l'eau courante, les eaux usées et le drainage des terres.
- (5) Des servitudes ou des accords d'accès équivalents doivent être conclus lorsque les infrastructures municipales ne sont pas situées dans des emprises légalement ouvertes.

4.3 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 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.

Les terres de Naawi-Oodena occupent une vaste section du district d'égout combiné Doncaster de la Ville de Winnipeg. Par conséquent, le réaménagement 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.

Toutes les phases de l'aménagement sont soumises à la clause 8 de la *Loi sur l'environnement*, permis n° 3042.

4.3.1 Objectifs

- (1) **Réseau de drainage compatible et 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'infrastructures vertes lorsque cela est possible dans le cadre de l'infrastructure de gestion des eaux pluviales qui desservira de manière adéquate et efficace l'aménagement progressif et final des terrains concernés sur la base d'une analyse technique acceptable;
- (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 de rétention des eaux pluviales 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.

4.3.2 Politiques

- (1) L'emplacement, la configuration et les limites des installations de gestion des eaux pluviales 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 à la satisfaction du service des eaux et des déchets, le cas échéant.
- (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 peut intégrer des pratiques à faible impact, dont des jardins de pluie, des rigoles de drainage végétalisées, des mesures de rétention sur le toit, des surfaces perméables 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, si possible.
- (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) Lorsque les installations de gestion des eaux pluviales doivent être acheminées vers la ville, elles sont conçues à la satisfaction de la direction du service des eaux et des déchets.
- (9) Les installations de gestion des eaux pluviales doivent assurer une gestion adéquate des eaux pluviales pour l'aménagement progressif et final de la zone du plan, tel que décrit conceptuellement à l'Annexe 1 du présent document, ou tel que déterminé par une étude technique à la satisfaction de la direction du service des eaux et des déchets.

5.0 Mise en œuvre

5.1 Gestion du plan

Tout aménagement futur dans la zone du plan doit se conformer à la vision des T1N et de la SIC,

aux aspirations du projet, aux désignations de l'utilisation des terrains et aux orientations énoncées dans le présent plan secondaire et dans le plan directeur. D'autres orientations peuvent être données aux promoteurs par la création de lignes directrices de conception pour la zone du plan, qui ne constitueraient pas un élément statutaire de ce plan, mais dont l'application serait laissée à la seule discrétion de la SIC et des T1N.

5.2 Planification en partenariat et collaboration

Le plan directeur est le fruit d'un processus de planification en partenariat entre les T1N et la SIC. À l'avenir, les T1N 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.

5.3 Phases

L'aménagement des terrains concernés sera réalisé par phases planifiées de manière logique. Comme le rythme d'aménagement sera tributaire de divers facteurs, dont la conjoncture du marché, les tendances de croissance, la capacité de traitement des eaux usées 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 réseaux d'eaux usées 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 aux terrains concernés 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 3.0**).

