Archived version

This version was current for the period set out in the footer below.

Version archivée

La présente version était à jour pendant la période indiquée en bas de page.

THE PLANNING ACT
(C.C.S.M. c. P80)

Inland Port Special Planning Area Regulation

LOI SUR L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
(c. P80 de la C.P.L.M.)

Règlement sur la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale

Regulation 48/2016
Registered March 8, 2016

Règlement 48/2016
Date d'enregistrement : le 8 mars 2016

Development plan by-law

1 The development plan by-law for the Inland Port Special Planning Area is the Inland Port Special Planning Area Development Plan By-law set out in Schedule A.

Zoning by-law

2 The zoning by-law for the Inland Port Special Planning Area is the Inland Port Special Planning Area Zoning By-law set out in Schedule B.

Règlement portant sur le plan de mise en valeur

1 Le règlement portant sur le plan de mise en valeur de la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale est le Règlement portant sur le plan de mise en valeur de la zone intermodale qui figure à l'annexe A.

Règlement de zonage

2 Le règlement de zonage de la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale est le Règlement de zonage de la zone intermodale qui figure à l'annexe B.

Transition — pending applications

3 Despite subsection 12(2) of *The Planning Act*, any of the following applications in respect of land in the Rural Municipality of Rosser that is in the inland port area that were made but were not completed before the coming into force of *The Planning Amendment Act (Special Planning Areas)*, S.M. 2015, c. 26, are to be completed in accordance with the provisions of *The Planning Act* and the by-laws of The Rural Municipality of Rosser, as that Act and those by-laws read immediately before the coming into force of *The Planning Amendment Act (Special Planning Areas)*, S.M. 2015, c. 26:

(a) an application to amend

(i) a development plan,

(ii) a secondary plan, or

(iii) a zoning by-law;

(b) an application for approval of

(i) a conditional use,

(ii) a variance, or

(iii) a subdivision.

Coming into force

4 This regulation comes into force on the same day that *The Planning Amendment Act (Special Planning Areas)*, S.M. 2015, c. 26, comes into force.

Transition — demandes en cours

3 Par dérogation au paragraphe 12(2) de la *Loi sur l'aménagement du territoire*, les demandes ci-dessous à l'égard d'un bien-fonds faisant partie de la municipalité rurale de Rosser et situé dans la zone intermodale qui ont été déposées mais dont l'examen n'a pas été terminé avant l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement du territoire (circonscriptions spéciales d'aménagement du territoire)*, c. 26 des *L.M. 2015*, doivent être traitées conformément aux dispositions de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et des règlements de la municipalité rurale de Rosser, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur de la *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement du territoire (circonscriptions spéciales d'aménagement du territoire)*, c. 26 des *L.M. 2015* :

a) une demande visant à modifier, selon le cas :

(i) un plan de mise en valeur,

(ii) un plan secondaire,

(iii) un règlement de zonage;

b) une demande d'approbation :

(i) soit d'un usage conditionnel,

(ii) soit d'un ordre de dérogation,

(iii) soit d'un lotissement.

Entrée en vigueur

4 Le présent règlement entre en vigueur en même temps que la *Loi modifiant la Loi sur l'aménagement du territoire (circonscriptions spéciales d'aménagement du territoire)*, c. 26 des *L.M. 2015*.

March 7, 2016
7 mars 2016

Minister of Municipal Government/
Le ministre des Administrations municipales,

Drew Caldwell

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SCHEDULE A
(section 1)

INLAND PORT SPECIAL PLANNING AREA DEVELOPMENT PLAN BY-LAW

OVERVIEW

The purpose of Inland Port Special Planning Area Development Plan is to provide policies that will guide future land use and development within the plan area in a manner that is consistent with the overarching vision for the inland port area.

The plan achieves this by

- identifying various industrial uses and intensities to guide the inland port special planning area zoning by-law;

- providing direction for establishing future commercial nodes, where local services will be directed;

- identifying the general location of future arterial and collector roads;

- identifying a road hierarchy that facilitates the establishment of walkable streets, active transportation corridors and industrial corridors;

- providing policy direction for transitional uses in the plan area; and

- providing phasing of development that is consistent with future anticipated municipal services.

INTRODUCTION

Each of the policy areas being with an objective – which sets out the goal or goals the policies are intended to achieve or further. The objective is intended to enhance understanding of the policy, but if there is an inconsistency between the intent statement and the policy, the policy takes precedence.

The policies are presented in terms of "may", "should" and "must". If "may" is used, the policy is provided as a guideline or suggestion toward achieving the objective. If "should" is used, the policy is intended to apply to a majority of situations, but may be deviated from if necessary to address unique circumstances that would otherwise render compliance impractical or impossible, or to allow an acceptable alternate means to achieve the general intent of the policy to be introduced. "Must" means the policy is mandatory. However, if actual quantities or numerical standards are contained within a mandatory policy, the quantities or standards may be deviated from provided that the deviation is necessary to address unique circumstances that will otherwise render compliance impractical or impossible. That way the intent of the policy is still achieved.

If a policy requires compliance at the development application stage, the requirement may be enforced at the subdivision approval (plan registration) or building permit stage without requiring an amendment to the development plan.

If a policy requires submission of studies, analysis or information, the exact requirements and timing of the studies, analyses or information is to be determined by the approving authority in accordance with *The Planning Act*.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

The overlay maps, Maps 2 and 3 in the Appendix, are intended as illustrative maps to provide clarity to the policies contained in this plan. The boundaries and features shown on the maps are intended to be flexible and approximate only. They are not intended to identify specific locations, except where a boundary is located on easily identifiable features, such as a rail line or road. However, the approximate spatial relationship among land use areas as illustrated should be maintained.

DEFINITIONS

The following definitions apply in this by-law.

"**Airport**" means the Winnipeg James Armstrong Richardson International Airport. (« Aéroport »)

"**City**" means the City of Winnipeg. (« ville »)

"**commercial node**" means a location that allows for a concentration of commercial activities, including retail, office and accommodation services, and that may be located at an intersection. (« noyau commercial »)

"**inland port special planning area zoning by-law**" means the Inland Port Special Planning Area Zoning By-law, as set out in Schedule B of the *Inland Port Special Planning Area Regulation*. (« règlement de zonage de la zone intermodale »)

"**plan area**" means the area of the Inland Port Special Planning area. (« zone visée par le plan »)

"**Rosser**" means the Rural Municipality of Rosser. (« Rosser »)

"**tri-modal transportation services**" means the services of Class 1 railroads, a 24/7 international airport and Manitoba's major trucking companies. (« services de transport trimodal »)

SECTION 1: GUIDING POLICIES

The following policies are applicable to the entire inland port special planning area, regardless of any particular land use designation.

1.1 General

1.1.1 Objective

1. To protect, enhance and promote land use and development that will contribute to the establishment of a comprehensively planned and functionally integrated inland port which is also functionally integrated with Rosser and the City.

1.1.2 Policies

1. To support businesses that benefit from access to tri-modal transportation.

2. To support existing uses within the plan area as interim uses, as appropriate, and also to recognize those existing uses that are consistent with this Development Plan.

3. To protect and respect the natural environment.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. To allow for the cost-effective installation or extension of municipal services and the provision of adequate drainage facilities within, into and throughout the plan area in a manner that is responsive to the rate of development and to market demand for serviced land.

5. To support the establishment of a Foreign Trade Zones (FTZs) on a parcel of land or within a building as warranted, subject to the federal requirements for establishing FTZs.

1.2 Sustainability

1.2.1 Objective

1. To develop the plan area as a model area for sustainability and as an area for encouraging sustainable practices in site and building design, and to demonstrate leadership and innovation in energy conservation, ecological protection and sustainable transportation.

1.2.2 Policies

1. Planning applications must incorporate sustainable development measures in accordance with the points system prescribed in the inland port special planning area zoning by-law. Sustainable development measures may include, but are not limited to,

   (a) walkable streets in appropriate areas and pathways adjacent to active transportation corridors and within open space areas;

   (b) trees and sidewalks being added along industrial corridors;

   (c) bicycle amenities being provided;

   (d) renewable energy being generated;

   (e) space being used by businesses that support green industries, or that transports the business's inputs and outputs predominately by rail, or both; and

   (f) developments being energy efficient and incorporating green roofs, heat island reduction measures, water efficient landscaping, permeable pavements and sustainable water management, as applicable.

1.3 Environmental Protection

1.3.1 Objectives

1. To minimize the impact of development on natural waterways, riparian habitat, ecologically sensitive land and heritage resources within the inland port area.

2. To ensure that development occurs in a manner that will complement and not be detrimental to the natural features of the plan area.

1.3.2 Policies

1. The design of subdivisions and layout of development parcels should minimize the impact on areas that have environmental or ecological significance or sensitivity.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

2. Development must respect waterways and protect and preserve the archaeological and heritage sites located within the inland port area.

3. Little Mountain Park, and the high quality forested area and the significant endangered tall grass prairie ecosystem that it contains must be protected.

4. Developers must consult with the appropriate provincial authorities regarding any known archaeological and heritage sites within the lands they own and, if significant heritage resources are unearthed during development, appropriate provincial authorities must be consulted with so that a heritage resource management strategy can be prepared that mitigates the effects of development on the heritage resource.

5. Proposed development that will impact a natural feature or heritage resource must be supported by a natural resource management plan.

1.4 Existing Development

1.4.1 Objectives

1. To recognize existing uses as transitional until the applicable lands are re-zoned for inland port-related development.

2. To ensure that no new residential land uses or dwellings are permitted in the plan area.

1.4.2 Policies

1. New land uses proposed within the plan area must be consistent with the vision of the land being developed as Manitoba's inland port, which is to serve as a transportation, trade, manufacturing, distribution, warehousing and logistics centre.

2. Existing residential dwellings are considered non-conforming uses and are expected to be transitioned out of the plan area as market demand for industrial development evolves. During the transition period, these existing uses are to be respected as continuing lawful uses.

3. Industrial site designs for new industrial uses should reduce the potential impact on nearby existing uses by, without limitation,

   (a) locating key access points onto the industrial site away from the existing uses;

   (b) incorporating fencing, a tree line or earth berm on the industrial site, adjacent to the property line of the existing use, to screen or separate land uses; and

   (c) adhering to minimum separation distances in the inland port special planning area zoning by-law.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SECTION 2: LAND USE POLICIES

Four categories of land use are provided, being service-oriented – industrial, commercial and retail, manufacturing and logistics industrial, rail serviced industrial and open space.

2.1 Service-Oriented – Industrial, Commercial and Retail

2.1.1 Objectives

1. To provide for smaller and medium-scale industrial development including warehousing, logistics, manufacturing, trucking operations and other similar industries that are consistent with the guiding policies for Centreport.

2. To provide for commercial nodes that are designed for uses such as retail, office and accommodation services that will serve the needs of employees and visitors within the inland port area, and that are accessible by a variety of transportation options.

2.1.2 Service-Oriented Industrial Policies

1. Light and general industrial, manufacturing, logistics and distribution uses should be directed primarily to the Service Oriented Industrial designations identified on Map 1 in the Appendix.

2. Lighter industrial uses should be directed adjacent to key transportation routes and intersections, with more general industrial uses generally directed to the internal areas.

3. Heavy industrial uses are prohibited from being adjacent to commercial nodes.

4. Motor vehicle retail and services, such as truck and trailer sales, service and auto body repair, may be permitted in service-oriented industrial areas if their operation or site requirements are not compatible with the Commercial Node and Retail policies.

5. Uses located in the vicinity of a commercial node must be compatible or must incorporate buffers or other mitigated solutions into their site design to reduce their impact on the commercial node.

2.1.3 Service-Oriented Commercial and Retail Policies

1. Commercial and retail development must be located within a commercial node, except for motor vehicle retail and services or other specific exceptions permitted in the inland port special planning area zoning by-law.

2. Commercial nodes are to be directed to strategic locations within the Service-Oriented Industrial designations on Map 1 in the Appendix, subject to being zoned or re-zoned "I1" Industrial Centre. Strategic locations are areas that are

   (a) predominantly located near major intersections;

   (b) easily accessible and visible from main transportation corridors; and

   (c) adjacent to active transportation corridors or well-connected to the regional active transportation network in a safe and appropriate manner.

3. Mixed-use buildings, being buildings where manufacturing occurs in one part of the building and a retail showroom is located in another, may be permitted in commercial nodes. The retail side of a mixed-use building should front a public or walkable street.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. Planning applications to establish a commercial or retail development must be supported by a Commercial Node Concept plan which must include, at a minimum,

   (a) a plan for a walkable street that complies with the policies set out in subsection 3.4.4, Walkable Street Policies;

   (b) the proposed public and private transportation network and the proposed access;

   (c) conceptual building locations; and

   (d) parking.

   Land owners within the commercial node must be given a reasonable opportunity to participate in the development of and to comment on the proposed Commercial Node Concept plan.

5. In respect of a commercial node,

   (a) the node shall be centred along a walkable street that

      (i) is a minimum of 152.4 m (500 ft) in length,

      (ii) provides parking and sidewalks on both sides, and

      (iii) has trees planted on both sides;

   (b) commercial buildings developed along the walkable street should have

      (i) minimal building setbacks,

      (ii) individual frontages that are kept reasonably narrow to encourage a greater number of shop fronts, and

      (iii) little or no side yard requirements, unless a side yard is necessary to accommodate a walkway or road that connects to the parking areas at the rear of the building;

   (c) the following are encouraged:

      (i) wide sidewalks to support outdoor patios,

      (ii) buildings that are multiple stories in height with retail uses on the main floor and office spaces located above,

      (iii) small-scale park space for pedestrians and public art and amenities;

   (d) building facades must be urban in nature and should be visually appealing through the use of decorative finishes, appropriate scaled signage and awnings, and have plenty of windows to help create a pedestrian-friendly and vibrant commercial area;

   (e) outdoor benches, bicycle parking areas and decorative street lighting must be provided;

   (f) parking lots for the consumers and employees must be directed to the rear side of the buildings;

   (g) parking facilities to accommodate large and oversize vehicles must be provided to ensure that their operators have a safe and convenient means of accessing the services.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

6. Heavy industrial uses are prohibited from being in commercial and retail nodes.

2.2 Manufacturing and Logistics Industrial

2.2.1 Objectives

1. To locate heavier industrial development near the railway lines or the Airport, as outlined on Map 1 in the Appendix.

2. To locate heavier industrial development in areas that will allow for large parcels that will not be limited by natural features or existing infrastructure.

2.2.2 Policies

1. Manufacturing and logistics industrial uses should be located on parcels that accommodate large-scale vehicles (long combination trucks, etc.).

2. Industrial uses that may generate higher levels of nuisance must be directed to areas designated manufacturing and logistics industrial.

3. Heavy industrial uses must incorporate buffers and other mitigated measures into their site design when located adjacent to lighter industrial uses, natural waterways, public open spaces or existing residential dwellings.

4. Development that is not serviced should be directed to the lands along the west or northwest side of the plan area, north of the CPR rail line and adjacent to the Perimeter Highway. These lands are located at the furthest point from where water and wastewater services will initially be installed and extended into the plan area.

2.3 Rail Serviced Industrial

2.3.1 Objectives

1. To accommodate the industrial development to the south of the CPR main line to facilitate the development of the rail serviced industrial lands.

2. To support the prime location of the railway lines with the location of heavier industrial land uses.

2.3.2 Policies

1. Lands within the Rail Serviced Industrial designation identified in Map 1 in the Appendix should be preserved and maintained for uses that will benefit from direct rail service.

2. Lands located directly to the west of the Rail Serviced Industrial designation should be preserved to accommodate further rail serviced industrial uses.

3. Development adjacent to the common-use rail facility should be complementary and capitalize on the close proximity to the facility.

4. Developments should be designed with sufficient space to accommodate the transfer of heavy goods and materials from truck to rail and vice versa.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

5. Developments should be well-connected to the other land use designations by roads and the active transportation network.

6. The internal road network serving lands must be designed to

   (a) reduce conflicts between internal goods movement and other road users; and

   (b) limit at-grade rail crossings and conflict between road and rail.

7. Open spaces may be permitted within this designation.

2.4 Open Spaces

2.4.1 Objectives

1. To preserve the natural character of the existing open spaces.

2. To ensure that there is a public open space network that connects Rosser to the City and that provides for alternative means of transportation for future employees and others in the area.

3. To ensure the Little Mountain Park is preserved.

4. To ensure that natural heritage sites and ecological sensitive areas are protected.

5. To ensure that development is directed away from natural areas.

6. To encourage environmentally sensitive management practices in the maintenance of public open space.

2.4.2 Policies

1. Public open space areas identified on Map 1 in the Appendix must be retained and protected.

2. Parts of the linear open space designations will be used for active transportation corridors.

3 Where possible, active transportation corridors are to be incorporated adjacent to local creeks and drainage channels.

4. Existing private open space uses are to be allowed to continue and are permitted in all of the industrial designations.

5. Landowners are encouraged to incorporate private passive open space into development sites to support the needs of employees.

6. Public open space must remain accessible for public use through a variety of transportation options.

7. A development built adjacent to land designated as public open space may be required to incorporate fencing, a tree line or earth berm on the development's site, adjacent to the property line, to screen or separate the land use.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SECTION 3: TRANSPORTATION

3.1 General Transportation

3.1.1 Objectives

1. To provide a safe and efficient transportation network for vehicular, bicycle, and pedestrian traffic that minimizes impacts on air and rail facilities.

3.1.2 Policies

1. The design of the transportation network must be sensitive to the design and function of stormwater management facilities.

2. The design of the transportation network must respect the operations of rail and air transportation facilities.

3. The development of the transportation network must be implemented in accordance with the transportation network in Map 2 in the Appendix.

4. Developers should be responsible for improving the transportation network to meet the needs of development.

5. Roads must provide access for long combination vehicles. Turning radius must be considered in all road and private approach designs. Walkable streets and walkable street approaches may be designed to a standard that does not accommodate long combination vehicles, provided an alternative means of access is provided that accommodates those vehicles.

6. Roads must be developed to create intersections with no less than 75° angles to crossing roads, except for intersections with expressways, which must intersect at no less than 80°.

7. If on-street parking is to be provided, parking lanes should be wider — with a minimum width of 2.75 m (9 ft) — to accommodate larger vehicles.

8. Individual development projects must accommodate future road connections at strategic locations to provide seamless connections to future development.

9. Where a road stub has been left, new developments must create street connections to the stub.

10. Sidewalks must include wheelchair accessible curb cuts, visually accessible ground treatments and signage.

3.2 Connectivity

3.2.1 Objectives

1. To develop a transportation network that allows for the safe and efficient movement of people and goods across municipal and the inland port boundaries.

3.2.2 Policies

1. The internal transportation network should maintain and improve local and regional connectivity, and the design standards should maintain consistency with those in the surrounding municipalities.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

2. Intersections within the external road network must be generally located as illustrated in Map 1 in the Appendix. Final locations will need to be reviewed by Rosser and the City (where connections to roads within Rosser and the City are proposed or may be impacted), and Manitoba Infrastructure and Transportation, when appropriate.

3. New roads must connect to existing roadways to maintain internal mobility for short trips and emergency vehicle accessibility and pedestrian safety.

3.3 Roads

3.3.1 Objectives

1. To provide a road network that is designed to accommodate all users, including the larger vehicles expected within the plan area.

2. To promote an efficient road network that enhances vehicular traffic and goods movement to, through and within the plan area.

3. The proposed road network will result in the quick movement of goods around the plan area.

3.3.2 Policies

1. Policies are provided for the four types of roads — expressway, arterial, collector and local street — that make-up the road hierarchy within the plan area:

   Expressway: means a limited access higher speed road providing an efficient route with minimal interruptions. An expressway is focused on efficient goods movement and providing access into the inland port area. The only expressway in the plan area provides a key connection to surrounding major routes outside the plan area – being CentrePort Canada Way (PTH 190) and the Chief Peguis Trail in the City.

   Arterial: means controlled access higher speed roads providing major connections between expressways, the perimeter highway and other arterial roads. Arterials provide efficient goods movement routes and may provide private access if no opportunity for access from a lower order road is reasonably possible.

   Collector: means roads that generally connect arterials at slower speeds and serve both as routes through the inland port area and as local access streets.

   Local street: means the smallest and slowest speed roads in the inland port area, which are intended to provide access to individual parcels of land.

3.3.2.1 Expressway Policies

1. CentrePort Canada Way should be continued northward and connect to the future Chief Peguis Trail extension as an expressway. A generalized location of the future CentrePort Canada Way and Chief Peguis Trail extension is shown on Maps 1 and 2 in the Appendix. Exact routing will be determined in a future detailed highway planning and design process but should reduce the impact on Little Mountain Park and existing development.

2. Intersections along CentrePort Canada Way are limited to the current intersection locations plus one additional location between the Summit Road and Sturgeon Road intersections.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3. Where necessary, intersections along CentrePort Canada Way should be planned to accommodate grade separation or other appropriate intersection upgrades from the outset. This will ensure that appropriate land is identified and set aside during subdivision applications to accommodate future upgrades.

4. Private access from the expressway is prohibited.

5. Intersections should be properly spaced and signalized intersections synchronized to support the free flow of traffic along CentrePort Canada Way, until such a time as the traffic volumes warrant the grade separation of the intersections, as identified on Map 1 in the Appendix.

6. Bike and pedestrian facilities provided along expressways must be physically separated from the vehicle lanes. Level crossing of expressways should be limited and ideally a dedicated pathway separated by a median or land drainage swale would be provided.

3.3.2.2 Arterial Policies

1. Roads extending from the various grade separated connection points along the Perimeter Highway and connecting to other arterials or expressways should be considered arterial roads.

2. Access to arterial roads should be limited to road connections only, and private access should only be considered where no other means of access is reasonably possible.

3. A private access from the arterial must be closed if an alternative access becomes available at a future point.

4. Traffic signals at adjacent controlled intersections should be synchronized to support the free flow of traffic along arterials, where possible.

5. Bike and pedestrian facilities provided along arterial roads should be physically separated from the vehicle lanes, and prioritized for arterial roads within an active transportation corridor overlay. Ideally, a dedicated pathway separated from the road by a median or land drainage swale would be provided. Bike and pedestrian crossings of arterial roads should only occur at controlled intersections.

3.3.2.3 Collector Policies

1. Collectors should be designed to provide convenient and efficient access for local trips and public transit but also to discouraging regional cut-through and shortcuts.

2. Sidewalks should be included where necessary on collectors to provide convenient and direct connections for pedestrians to destinations such as bus routes, outdoor public spaces or service-oriented commercial and retail nodes, and prioritized for collector streets within an active transportation corridor overlay.

3.3.2.4 Local Street Policies

1. Local streets must be designed to maintain connectivity and access to individual parcels.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

2. The local street network should provide multiple route choices and avoid dead-end streets and cul-de-sacs, which may be more difficult to navigate for larger industrial vehicles.

3. Mountable curbs, medians and other road features may be used on smaller streets, particularly walkable streets, to maintain a smaller street cross-section while accommodating larger vehicles.

4. Sidewalks should be included where necessary on local streets to provide convenient and direct connections for pedestrian to destinations such as bus routes, outdoor public spaces or commercial nodes, and prioritized for local streets within an active transportation corridor overlay or a walkable street overlay.

3.4 Street Overlays

3.4.1 Objectives

1. To create distinct streetscapes that reflect the intended use of the adjacent lands and the road and to guide the form and character of the area adjacent to the street.

2. Every area adjacent to a road within the plan area must fall into one of the following three overlays as depicted on Map 2 in the Appendix and development is to be guided by the following policies, in addition to any other applicable policies in this plan:

   Industrial corridor: focused on industrial traffic and accommodate large cargo trucks, including long combination truck trailers. Industrial corridors may be along any road.

   Active transportation corridor: focused on the efficient movement of industrial traffic but also to provide active transportation facilities within the road right-of-way. Active transportation corridors may be along any road.

   Walkable Streets: focused on providing a comfortable pedestrian environment within commercial nodes.

3.4.2 Industrial Corridor Policies

1. All roads within the plan area are considered Industrial Corridor regardless of their position in the street hierarchy, unless they meet the criteria for another overlay.

2. Each industrial street must be designed with the primary focus of serving industrial traffic.

3. Landscaping along industrial corridor should be designed to assist in defining the street, but the primary consideration for the design of the street should be the safety and efficient movement of large industrial trucks, including long combination truck trailers, and service vehicles.

4. Utilitarian buffering and landscaping requirements will be minimal, except to provide a transition to adjacent non-industrial uses.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3.4.3 Active Transportation Corridor Policies

1. Roads that share the public right-of-way with an active transportation facility are considered to be active transportation corridors, which are identified on Map 2 in the Appendix.

2. A road not identified on Map 2 in the Appendix that is developed to align with an identified segment of the active transportation network should be considered as an active transportation corridor.

3. Additional landscaping and buffering requirements to provide separation between active transportation users and vehicular traffic are required, but should be designed with respect to the safety and efficient movement of large industrial traffic and service vehicles.

4. Development fronting on an active transportation corridor is expected to provide additional landscaping or a site design that helps to create an appealing environment for the active transportation facility.

3.4.4 Walkable Street Policies

1. A minimum of one walkable street must be identified as part of the planning or application process to establish a commercial node.

2. A minimum length of walkable street should be identified to ensure that it is sufficient to create the desired comfortable pedestrian environment. The desirable minimum length is approximately 150 m (500 ft), with a maximum length determined during road design.

3. Not all streets within a commercial node are required to be a walkable street.

4. Sidewalks and on-street parking must be included on both sides of a walkable street.

5. Along a walkable street, an urban streetscape should be encouraged with minimal building setbacks and parking directed beside, or preferably, behind buildings.

6. Street trees and pedestrian amenities should be used to create and reinforce the human scale of the walkable street and add to pedestrian comfort.

3.5 Transit

3.5.1 Objective

1. To provide a full range of transportation options to the CentrePort workforce by providing an efficient public transit service as an attractive alternative for commuting.

3.5.2 Policies

1. Transit routes and stops should be planned to provide service to all commercial centres and support future connection to the broader transit network.

2. Transit routes and stops should be designed to minimize walking distances to access transit.

3. Pedestrian connections between or along streets to meet transit coverage requirements and reduce pedestrian trip length should be considered.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. All transit stops should be accessible from a pedestrian facility (sidewalk, pathway, etc.), so that transit users do not have to cross ditches, shoulders, medians, boulevards or similar spaces.

3.6 Active Transportation

3.6.1 Objective

1. To provide a connected active transportation network that provides an efficient alternative to motorized transportation for the CentrePort workforce.

3.6.2 Policies

1. Active transportation pathways should follow the locations identified on Map 2 in the Appendix, which link the natural areas, parks and open space to the existing and future employment areas.

2. The active transportation network should connect to and extend the network established and planned in Rosser and the City.

3. Active transportation crossings between streets that effectively reduce trip length and provide alternatives to local streets should be considered when appropriate to facilitate convenient and direct connections to destinations, open spaces and transit routes.

4. Active transportation must be accommodated at all rail crossings in the plan area, and when an active transportation pathway must cross a rail line it must be accommodated at an existing rail crossing.

5. Active transportation facilities within a road right-of-way of an expressway or arterial road must be provided as a separate transportation facility. If possible, a land drainage facility or open space must be provided between the vehicle lanes and the active transportation facility. In locations where this is not possible, such as bridges and rail crossings, a physical barrier should be provided to separate motorized vehicles from the active transportation facilities.

3.7 Rail

3.7.1 Objective

1. The rail policies are to protect the integrity of the existing rail networks within the plan area while also providing opportunities for enhancements to rail infrastructure for the purpose of establishing a logistics hub for rail intensive industrial developments.

3.7.2 Policies

1. Railways must be protected from incompatible development.

2. Development adjacent to rail lines or yards may require noise and vibration mitigation measures.

3. New at-grade railway crossings of CentrePort Canada Way are prohibited. Existing at grade rail crossings may be moved if the conflict between road and rail traffic warrants.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. New crossings of CPR Carberry or CNR Oak Point rail lines are prohibited, but existing crossings may be relocated to improve access, safety, or the function of the rail facility.

5. The required level of rail crossing protection must be reviewed as part of a development application's transportation impact assessment.

6. Development adjacent to rail lines may be required to provide mitigative measures, such as a berm or fencing or both to address noise, vibration or access issues, which are to be determined in consultation with the appropriate rail company.

3.8 Air

3.8.1 Objective

1. The objectives of the air policies are to

   (a) protect the 24-hour operational status of the Airport and to ensure that future development within the plan area does not negatively impact the safe and efficient operation of the Airport;

   (b) protect the integrity of the airport development and expansion plans by supporting the development of airport lands as an independent but integral part of the CentrePort lands; and

   (c) encourage future uses that will maximize the benefits of the plan area's close proximity to the Airport and to support and leverage the economic opportunity and attraction created by the Airport.

3.8.2 Policies

1. Development in the vicinity of the Airport must

   (a) comply with the regulations under the *Aeronautics Act* (Canada) governing the operational protection of navigation equipment and land use restrictions associated with the safe passage of aircraft; and

   (b) adhere to the operational characteristics of airports as set out in Transport Canada's *Aviation: Land Use in the Vicinity of Airports*, which includes guidelines regarding obstacle limitation surfaces, building heights, hazards, visibility maintenance, noise and lighting impacts.

2. The Winnipeg Airports Authority (WAA) shall review all development applications for lands located within the plan area to ensure the proposed plans do not violate the Airport's obstacle limitation surfaces (including building height limitations, lighting impacts, etc.). The WAA's review will be limited to issues pertaining to the jurisdiction of Transport Canada.

3. Development within a Noise Exposure Forecast (NEF) zone of accommodations, office, or other uses — if extended exposure to increased noise levels would negatively impact the typical indoor environment — must be designed and built to mitigate the impact of the increased noise (e.g. appropriate insulation and triple-paned windows), thereby improving conditions for those who work, visit and spend time in these areas.

4. Airport-related land uses should be directed to areas adjacent to or in close proximity to the Airport.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SECTION 4: URBAN DESIGN AND LANDSCAPING

4.1 General

4.1.1 Objectives

1. To ensure a high standard of development throughout the plan area.

2. To enhance the identity of the inland port and promote it as an innovative inland port.

4.2.1 General Policies

1. Industrial lands that front or back onto CentrePort Canada Way must, if required by the approving authority, provide landscaping and an active transportation pathway along the right-of-way.

2. In a commercial node, and especially for those portions flanking a walkable street within a commercial node, a high standard of urban design quality must be provided for buildings, the adjacent public realm, landscaping and associated parking lots.

3. Landscaping buffers are required between industrial development and existing residential dwellings.

4. Development agreements may require land owners to supply elevation drawings of proposed storefronts and building façade drawings to ensure they adhere to the streetscaping guidelines.

5. Native planting on private lands are encouraged to help reduce runoff and maintenance.

6. Tree planting and landscaping will be encouraged along all collector and arterial roads.

7. Parking lots and other impervious surfaces should be designed and managed to reduce the velocity and flow of stormwater, as well as pollutant discharges.

4.2.2 Urban Design and Landscaping Policies for Service Oriented Industrial

1. Buildings along a walkable street should be located at or near the sidewalk. Buildings along an active transportation corridor or an industrial street may be located near the sidewalk.

2. Storefronts are required to enhance the pedestrian experience, if the storefront is along a walkable street.

3. Commercial businesses should be located along the active transportation corridors.

4. Along walkable streets, buildings should be designed to contribute to the experience of the walkable street.

5. Developments should incorporate inviting sidewalks, sitting areas, multi-use paths, bike lanes and landscaping measures to support pedestrian and commercial activity.

6. Buildings located within the walkable street overlay must have a more urban form to accommodate commercial, retail, office or other mixed-use activity.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4.2.3 Urban Design and Landscaping Policies for Manufacturing and Logistics industrial

1. Buildings may be located with a portion of their frontage at or near the sidewalk. Ground activity may range from industrial to manufacturing uses.

2. Ground floor industrial activities, including loading docks and front yards, may shape the streetscape.

4.2.4 Urban Design and Landscaping Policies for Rail Serviced Industrial

1. Buildings may be located anywhere on the parcel of land.

2. Buildings will have ground floor frontages, including loading docks, storefronts and front yards that will shape the utilitarian streetscape.

4.2.5 Urban Design and Landscaping Policies for Street Trees

1. Street trees serve to reinforce the human scale and are to be planted to provide shade for pedestrians along walkable streets and active transportation corridors.

2. In the rail serviced industrial designation, street trees may be present on the perimeter streets to spatially define and buffer those streets from other uses while accommodating the needs of large service and delivery vehicles.

SECTION 5: MUNICIPAL SERVICES

5.1 General

5.1.1 Objective

1. To allow for the cost-effective installation or extension of water and sewer services, and the provision of adequate drainage facilities, within, into and throughout the plan area in a manner that is responsive to the rate of development and to market demand for serviced land.

5.1.2 Policies

1. New development must be connected to the municipal water and sewer systems as the services are extended to their property. As part of a development application, developers may be required to complete any necessary engineering reports to the satisfaction of the approving authority.

2. Existing development shall be required to connect to the municipal water and sewer systems as the services are extended to their property.

3. The cost of connecting a development to the municipal water and sewer systems shall be the responsibility of the developer.

4. Serviced industrial uses should be located contiguously throughout the plan area, except for the common use rail facility.

5. Use of water-saving devices and practices are encouraged in order to conserve water and reduce the volume of wastewater produced.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

6. Unserviced development should be clustered and directed to the lands along the west/northwest side of the plan area in accordance with subsection 2.2.2(4).

7. Major existing natural and constructed land drainage features must be respected. As development occurs, new land drainage facilities must be designed and constructed to restrict the rate of surface water discharge into existing creeks and municipal drains so as not to exceed the allowed amounts.

8. Land drainage facilities must be designed to discourage use by migrating waterfowl.

SECTION 6: AGGREGATE

6.1 General

6.1.1 Objective

1. Ensure that aggregate resources are dealt with appropriately.

6.1.2 Policies

1. Where there is a high probability of identifying an aggregate resource or where an aggregate resource has previously been identified, investigations should be undertaken to confirm the quality of the resource prior to development.

2. Where 'high' or 'medium' aggregate resources have been identified, they may be extracted from areas designated as service-oriented industrial or manufacturing and logistics industrial in accordance with the inland port special planning area zoning by-law and all other applicable enactments.

3. An area designated by the appropriate provincial authority as having 'high' or 'medium' mineral content must have the mineral extracted prior to it being developed for other uses, unless otherwise approved by the authority.

4. Other than mining infrastructure, no permanent structures may be placed upon a known 'high' or 'medium' aggregate deposit and the resource shall not be rendered non-useable for extraction without prior consultation with the appropriate provincial authority.

5. Applications to establish zoning to permit aggregate extraction from land within the service-oriented industrial designation, if approved, should be restricted to ensure that

   (a) only uses directly related to the extraction of the resource are permitted; and

   (b) once the resource has been depleted, the service-oriented industrial policies will guide the redevelopment and subsequent zoning and development of the site.

6. The timing and location of new development on and in the vicinity of an aggregate resource site must be sensitive to the future development of a quarry.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SECTION 7: IMPLEMENTATION

7.1 Phasing

The logical and orderly phasing of development will generally follow the extension of municipal services. The first phases of development will be within or immediately adjacent to developed areas or within the rail serviced industrial designation where the common use rail facility is being developed. Serviced development should expand from these areas in a contiguous manner to ensure efficient extension of services.

Deviations from this approach may be considered in order to provide opportunities for un-serviced development. As identified in the municipal servicing section of the plan, un-serviced development should be directed to the lands along the west/northwest side of the plan area, north of the CPR rail line and adjacent to the Perimeter Highway. These lands are located at the furthest point from where water and wastewater services will initially be installed and extended into the plan area.

As development is approved over time, the ratio of light to heavy industrial uses that are approved will be monitored to ensure that the intent of the inland port is supported. Light industrial uses will not be permitted to consume significant amounts of land located in prime locations before heavier industrial has had a chance to develop.

7.2 Zoning

The inland port special planning area zoning by-law is a zoning framework with embedded design standards to guide development within the plan area. These standards govern basic building form, placement of structures, land uses, and related components of the built environment with predictable physical outcomes and performance-based criteria. The By-law discourages leapfrog development in order to keep working agricultural lands in production for as long as feasible.

7.3 Concept Plans

A developer may be requested to prepare a concept plan as part of the development application process. A concept plan must establish proposed building locations, parking, loading areas, cross-sections and widths for any adjacent roads, including expressways and arterial roads, and other relevant components.

7.4 Engineering or Technical Studies

A developer may be required to provide additional engineering or technical studies in order to ensure that adequate information is provided to properly evaluate development proposals.

7.5 Development Agreements

Developers will be required to enter into a development agreement with Rosser and will be subject to capital development levies enacted by Rosser, which are dependent upon the type and capacity of service required.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

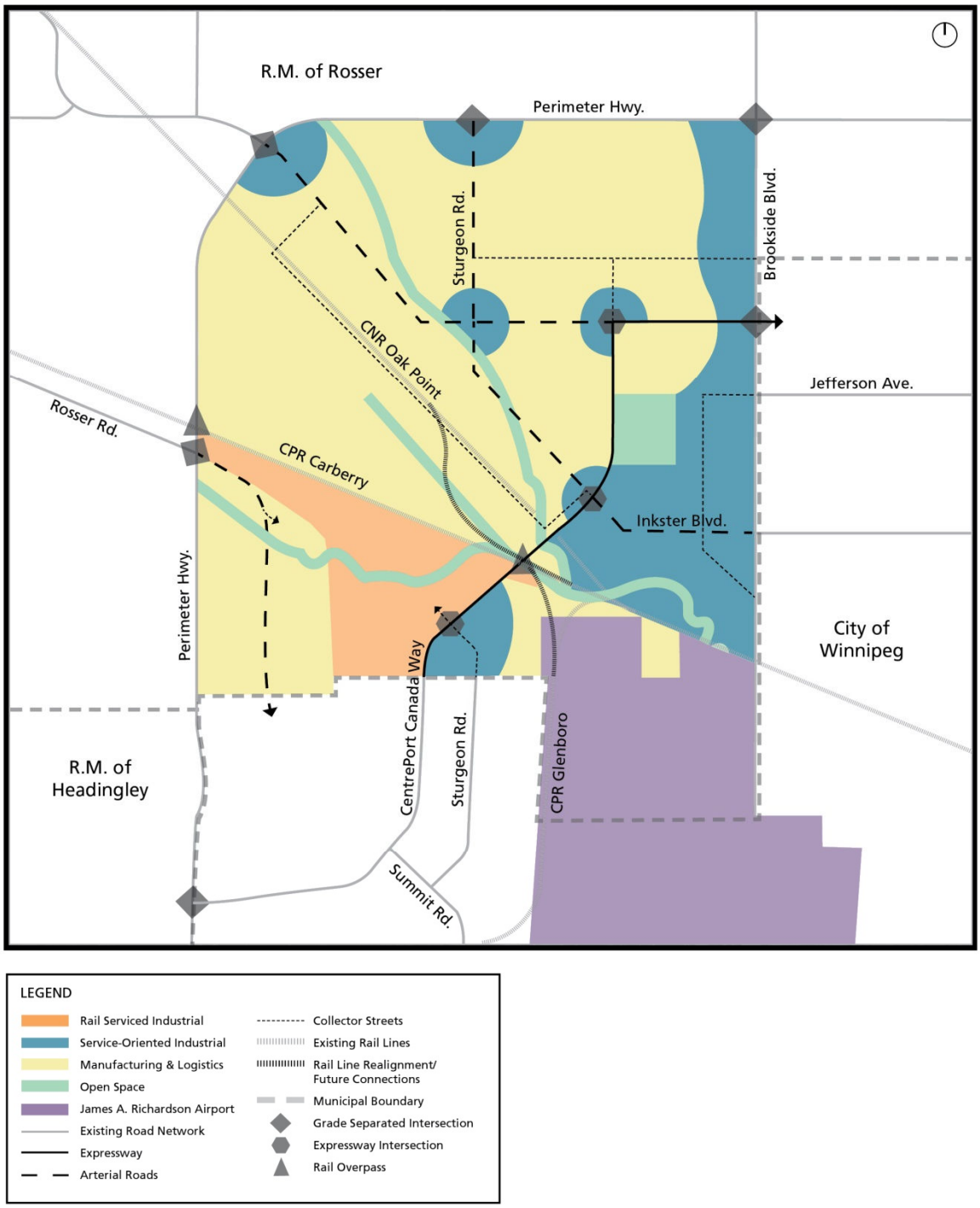
APPENDIX

Map1: Land Use & Transportation Network
Map 2: Transportation Overlays
Map 3: Municipal Servicing

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

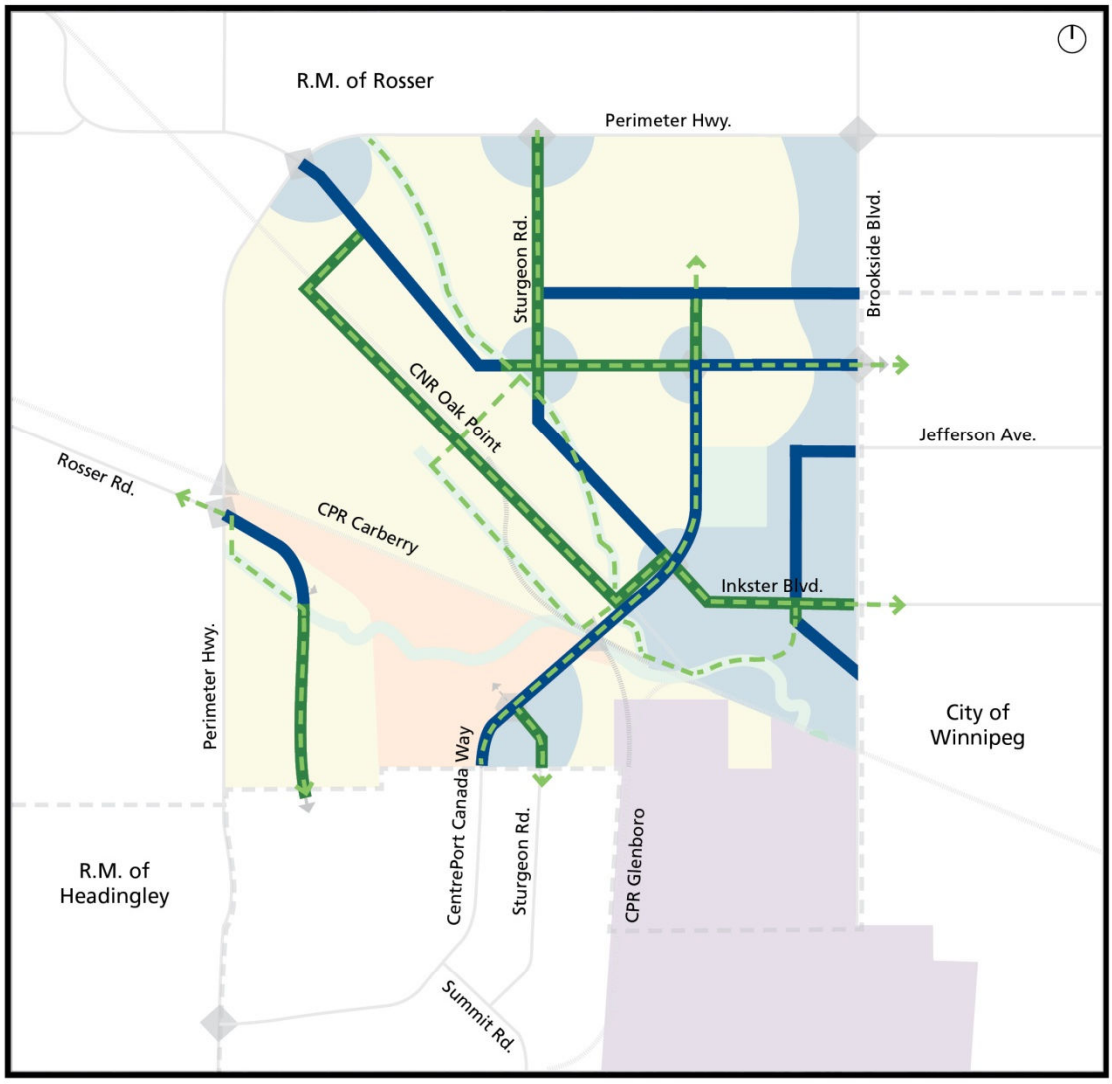
Map 1: Land Use & Transportation Network



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Map 2: Transportation Overlays



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Map 3: Municipal Servicing



LEGEND

- Rail Serviced Industrial
- Service-Oriented Industrial
- Manufacturing & Logistics Industrial
- Open Space
- James A. Richardson Airport
- Existing Road Network
- Expressway
- Arterial Roads
- Water Supply Line
- North-West Interceptor Sewer
- Conceptual Wastewater Connections
- Collector Streets
- Existing Rail Lines
- Rail Line Realignment/ Future Connections
- Municipal Boundary
- Grade Separated Intersection
- Expressway Intersection
- Rail Overpass
- CentrePort Reservoir & Pumphouse
- Wastewater Connection
- Conceptual Water Distribution

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SCHEDULE B
(section 2)

INLAND PORT SPECIAL PLANNING AREA ZONING BY-LAW

Definitions and interpretations

1.1 The following definitions apply in this by-law.

"**abut**" means to share a common lot line. (« contigu »)

"**active transportation**" means human-powered transportation such as walking and cycling. (« transport actif »)

"**airport**" means the Winnipeg James Armstrong Richardson International Airport. (« Aéroport »)

"**block**" means the land that fronts on one side of a street and that lies between the two nearest streets that intersect, meet or cross the fronting street. (« îlot »)

"**block face**" means the aggregate of all building facades on one side of a block. (« côté d'îlot »)

"**building facade**" means the exterior wall of a building that is exposed to public view, often distinguished from other faces of the building by architectural details. (« façade du bâtiment »)

"**building footprint**" means the area of a lot used by the building structure, as defined by the perimeter of the building plan, but does not include parking lots or parking spaces, landscaped Areas and other non-building facilities located on the lot. (« superficie au sol du bâtiment »)

"**building setback**" means a minimum distance required to be maintained between two buildings, a building and a structure or a building or a structure and a lot line. (« marge de recul »)

"**bulk requirements**" means the size of a building or structure, based on its floor area and height, in relation to the requirements in respect of the following:

(a) the size of the lot on which the building or structure is located;

(b) the open areas of the lot on which the building or structure is located;

(c) the location of the building or structure in relation to the lot lines and other buildings or structures. (« encombrement exigé »)

"**common entry**" means an entrance from street level that provides access to one or more units within a building. (« entrée commune »)

"**common yard**" means the area of a parcel between the building facade and the lot line — the "yard" — that is planted and is visually continuous with similar yards on the adjacent lots so that the yards together form a common and cohesive landscape. (« cour commune »)

"**council**" means the Council of the Rural Municipality of Rosser. (« conseil »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

"**encroachment**" means the placement of a building or part of a building, or a sign or a fence,

(a) on the land of another;

(b) on an easement of another;

(c) that is in or protrudes into a required yard. (« empiètement »)

"**frontage**" includes the following: (« façade »)

"**building frontage**", meaning the full length of a building, as measured alongside a public road on which the building fronts, and in the case of contiguous buildings, means the individual frontage as measured to the middle of the applicable party wall; (« façade de bâtiment »)

"**primary frontage**", meaning the lot line abutting a public road, and where more than one lot line abuts a public road the primary frontage is considered to be the lot line abutting a walkable street or active transportation corridor; (« façade principale »)

"**secondary frontage**", meaning the lot lines not designated primary frontage; (« façade secondaire »)

"**utilitarian frontage**", meaning a building frontage designed primarily for practical use rather than aesthetic appeal. (« façade utilitaire »)

"**height**" in respect of a building, if not measured by storeys, means the vertical distance between the average grade at the base of a main wall of the building and the following:

(a) the highest point of the roof surface, if a flat roof;

(b) the deck line, if a mansard roof;

(c) the mid-point between the ridge if a hip, gable, shed, or gambrel roof and the eaves of the building, excluding the eaves of any projections; or

(d) the highest point of the building or structure, in all other cases. (« hauteur »)

"**high cube warehouse**" means a warehouse used primarily for the storage and consolidation of manufactured goods prior to distribution to retail locations or other warehouse centres. (« entrepôt de grande capacité »)

"**industrial corridor**" means a public road with wide lanes and turning radii, oriented to large, cargo truck traffic and includes a municipal road that is flanked

(a) on both sides by an industrial general zone or an industrial heavy zone; or

(b) on one side by an industrial general zone and an industrial heavy zone on the other. (« corridor industriel »)

"**landscaped area**" means the part of a lot located outdoors that is available or used for the placement of the following, but excluding parking areas and area of monolithic concrete or asphalt:

(a) architectural elements, such as decorative fencing, walls, public art, gazebos, trellises, planters, street furniture and other similar features;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(b) hard landscaping consisting of non-vegetative materials, such as brick, pavers, rock, stone, concrete, tile and wood and including features such as walkways, patios, decks and in-ground pools;

(c) soft landscaping, consisting of vegetation such as trees, shrubs, hedges, ornamental plantings, grass and ground cover. (« espace paysager »)

"**lot**" means all contiguous land under one ownership and includes the following, as set out in the diagram 2 in Appendix 3: (« lot »)

"**corner lot**" means a lot situated at the intersection of two or more streets or at the intersection of two parts of the same street, which parts have an interior angle of intersection of not more than 135°; (« lot d'angle »)

"**flag lot**" means a parcel having access to a public or private road by means of private right-of-way strip that is owned in fee simple; (« lot en forme de drapeau »)

"**interior lot**" means a lot abutting only one street; (« lot intérieur »)

"**irregular lot**" which means a lot with a pentagonal, curvilinear, wedged, trapezoidal or pie shape; (« lot irrégulier »)

"**key lot**" means an interior lot whose rear property line abuts the side property line of a corner lot; (« lot principal »)

"**reverse corner lot**" means a corner parcel, the rear of which abuts the side property line of another parcel; (« terrain de coin bordé à l'arrière »)

"**through lot**" which means a Lot with frontage on two approximately parallel streets with only one principal means of access. (« lot traversant »)

"**lot coverage**" means the area, measured as a percentage of the total site area, which is occupied by the principal building and any accessory buildings. (« superficie du lot »)

"**lot width**" means the horizontal distance between the side lot lines measured at right angles to the lot depth, from a point that is equal to the front yard setback requirement for the zone in which the lot is located. (« largeur du lot »)

"**multiple uses**" means two or more uses on one lot. (« usages multiples »)

"**parking space**" means a rectangular area, exclusive of any aisles or driveways, used for the parking of a motor vehicle. (« espace de stationnement »)

"**pedestrian-friendly**" means the extent to which the built environment accommodates pedestrian movement and enjoyment through the provision of sidewalks or other pedestrian right-of-ways, street furniture, landscaping, public art and aesthetics and reduced traffic hazards. (« adapté aux piétons »)

"**principal building**" or "**principal use**" means the primary building or use on a zoning site. (« bâtiment principal » ou « usage principal »)

"**public lane**" means a public right-of-way that provides a secondary means of access from a public road to abutting lots. (« allée publique »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

"**required yard**" **means** that portion of a lot, determined in accordance with Table 2 – Bulk Requirements in Appendix 2, in respect of which no building or structure can be placed on or over. (« cour obligatoire »)

"**shopfront**" means the front side of a store facing the street; that usually contains display windows. (« devanture de magasin »)

"**sign**" includes the following, as per Diagram 4 in Appendix 3: (« enseigne »)

"**band sign**" means a band of lettering above the storefront opening or within the storefront transom space; (« bannière »)

"**direction sign**" means a sign used primarily to give information about the location to the driver of one or more possible destinations; (« enseigne directionnelle »)

"**projecting sign**" means a sign, other than a canopy sign, which is supported by an exterior building wall and projects outward from the building wall. (« enseigne double face »)

"**storey**" means a level of a building included between the finished floor to the finished ceiling, and includes a mezzanine. (« étage »)

"**streetscape**" means the appearance or views of a street and includes improvements such as paving, trees or other decorative plantings, lighting and street furniture. (« paysage de rue »)

"**walkable street**" means a public road that is pedestrian-friendly and allows for pedestrian passage between buildings, and is flanked on both sides by land zoned industrial centre. (« rue propice à la marche »)

"**watercourse**" means a naturally occurring drainage channel and includes a river, stream and creek. (« cours d'eau »)

"**yard**" means the unobstructed space from ground to sky between a building or structure and the nearest lot line, as measured from the furthest projection to the lot line, which may consist of any combination of the following:

(a) a front yard, being the area that extends the full width of the lot between the front lot line and the setback line, to the side lot lines;

(b) a side yard, being the area that extends between the side lot line and the required setback line extending from the front setback to the rear setback;

(c) a street side yard, being the area that extends between the side lot line bounding a street extending from the front setback line to the rear lot line;

(d) a rear yard, being the area that extends the full width of the lot between the rear property line and the rear yard setback line, or in the case of a corner or flag Lot, the portion of the lot opposite to the front yard. (« cour »)

"**zone**" means a land use zone established in Map 2 in Appendix 1. (« zone »)

1.2 The terms "**approach surface**", "**outer surface**", "**strip**" and "**transitional surface**" have the same meaning as the corresponding terms have under the *Winnipeg International Airport Zoning Regulations*, SOR/81-708.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

1.3 Unless the contrary intention is expressed, the definition of a word and phrases in the Appendix applies when the word or expression is used elsewhere in this by-law.

ADMINISTRATION

Intent and Purpose

2 This zoning by-law applies to development which occurs within the inland port special planning area after the zoning by-law comes into force.

Development permits

3 A development permit is required for a development in the inland port special planning area, except for the following do not require a development permit to be obtained:

(a) general landscaping, such as planting of trees, shrubs, flowers and other vegetation;

(b) the operation, maintenance, repair, renewal or improvement of a public work by Rosser or The City of Winnipeg;

(c) the following signs:

(i) an awning with signage incorporated into the design,

(ii) a sign posted by a public authority in the performance of a public duty,

(iii) a flag or emblem of a civic, educational, political or religious organization,

(iv) a direction sign, including a sign that identifies rest rooms, parking entrances, exits or similar facilities, provided the sign is less than 0.5 m^2 (5 ft^2) in area,

(v) a "no trespassing" sign, provided the sign is less than 1.1 m^2 (12 ft^2),

(vi) a sign advertising real estate for sale, provided the sign is less than 4.7 m^2 (50 ft^2) in area.

Zone boundaries

4.1 The boundaries of the land use zones within the inland port special planning area are as set out in Map 2 in Appendix 1.

4.2 In interpreting Map 2 - Land Use Areas,

(a) heavy broken lines represent zone boundaries;

(b) where a zone boundary is broken by the name of a street the boundary continues through the name;

(c) a closed road allowance is to be included within the zone of the adjoining land, and where the closed road allowance is shown as a boundary between two or more zones, the boundary of each is to be construed as the centre of the closed road allowance; and

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(d) a boundary shown as following:

(i) the centreline of a public road is to be construed as following the centre line,

(ii) a lot or property line on a registered plan is to be construed as following the lot or property line,

(iii) the boundary of a municipality is to be construed as following the boundary of the municipality,

(iv) the centreline of a railway line, a public utility line or a right-of-way for either is to be construed to be midway between the main tracks or line, or the centre of the right-of-way, as the case may be,

(v) the centreline of a stream or river is to be construed as following the centreline of the stream or river, or

(vi) the shoreline of a water body is to be construed as following the ordinary high water mark of the water body.

GENERAL PROVISIONS

Accessory buildings and uses

5.1 If a premises may be used for a purpose or a building may be erected or used for a purpose, the purpose includes accessory uses and accessory buildings.

5.2 An accessory building is subject to the following conditions:

(a) the accessory building must comply with the requirements that apply to the principal building, if the accessory building is structurally attached to the principal building;

(b) in the case of a detached accessory building, the building must not be located

(i) closer than 1.8 m (6 ft) to the main building or buildings, measured from the furthest projection of the accessory building, or

(ii) closer than 0.6 m (2 ft) to a lot line, measured from the furthest projection of the accessory building;

(c) the accessory building must not be erected before

(i) the erection of the principal building, unless the accessory building is necessary for storing tools and materials to be used in constructing the principal building, or

(ii) the principal use of the lot is established, if a principal building is not required.

Set-backs from residences

6.1 A new industrial building that is to be located in the following industrial zones must be separated from any existing residential building by the following distances:

(a) an industrial centre zone (I1), 30.5 m (100 ft);

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(b) an industrial general zone (I2), 61 m (200 ft); and

(c) an industria heavy zone (I3), 152.4 m (500 ft).

6.2 An anhydrous ammonia storage facility having a storage capacity in excess of 9,000 l (1,980 gal) must be located a minimum distance of

(a) 1,500 m (4,921ft) from

(i) the border of a residential area within the City of Winnipeg, or

(ii) a building that is used for a major occupancy classified within Group A, assembly occupancies, or Group B, care, treatment or detention occupancies, as provided in Table 3.1.2.1., "Major Occupancy Classification" of the *Manitoba Building Code*, Manitoba Regulation 31/2011;

(b) 500 m (1,640 ft) from a residence;

(c) 50 m (164 ft) from a creek, stream or other environmentally sensitive area; and

(d) 100 m (328 ft) from the right-of-way of a provincial road or provincial trunk highway.

6.3 An animal processing facility must be located a minimum distance of

(a) 300 m (984 ft) from an industrial centre zone, as measured from the facility to the nearest industrial centre zone boundary; and

(b) 500 m (1,640 ft) from Rosser's boundary.

Canvas buildings

7 Canvas buildings or similar structures may be allowed in any zone and are subject to the requirements applicable to accessory buildings.

Flood risk areas and Hazard Lands

8 Buildings, other than temporary structures, must be built on building sites that have been raised with clean, impervious fill to an elevation which is a minimum of 0.6 – 0.9 m (2 – 3 ft) above natural ground elevation.

Lot grading

9.1 A building must not be erected without first obtaining written instructions from the designated officer as to grade for the building to be erected.

9.2 The owner of a building is under a continuing obligation to establish and maintain building grades for adequate site drainage and to ensure that the level of the surrounding fill at the building line is not less than the applicable flood protection level.

Building height

10.1 The requirements respecting the height of a building may be expressed of physical height or in storeys.

10.2 A storey is to be measured from finished floor to finished ceiling, and the height of each storey of a building must be at least 3.7 m (12 ft) in height.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

10.3 In determining the height of a building, any chimney, electrical or telephone transmission line, electrical apparatus or the mechanical elements associated with the operation of a building, and any overhead crane, television or radio mast, steeple, tower or water storage tank is excluded.

Lighting

11 Outdoor lighting must not imitate airport lighting or impede the ability of a pilot to distinguish between airport lighting and other lighting.

Municipal services

12 Each new principal building must be connected to municipal sewer and water services, if the services are available to the lot.

Multiple uses

13 If two or more allowed uses are proposed for a lot, the requirements applicable to each use must be satisfied. If the requirements are not consistent, such as in the case of performance standards, then the higher requirement applies to the entire lot.

Noxious or offensive uses

14 A use which may be noxious or offensive because it emits or produces, or causes emissions or the production of, odour, dust, refuse matter, wastes, vapours, gas, smoke, vibration or noise may be permitted only if the use complies with the performance standards set out in Table 4 – Performance Standards in Appendix 2.

Fence heights

15 Except as otherwise provided, the height of a fence must not exceed the following:

(a) in the industrial centre zone, 0.91 m (3 ft) in a front yard and 2 m (6.5 ft) in a side or rear yards;

(b) in the industrial general zone or industrial heavy zone, 3 m (10 ft), inclusive of any security wire.

Public monuments or statuary

16 This zoning by-law does not apply to the construction or maintenance of monuments, statuary and similar structures that are built in a public place to celebrate an important person or event or a three-dimensional works of art.

Public roads

17.1 No development may occur on a lot unless the lot has frontage on an all-weather public road.

17.2 A building or structure must not be erected on land that has been designated for a future public road, and a development that is adjacent to such land must comply with all the requirements that would apply if the road was already in existence.

Public utilities and services

18.1 Constructing, maintaining and operating a public utility or a public service — such as ambulance, police and fire protection or postal or telephone service — must be done to a standard compatible with the adjacent area, but otherwise is exempt from this zoning by-law.

18.2 For certainty, transformer boxes are permitted in any zone.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Temporary buildings, structures or uses

19.1 Temporary buildings or structures which are incidental and necessary for a development may be constructed on the same lot as the development on a temporary basis, subject to the issuance of a development permit.

19.2 Temporary buildings or structures may only be used for

(a) storage of equipment or storage or preparation of construction materials, including temporary asphalt or concrete batch plants, needed for the development or for related road construction; and

(b) office space for the contractor or developer or temporary accommodation for a caretaker, watchman or other staff.

19.3 The following definitions apply in clause (2)(a):

"**asphalt batch plant**" means a temporary facility with equipment designed to heat, dry and mix aggregate with asphalt to produce asphalt paving material, and includes stockpiling and storage of bulk materials used in the process. (« équipement de préparation de l'asphalte »)

"**concrete batch plant**" means a temporary facility with equipment that may include a main concrete cement storage bin or silo, water weigh bin, cement bin and aggregate bin. (« équipement de préparation du béton »)

Relocation of a building or structure

20 A building or structure that is moved or relocated in whole or in part to another location is considered to be new construction for the purposes of this zoning by-law.

Buildings dealt with as a whole

21 Units within a building with common party walls must be construed as one building occupying one lot.

Parking and Loading

Parking spaces

22.1 Parking spaces must be provided in accordance with Table 1 – Use and Parking in Appendix 2.

22.2 Subject to this zoning by-law, parking space requirements for a particular lot may be satisfied

(a) within the lot; or

(b) off-site, along the parking lane of the corresponding frontage or, in accordance with the terms of a development agreement that ensures that the parking will remain available, through use of another lot.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Proportion and location of parking areas

23 Each block along a walkable street must have a minimum of 80% of the block length comprised of shop fronts or common entry frontages, and on-site parking provided must comply with the following:

(a) if the lot frontage does not exceed 42.7 m (140 ft), the on-site parking area may be located behind or on the side of the building, or both, but any side parking must be in the form of single-bay parking and must not exceed 12.8 m (42 ft) in width;

(b) if the lot width equals or exceeds 42.7 m (140 ft), the on-site parking area may be located behind or on the side of the building, or both, but any side parking must be in the form of double bay parking and must not exceed 19.5 m (64 ft) in width.

Access

24.1 Access to an on-site parking area must be from a lane, where possible.

24.2 Vehicle entrances into a parking area, when the entrance is included in a walkable street overlay,

(a) must not exceed 7.3 m (24 ft) in width at the lot line; and

(b) must be buffered by, at minimum, a post and cable fence and shrubs.

24.3 Minimum setback distances for entrances to corner lots must comply with the provisions of Table 2 - Bulk Requirements in Appendix 2.

Parking as it relates to its surroundings

25.1 Where on-site parking abuts a residential use and is not separated from residential development by a public road or watercourse,

(a) buildings and structures must not be erected in a parking area, except one non-habitable accessory building or structure may be provided to shelter parking attendants; and

(b) the only signs that may be permitted in the parking area are direction signs that

(i) do not exceed 1.9 m^2 (20 ft^2) in area, and

(ii) are located within the parking area or the entrance or exit.

25.2 A parking area that is located within 6.1 m (20 ft) of a residential use or an open space zone must include a landscaped buffer located inside and along the perimeter of a lot that abuts the residential use or open space zone. The landscape buffer must meet the criteria set out in one of the following options:

Option 1:

Lot edge buffering that has a landscaped area with at least one deciduous or coniferous tree for every 10.7 m (35 ft) of frontage and three shrubs per 6.1 m (20 ft) of the lot line.

A landscaped berm with a minimum height of 0.8 m (2.5 ft) and a rise-to-run ratio of 1:3 may be integrated into the buffer.

The height of planted material (together with any berm provided) must be at least 1.8 m (6 ft) in height at the time of planting.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Option 2:

Lot edge buffering that includes an opaque wall, berm, fence or dense vegetative screen with a minimum combined height of 1.8 m (6 ft).

If a vegetative screen is to be provided and is not to be combined with a wall, berm or fence, then the vegetation must be at least 1.8 m (6 ft) in height at the time of planting.

If a wall or fence is to be provided, the maximum continuous horizontal length of any section of the wall or fence that may be uninterrupted by vegetation is 14.6 m (48 ft), and the vegetation provided must be

(a) comprised of shrubs that are at least 0.8 m (2.5 ft) in height, and

(b) placed in a landscaped strip that is at least 4.9 m (16 ft) in length and 1.2 m (4 ft) in depth.

25.3 A parking area along a walkable street must be landscaped as follows, if the area has more than 20 parking spaces:

(a) one deciduous or coniferous tree must be provided for every 20 parking spaces, and one shrub must be provided for each 9.3 m^2 (100 ft^2) of interior landscaped area within the parking area;

(b) landscaped islands, where installed, must have a minimum width of 1.5 m (5 ft);

The trees and shrubs required under clause (a) may be clustered to create visual interest.

25.4 Lighting of a parking area must be shielded and directed to reflect away from any adjacent residential development and must comply with the other requirements respecting lighting.

25.5 A parking area must be drained and maintained with a stable surface which is treated so as to prevent the rising of dust or loose particles.

Signs

Signs

26.1 The area of a sign is to be determined in accordance with its dimensions, and if a sign has two or more faces, then the area of all faces is to be included in determining the sign's area.

26.2 Despite subsection (1), two faces of a sign may be counted as one if they are placed back-to-back and at no point are the faces more than 0.61 m (2 ft) from one another.

Digital signs

27 A digital moving copy sign, digital reader board, digital static copy sign and digital 24- hold signs must

(a) have 6 second minimum hold times and 0.25 second maximum transition times;

(b) not exceed 3.2 lux above ambient light condition brightness levels; and

(c) use automatic dimming.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Address signs

28 Address numbers must be attached to each building and in proximity to the building's principal entrance.

Prohibitions re signs

29.1 The following signs are prohibited in all zones:

(a) animated signs;

(b) changeable copy signs;

(c) inflated display signs;

(d) painted signs on fences or roofs (except addresses);

(e) roof signs;

(f) portable signs;

(g) vehicles signs.

29.2 A sign must not

(a) interfere with the operations of the airport;

(b) direct beams of light, including klieg lights and search lights, in a flashing sequence toward a residence or public road;

(c) display graphics that imitate or resemble a traffic control sign, signal or device;

(d) display lights and rotating beams that resemble a traffic control sign, signal or device, or an ambulance, fire, police and other emergency vehicle; or

(e) physically move, in whole or part, in a swinging motion.

29.3 A sign or sign structure must not be located where it may

(a) interfere with, obstruct the view of, or be confused with, a traffic control sign, signal or device;

(b) materially impede the view of a public road intersection, or be located in such a manner as to materially impede the view of the intersection of a public road and a railroad grade crossing; or

(c) interfere with the free use of a fire escape, exit or standpipe, or obstruct a required door, stairway, ventilator, window or public way or other hazardous location.

29.4 A sign or sign structure must not be located

(a) within 38.1 m (125 ft) of a provincial trunk highway or provincial road right-of-way, except as permitted under a provincial enactment;

(b) within 80 m (262.47 ft) of an open space or industrial centre zone boundary, except where it is confirmed that the sign and the sign structure will not be visible from the open space or zone boundary;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(c) facing a residential use, except where it is confirmed that the sign and the sign structure will not be visible from a residence; or

(d) on or over any land or public right-of-way or sidewalk owned by Rosser, except as permitted by Rosser.

29.5 A billboard must not be located within 150 m (492 ft) of another billboard that is facing the same direction of traffic on the same public road.

Temporary signs

30 A temporary sign — other than temporary construction signs — may be permitted at the discretion of the designated officer. Temporary construction signs that are erected for a maximum of 30 days before construction begins and removed within 30 days after construction ends do not require the approval of the designated officer.

YARDS

Yard requirements

31.1 No yard requirement applicable to a particular lot may be applied so that it is met by taking into account the yard of another lot.

31.2 The designated officer may determine the yard requirements if the peculiar lot configuration or topography, or the architectural or site arrangement, make the application of the yard requirements uncertain.

Encroachments

32.1 A required yard must be maintained open and unobstructed, both at ground level and above ground level, subject to the following exceptions:

(a) a required yard may be encroached upon by

(i) accommodations for people disabled by barriers, or

(ii) fences, hedges and landscape features;

(b) architectural features may encroach

(i) into a required side yard by no more than 12.7 cm (5") for each 0.3 m (1 ft) of required yard width, provided the unobstructed width of the yard is not reduced to less than 0.9 m (3 ft), and

(ii) into a required front yard or rear yard by not more than 0.9 m (3 ft);

(c) open, unenclosed and uncovered porches or paved terraces, without permanent fixed canopies, may encroach into a front or rear required yard a maximum of 3.2 m (10 ft); and

(d) open and unenclosed stairways or balconies, not covered by a roof or canopy, may encroach into the required front yard by no more than 0.9 m (3 ft), and into the required rear yard by no more than 1.2 m (4 ft).

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

32.2 If a lot is occupied by a permitted use that does not require a building, the required yards must be provided and maintained, but is subject to the designated officer's approval that it be used for agricultural activities or other open space uses.

LAND USES WITHIN ZONES

Industrial Centres

Industrial centre zone (I1)

33.1 Land uses within a industrial centre zone are to be generally oriented towards medium scale retail, service, office and accommodation uses that generally have higher employment counts, as well as light industrial uses.

33.2 Buildings within this zone are to have the smallest footprint of the buildings within the inland port, are to be limited to 10 stories in height or less, and are to be situated at or near the front lot line abutting a sidewalk.

33.3 The primary ground floor level of buildings in this zone are to contain commercial and office uses, while upper stories and secondary areas of ground floors may contain flexible light industrial, civic and commercial and office uses.

33.4 Streetscapes along walkable streets and active transportation corridors in this zone are to be pedestrian-friendly, with inviting sidewalks, street furniture and landscaping to support pedestrian comfort and commercial activity.

Industrial general zone (I2)

34.1 Land uses within the industrial general zone are to be generally oriented towards industrial uses, including manufacturing and distribution uses with substantial large cargo truck activity and high cube warehouses.

34.2 Buildings within this zone are to have the second largest footprint of the buildings within the inland port, are to be limited to three stories in height or less and, if the front lot line abuts a sidewalk, are to be entirely or partly situated at or near the front lot line.

34.3 Ground floor levels of buildings in this zone may contain industrial, manufacturing, office and storage uses, and may include outdoor assembly and retail sales accessory to the primary use, while upper storeys may contain industrial, manufacturing and office uses.

34.4 Streetscapes in this zone are to be comprised of utilitarian frontages, including loading docks, facilities for movement of large cargo trucks and service and delivery vehicles, and trees planted for shade.

Industrial heavy zone (I3)

35.1 Land uses within the industrial heavy zone are to be generally oriented towards heavy industrial uses, such as manufacturing and distribution activity, including multi-modal, inter-modal and specialized shipping facilities.

35.2 Buildings within this zone are to have the largest footprint of the buildings within the inland port, are to be limited to three stories in height or less, and may be situated anywhere on the lot in accordance with bulk requirements.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

35.3 Ground floor levels of buildings in this zone may have uses ranging from industrial and manufacturing to distribution, and may include outdoor assembly to office uses, while upper stories may contain industrial, manufacturing and office uses.

35.4 Streetscapes in this zone are comprised of industrial frontages, including loading docks and facilities for movement of large cargo trucks and service and delivery vehicles and trees planted for shade.