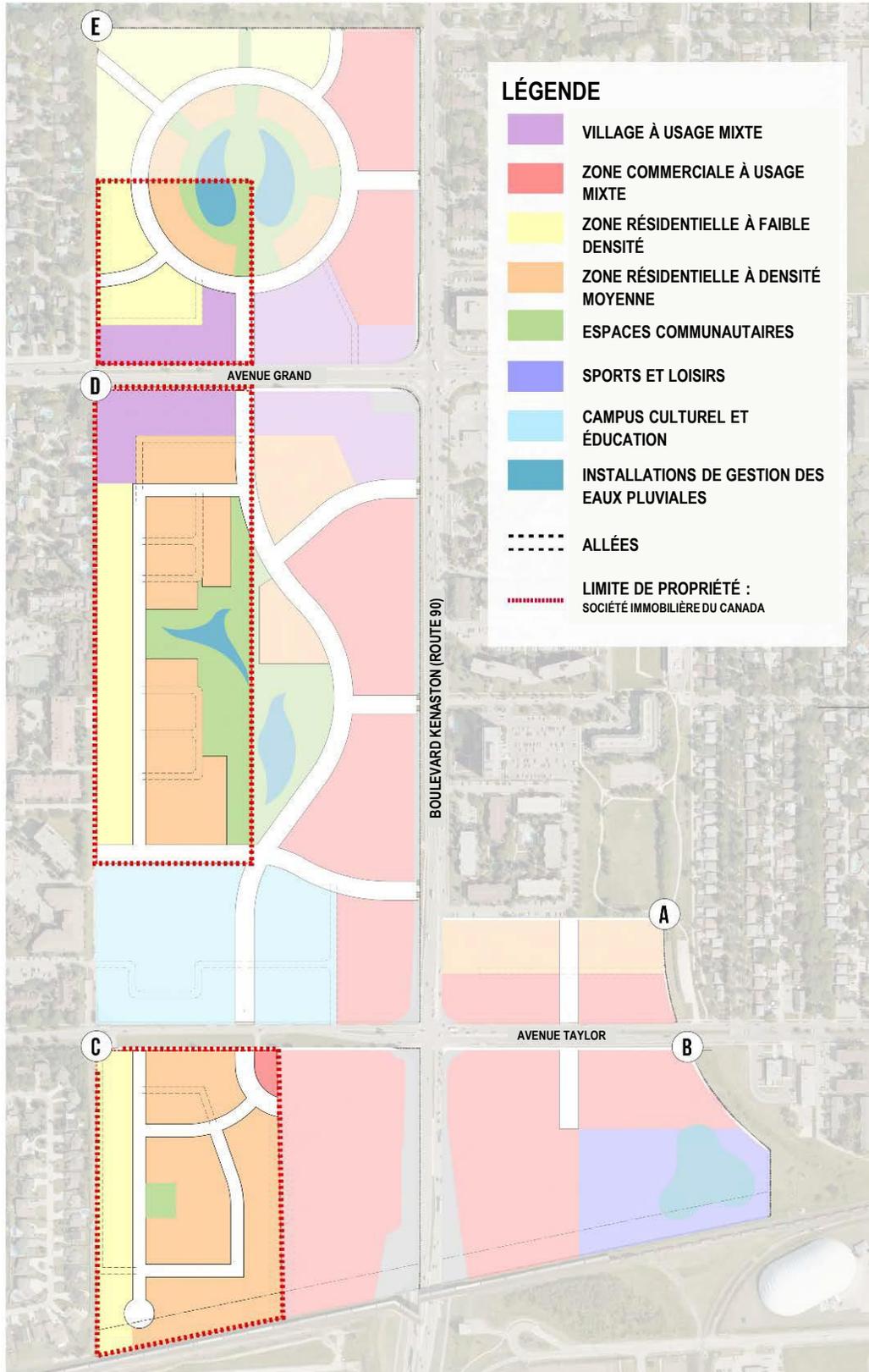
5.4 Suivi et révision

Comme l'aménagement des terrains concernés s'étendra sur plusieurs années, le plan directeur pour Naawi-Oodena est considéré comme un document évolutif qui doit s'adapter au marché, aux circonstances nouvelles et aux innovations émergentes au fil du temps. Par conséquent, les T1N et la SIC examineront périodiquement (environ tous les cinq ans) le plan directeur pour surveiller les résultats d'aménagement en accord avec les aspirations, les principes et les objectifs du plan directeur.