Open Spaces

Open space zone

36 The purposes of an open space zone are to provide areas for parks and recreation and to protect environmentally sensitive lands, and to serve to separate certain land uses within the industrial centre and industrial general and industrial heavy zones.

Rural

Inland port rural zone

37.1 The purpose of the inland port rural zone is to preserve and protect lands for future industrial and commercial uses in keeping with the vision for the inland port, and to ensure that existing lawful land uses can continue to function in their current state until such time as the lands are required for inland port-related development.

37.2 Permitted uses in the inland port rural zone are limited to agricultural activities.

37.3 A planning application to amend this zoning by-law must not be approved and no development permit is to be issued if the proposed development would substantially alter the existing state of the land, require structures, footings or foundations that cannot be removed or relocated at a nominal cost or compromise the future economical subdivision, servicing and development of the land.

37.4 Despite subsection (3), minor additions to existing residential uses, and the construction of accessory structures which are related to existing residential uses, are permitted unless it can be demonstrated the addition or structure is not reasonably appropriate to the continuation of the existing use.

Overlays

Street overlays

38.1 The purpose of a street overlay is to place it over an existing zone so as to identify special provisions or requirements to guide development within a defined area.

38.2 The street overlays are:

(a) the walkable street overlay;

(b) the active transportation corridor overlay;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(c) the industrial corridor overlay.

38.3 The boundaries of the overlays are not required to coincide with the boundaries of the underlying zone.

Walkable street overlay

39 The walkable street overlays requires pedestrian-friendly streetscapes, with inviting sidewalks and other amenities such as street furniture, public art and landscaping, to support pedestrian comfort and commercial activity.

Active transportation corridor overlay

40 The active transportation corridor overlay requires infrastructure to support pedestrians, cyclists and public transit, such as sidewalks, multi-use paths and bike lanes with landscaping and buffering to improve safety and aesthetic appeal.

Industrial corridor overlay

41 The industrial corridor overlay requires infrastructure that is designed to support large trucks and that prioritizes the expeditious movement of industrial traffic and cargo, while providing minimal buffering and landscaping to provide transition between industrial and non-industrial land uses.

General

42 For the purposes of applying the standards of Table 2 – Bulk Requirements in Appendix 2, a lot that is not located adjacent to any of the three street overlays is required to meet the industrial corridor overlay standards.

USES

Allowable uses

43.1 After the coming into force of this zoning by-law, land must not be used or occupied and a building or structure must not be erected, altered, relocated, used or occupied for any use in any zone, except in accordance with Table 1 – Use and Parking in Appendix 1.

43.2 The designated employee may approve a use that is not listed in Table 1, if satisfied that

(a) the proposed use is not listed as a "permitted" use in any zone;

(b) the proposed use is generally consistent with

(i) the development plan and any secondary plan by-law in effect,

(ii) the purpose of the applicable zone, and

(iii) the general character of the other permitted uses in the zone; and

(c) the proposed use will not produce greater adverse impacts than those of the other permitted uses within the zone.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

SUSTAINABLE DEVELOPMENT

Sustainable development standards

44.1 A subdivision application or a planning application that requires an amendment to this zoning by-law may only be approved if the proposed development achieves at least five points from one or more of the sustainable development measures set out in Table 3 – Sustainable Development Measures in Appendix 2.

44.2 No partial points for any particular measure may be awarded in determining the total points achieved by a proposed development.

44.3 The designated employee may require documentation demonstrating how a proposed development will achieve a particular measure, as well as written confirmation of compliance by a qualified professional.

PERFORMANCE STANDARDS

Performance standards

45.1 Industrial uses must conform with the performance standards set out in Table 4 – Performance Standards in Appendix 2.

45.2 The designated employee may require documentation demonstrating how a proposed development will achieve a particular measure, as well as written confirmation of compliance by a qualified professional.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDICES

Appendix 1: Maps

Map 1 – Regional Setting
Map 2 – Rosser CentrePort Canada Area

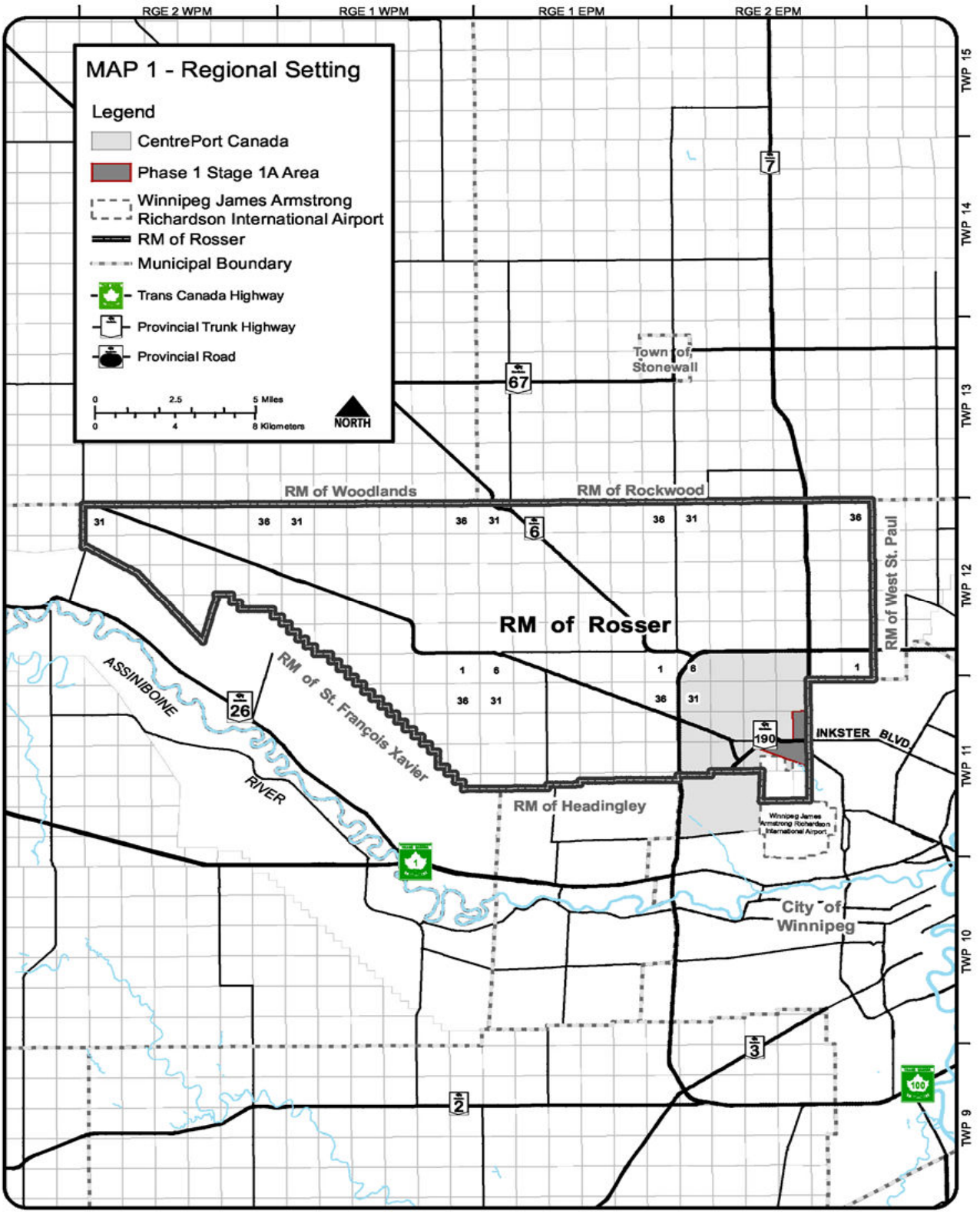
Appendix 2: Tables

Table 1 – Use and Parking
Table 2 – Bulk Requirements
Table 3 – Sustainable Development Measures
Table 4 – Performance Standards

Appendix 3: Diagrams

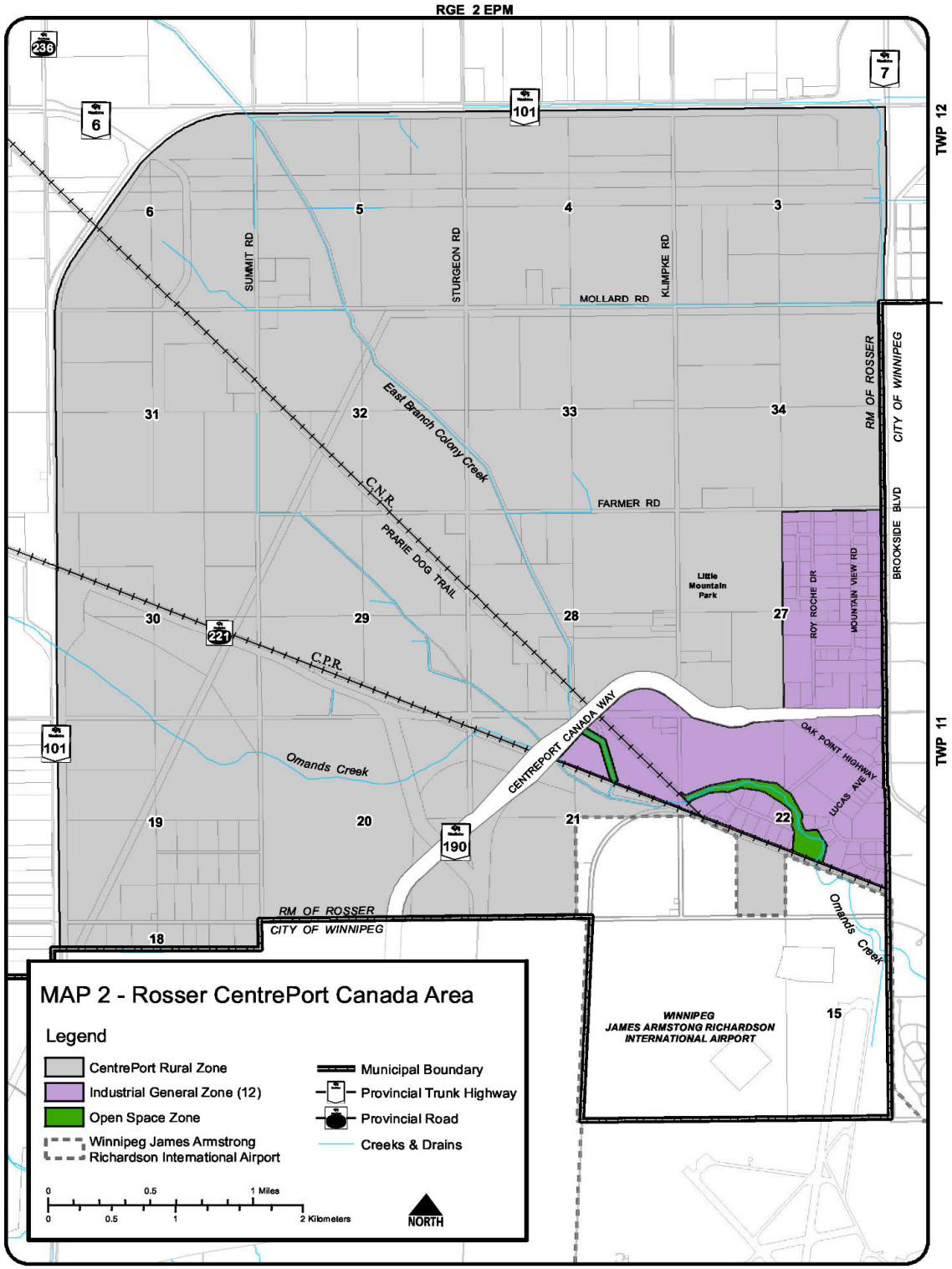
Diagram 1: Determining Building Height
Diagram 2: Lot Configurations
Diagram 3: Yard Configurations
Diagram 4: Signs

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDIX 2 - TABLES

Table 1 – USE AND PARKING

Emp = employee n/a = not applicable 93 m^2 (1000 ft)^2 of gross floor area

LAND USE		Industrial Centre I1		Industrial General I2		Industrial Heavy I3		Open Space OS	
		P/X	Parking	P/X	Parking	P/X	Parking	P/X	Parking
Accessory Buildings, Structures and Uses		P	0	P	0	P	0	P	0
Accommodations		P	1/room	X	n/a	X	n/a	X	n/a
Agricultural Activities		P	0	P	0	P	0	X	0
Billboard		X	n/a	P*	n/a	P*	n/a	X	n/a
Emergency and Protection Services		P	1/3 emp	P	1/3 emp	P	n/a	X	n/a
Industry	Aggregate Extraction	X	n/a	X	n/a	P*	1/3 emp	X	n/a
	Anhydrous Ammonia	X	n/a	X	n/a	P*	1/3 emp	X	n/a
	Animal Processing	X	n/a	X	n/a	P*	1/3 emp	X	n/a
	Light	P*	1/3 emp	P*	1/3 emp	P*	n/a	X	n/a
	General	X	n/a	P*	1/3 emp	P*	1/3 emp	X	n/a
	Heavy	X	n/a	X	n/a	P*	1/3 emp	X	n/a
Office		P	2/93 m^2	X	3/93 m^2	X	n/a	X	n/a
Open Space		X	0	P	0	X	0	P	0
Parking		P	n/a	P	n/a	P	n/a	X	n/a
Residential		X	n/a	X	n/a	X	n/a	X	n/a
Restaurant	Full-service	P	3/93 m^2	x	n/a	X	n/a	X	n/a
	Fast-food	P	3/93 m^2	P	5/93 m^2	X	n/a	X	n/a
	Take-out	P	3/93 m^2	P	5/93 m^2	X	n/a	X	n/a
Retail	Agriculture Related	P	4/93 m^2	P	4/93 m^2	X	4/93 m^2	X	n/a
	General	P	3/93 m^2	X	n/a	X	n/a	X	n/a
	Vehicle-Oriented	P	4/93 m^2	P	5/93 m^2	X	n/a	X	n/a
Services	Agriculture Related	P	3/93 m^2	P	3/93 m^2	X	n/a	X	n/a
	General	P	2/93 m^2	X	n/a	X	n/a	X	n/a
	Vehicle-Oriented	P	3/93 m^2	P	3/93 m^2	X	n/a	X	n/a
Transportation Related	Container Transload	X	n/a	P	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a
	Distribution Centre	X	n/a	P	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a
	Fulfillment Centre	X	n/a	P	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a
	Intermodal Transfer	X	n/a	X	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a
	Rail / Truck Terminal	X	n/a	X	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a
Utilities		P	1/3 emp	P	1/3 emp	P	1/3 emp	P	1/3 emp
Warehouse and Distribution		X	n/a	P	1/3 emp	P	1/3 emp	X	n/a

In this Table:

"P": is a permitted use

"P*": is a use that is permitted subject to specific standards

"X": is a use that is not permitted

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TERMS USED IN TABLE 1 - USE AND PARKING

"Accessory Buildings, Structures and Uses" includes the following. (« bâtiments, structures et usages accessoires »)

"accessory building" means a building that houses an accessory use. (« bâtiment accessoire »)

"accessory use" means a use that is accessory to a principal use. (« usage accessoire »)

Accommodations" means facilities used for temporary lodging and ancillary activities. (« hébergement »)

"Agricultural Activities" means the use of land for agricultural purposes such as cultivation and pasturage, and including related activities such as soil preparation, manure or fertilizer spreading, planting, spraying, irrigating, harvesting and the storage and selling of crops, but does not include livestock. (« activité agricole »)

"Billboard" means a sign that directs attention to a business, thing, service, message or entertainment that is conducted, sold or offered somewhere else and not on the same lot on which that sign is located. (« panneau d'affichage »)

"Emergency and Protection Services" includes police, fire, ambulance and hazardous materials response services. (« services d'urgence et de protection »)

"Industry" includes the following: (« industrie »)

"aggregate extraction operation" means a site, including accessory buildings, used for the removal, refinement or processing of sand, gravel, stone or other aggregate resources and may include borrow pits, gravel pits and stone quarries, but does not include an asphalt plant or a concrete plant. (« installation d'extraction d'agrégat »)

"anhydrous ammonia storage facility" means a facility storing product with the chemical formula of NH_3 in either a liquid or gaseous state, which is normally stored, transported or otherwise contained under pressure in a pressure vessel and used as a liquid fertilizer. (« installation d'entreposage d'ammoniac »)

"animal processing facility" means a facility in which processing of meat products and by-products directly from live animals or offal from live animals occurs, but does not include livestock operations or auction marts. (« abattoir »)

"general industrial use" means manufacturing, processing, warehousing and storing of goods within an enclosed building or outdoors, that may create moderate levels of noise, odour or other impacts discernible at or beyond the lot lines of the site on which the activity occurs, as permitted by the performance standards in Table 4. (« usage de l'industrie générale »)

"light industrial use" means the manufacture or processing of products within an enclosed building, and may generate low levels of nuisance in compliance with the Performance Standards contained herein. (« usage de l'industrie légère »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

"heavy industrial use" means manufacturing, processing, fabricating, packing, rendering, mining, extracting or assembling goods or resources — which may involve explosive or flammable components — within an enclosed building or outdoors, that may create noise, odour or other impacts discernible beyond the lot lines of the site on which the activity occurs, as permitted by the performance standards in Table 4, and includes

(a) outdoor storage; and

(b) accessory structures, such as loading and unloading facilities, container storage, warehousing. (« usage de l'industrie lourde »)

"Office" means a place used for the transaction of general business, but does not include retail uses. (« locaux à bureau »)

"Open Space" include the following: (« espace libre »)

"recreation area" means indoor and outdoor facilities and grounds used for recreation and entertainment, and includes both active and passive recreation areas. (« zone de loisirs »)

"passive recreation area" means an area emphasizing open space which allows for the preservation of natural habitat and for activities such as hiking, picnicking and bird-watching, and may include low level development such as picnic areas and benches. (« zone de loisirs passifs »)

"Parking" includes the following: (« stationnement »)

"onsite-parking" means a space designated for parking a motor vehicle that is located on the same site as the use it is intended to serve. (« stationnement sur place »)

"parking area" means an outdoor area used for the parking of four or more motor vehicles, and includes parking spaces, aisles and driveways but excludes any area used solely for the display of motor vehicles for sale. (« parc de stationnement »)

"Residential" means premises designed for residential occupancy, but not including accommodations. (« usage résidentiel »)

"Restaurant" includes: (« restaurant »)

"fast-food restaurant" means a restaurant that sells food and beverages over a counter to its customers for consumption in the restaurant, for consumption off the premises or in a motor vehicle on the premises. (« restaurant à service rapide »)

"full-service restaurant" means a restaurant that sells and serves food and beverages to patrons seated at tables. (« restaurant à service complet »)

"take-out restaurant" means a restaurant that does not have seating capacity for diners and instead

(a) sells food and beverages over the counter for pick-up by the consumer for consumption off the premises, or

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

(b) delivers food and beverages directly to the consumer for consumption off the premises. (« comptoir de commandes à emporter »)

"Retail" means a place used for the sale, lease or rent of merchandise to a consumer for profit, and includes the following: (« commerce de détail »)

"agriculture related retail" means the sale of new or used products, including machinery, primarily used for agricultural purposes, and may include repair services conducted within an enclosed building and other minor incidental repairs or services. (« commerce de détail lié à l'agriculture »)

"motor vehicle oriented retail" means the sale of new or used motor vehicles and includes related auto body and repair services. (« commerce de détail axé sur les véhicules motorisés »)

"Services" includes the following : (« services »)

"agriculture related services" means any service oriented to agriculture, including the sale, rental or display of new and used products and goods (including machinery) primarily used for agricultural purposes. (« services liés à l'agriculture »)

"general services" means a range of services to serve individuals working or visiting the inland port area and may include childcare services, medical services, financial related services, post-office, public service buildings, social services and technical or trade schools, and which may include a minority of the total revenue being generated by retail activitites. (« services généraux »)

"vehicle oriented services" means services such as truck and trailer sales, service, auto body and repair. (« services axés sur les véhicules »)

"Transportation related" includes the following: (« lié au transport »)

"container transload facility" means a facility used for receiving product by air, rail or truck; warehousing and transferring to containers. (« installation de transbordement de conteneurs »)

"distribution centre" means a warehouse or other specialized building, often with refrigeration or air conditioning, which is stocked with products to be redistributed to retailers or wholesalers or distributed directly to consumers, and is a principal part in the entire order fulfilment process. (« centre de distribution »)

"fulfilment centre" means a business offering services such as storage and warehousing, inventory control, product modification, pick and pack services and shipping. (« centre d'exécution des commandes »)

"intermodal container transfer terminal" means a terminal used in the process of transferring cargo received by air, rail or truck to intermodal containers. (« terminal de transfert de conteneurs multimodaux »)

"rail or truck terminal" means a terminal where trains or trucks load or unload cargo. (« terminal ferroviaire ou routier »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

"Utilities" means a set of services provided for the public including electricity, natural gas, water and sewer, and may include telephone services. (« services publics »)

"Warehouse and Distribution" means a building used for the storage, wholesale and distribution of manufactured products, supplies and equipment, including self-storage units and mini-warehouses. (« entreposage et distribution »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLE 2 – BULK REQUIREMENTS

ZONE	REQUIREMENT		Walkable Street Overlay	Active Transportation Overlay	Industrial Corridor Overlay
INDUSTRIAL CENTRE ZONE (I1)	Building Height+		6.1 m min (20 ft) – 10 stories max	3 stories max	3 stories max
	Building Setback	Front	0 – 3.1m max (0 – 10 ft)	1.5 m – 6.1 m max (5 ft – 20 ft)	1.5 m min (5 ft)
		Side	Abutting I1: 0 – attached; 1.5 m (5 ft) detached	Abutting I2: 6.1 m min (20 ft) attached; n/a	Abutting I3: n/a; n/a
		Rear	6.1 m min (20 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane	6.1 m min (20 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane	n/a; n/a
	Frontage ++	Shopfront	50 % min of total building frontage with 60% min clear glass	50% min of total building frontage with 60% min clear glass	50 % min of total building frontage with 60% min clear glass
		Common Entry	70% min of total building frontage with 30% min clear glass	50 % min of total building frontage with 30% min clear glass	Unlimited % of total building frontage with 30% min clear glass
	Landscaping		1 tree/9.1 m (30 ft) plus 3 shrubs /6.1 m (20 ft) of lot frontage 1 foundation shrub/3 m of facade	Landscaped with connection to existing or proposed sidewalk and bikeway	
	Parking	Access	18.3 m min (60 ft) from corner	18.3 m min (60 ft) from corner	18.3 m min (60 ft) from corner
		Landscape	5% gross parking area to be landscaped if over 20 parking spaces		
		Setback	9 m min (30 ft) front yard	6.1 m min (20 ft) front yard	n/a
	Loading	Setback	18.3 m min (60 ft) front yard	6.1 m min (20 ft) front yard	n/a
	Signs		Band sign: 1 sign/facade (2 max); 0.28 m^2/linear m max area (3ft^2/linear ft); 2.13 m min clearance (7 ft) Projecting sign: 1 sign/façade (2 max); 0.56 m^2 max area (6 ft^2); 2.44 m min clearance (8 ft)		
	Site Coverage		90% max	90% max	90% max
INDUSTRIAL GENERAL ZONE (I2)	Building Height+		n/a	3 stories max	3 stories max
	Building Setback	Front	n/a	1.5 m – 6.1 m max (5 ft – 20 ft)	1.5 m min (5 ft)
		Side	Abutting I1: n/a	Abutting I2 – 6.1 m min (20 ft)	Abutting I3 –9.1 m min (29.8 ft)
		Rear	n/a; n/a	6.1 m min (20 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane	6.1 m min (20 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane
	Frontage ++	Shopfront	50% min of total building frontage with 60% min clear glass	50% min of total building frontage with 60% min clear glass	50% min of total building frontage with 60% min clear glass
		Common Entry	70% min of total building frontage with 60% min clear glass	50% min of total building frontage with 30% min clear glass	Unlimited % of total building frontage with 30% min clear glass
	Landscaping		Paved	Landscaped with connection to existing or proposed sidewalk and bike lane	
	Parking	Access	n/a	18.3 m min (60 ft) from corner	9.1 m min (30 ft) from corner
		Setback	n/a	6.1 m min (20 ft) front yard	n/a
	Loading	Setback	n/a	6.1 m min (20 ft) front yard	n/a
	Signs		Free standing sign: 18.5 m^2 max area (200 ft^2) ; 9.14 m max Height (30 ft); 7.6 m (25 ft) front yard or as approved by the Manitoba Highway Traffic Board or Manitoba Infrastructure and Transportation		
	Site Coverage		70% max	70% max	70% max
INDUSTRIAL HEAVY ZONE (I3)	Building Height+		n/a	3 stories max	3 stories max
	Building Setback	Front	n/a	6.1 m min (20 ft)	1.5 m min (5 ft)
		Side	n/a	Abutting I2: 9.1 m min (29.8 ft)	Abutting I3: 6.1 m min (20 ft)
		Rear	n/a; n/a	9.1 m min (29.8 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane	6.1 m min (20 ft); 1.5 m min (5 ft) to rear access lane
	Frontage ++	Shopfront	n/a	n/a	n/a
		Common Entry	n/a	n/a	n/a
	Landscaping		n/a	Landscaped with connection to existing or proposed sidewalk and bikeway	
	Parking	Access	n/a	18.3 m min(60 ft) from corner	18.3 m min (60 ft) from corner
		Setback	n/a	Landscaped with connection to existing or proposed sidewalk and bikeway	
	Loading	Setback	n/a	n/a	n/a
	Signs		Free standing sign: 18.5 m^2 max area (200 ft^2); 9.14m max Height (30 ft); 7.6 m (25 ft) front yard or as approved by the Manitoba Highway Traffic Board or Manitoba Infrastructure and Transportation		
	Site Coverage		n/a	70% max	70% max

+ Building Heights shall be in accordance with Airport restrictions.

++ Provided all energy-related code requirements are met.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLE 3 - SUSTAINABLE DEVELOPMENT MEASURES		
Sustainable Measure	**Points**	**Required Documentation**
Active Transportation Corridor	5	Construction plans showing location of proposed construction along an Active Transportation Corridor at Active Transportation Corridor Guidelines
Benchmarking and Disclosure of Energy	2	Copy of enrollment in Canadian ENERGY STAR Portfolio Manager
Bicycle Amenities	2	Construction plans showing bike storage, bike parking, employee shower
Bicycle Path	2	Construction plans showing new bike path adjacent to creek corridor
Energy Efficient Building	2	Proof that new construction is 10% improvement over MB Energy code standard / Proof that a major renovation is 5% improvement over ANSI/ASHRAE/ES Standard 90.1-2013
Green Building	2	Construction plans showing new construction or major renovation in compliance with the Green Building rating system Energy model demonstrating improvement and other proof of eligibility for certification by Green Building Council of Canada, Green Globes or Living Building Challenge
Green Industries	3	Specifications and quarterly reports for 48 months after start up as proof that qualifying green product sales and services comprise over 75% of gross revenue
	5	Specifications and quarterly reports for 48 months after start up as proof that qualifying green product sales and services comprise over 95% of gross revenue
Green Roof	3	Construction plans showing vegetated roof on 50% min of total roof area – with drainage and planting details
Heat Island Reduction	3	Construction plans showing 35% of all on-site, non-roof hardscape areas such as sidewalks, plazas, courtyards, parking lots, parking structures, and driveways to be covered by either: shade tree canopy (15 year maturity); or solar reflective paving and roofing with a solar reflectance index (SRI) of at least 29
Hydro Power Smart Commercial Incentives	1	Construction plans showing sustainable development measures and proof of qualification for current incentives
Hydro Power Smart Industrial Incentives	5	Construction plans showing sustainable development measures and proof of qualification for current incentives
Rail Use	3	Logistics plans and quarterly reports for 48 months after start up showing transport of raw and finished good to be 60% or greater by rail
	5	Logistics plans and quarterly reports for 48 months after start up showing transport of raw and finished good to be 95% or greater by rail
Renewable Energy Sources Incentive programs: Manitoba Green Energy equipment tax credit and Manitoba Geothermal Energy Incentive Program	3	Construction plans or an affirmative pre-feasibility study of the system showing on-site solar (thermal or Photovoltaic), wind energy generation or geothermal in compliance with CSA-448 Earth Energy Standard established through an accepted building energy performance simulation tool supplying 5% min of building's annual electric and thermal energy
Upgrade to Industrial Corridor	1	Construction plans showing shade tree planting and sidewalks along an Industrial Corridor, with connections to existing and proposed adjacent sidewalks
Walkable Street	5	Construction plans showing location of proposed construction along a Walkable Street at Walkable Street Guidelines
Water Efficient Landscaping	2	Construction plans showing Xeriscape plant materials and water-re-use for irrigation

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TERMS USED IN TABLE 3 – SUSTAINABEL DEVELOPMENT MEASURES

"active transportation corridor" means a public road right-of-way that includes active transportation infrastructure, such as improved sidewalks, dedicated bike lanes, pedestrian-bicycle signals and safer crossing points, bike racks and greenways for walking and cycling. (« corridor de transport actif »)

"green building" means a building that is environmentally sustainable and is designed, constructed and operated to minimize its total environmental impacts. (« bâtiment écoénergétique »)

"green industry" means an industry that produces or uses green products and technology, or that recycles or uses recycled materials, limits use of fossil fuels or uses clean energy technology such as solar or wind energy. (« industrie verte »)

"green parking lot" means a surface parking lot that integrates permeable paving materials, substantial tree cover and plant material and directs surface runoff toward landscaped basins to encourage on-site stormwater management and eliminate or reduce need for mechanical drainage connections. (« parc de stationnement vert »)

"green products" means products that have less impact on the environment or are less detrimental to human health or the environment than traditional equivalents, and may be

(a) made from recycled materials or components;

(b) manufactured in an energy-conservative way; or

(c) supplied to the market with less packaging. (« produits verts »)

"green roof" means a roof of a building that is partially or completely covered with vegetation and a growing medium planted over a waterproofing membrane. (« toit vert »)

"heat island" means an urban area having higher average temperature than its rural surroundings owing to the greater absorption, retention and generation of heat by the buildings, pavements and human activities in the area. (« îlot de chaleur »)

"major renovation" means redevelopment or remodeling of an existing structure the value of which is more than 50% of the assessed value of the property. (« rénovations importantes »)

"xeriscape" means landscaping and gardening that reduces or eliminates the need for supplemental water from irrigation. (« xéropaysagisme »)

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLE 4 – PERFORMANCE STANDARDS *I1 = Industrial Centre Zone I2 = Industrial General Zone I3 =-Industrial Heavy Zone*	
NUISANCE	**STANDARDS**
Air Pollution	No air pollution or smoke shall be produced which is in excess of the maximum concentration for fine particulate matter and ground-level ozone as established under the *Canadian Ambient Air Quality Standards (CAAQS) for $PM_{2.5}$ and Ozone*, as published in The Canada Gazette, Part 1, Vol. 147, No. 21, May 25, 2013.
Dust, Dirt or Particulate Matter	No discharge into the air of any dust, dirt or particulate matter shall occur from any activity or from any products stored on the zoning Site that is discernible without instruments at: I1: A lot line of the zoning site; I2: A lot line of the zoning site; or I3: A lot line abutting a residential zone.
Electrical Disturbance	No activity shall cause electrical disturbance adversely affecting the operation of any equipment other than that of the creator of such disturbance.
Glare or Heat	No direct or sky-reflected glare or heat shall be produced in quantities which are discernible without instruments at: I1: A lot line of the zoning site; I2: A lot line of the zoning site; or I3: A lot line abutting a residential zone.
Inflammable or Explosive Materials	No inflammable or explosive materials shall be produced, used, stored or handled unless adequately safe-guarded, as approved by the Municipal Fire Department, against hazards of explosion.
Liquid Contaminants	No discharge of liquid contaminants or materials of such nature or temperature which contaminates any water supply, interferes with bacterial processes and sewage treatment or in any way causes the emission of dangerous or offensive materials shall occur into any public sewer, private sewage disposal system, stream or into the ground.
Noise or Vibration	No noise or vibration, other than related to transportation activities and temporary Construction work shall be produced in quantities which are discernible without instruments at: I1: A lot line of the zoning site; I2: A lot line abutting a non-industrial land use; or I3: A lot line abutting a residential zone. Where noise attenuation is required within a Provincial Highway or a controlled area as defined in *The Highways Protection Act*, application shall be made by the Owner to Manitoba Highway Traffic Board or to Manitoba Infrastructure and Transportation respectively.
Odorous Gases	No emission of any odorous gases or matter shall be produced in quantities which are discernible without instruments at: I1: A lot line of the zoning site; I2: A lot line of the zoning site; or I3: A lot line abutting a residential zone.
Radioactivity	No activity, including storage or dumping, shall result in the emission of radioactivity in any amount.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDIX 3 - DIAGRAMS

Diagram 1: HEIGHT OF BUILDINGS

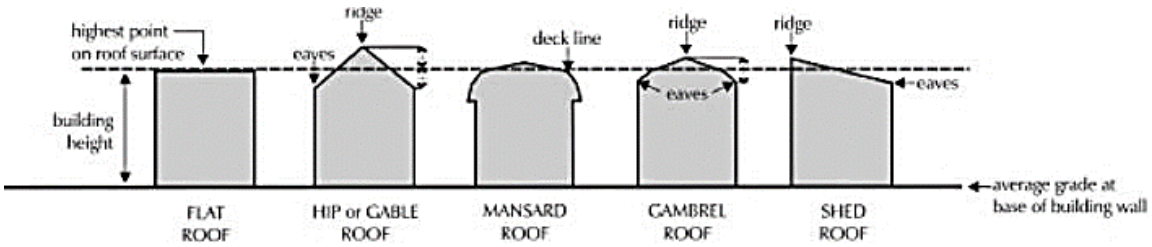
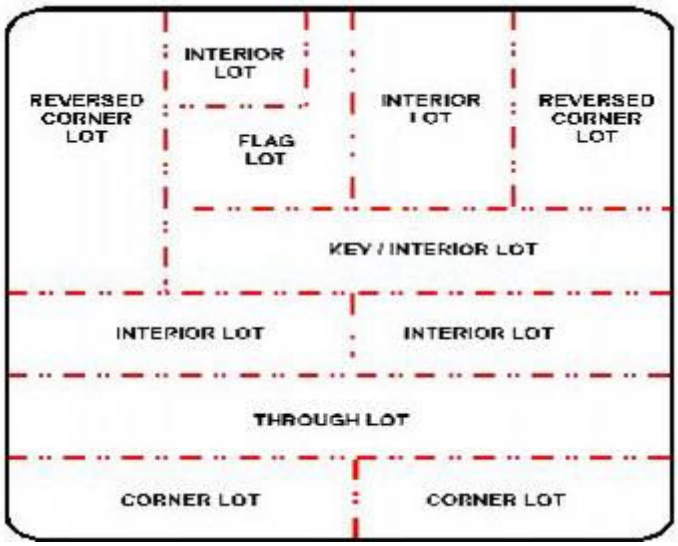


Diagram 2: LOTS



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Diagram 3: YARD

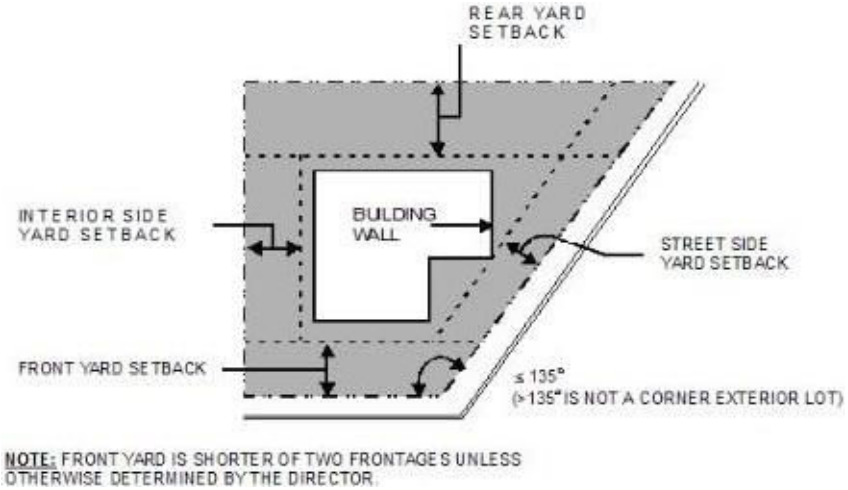


Diagram 4: TEMPORARY SIGNS

Projecting Sign	
	- Quantity: 1 façade - 2 max - Area (max): 55.7 m^2 (600 ft^2)max - Width: 1.8 m (6 ft) max - Height: 1.2 m (4 ft) max - Depth / Projection: 1.2 m (4 ft) max - Clearance: 2.4 m (8 ft) min - Letter Height: 20.3 cm (8 in) max
Band Sign	
	- Quantity (max): 1 (2 for corner buildings) - Area (max): 0.3 m^2/0.3 linear m façade - (3 ft^2/1 linear ft façade) - Width: 90% width of facade max - Height: 0.91 m (3 ft) max - Depth / Projection: 0.2 m (7 in) max - Clearance: 2.1 m (7 ft) min - Letter Height: 0.5 m (18 in) max

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

ANNEXE A
(article 1)

RÈGLEMENT PORTANT SUR LE PLAN DE MISE EN VALEUR DE LA ZONE INTERMODALE

VUE D'ENSEMBLE

Le plan de mise en valeur de la zone intermodale a pour but d'établir des politiques servant à orienter l'usage et la mise en valeur futurs des biens-fonds dans la zone visée par le plan d'une manière compatible avec la vision globale définie pour la zone intermodale.

À cette fin, le plan :

- définit divers usages industriels et intensités qui visent à orienter le règlement de zonage de la zone intermodale;

- contient des lignes directrices concernant l'établissement de futurs noyaux commerciaux, où les services locaux seront fournis;

- détermine l'emplacement général des futures artères et routes collectrices;

- définit la hiérarchie des routes qui vise à faciliter l'établissement de rues propices à la marche, de corridors de transport actif et de corridors industriels;

- fournit une orientation stratégique pour les usages provisoires dans la zone visée par le plan;

- assure une mise en valeur progressive qui est compatible avec les futurs services municipaux prévus.

INTRODUCTION

Chaque secteur de politique est assorti d'un objectif, qui énonce le ou les buts que les politiques doivent permettre d'atteindre ou de faire avancer. L'objectif est destiné à faciliter la compréhension de la politique, mais en cas d'incompatibilité entre l'énoncé d'intention et la politique, celle-ci a préséance.

Les politiques contiennent les termes « peut », « devrait » et « doit ». Chaque fois que « peut » est employé, cela signifie que la politique se veut une ligne directrice ou une suggestion pour l'atteinte de l'objectif. « Devrait » indique que la politique s'applique à la plupart des situations, mais qu'il est possible d'y déroger au besoin pour tenir compte de circonstances exceptionnelles qui autrement rendraient la conformité difficile ou impossible ou pour permettre le recours à un autre moyen acceptable de respecter l'intention générale de la politique. Si « doit » est utilisé, la politique est obligatoire. Cependant, si des quantités ou des normes numériques figurent dans une politique obligatoire, il est permis de déroger à ces quantités ou normes pour tenir compte de circonstances exceptionnelles qui autrement rendraient la conformité difficile ou impossible. L'intention de la politique peut ainsi être respectée.

Si une politique exige la conformité à l'étape de la demande de mise en valeur, l'exigence peut être appliquée à l'étape de l'approbation du lotissement (enregistrement du plan) ou du permis de construction sans que des modifications soient apportées au plan de mise en valeur.

Si une politique exige que des études, des analyses ou des renseignements soient présentés, les exigences et les échéances précises relatives à ces études, analyses ou renseignements seront déterminées par l'autorité compétente, conformément à la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Les cartes à couches superposables, c'est-à-dire les cartes n[os] 2 et 3 de l'appendice, sont fournies à titre indicatif et servent à clarifier les politiques figurant dans le plan. Les limites et les caractéristiques indiquées sur les cartes se veulent souples et ne sont qu'approximatives. Elles n'ont pas pour but de définir des emplacements précis, sauf si une limite est située sur une caractéristique facilement identifiable, comme un chemin de fer ou une route. Cependant, la relation spatiale approximative entre les zones d'utilisation des biens-fonds qui sont illustrées doit être maintenue.

DÉFINITIONS

Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« **Aéroport** » L'Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg. ("Airport")

« **noyau commercial** » Endroit permettant le regroupement d'activités commerciales, notamment des services de vente au détail, de bureau et d'hébergement, qui peut être situé à une intersection. ("commercial node")

« **règlement de zonage de la zone intermodale** » Le Règlement de zonage de la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale, qui figure à l'annexe B du *Règlement sur la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale*. ("inland port special planning area zoning by-law")

« **Rosser** » La municipalité rurale de Rosser. ("Rosser")

« **services de transport trimodal** » Services fournis par les chemins de fer de catégorie 1, un aéroport international ouvert en tout temps et les grandes entreprises de camionnage du Manitoba. ("tri-modal transportation services")

« **ville** » La ville de Winnipeg. ("City")

« **zone visée par le plan** » La circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale. ("plan area")

ARTICLE 1 : POLITIQUES DIRECTRICES

Les politiques qui suivent s'appliquent à l'ensemble de la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale, quelle que soit la désignation de l'usage des biens-fonds.

1.1 Généralités

1.1.1 Objectif

1. Protéger, améliorer et promouvoir l'usage et l'aménagement des biens-fonds pour que soit facilité l'établissement d'une zone intermodale entièrement aménagée et fonctionnellement intégrée à Rosser et à la ville.

1.1.2 Politiques

1. Appuyer les entreprises qui bénéficient de l'accès à des services de transport trimodal.

2. Soutenir les usages actuels dans la zone visée par le plan à titre d'usages provisoires, selon le cas, et reconnaître les usages actuels qui sont compatibles avec le plan de mise en valeur.

3. Protéger et respecter l'environnement naturel.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. Permettre la mise en place ou le prolongement rentables des services municipaux et la fourniture d'installations de drainage appropriées dans la zone visée par le plan en fonction du rythme de la mise en valeur et de la demande sur le marché pour des biens-fonds viabilisés.

5. Favoriser la création de zones franches sur une parcelle de bien-fonds ou dans un immeuble selon les besoins, sous réserve des exigences fédérales concernant la création de zones franches.

1.2 Durabilité

1.2.1 Objectif

1. Mettre en valeur la zone visée par le plan à titre de modèle de durabilité et de zone permettant d'encourager des pratiques durables pour la conception de sites et d'immeubles et faire preuve de leadership et d'innovation en matière de conservation de l'énergie, de protection du milieu et de transport durable.

1.2.2 Politiques

1. Les demandes d'aménagement du territoire doivent prévoir des mesures de mise en valeur durable conformément au système de points prescrit par le règlement de zonage de la zone intermodale. Les mesures de mise en valeur durable peuvent inclure :

   a) des rues propices à la marche à des endroits appropriés et des sentiers le long des corridors de transport actif et dans les espaces libres;

   b) l'ajout d'arbres et de trottoirs le long des corridors industriels;

   c) des commodités pour les cyclistes;

   d) la production d'énergie renouvelable;

   e) des espaces réservés à des entreprises qui contribuent aux industries vertes ou au transport des matières premières et des produits des entreprises qui s'effectue en majeure partie par chemin de fer ou aux deux;

   f) des aménagements écoénergétiques qui intègrent des toits verts, des mesures visant à réduire les îlots de chaleur, le xéropaysagisme, les chaussées perméables et la gestion durable de l'eau, selon le cas.

1.3 Protection de l'environnement

1.3.1 Objectifs

1. Réduire au minimum les répercussions de la mise en valeur sur les voies navigables naturelles, l'habitat riverain, les biens-fonds écosensibles et les ressources patrimoniales à l'intérieur de la zone intermodale.

2. Veiller à ce que la mise en valeur se fasse de manière à compléter les éléments naturels de la zone visée par le plan et non pas à leur nuire.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

1.3.2 Politiques

1. La conception des lotissements et la disposition des parcelles mises en valeur devraient avoir le moins de répercussions possible sur les zones importantes ou sensibles du point de vue environnemental ou écologique.

2. La mise en valeur doit respecter les voies navigables et protéger et préserver les sites archéologiques et patrimoniaux à l'intérieur de la zone intermodale.

3. Le parc Little Mountain ainsi que la zone boisée de grande qualité et la prairie à herbes hautes qui s'y trouvent, cette dernière représentant un important écosystème menacé, doivent être protégés.

4. Les promoteurs doivent consulter l'autorité provinciale compétente au sujet des sites archéologiques ou patrimoniaux connus situés sur les biens-fonds dont ils sont propriétaires et, si d'importantes ressources patrimoniales sont découvertes pendant la mise en valeur, l'autorité provinciale compétente doit être consultée de sorte qu'une stratégie de gestion des ressources patrimoniales visant à atténuer les effets de la mise en valeur sur les ressources en question puisse être élaborée.

5. La mise en valeur proposée qui aura des répercussions sur un élément naturel ou une ressource patrimoniale doit être soutenue par un plan de gestion des ressources naturelles.

1.4 Usages existants

1.4.1 Objectifs

1. Reconnaître que les usages existants sont provisoires et qu'ils ne peuvent se poursuivre que jusqu'à ce que les biens-fonds applicables soient rezonés en vue de la mise en valeur de la zone intermodale.

2. Faire en sorte qu'aucun nouvel usage résidentiel des biens-fonds ni aucune nouvelle habitation ne soient autorisés dans la zone visée par le plan.

1.4.2 Politiques

1. Les nouveaux usages des biens-fonds qui sont proposés dans la zone visée par le plan doivent être compatibles avec la vision définie pour la mise en valeur de la zone intermodale à titre de terminal intermodal du Manitoba, soit servir de centre de transport, de commerce, de fabrication, de distribution, d'entreposage et de logistique.

2. Les habitations existantes représentent des usages non conformes et elles devraient être éliminées progressivement de la zone visée par le plan à mesure qu'augmentera la demande sur le marché pour la mise en valeur industrielle. Pendant la période de transition, les usages existants doivent être respectés à titre d'usages autorisés à se poursuivre.

3. Les sites industriels destinés à de nouveaux usages industriels devraient être conçus de manière à ce que soient réduits les effets potentiels sur les usages existants à proximité au moyen notamment des mesures suivantes :

   a) placer les principaux points d'accès au site industriel loin des propriétés servant à des usages existants;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

b) intégrer une clôture, une rangée d'arbres ou un talus au site industriel, le long de la limite de la propriété faisant l'objet de l'usage existant, afin que soient protégés ou séparés les usages des biens-fonds;

c) respecter les distances de sécurité minimales indiquées dans le règlement de zonage de la zone intermodale.

ARTICLE 2 : POLITIQUES CONCERNANT L'USAGE DES BIENS-FONDS

Quatre catégories d'usages des biens-fonds sont prévues, soit les usages de l'industrie, du commerce et de la vente au détail axés sur les services, la fabrication et la logistique, les chemins de fer et les espaces libres.

2.1 Usages de l'industrie, du commerce et de la vente au détail axés sur les services

2.1.1 Objectifs

1. Prévoir une mise en valeur industrielle à petite ou à moyenne échelle, notamment en relation avec l'entreposage, la logistique, la fabrication, le camionnage et d'autres usages similaires qui sont compatibles avec les politiques directrices de la CentrePort.

2. Prévoir des noyaux commerciaux qui soient conçus pour des usages tels que les services de vente au détail, de bureau et d'hébergement destinés à répondre aux besoins des employés et des visiteurs dans la zone intermodale et qui soient accessibles par divers moyens de transport.

2.1.2 Politiques concernant les usages de l'industrie axés sur les services

1. Les usages liés à l'industrie légère ou générale, à la fabrication, à la logistique et à la distribution devraient se limiter principalement aux zones désignées pour les usages de l'industrie axés sur les services sur la carte nº 1 de l'appendice.

2. Les usages de l'industrie légère devraient se concentrer le long des principales routes et intersections et les usages de l'industrie générale, dans les zones internes.