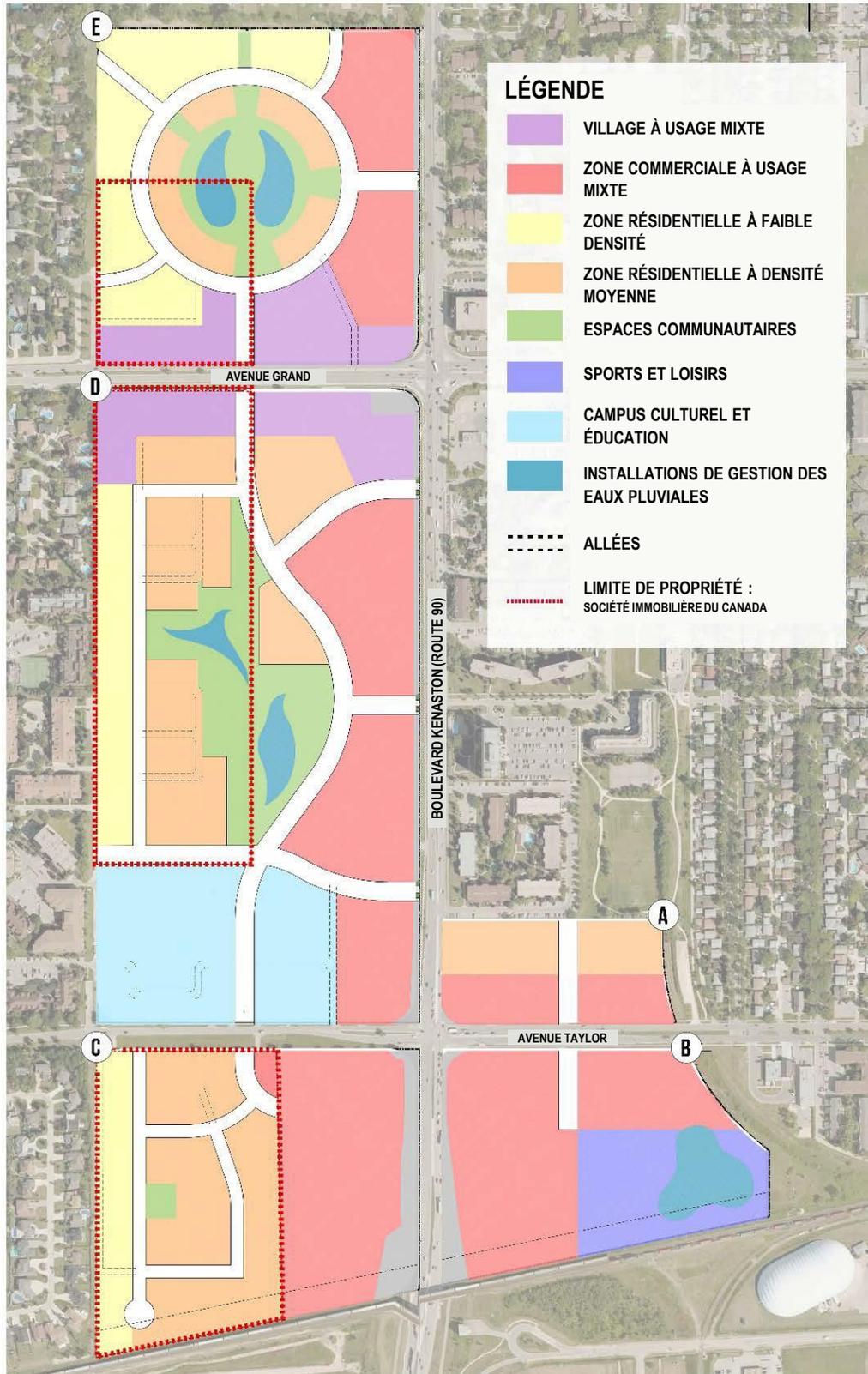
Par extension, la SIC devrait revoir périodiquement le présent plan secondaire, afin de s'aligner sur le plan directeur au fur et à mesure de son évolution. Si cela est jugé nécessaire, les politiques du plan secondaire peuvent être mises à jour pour réaffirmer l'alignement sur les objectifs d'aménagement collectifs des T1N et de la SIC pour les terres de Naawi-Oodena.