3. Un usage de l'industrie lourde ne peut se faire sur une parcelle contiguë à un noyau commercial.

4. Les commerces de détail et les services basés sur des véhicules motorisés, par exemple la vente, l'entretien et la réparation de carrosserie des camions et des remorques, peuvent être autorisés dans les zones industrielles axées sur les services si les exigences concernant leur fonctionnement ou leur emplacement ne sont pas compatibles avec les politiques concernant les noyaux commerciaux et la vente au détail.

5. Les usages à proximité d'un noyau commercial doivent être compatibles ou des zones tampons ou d'autres mesures d'atténuation doivent être prévues durant la conception du site en vue de la réduction des effets de ces usages sur le noyau commercial.

2.1.3 Politiques concernant les usages du commerce et de la vente au détail axés sur les services

1. La mise en valeur pour le commerce et la vente au détail doit s'effectuer à l'intérieur d'un noyau commercial, sauf s'il s'agit de commerce de détail ou de services basés sur des véhicules motorisés ou d'exceptions prévues dans le règlement de zonage de la zone intermodale.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

2. Les noyaux commerciaux doivent être situés à des endroits stratégiques dans les zones désignées pour les usages de l'industrie axés sur les services sur la carte n° 1 de l'appendice, à condition que le zonage ou le rezonage indique une zone d'industrie centrale (I1). Les endroits stratégiques sont les zones :

   a) principalement situées à proximité des grandes intersections;

   b) facilement accessibles et visibles à partir des principaux corridors de transport;

   c) contiguës à des corridors de transport actif ou efficacement rattachées au réseau régional de transport actif de manière sécuritaire et appropriée.

3. Les bâtiments plurifonctionnels, soit les bâtiments où des activités de fabrication ont lieu dans une partie et une salle d'exposition pour la vente au détail est située dans une autre, peuvent être autorisés dans les noyaux commerciaux. La partie réservée au commerce de détail devrait donner sur une voie publique ou une rue propice à la marche.

4. Les demandes d'aménagement du territoire concernant la mise en valeur pour le commerce ou la vente au détail doivent s'appuyer sur un plan conceptuel pour le noyau commercial qui doit comprendre au moins les éléments suivants :

   a) une rue propice à la marche qui est conforme aux politiques énoncées au paragraphe 3.4.4;

   b) le réseau de transport public et privé et l'accès proposés;

   c) l'emplacement conceptuel des bâtiments;

   d) des espaces de stationnement.

   Les propriétaires fonciers dont les biens font partie du noyau commercial doivent avoir une possibilité raisonnable de participer à l'élaboration du plan conceptuel pour le noyau commercial proposé et de faire des commentaires à son sujet.

5. Les dispositions qui suivent s'appliquent aux noyaux commerciaux :

   a) le noyau est centré le long d'une rue propice à la marche qui :

      (i) fait au moins 152,4 m (500 pi) de long,

      (ii) comporte des espaces de stationnement et des trottoirs des deux côtés,

      (iii) compte des arbres plantés des deux côtés;

   b) les bâtiments commerciaux aménagés le long de la rue propice à la marche devraient avoir :

      (i) une marge de recul minimale,

      (ii) une façade individuelle raisonnablement étroite pouvant accueillir un grand nombre de devantures de magasin,

      (iii) une faible marge latérale ou aucune, sauf si une marge latérale est nécessaire à l'aménagement d'une voie piétonnière ou d'une rue qui rejoint les espaces de stationnement à l'arrière du bâtiment;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

c) les aménagements suivants sont encouragés :

(i) de larges trottoirs pouvant accueillir des terrasses extérieures,

(ii) des bâtiments comptant plusieurs étages qui logent des commerces de détail au rez-de-chaussée et des locaux à bureaux aux étages supérieurs,

(iii) de petits parcs pour les piétons, l'art civique et les commodités publiques;

d) la façade des bâtiments doit être d'apparence urbaine et devrait être rendue visuellement attrayante grâce à l'utilisation de finis décoratifs et d'enseignes et auvents bien proportionnés et comporter un grand nombre de fenêtres pour aider à créer une zone commerciale dynamique et accueillante pour les piétons;

e) il faut installer des bancs extérieurs, des espaces de stationnement pour bicyclettes et des lampadaires décoratifs;

f) les parcs de stationnement destinés aux clients et aux employés doivent être situés à l'arrière des bâtiments;

g) il faut prévoir des parcs de stationnement pouvant accueillir des véhicules de grande dimension et des véhicules surdimensionnés afin que les conducteurs disposent d'un moyen sécuritaire et pratique d'accéder aux services.

6. Les usages de l'industrie lourde sont interdits dans les noyaux d'activités commerciales et de vente au détail.

2.2 Usages industriels liés à la fabrication et à la logistique

2.2.1 Objectifs

1. Pour la mise en valeur associée à l'industrie lourde, choisir des emplacements près des voies ferrées ou de l'Aéroport, en fonction de la carte n° 1 de l'appendice.

2. Pour la mise en valeur associée à l'industrie lourde, choisir des zones composées de grandes parcelles qui ne sont pas limitées par des éléments naturels ou l'infrastructure existante.

2.2.2 Politiques

1. Les usages industriels liés à la fabrication et à la logistique devraient s'effectuer sur des parcelles pouvant accueillir des véhicules de grande dimension (trains routiers, etc.).

2. Les usages industriels susceptibles de créer un niveau élevé de nuisance doivent s'effectuer dans les zones désignées pour les usages industriels liés à la fabrication et à la logistique.

3. Pour les usages de l'industrie lourde, des zones tampons ou d'autres mesures d'atténuation doivent être prévues durant la conception du site si les usages en question se font sur des parcelles contiguës à des sites désignés pour l'industrie légère, à des voies navigables naturelles, à des espaces libres publics ou à des habitations existantes.

4. La mise en valeur sans viabilisation devrait se limiter aux biens-fonds se trouvant du côté ouest ou nord-ouest de la zone visée par le plan, au nord du Chemin de fer Canadien Pacifique et le long de la route périphérique. Ces biens-fonds sont les plus éloignés des endroits où les services d'aqueduc et d'égout seront d'abord installés, puis prolongés à l'intérieur de la zone visée par le plan.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

2.3 Usages industriels des biens-fonds desservis par le chemin de fer

2.3.1 Objectifs

1. Favoriser la mise en valeur industrielle au sud de la ligne principale du Chemin de fer Canadien Pacifique afin de faciliter la mise en valeur des biens-fonds industriels desservis par le chemin de fer.

2. Tirer parti de l'emplacement privilégié des lignes de chemin de fer pour des usages de l'industrie lourde sur les biens-fonds à proximité.

2.3.2 Politiques

1. Les biens-fonds faisant partie de la zone industrielle désignée desservie par le chemin de fer et indiquée sur la carte n° 1 de l'appendice devraient être préservés et conservés pour des usages qui bénéficieront d'un service ferroviaire direct.

2. Les biens-fonds situés directement à l'ouest de la zone industrielle désignée desservie par le chemin de fer devraient être préservés en vue d'autres usages industriels pouvant bénéficier d'un service ferroviaire.

3. La mise en valeur des biens-fonds contigus au chemin de fer commun devrait être complémentaire et tirer parti de la proximité immédiate du chemin de fer.

4. La mise en valeur devrait prévoir un espace suffisant pour permettre le transfert de marchandises et de matériaux lourds d'un camion à un train, et vice versa.

5. La mise en valeur devrait s'effectuer de manière à bien relier les biens-fonds visés aux biens-fonds désignés pour d'autres usages au moyen des routes et du réseau de transport actif.

6. Le réseau routier interne qui dessert les biens-fonds doit être conçu de manière :

   a) à réduire les conflits entre la circulation interne des marchandises et les autres usagers de la route;

   b) à limiter les passages à niveau et les conflits entre la route et le chemin de fer.

7. Des espaces libres peuvent être autorisés dans la zone désignée.

2.4 Usages des espaces libres

2.4.1 Objectifs

1. Préserver le caractère naturel des espaces libres existants.

2. Aménager un réseau d'espaces libres publics reliant Rosser à la ville et offrant d'autres moyens de transport aux futurs employés et aux autres personnes dans la zone.

3. Préserver le parc Little Mountain.

4. Protéger les sites patrimoniaux naturels et les zones écosensibles.

5. Limiter la mise en valeur aux biens-fonds en dehors des zones naturelles.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

6. Encourager des pratiques de gestion respectueuses de l'environnement pour l'entretien des espaces libres publics.

2.4.2 Politiques

1. Les espaces libres publics indiqués sur la carte n° 1 de l'appendice doivent être conservés et protégés.

2. Des parties des espaces libres linéaires désignés seront utilisées pour la création de corridors de transport actif.

3. Dans la mesure du possible, les corridors de transport actif doivent être aménagés le long des ruisseaux locaux et des canaux de drainage.

4. Les usages privés existants des espaces libres doivent pouvoir être poursuivis et sont autorisés dans toutes les zones industrielles désignées.

5. Les propriétaires fonciers sont encouragés à intégrer des espaces libres privés inutilisés aux sites de mise en valeur afin de répondre aux besoins des employés.

6. Les espaces libres publics doivent demeurer accessibles au public et l'accès doit être facilité par divers moyens de transport.

7. La mise en valeur d'un bien-fonds adjacent à un bien-fonds désigné comme espace libre public peut être nécessaire pour intégrer une clôture, une rangée d'arbres ou un talus au site, le long de la limite de la propriété, afin de protéger ou de séparer l'usage des biens-fonds.

ARTICLE 3 : TRANSPORT

3.1 Transport général

3.1.1 Objectif

1. Procurer un réseau de transport sécuritaire et efficace pour la circulation des véhicules, des bicyclettes et des piétons de manière à réduire au minimum les répercussions sur les installations de transport aérien et ferroviaire.

3.1.2 Politiques

1. La conception du réseau de transport doit tenir compte de la conception et de la fonction des installations de gestion des eaux pluviales.

2. La conception du réseau de transport doit respecter le fonctionnement des installations de transport ferroviaire et aérien.

3. La mise en valeur du réseau de transport doit se faire conformément au réseau de transport figurant sur la carte à couches superposables n° 2 de l'appendice.

4. Les promoteurs devraient être responsables de l'amélioration du réseau de transport afin de répondre aux besoins en matière de mise en valeur.

5. Les routes doivent être accessibles aux trains routiers. Le rayon de braquage doit être pris en compte dans la conception des routes et des voies d'accès privées. Des rues propices à la marche et leurs voies d'accès peuvent être conçues selon une norme qui ne tient pas compte des trains routiers, à condition qu'un autre moyen d'accès soit prévu pour ces véhicules.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

6. Les routes doivent être conçues de manière à ce que les intersections aient un angle de croisement d'au moins 75°, à l'exception des autoroutes, qui doivent se croiser à un angle d'au moins 80°.

7. Si des stationnements sur rue sont aménagés, les bandes de stationnement devraient être larges — au moins 2,75 m (9 pi) — pour pouvoir accueillir des véhicules de grande dimension.

8. Les projets individuels de mise en valeur doivent prévoir de futures liaisons routières à des endroits stratégiques afin d'assurer l'intégration harmonieuse de futurs projets de mise en valeur.

9. Si un bout de route a été laissé, les nouveaux projets de mise en valeur doivent prévoir l'aménagement de rues y étant reliées.

10. Les trottoirs doivent comprendre des bateaux de trottoir accessibles en fauteuil roulant ainsi que des marques visibles au sol et des panneaux indiquant l'accessibilité.

3.2 Réseau de transport

3.2.1 Objectif

1. Créer un réseau de transport permettant aux personnes et aux marchandises de circuler de façon sécuritaire et efficace entre les municipalités et au-delà des limites de la zone intermodale.

3.2.2 Politiques

1. Le réseau de transport interne devrait maintenir et améliorer les liaisons locales et régionales, et les normes de conception devraient être compatibles avec celles des municipalités environnantes.

2. Les intersections à l'intérieur du réseau routier externe doivent généralement être situées aux endroits illustrés sur la carte n° 1 de l'appendice. L'emplacement final devra être soumis à Rosser et à la ville (si des jonctions à des routes situées à Rosser et dans la ville sont proposées ou s'il pourrait y avoir des répercussions sur ces jonctions) et, au besoin, à Infrastructure et Transports Manitoba.

3. Les nouvelles routes doivent être reliées à celles existantes de manière à maintenir la mobilité interne pour les courts trajets, l'accessibilité des véhicules d'urgence et la sécurité des piétons.

3.3 Routes

3.3.1 Objectifs

1. Procurer un réseau routier adapté aux besoins de tous les usagers, y compris les véhicules de grande dimension qui devraient circuler dans la zone visée par le plan.

2. Promouvoir un réseau routier efficace qui améliore la circulation des véhicules et des marchandises dans la zone visée par le plan.

3. Le réseau routier proposé assurera la circulation rapide des marchandises à l'intérieur de la zone visée par le plan.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3.3.2 Politiques

1. Des politiques sont établies pour les quatre types de route — autoroute, artère, route collectrice et rue locale — qui font partie de la hiérarchie des routes dans la zone visée par le plan.

   Autoroute : Route à grande vitesse et à accès limité qui permet des déplacements efficaces avec peu d'interruptions. Une autoroute sert à assurer la circulation efficace des marchandises et l'accès à la zone intermodale. La seule autoroute comprise dans la zone visée par le plan assure une liaison importante avec les principales routes environnantes à l'extérieur de la zone visée par le plan, soit la CentrePort Canada Way (route provinciale à grande circulation nº 190) et la route Chief Peguis dans la ville.

   Artère : Route à grande vitesse et à accès contrôlé qui assure une liaison importante entre les autoroutes, la route périphérique et d'autres artères. Les artères assurent la circulation efficace des marchandises et peuvent procurer un accès privé si aucun accès par une route de niveau inférieur n'est raisonnablement possible.

   Route collectrice : Route à basse vitesse qui est généralement reliée à une artère, qui traverse la zone intermodale et qui procure un accès à des rues locales.

   Rue locale : Petite route où la vitesse est plus basse que sur toutes les autres routes de la zone intermodale qui vise à assurer l'accès à des parcelles individuelles.

3.3.2.1 Politiques concernant les autoroutes

1. La CentrePort Canada Way devrait être prolongée vers le nord et reliée au futur prolongement de la route Chief Peguis pour former une autoroute. L'emplacement approximatif du futur prolongement de la CentrePort Canada Way et de la route Chief Peguis est indiqué sur les cartes nºs 1 et 2 de l'appendice. Le tracé exact de la route sera déterminé dans le cadre d'un processus futur de planification et de conception détaillées de la route, qui devrait réduire au minimum les répercussions sur le parc Little Mountain et la mise en valeur existante.

2. Les intersections le long de la CentrePort Canada Way sont limitées à celles qui existent actuellement, et une autre sera ajoutée entre les intersections du chemin Summit et du chemin Sturgeon.

3. Les intersections le long de la CentrePort Canada Way devraient, au besoin, être dénivelées ou comporter d'autres améliorations appropriées dès le début. Cela permettra d'identifier et de réserver des biens-fonds appropriés pendant le processus de demande de lotissement en vue d'améliorations futures.

4. Les accès privés depuis l'autoroute sont interdits.

5. Les intersections devraient être bien espacées et dotées d'une signalisation synchronisée de manière à favoriser une circulation fluide le long de la CentrePort Canada Way jusqu'à ce que le débit de circulation justifie le dénivellement des intersections, conformément à la carte nº 1 de l'appendice.

6. Les voies réservées aux bicyclettes et aux piétons le long des autoroutes doivent être physiquement séparées des voies réservées aux véhicules. Les passages à niveau sur les autoroutes devraient être limités et, idéalement, une piste réservée séparée par un terre-plein central ou une rigole de drainage devrait être aménagée.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3.3.2.2 Politiques concernant les artères

1. Les routes qui commencent aux divers points de jonction dénivelés le long de la route périphérique et qui rejoignent d'autres artères ou autoroutes devraient être considérées comme des artères.

2. L'accès aux artères devrait être limité aux points de jonction, et l'accès privé ne devrait être considéré que si aucun autre moyen d'accès n'est raisonnablement possible.

3. Un accès privé à partir d'une artère doit être fermé si un autre accès est aménagé ailleurs plus tard.

4. Les feux de circulation aux intersections contrôlées contiguës devraient être synchronisés de manière à favoriser une circulation fluide le long des artères, dans la mesure du possible.

5. Les voies pour les bicyclettes et les piétons le long des artères doivent être physiquement séparées des voies réservées aux véhicules et être aménagées en priorité sur les artères à l'intérieur d'un corridor de transport actif. Idéalement, une piste réservée séparée de la route par un terre-plein central ou une rigole de drainage devrait être aménagée. Il ne devrait y avoir des passages cyclables et piétonniers qu'aux intersections contrôlées.

3.3.2.3 Politiques concernant les routes collectrices

1. Les routes collectrices devraient être conçues de manière à offrir un accès pratique et efficace pour les déplacements sur de courtes distances et le transport en commun et également à décourager la circulation de transit régionale et les raccourcis.

2. Des trottoirs devraient être aménagés au besoin afin que les piétons disposent d'un moyen pratique et direct de se rendre à destination, soit aux arrêts d'autobus, aux espaces publics extérieurs ou aux noyaux d'activités commerciales ou de vente au détail axés sur les services, et ils devraient être aménagés en priorité sur les routes collectrices faisant partie d'un corridor de transport actif.

3.3.2.4 Politiques concernant les rues locales

1. Les rues locales doivent être conçues de manière à maintenir la liaison routière et l'accès à des parcelles individuelles.

2. Le réseau de rues locales devrait offrir différents trajets et ne pas comprendre d'impasses ni de culs-de-sac, qui peuvent rendre la circulation difficile pour les véhicules industriels de grande dimension.

3. Des bordures franchissables, des terre-pleins centraux et d'autres aménagements routiers peuvent être utilisés dans les petites rues, en particulier celles qui sont propices à la marche, afin de conserver un réseau de petites rues tout en permettant la circulation des véhicules de grande dimension.

4. Des trottoirs devraient être aménagés au besoin afin que les piétons disposent d'un moyen pratique et direct de se rendre à destination, soit aux arrêts d'autobus, aux espaces publics extérieurs ou aux noyaux d'activités commerciales ou de vente au détail axés sur les services, et ils devraient être aménagés en priorité dans les rues locales faisant partie d'un corridor de transport actif ou les rues propices à la marche.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3.4 Catégories de routes

3.4.1 Objectifs

1. Créer, en fonction de l'usage prévu des biens-fonds contigus et de la route, des paysages de rue distincts qui influenceront la forme et le caractère de la zone adjacente à la route.

2. Chaque zone adjacente à une route dans la zone visée par le plan doit entrer dans l'une des trois catégories ci-dessous illustrées sur la carte n° 2 à couches superposables de l'appendice, et la mise en valeur doit se faire en fonction des politiques qui suivent en plus de toute autre politique applicable énoncée dans le plan.

   Corridor industriel : Corridor servant à la circulation industrielle qui peut accueillir de gros camions, y compris des trains routiers. N'importe quelle route peut constituer un corridor industriel.

   Corridor de transport actif : Corridor qui vise à assurer la circulation efficace des véhicules industriels et qui comprend des aménagements de transport actif à l'intérieur de l'emprise routière. N'importe quelle route peut constituer un corridor de transport actif.

   Rue propice à la marche : Rue qui a pour but d'offrir un environnement agréable aux piétons à l'intérieur des noyaux commerciaux.

3.4.2 Politiques concernant les corridors industriels

1. Toutes les routes à l'intérieur de la zone visée par le plan sont considérées comme des rues industrielles, quelle que soit leur position dans la hiérarchie des routes, à moins qu'elles ne remplissent les critères d'une autre catégorie.

2. Chaque route industrielle doit être conçue principalement en fonction de la circulation des véhicules industriels.

3. L'aménagement paysager le long des routes industrielles devrait contribuer à définir la route, mais la préoccupation première en ce qui concerne la conception devrait être la sécurité et la circulation efficace des gros camions industriels, y compris des trains routiers, et des véhicules de service.

4. Les exigences utilitaires relatives à la création de zones tampons et à l'aménagement paysager sont minimales et visent uniquement à assurer la transition à des usages non industriels de biens-fonds contigus.

3.4.3 Politiques concernant les corridors de transport actif

1. Les routes qui partagent l'emprise publique avec des aménagements de transport actif sont considérées comme des corridors de transport actif, qui sont identifiés sur la carte n° 2 de l'appendice.

2. Une route ne figurant pas sur la carte n° 2 de l'appendice qui est mise en valeur de sorte qu'elle s'harmonise avec un tronçon identifié du réseau de transport actif devrait être considérée comme un corridor de transport actif.

3. Des exigences supplémentaires concernant les aménagements paysagers et les zones tampons qui visent à créer une séparation entre les usagers du transport actif et la circulation de véhicules sont nécessaires, mais la conception devrait s'effectuer en fonction de la sécurité et de la circulation efficace des gros véhicules industriels et des véhicules de service.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. La mise en valeur des biens-fonds qui donnent sur un corridor de transport actif devrait comprendre des aménagements paysagers supplémentaires ou des aménagements extérieurs qui contribuent à créer un environnement attrayant pour les aménagements de transport actif.

3.4.4 Politiques concernant les rues propices à la marche

1. Au moins une rue propice à la marche doit être identifiée dans le cadre du processus de planification ou de demande visant à établir un noyau commercial.

2. Une longueur minimale pour une rue propice à la marche devrait être établie afin qu'il y ait un espace suffisant pour créer l'environnement attrayant souhaité pour les piétons. La longueur minimale souhaitable est d'environ 150 m (500 pi), et la longueur maximale sera déterminée pendant la conception de la rue.

3. Il n'est pas obligatoire que toutes les rues faisant partie d'un noyau commercial soient propices à la marche.

4. Des trottoirs et des stationnements sur rue doivent être aménagés des deux côtés d'une rue propice à la marche.

5. Le long d'une rue propice à la marche, la création d'un paysage de rue urbain comportant une marge de recul minimale et des espaces de stationnement sur le côté des bâtiments ou, de préférence, à l'arrière de ceux-ci, devrait être encouragée.

6. Des arbres de rue et des commodités pour les piétons devraient être utilisés pour renforcer la dimension humaine de la rue propice à la marche ainsi que pour accroître le confort des piétons.

3.5 Transport en commun

3.5.1 Objectif

1. Offrir un éventail complet de possibilités de transport au personnel de CentrePort en fournissant un service de transport en commun efficace qui représente une option de navettage intéressante.

3.5.2 Politiques

1. Les itinéraires et les arrêts devraient être planifiés en vue de desservir tous les centres commerciaux et de soutenir leur intégration future à l'ensemble du réseau de transport en commun.

2. Les itinéraires et les arrêts devraient être conçus de sorte que les distances de marche pour accéder au transport en commun soient réduites au minimum.

3. Les jonctions piétonnières entre les rues et le long de celles-ci qui sont nécessaires pour remplir les exigences concernant l'étendue des services de transport en commun et réduire la durée des trajets pour les piétons devraient être prises en considération.

4. Tous les arrêts de transport en commun devraient être accessibles à partir d'un aménagement piétonnier (trottoir, sentier, etc.) de sorte que les usagers n'aient pas à traverser de fossé, d'accotement, de terre-plein ni d'autres espaces semblables.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3.6 Transport actif

3.6.1 Objectif

1. Offrir un réseau de transport actif branché qui représente pour le personnel de CentrePort une solution de rechange efficace aux moyens de transport motorisés.

3.6.2 Politiques

1. Les itinéraires de transport actif devraient respecter les emplacements indiqués sur la carte n° 2 de l'appendice, qui relient les zones naturelles, les parcs et les espaces libres aux zones d'emploi actuelles et futures.

2. Le réseau de transport actif devrait être relié au réseau établi et planifié à Rosser et dans la ville et le prolonger.

3. Les passages de transport actif entre les rues qui réduisent efficacement la durée des trajets et qui permettent d'éviter les rues locales doivent être pris en compte, le cas échéant, pour assurer un accès pratique et direct aux destinations, aux espaces libres et aux itinéraires de transport en commun.

4. Le transport actif doit être rendu possible à chaque passage à niveau situé dans la zone visée par le plan et, lorsqu'un itinéraire de transport actif doit traverser un chemin de fer, un passage à niveau existant doit être utilisé.

5. Si un aménagement de transport actif est fait dans l'emprise d'une autoroute ou d'une artère, cet aménagement doit être séparé. Dans la mesure du possible, une installation de drainage du sol ou un espace libre doit être prévu entre les voies réservées aux véhicules et l'aménagement de transport actif. Là où cela n'est pas possible, p. ex. sur les ponts et les passages à niveau, un obstacle matériel devrait séparer les véhicules motorisés de l'aménagement de transport actif.

3.7 Chemin de fer

3.7.1 Objectif

1. Protéger l'intégrité des réseaux ferroviaires existants qui se trouvent dans la zone visée par le plan tout en fournissant des possibilités d'améliorer l'infrastructure ferroviaire en vue d'établir un centre logistique pour les biens-fonds dont la mise en valeur industrielle est fortement axée sur les chemins de fer.

3.7.2 Politiques

1. Les chemins de fer doivent être protégés contre toute mise en valeur incompatible.

2. Pour la mise en valeur de biens-fonds adjacents à une voie ferrée ou à un dépôt de rails, des mesures visant à atténuer le bruit et les vibrations peuvent être exigées.

3. Il est interdit d'aménager de nouveaux passages à niveau sur la CentrePort Canada Way. Les passages à niveau existants peuvent être enlevés en cas de conflit entre la circulation routière et la circulation ferroviaire.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4. Il est interdit d'aménager de nouveaux passages à niveau sur la voie ferrée Carberry du Chemin de fer Canadien Pacifique ou la voie ferrée Oak Point du Canadien National, mais les passages à niveau existants peuvent être déplacés pour améliorer l'accès, la sécurité ou le fonctionnement des installations ferroviaires.

5. Le niveau de protection exigé pour les passages à niveau doit être examiné dans le cadre de l'évaluation des répercussions sur les transports pour la demande de mise en valeur.

6. Pour la mise en valeur d'un bien-fonds adjacent à une voie ferrée, des mesures d'atténuation, telles que l'aménagement d'un talus ou l'installation d'une clôture ou les deux, peuvent être exigées afin de régler les problèmes liés au bruit, aux vibrations ou à l'accès. Ces mesures devront être déterminées en collaboration avec la compagnie de chemin de fer visée.

3.8 Transport aérien

3.8.1 Objectifs

1. Les objectifs sont les suivants :

   a) assurer le fonctionnement en tout temps de l'Aéroport et veiller à ce que toute mise en valeur future dans la zone visée par le plan n'ait aucune répercussion négative sur le fonctionnement sécuritaire et efficace de l'Aéroport;

   b) protéger l'intégrité des plans de mise en valeur et d'agrandissement de l'Aéroport en soutenant la mise en valeur des terres aéroportuaires à titre de biens-fonds indépendants qui font partie intégrante des biens-fonds de CentrePort;

   c) encourager les usages futurs qui permettront de profiter au maximum de la proximité immédiate de la zone visée par le plan et de l'Aéroport ainsi que contribuer à l'attrait et aux possibilités économiques que représente l'Aéroport et en tirer parti.

3.8.2 Politiques

1. La mise en valeur de biens-fonds à proximité de l'Aéroport doit :

   a) être conforme aux règlements d'application de la *Loi sur l'aéronautique* (Canada) qui régissent la protection opérationnelle de l'équipement de navigation et les restrictions en matière d'usage des biens-fonds associés au passage sécuritaire d'aéronefs;

   b) respecter les caractéristiques opérationnelles des aéroports énoncées dans le document *Aviation : Utilisation des terrains au voisinage des aéroports* de Transports Canada, qui comprend des lignes directrices concernant les surfaces de limitation d'obstacles, la hauteur des bâtiments, les dangers, le maintien de la visibilité et les incidences du bruit et de l'éclairage.

2. L'Administration aéroportuaire de Winnipeg examinera les demandes de mise en valeur portant sur des biens-fonds situés à l'intérieur de la zone visée par le plan pour s'assurer que les plans proposés respectent les surfaces de limitation d'obstacles de l'Aéroport (notamment les limites relatives à la hauteur des bâtiments et les incidences de l'éclairage). L'examen se limitera aux questions qui entrent dans les compétences de Transports Canada.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

3. Les projets de mise en valeur portant sur des services d'hébergement, des bureaux ou d'autres usages dans un secteur choisi pour que des prévisions d'ambiance sonore y soient effectuées — pour déterminer si une exposition prolongée à un niveau de bruit accru aurait des effets négatifs sur l'environnement intérieur type — doivent être conçus et réalisés de manière à atténuer les répercussions de l'augmentation du bruit (p. ex. isolation appropriée et fenêtres à triple vitrage) et à ainsi améliorer les conditions pour les personnes qui travaillent dans ces secteurs, qui s'y rendent et qui y passent du temps.

4. Les usages des biens-fonds liés aux aéroports devraient se faire dans les zones adjacentes à l'Aéroport ou situées à proximité.

ARTICLE 4 : AMÉNAGEMENT URBAIN ET AMÉNAGEMENT PAYSAGER

4.1 Généralités

4.1.1 Objectifs

1. Assurer le respect de normes de mise en valeur élevées dans toute la zone visée par le plan.

2. Renforcer l'identité de la zone intermodale et promouvoir le caractère innovateur de celle-ci.

4.2.1 Politiques générales

1. Pour les biens-fonds industriels dont l'avant ou l'arrière donne sur la CentrePort Canada Way, il faut prévoir un aménagement paysager et un itinéraire de transport actif le long de l'emprise, si l'autorité compétente l'exige.

2. Dans un noyau commercial, et en particulier dans les parties qui encadrent une rue propice à la marche, un aménagement urbain de grande qualité doit être prévu pour les bâtiments, l'environnement public contigu, l'aménagement paysager et les espaces de stationnement connexes.

3. Il doit y avoir des zones tampons aménagées entre les biens-fonds faisant l'objet de mise en valeur industrielle et les habitations existantes.

4. Les ententes de mise en valeur peuvent exiger que les propriétaires fonciers fournissent des élévations pour les vitrines de magasin projetées et des plans pour les façades de bâtiment pour permettre de vérifier s'ils respectent les lignes directrices concernant l'aménagement des voies de communication.

5. La plantation de végétaux indigènes sur les biens-fonds privés est encouragée pour aider à réduire le ruissellement et l'entretien.

6. La plantation d'arbres et les aménagements paysagers sont encouragés le long des routes collectrices et des artères.

7. Les espaces de stationnement et les autres surfaces étanches devraient être conçus et gérés de manière à réduire la vélocité et l'écoulement des eaux pluviales ainsi que les rejets polluants.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

4.2.2 Politiques concernant l'aménagement urbain et l'aménagement paysager pour les usages industriels axés sur les services

1. Les bâtiments le long d'une rue propice à la marche devraient être situés en bordure ou près du trottoir. Les bâtiments le long d'un corridor de transport actif ou d'une route industrielle peuvent être situés près du trottoir.

2. Les vitrines de magasin doivent contribuer à rendre l'environnement agréable pour les piétons si elles se trouvent le long d'une rue propice à la marche.

3. Les entreprises commerciales devraient être situées le long des corridors de transport actif.

4. Les bâtiments situés le long des rues propices à la marche devraient être conçus de manière à contribuer à rendre l'environnement agréable.

5. Les projets de mise en valeur devraient prévoir des trottoirs invitants, des bancs, des sentiers polyvalents, des pistes cyclables et des aménagements paysagers contribuant à l'activité piétonnière et commerciale.

6. Les bâtiments situés sur les rues propices à la marche doivent avoir une forme urbaine pour pouvoir accueillir des activités commerciales, des commerces de détail et des bureaux ou permettre d'autres usages polyvalents.

4.2.3 Politiques concernant l'aménagement urbain et l'aménagement paysager pour les usages industriels liés à la fabrication et à la logistique

1. Une partie ou la totalité de la façade des bâtiments peut être en bordure du trottoir ou à proximité. Les activités réalisées au rez-de-chaussée peuvent aller des usages industriels à ceux liés à la fabrication.

2. Les activités industrielles au rez-de-chaussée, y compris les quais de chargement et les cours avant, peuvent façonner l'aménagement des voies de communication.

4.2.4 Politiques concernant l'aménagement urbain et l'aménagement paysager pour les usages industriels des biens-fonds desservis par le chemin de fer

1. Les bâtiments peuvent être situés n'importe où sur la parcelle.

2. La façade des bâtiments ainsi que les quais de chargement, les vitrines de magasin et les cours avant qui façonneront l'aménagement utilitaire des voies de communication seront au rez-de-chaussée.

4.2.5 Politiques concernant l'aménagement urbain et l'aménagement paysager pour les arbres de rue

1. Les arbres de rue servent à renforcer la dimension humaine et à fournir de l'ombre aux piétons le long des rues propices à la marche et des corridors de transport actif.

2. Dans les zones destinées aux usages industriels des biens-fonds desservis par le chemin de fer, des arbres de rue peuvent être présents sur les routes périphériques afin de délimiter ces rues dans l'espace et de les protéger contre d'autres usages tout en permettant la circulation de véhicules de service et de livraison de grande dimension.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

ARTICLE 5 : SERVICES MUNICIPAUX

5.1 Généralités

5.1.1 Objectif

1. Permettre la mise en place ou le prolongement rentable des services d'aqueduc et d'égout et la fourniture d'installations de drainage appropriées dans la zone visée par le plan en fonction du rythme de la mise en valeur et de la demande sur le marché pour des biens-fonds viabilisés.

5.1.2 Politiques

1. Les biens-fonds faisant l'objet de nouveaux projets de mise en valeur doivent être reliés aux réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout à mesure que les services seront prolongés. Dans le cadre d'une demande de mise en valeur, les promoteurs pourraient avoir à remplir les rapports techniques que l'autorité compétente juge nécessaires.

2. Les biens-fonds déjà mis en valeur doivent être reliés aux réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout à mesure que les services seront prolongés.

3. Le coût du raccordement d'un bien-fonds mis en valeur aux réseaux municipaux d'aqueduc et d'égout est à la charge du promoteur.

4. Les biens-fonds viabilisés pour des usages industriels devraient être situés à des emplacements contigus dans la zone visée par le plan, à l'exception des biens-fonds adjacents au chemin de fer commun.

5. L'utilisation de pratiques et de dispositifs économiseurs d'eau est encouragée pour conserver l'eau et réduire le volume d'eaux usées produites.

6. Les mises en valeur non viabilisées devraient être regroupées et situées sur des biens-fonds se trouvant du côté ouest ou nord-ouest de la zone visée par le plan, conformément à l'article 2.2.2.4.

7. Les principaux éléments naturels ou construits existants qui assurent le drainage du sol doivent être respectés. Au fil des mises en valeur, de nouvelles installations de drainage des parcelles doivent être conçues et construites afin de limiter le débit de déversement de l'eau de surface dans les ruisseaux et les drains municipaux existants de manière à ne pas dépasser les quantités permises.

8. Les installations de drainage du sol doivent être conçues de manière à empêcher la sauvagine en migration de s'y poser.

ARTICLE 6 : GRANULAT

6.1 Généralités

6.1.1 Objectif

1. Veiller à ce que les ressources en granulat soient exploitées de manière convenable.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

6.1.2 Politiques

1. Si la probabilité de déceler une ressource en granulat est élevée ou si une ressource semblable a déjà été identifiée, il faut faire le nécessaire pour vérifier la qualité de la ressource avant de procéder à la mise en valeur.

2. Si une ressource très riche ou moyennement riche en granulat a été décelée, l'extraction peut être effectuée dans les zones désignées pour les usages industriels axés sur les services ou liés à la fabrication et à la logistique, conformément au règlement de zonage de la zone intermodale et aux autres textes législatifs et règlements municipaux applicables.

3. Dans le cas d'une zone désignée par l'autorité provinciale compétente pour sa teneur élevée ou moyenne en minéraux, l'extraction des minéraux doit se faire avant la mise en valeur à d'autres fins, sauf approbation contraire de l'autorité.

4. À l'exclusion de l'infrastructure minière, aucune structure permanente n'est autorisée dans un dépôt connu très riche ou moyennement riche en granulat et les ressources ne peuvent être rendues inutilisables pour l'extraction sans une consultation préalable de l'autorité provinciale compétente.

5. Les demandes visant à établir un zonage pour autoriser l'extraction de granulat sur des biens-fonds à usages industriels axés sur les services, si elles sont approuvées, devraient être limitées de sorte que :

   a) seuls les usages directement liés à l'extraction de la ressource soient autorisés;

   b) une fois la ressource épuisée, ce sont les politiques concernant les usages industriels axés sur les services qui orientent la remise en valeur ainsi que le zonage et la mise en valeur ultérieurs du site.

6. Le moment et l'emplacement pour la remise en valeur d'un site contenant une ressource en granulat et ses environs doivent être déterminés en fonction de la mise en valeur future d'une carrière.

ARTICLE 7 : MISE EN ŒUVRE

7.1 Réalisation progressive

La réalisation progressive, logique et ordonnée de la mise en valeur suivra, de façon générale, le prolongement des services municipaux. Les premières phases seront réalisées à l'intérieur des zones mises en valeur ou dans celles immédiatement contiguës ou dans les zones réservées aux usages industriels des biens-fonds desservis par le chemin de fer où la voie ferroviaire commune est aménagée. La viabilisation des biens-fonds devrait s'étendre à partir de ces zones de façon contiguë pour assurer le prolongement efficace des services.

Des dérogations à cette approche pourront être prises en considération pour permettre la mise en valeur de biens-fonds non viabilisés. Comme il est indiqué dans la section du plan portant sur les services municipaux, la mise en valeur sans viabilisation devrait se limiter aux biens-fonds situés du côté ouest ou nord-ouest de la zone visée par le plan, au nord du Chemin de fer Canadien Pacifique et le long de la route périphérique. Ces biens-fonds sont les plus éloignés des endroits où les services d'aqueduc et d'égout seront d'abord installés, puis prolongés à l'intérieur de la zone visée par le plan.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

À mesure que des projets de mise en valeur seront approuvés, le ratio d'usages de l'industrie légère et d'usages de l'industrie lourde approuvés sera surveillé pour assurer l'atteinte de l'objectif de la zone intermodale. Les usages de l'industrie légère ne pourront monopoliser des superficies importantes aux emplacements les mieux situés avant que des projets liés à des usages de l'industrie lourde n'aient pu être réalisés.

7.2 Zonage

Le règlement de zonage de la zone intermodale est un cadre de zonage qui comprend des normes de conception servant à orienter la mise en valeur dans la zone visée par le plan. Ces normes régissent la forme de base des bâtiments, la mise en place de structures, les usages des biens-fonds et les composantes connexes de l'environnement bâti et comprennent des résultats matériels prévisibles et des critères fondés sur la rendement. Le règlement décourage la mise en valeur de biens-fonds parsemés de sorte que les terres agricoles en production continuent d'être exploitées le plus longtemps possible.

7.3 Plans conceptuels

Le promoteur pourrait avoir à élaborer un plan conceptuel dans le cadre du processus de demande de mise en valeur. Le plan conceptuel doit indiquer l'emplacement proposé pour les bâtiments, les espaces de stationnement, les zones de chargement, le profil en travers et la largeur des routes contiguës, y compris des autoroutes et des artères, ainsi que les autres composantes connexes.

7.4 Études techniques

Le promoteur pourrait devoir fournir des études techniques supplémentaires de sorte qu'il y ait suffisamment de renseignements pour bien évaluer les projets de mise en valeur.

7.5 Ententes de mise en valeur

Les promoteurs devront conclure une entente de mise en valeur avec Rosser et seront assujettis à une taxe sur la mise en valeur des immobilisations imposée par Rosser, qui varie en fonction du type et de la capacité des services requis.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

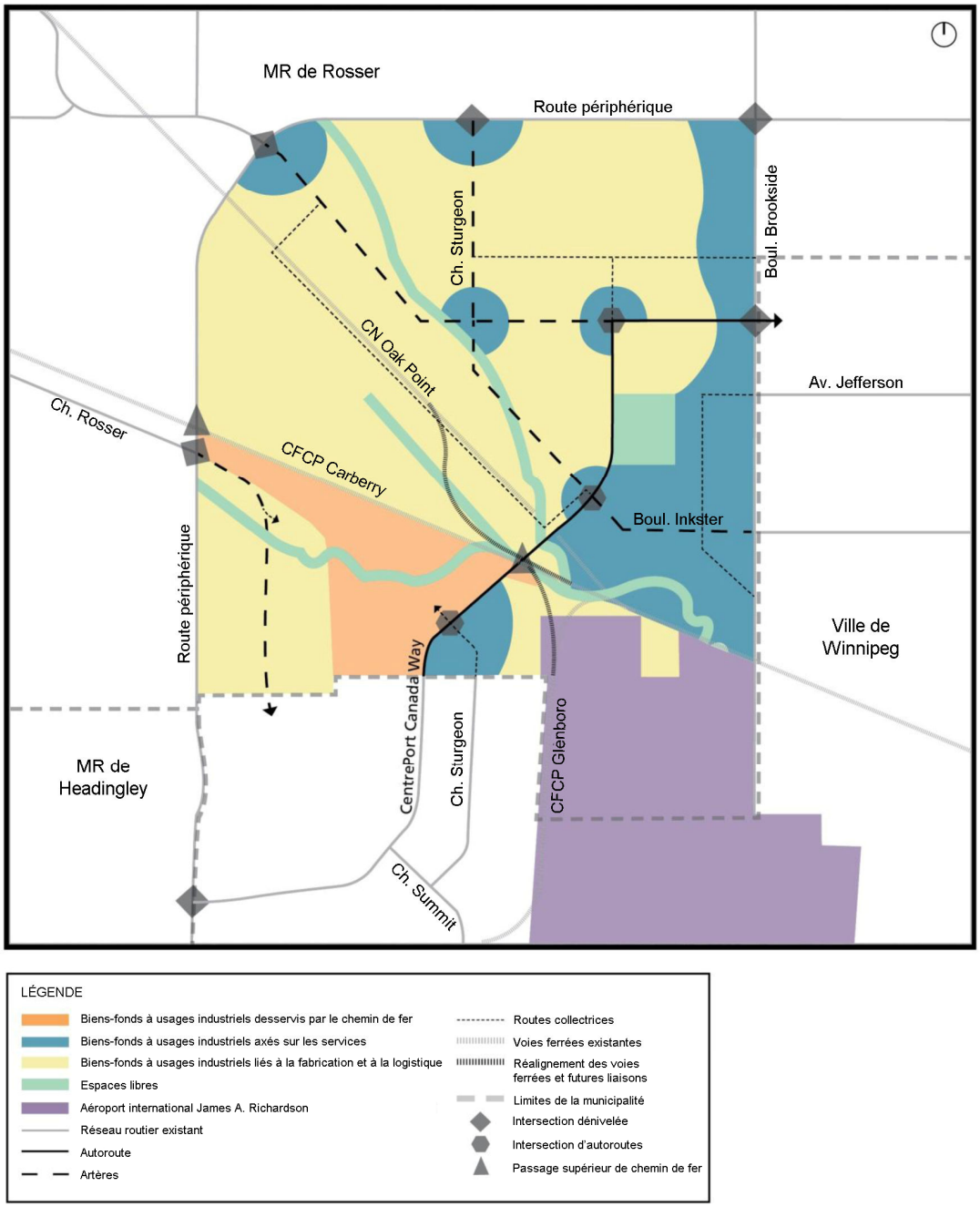
APPENDICE

Carte nº 1 : Usage des biens-fonds et réseau de transport
Carte nº 2 : Transport (carte à couches superposables)
Carte nº 3 : Services municipaux

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

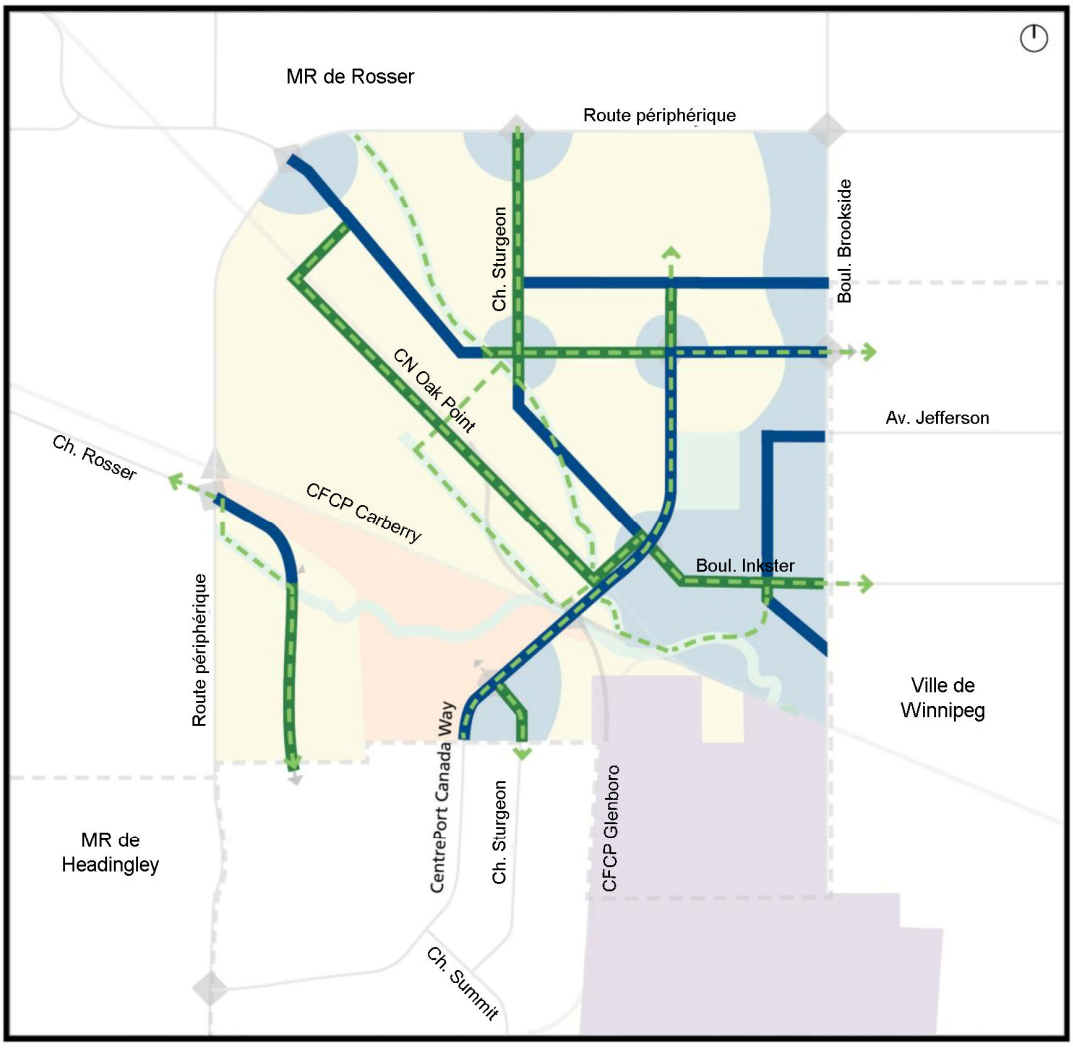
Carte n° 1 : Usages des biens-fonds et réseau de transport



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Carte n° 2 : Transport (carte à couches superposables)