Plans et cartes de référence

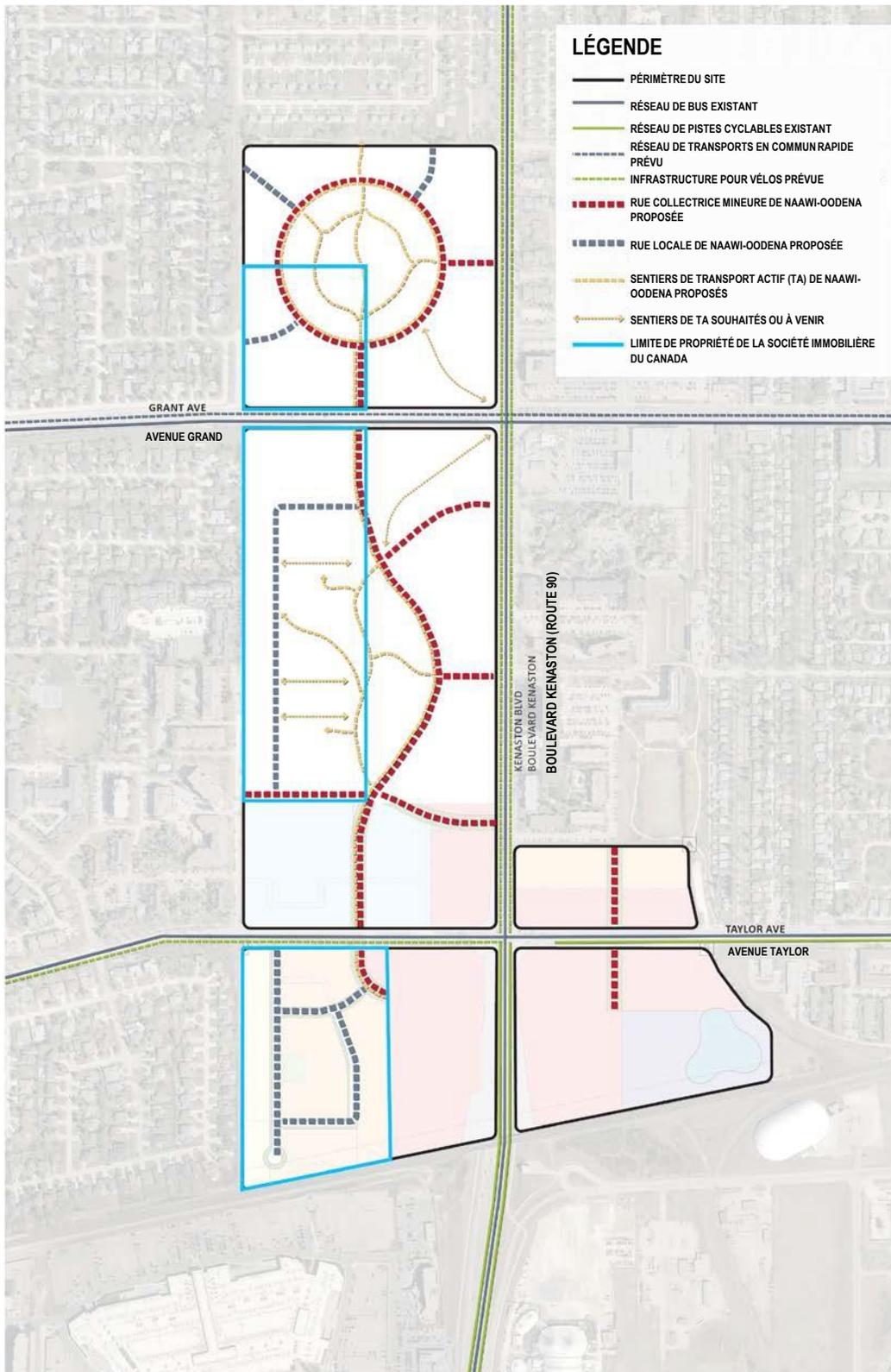
Annexe 1 – Plan d'utilisation des terrains



Carte de référence 1 – Zone du plan directeur Naawi-Oodena



Carte de référence 2 – Réseau de circulation



Carte de référence 3 – Types de rues collectrices mineures