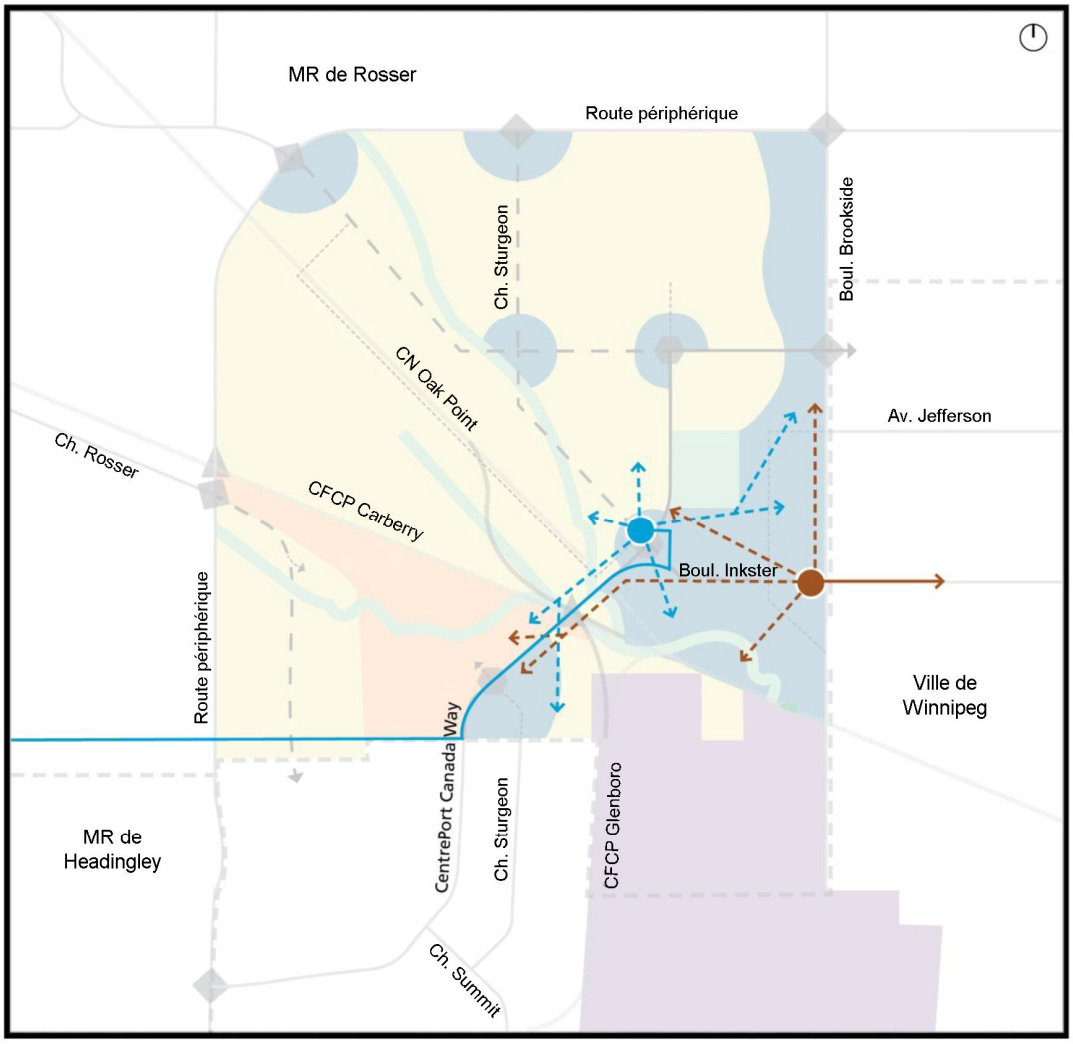
LÉGENDE

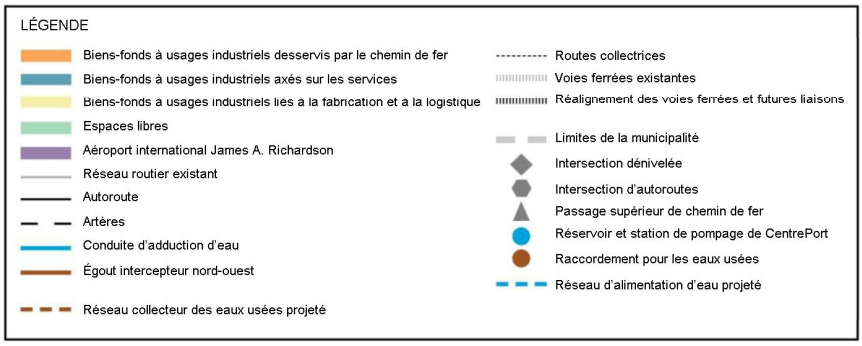
- Biens-fonds à usages industriels desservis par le chemin de fer
- Biens-fonds à usages industriels axés sur les services
- Biens-fonds à usages industriels liés à la fabrication et à la logistique
- Espaces libres
- Aéroport international James A. Richardson
- Réseau routier existant
- Voies ferrées
- Limites de la municipalité
- Corridor industriel
- Corridor de transport actif
- Réseau de transport actif

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Carte n° 3 : Services municipaux





Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

ANNEXE B
(article 2)

RÈGLEMENT DE ZONAGE DE LA ZONE INTERMODALE

Définitions

1.1 Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« **adapté aux piétons** » Propriété de l'environnement bâti qui répond aux besoins des piétons en matière de déplacements et de jouissance grâce à la mise en place de trottoirs ou d'autres emprises piétonnières, de mobilier urbain, d'aménagements paysagers, d'œuvres d'art civique et d'éléments esthétiques et à la réduction des risques liés à la circulation. ("pedestrian-friendly")

« **Aéroport** » L'Aéroport international James Armstrong Richardson de Winnipeg. ("airport")

« **allée publique** » Emprise publique qui procure un moyen secondaire d'accès aux lots contigus à partir d'une voie publique. ("public lane")

« **bâtiment principal** » ou « **usage principal** » Bâtiment ou usage le plus important sur un site de zonage. ("principal building" or "principal use")

« **conseil** » Le conseil de la municipalité rurale de Rosser. ("council")

« **contigu** » Qui a une ligne de lot commune. ("abut")

« **corridor industriel** » Voie publique comportant des voies et un rayon de braquage larges qui est conçue pour la circulation de gros camions; la présente définition vise également un chemin municipal encadré :

a) soit des deux côtés par une zone d'industrie générale ou une zone d'industrie lourde;

b) soit d'un côté par une zone d'industrie générale et de l'autre, par une zone d'industrie lourde. ("industrial corridor")

« **côté d'îlot** » Ensemble des façades d'un bâtiment situé d'un seul côté d'un îlot. ("block face")

« **cour** » Espace libre vertical sans limite de hauteur entre un bâtiment ou une structure et la ligne de lot la plus proche, mesuré à partir de la saillie la plus prononcée du bâtiment jusqu'à la ligne de lot, ce qui peut comprendre n'importe quelle combinaison parmi les suivantes :

a) une cour avant, soit la zone qui s'étend sur toute la largeur du lot entre la ligne de lot avant et la marge de recul, jusqu'aux lignes de lot latérales;

b) une cour latérale, soit la zone qui s'étend entre la ligne de lot latérale et la marge de recul exigée à partir de la marge de recul avant jusqu'à la marge de recul arrière;

c) une cour côté-rue, soit la zone qui s'étend entre la ligne de lot latérale qui borne une rue à partir de la marge de recul avant jusqu'à la ligne de lot arrière;

d) une cour arrière, soit la zone qui s'étend sur toute la largeur du lot entre la limite de propriété arrière et la marge de recul de cour arrière ou, dans le cas d'un lot d'angle ou d'un lot en drapeau, la partie du lot opposée à la cour avant. ("yard")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

« **cour commune** » Zone d'une parcelle située entre la façade du bâtiment et la ligne de lot — la « cour » — où sont plantés des végétaux et qui assure une continuité visuelle avec les cours similaires des lots adjacents de sorte que les cours forment ensemble un paysage commun et cohérent. ("common yard")

« **cour obligatoire** » Partie d'un lot, déterminée conformément au tableau nº 2, intitulé « Encombrements exigés », de l'appendice 2, dans laquelle il ne peut y avoir aucun bâtiment ni aucune structure. ("required yard")

« **cours d'eau** » Canal d'écoulement naturel, notamment une rivière ou un ruisseau. ("watercourse")

« **devanture de magasin** » Côté avant d'un magasin faisant face à la rue qui comprend habituellement des vitrines. ("shopfront")

« **empiètement** » Le fait pour un bâtiment ou une partie de bâtiment, une enseigne ou une clôture :

a) de se situer sur le bien-fonds d'autrui;

b) de se situer dans la zone de servitude d'autrui;

c) de se trouver ou de faire saillie dans une cour obligatoire. ("encroachment")

« **encombrement exigé** » Taille d'un bâtiment ou d'une structure, d'après sa surface de plancher et sa hauteur, en relation avec les exigences liées à ce qui suit :

a) la superficie du lot sur lequel se trouve le bâtiment ou la structure;

b) les espaces découverts du lot sur lesquels se trouve le bâtiment ou la structure;

c) l'emplacement du bâtiment ou de la structure par rapport aux lignes de lot et à d'autres bâtiments ou structures. ("bulk requirements")

« **enseigne** » S'entend notamment des éléments indiqués ci-dessous, conformément au diagramme nº 4 de l'appendice 3. ("sign")

« **bannière** » Lettrage au-dessus de l'ouverture ou dans l'imposte de la devanture. ("band sign")

« **enseigne directionnelle** » Enseigne servant principalement à renseigner le conducteur sur l'endroit où se trouvent une ou plusieurs destinations possibles. ("direction sign")

« **enseigne double face** » Enseigne, à l'exclusion d'une enseigne sur marquise, qui est soutenue par un mur extérieur du bâtiment et qui fait saillie. ("projecting sign")

« **entrée commune** » Entrée située au niveau de la rue qui fournit un accès à au moins une unité dans un bâtiment. ("common entry")

« **entrepôt de grande capacité** » Entrepôt principalement utilisé pour l'entreposage et le regroupement des marchandises fabriquées avant leur distribution à des commerces de détail ou à d'autres centres d'entreposage. ("high cube warehouse")

« **espace de stationnement** » Espace rectangulaire, autre qu'une allée ou une entrée, qui sert à garer un véhicule automobile. ("parking space")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

« **espace paysager** » Partie d'un lot située à l'extérieur qui est disponible ou utilisée pour la mise en place de ce qui suit, à l'exclusion des espaces de stationnement et des aires recouvertes de béton ou d'asphalte monolithiques :

a) des éléments architecturaux tels qu'une clôture décorative, un mur, des œuvres d'art civique, un pavillon de jardin, du treillis, des jardinières, du mobilier urbain et d'autres éléments similaires;

b) des aménagements à l'aide de matériaux inertes, soit des matériaux non végétaux tels que de la brique, du pavé, de la roche, de la pierre, du béton, des dalles et du bois et des éléments tels que des voies piétonnières, des terrasses et des piscines creusées.

c) des aménagements à l'aide de matériaux végétaux, tels que des arbres, des arbustes, des haies, des plantes ornementales, du gazon et des plantes couvre-sol. ("landscaped area")

« **étage** » Partie d'un bâtiment compris entre le plancher fini et le plafond fini, notamment une mezzanine. ("storey")

« **façade** » S'entend notamment des éléments indiqués ci-dessous: ("frontage")

« **façade de bâtiment** » La pleine longueur d'un bâtiment, mesurée le long d'une voie publique sur laquelle donne le bâtiment, et, dans le cas de bâtiments contigus, la façade individuelle mesurée jusqu'au milieu du mur mitoyen applicable. ("building frontage")

« **façade principale** » La ligne de lot qui est contiguë à une voie publique, et, s'il y en a plus d'une, la ligne de lot qui est contiguë à une rue propice à la marche ou à un corridor de transport actif. ("primary frontage")

« **façade secondaire** » Les lignes de lot non désignées comme façade principale. ("secondary frontage")

« **façade utilitaire** » La façade d'un bâtiment principalement conçue à des fins pratiques plutôt qu'esthétiques. ("utilitarian frontage")

« **façade du bâtiment** » Mur extérieur d'un bâtiment qui est exposé à la vue du public et qui se distingue souvent des autres faces du bâtiment par des détails architecturaux. ("building facade")

« **hauteur** » À l'égard d'un bâtiment, si elle n'est pas mesurée d'après les étages, la hauteur s'entend, selon le cas, de la distance verticale entre le niveau moyen du sol à la base d'un mur principal du bâtiment et celui des éléments suivants qui s'appliquent :

a) le sommet de la surface du toit, s'il s'agit d'un toit plat;

b) le terrasson, s'il s'agit d'un toit mansardé;

c) le point à mi-chemin entre le faîte, s'il s'agit d'un toit à quatre versants, d'un toit à pignon, d'un toit en appentis ou d'un toit à deux pentes, et les avant-toits du bâtiment, à l'exception des avant-toits des saillies;

d) le point le plus élevé du bâtiment ou de la structure, dans tous les autres cas. ("height")

« **îlot** » Bien-fonds qui donne d'un côté d'une rue et qui s'étend entre les deux rues les plus proches qui croisent, rencontrent ou traversent la rue en question. ("block")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

« **largeur du lot** » Distance horizontale entre les lignes de lot latérales mesurée à angle droit par rapport à la profondeur du lot à partir d'un point qui correspond à la marge de recul de cour avant exigée pour la zone dans laquelle est situé le lot. ("lot width")

« **lot** » Groupe de biens-fonds contigus appartenant au même propriétaire, y compris ce qui suit, conformément au diagramme nº 2 de l'appendice 3. ("lot")

> « **lot d'angle** » Lot situé à l'intersection d'au moins deux rues ou à l'intersection de deux parties de la même rue, lesquelles parties se croisent à un angle d'au plus 135°. ("corner lot")
>
> « **lot en forme de drapeau** » Parcelle donnant accès à une voie publique ou privée au moyen d'une emprise privée détenue en fief simple. ("flag lot")
>
> « **lot intérieur** » Lot contigu à une seule rue. ("interior lot")
>
> « **lot irrégulier** » Lot de forme pentagonale, curviligne, biseautée, trapézoïdale ou triangulaire. ("irregular lot")
>
> « **lot principal** » Lot intérieur dont la limite de propriété arrière est contiguë à la limite de propriété latérale d'un lot d'angle. ("key lot")
>
> « **lot traversant** » Lot qui donne sur deux rues à peu près parallèles comprenant un seul moyen d'accès principal. ("through lot")
>
> « **terrain de coin bordé à l'arrière** » Parcelle d'angle dont l'arrière est contigu à la ligne de propriété latérale d'une autre parcelle. ("reverse corner lot")

« **marge de recul** » Distance minimale qui doit être maintenue entre deux bâtiments, un bâtiment et une structure ou un bâtiment ou une structure et une ligne de lot. ("building setback")

« **paysage de rue** » Apparence ou vue d'une rue, y compris les améliorations telles que le pavage, les arbres ou d'autres plantes décoratives, l'éclairage et le mobilier urbain. ("streetscape")

« **rue propice à la marche** » Voie publique adaptée aux piétons qui permet à ceux-ci de circuler entre les bâtiments et qui est encadrée des deux côtés par des biens-fonds zonés pour des usages industriels. ("walkable street")

« **superficie au sol du bâtiment** » Zone d'un lot occupée par la structure du bâtiment, qui est définie par le périmètre du plan du bâtiment, à l'exclusion des parcs ou espaces de stationnement, des espaces paysagers et des installations autres que le bâtiment situées sur le lot. ("building footprint")

« **superficie du lot** » Zone, mesurée en pourcentage de la surface totale du site, qui est occupée par le bâtiment principal et tout bâtiment accessoire. ("lot coverage")

« **transport actif** » Mode de transport à propulsion humaine tel que la marche et la bicyclette. ("active transportation")

« **usages multiples** » Deux usages ou plus sur un même lot. ("multiple uses")

« **zone** » Zone d'utilisation des biens-fonds indiquée sur la carte nº 2 de l'appendice 1. ("zone")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

1.2 Les termes « **bande** », « **surface d'approche** », « **surface extérieure** » et « **surface de transition** » s'entendent au sens du *Règlement de zonage concernant l'aéroport international de Winnipeg*, DORS/81-708.

1.3 Sauf si une intention contraire est exprimée, la définition d'un terme ou d'une expression figurant dans l'appendice s'applique lorsque le terme ou l'expression est employé ailleurs dans le présent règlement.

ADMINISTRATION

Intention et objet

2 Le règlement sur le zonage s'applique, après son entrée en vigueur, aux projets de mise en valeur réalisés dans la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale.

Permis de mise en valeur

3 L'obtention d'un permis de mise en valeur est obligatoire pour procéder à la mise en valeur d'un bien-fonds dans la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale, sauf pour ce qui suit :

a) l'aménagement paysager général, comme la plantation d'arbres, d'arbustes, de fleurs et d'autres végétaux;

b) l'exploitation, l'entretien, la réparation, le renouvellement ou l'amélioration d'un ouvrage public par Rosser ou la ville de Winnipeg;

c) les enseignes suivantes :

(i) un auvent auquel est intégrée une enseigne,

(ii) une enseigne affichée par une autorité publique dans l'exercice d'une fonction publique,

(iii) le drapeau ou l'emblème d'un organisme civique, politique, religieux ou voué à l'éducation,

(iv) une enseigne directionnelle, y compris une enseigne indiquant l'emplacement des toilettes, des entrées de stationnement, des sorties ou des installations similaires, à condition que sa surface soit inférieure à 0,5 m^2 (5 pi^2),

(v) un panneau interdisant l'accès, à condition qu'il fasse moins de 1,1 m^2 (12 pi^2),

(vi) un panneau annonçant un bien immobilier à vendre, à condition que sa surface soit inférieure à 4,7 m^2 (50 pi^2).

Limite des zones

4.1 Les limites des zones d'utilisation des biens-fonds dans la circonscription spéciale d'aménagement de la zone intermodale sont celles indiquées sur la carte nº 2 de l'appendice 1.

4.2 Pour l'interprétation de la carte nº 2 , « Zones d'utilisation des biens-fonds » :

a) les traits discontinus en gras représentent les limites des zones;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

b) si la limite d'une zone est coupée par le nom d'une rue, la limite traverse le nom;

c) une réserve routière fermée doit être incluse dans la zone du bien-fonds attenant et, si la réserve routière fermée est indiquée à titre de limite entre au moins deux zones, la limite de chacune est réputée être le centre de la réserve routière fermée;

d) une limite qui suit :

(i) la ligne médiane d'une voie publique est réputée suivre la ligne médiane,

(ii) la ligne de lot ou la limite de propriété sur un plan enregistré est réputée suivre la ligne de lot ou la limite de propriété,

(iii) la limite d'une municipalité est réputée suivre la limite de la municipalité,

(iv) la ligne médiane d'une voie ferrée, d'une ligne de service public ou de l'emprise de l'une ou l'autre est réputée se situer à mi-chemin entre les voies principales ou la ligne ou au centre de l'emprise, selon le cas,

(v) la ligne médiane d'un ruisseau ou d'une rivière est réputée suivre la ligne médiane du ruisseau ou de la rivière,

(vi) la rive d'un plan d'eau est réputée suivre la laisse de crue ordinaire du plan d'eau.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Bâtiments et usages accessoires

5.1 Si un local peut être utilisé ou un bâtiment érigé ou utilisé à une fin donnée, celle-ci comprend des usages accessoires et des bâtiments accessoires.

5.2 Un bâtiment accessoire est assujetti aux conditions qui suivent :

a) le bâtiment accessoire remplit les exigences qui s'appliquent au bâtiment principal si sa structure y est fixée;

b) dans le cas d'un bâtiment accessoire isolé, le bâtiment est situé, selon le cas :

(i) à au moins 1,8 m (6 pi) du bâtiment principal ou des bâtiments principaux, laquelle distance est mesurée à partir de la saillie la plus prononcée du bâtiment accessoire,

(ii) à au moins 0,6 m (2 pi) de la ligne de lot, laquelle distance est mesurée à partir de la saillie la plus prononcée du bâtiment accessoire;

c) le bâtiment accessoire ne peut être construit avant :

(i) soit la construction du bâtiment principal, sauf si le bâtiment accessoire est nécessaire pour l'entreposage des outils et des matériaux qui serviront à construire le bâtiment principal,

(ii) soit l'établissement de l'usage principal du lot, si un bâtiment principal n'est pas nécessaire.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Marges de recul par rapport aux résidences

6.1 Un nouveau bâtiment industriel qui sera situé dans les zones industrielles indiquées ci-dessous doit être éloigné de tout bâtiment résidentiel existant selon les distances qui suivent :

a) une zone d'industrie centrale (I1), 30,5 m (100 pi),

b) une zone d'industrie générale (I2), 61 m (200 pi),

c) une zone d'industrie lourde (I3), 152,4 m (500 pi).

6.2 Une installation d'entreposage d'ammoniac ayant une capacité supérieure à 9 000 l (1 980 gal) doit être située à une distance minimale de :

a) 1 500 m (4 921 pi) :

(i) soit de la limite d'une zone résidentielle de Winnipeg,

(ii) soit d'un bâtiment servant à un usage principal classé dans le groupe A, établissements de réunion, ou le groupe B, établissements de soins, de traitement ou de détention, conformément au tableau 3.1.2.1., intitulé « Classement des usages principaux », et figurant dans le *Code du bâtiment du Manitoba*, *R.M.* 31/2011;

b) 500 m (1 640 pi) d'une résidence;

c) 50 m (164 pi) d'un ruisseau ou d'une autre zone écosensible;

d) 100 m (328 pi) de l'emprise d'une route provinciale ou d'une route provinciale à grande circulation.

6.3 Un abattoir doit être situé à au moins :

a) 300 m (984 pi) d'une zone d'industrie centrale, distance qui est mesurée à partir de l'installation jusqu'à la limite de la zone d'industrie centrale la plus proche;

b) 500 m (1 640 pi) de la limite de Rosser.

Bâtiments en toile

7 Les bâtiments en toile ou des structures similaires peuvent être permis dans n'importe quelle zone et sont assujettis aux exigences applicables aux bâtiments accessoires.

Zones inondables et biens-fonds exposés

8 Les bâtiments, autres que les structures temporaires, doivent être construits à des endroits qui ont été élevés à l'aide d'un remblai propre et imperméable à une hauteur minimale de 0,6 à 0,9 m (2 à 3 pi) par rapport à l'élévation naturelle du sol.

Nivellement

9.1 Un bâtiment ne doit pas être construit sans l'obtention préalable d'instructions écrites de l'agent désigné concernant le nivellement nécessaire pour le bâtiment qui sera construit.

9.2 Le propriétaire d'un bâtiment a l'obligation permanente d'établir et de maintenir le nivellement du sol approprié pour assurer le drainage efficace du site et faire en sorte que le niveau de remblai à la limite de construction ne soit pas inférieur au niveau de protection contre les inondations applicable.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Hauteur des bâtiments

10.1 Les exigences relatives à la hauteur d'un bâtiment peuvent être exprimées en fonction de la hauteur physique ou du nombre d'étages.

10.2 Un étage est mesuré à partir du plancher fini jusqu'au plafond fini, et chaque étage d'un bâtiment a une hauteur minimale de 3,7 m (12 pi).

10.3 Pour déterminer la hauteur d'un bâtiment, il faut exclure la cheminée, la ligne de transport d'électricité ou de transmission téléphonique, les appareils électriques ou les éléments mécaniques associés à l'exploitation d'un bâtiment ainsi que tout pont roulant, pylône de télévision ou de radio, clocher, tour ou réservoir d'eau.

Éclairage

11 L'éclairage extérieur ne doit pas imiter l'éclairage aéroportuaire ni empêcher un pilote de distinguer l'éclairage aéroportuaire d'un autre éclairage.

Services municipaux

12 Chaque nouveau bâtiment principal doit être raccordé aux services municipaux d'aqueduc et d'égout si ces services sont offerts sur le lot.

Usages multiples

13 Si au moins deux usages permis sont proposés pour un lot, les exigences applicables à chaque usage doivent être remplies. Si les exigences sont différentes, par exemple dans le cas des normes de rendement, ce sont les exigences les plus rigoureuses qui s'appliquent à l'ensemble du lot.

Usages nuisibles ou dommageables

14 Un usage qui peut être nuisible ou dommageable parce qu'il produit des odeurs, de la poussière, des rebuts, des déchets, des vapeurs, des gaz, de la fumée, des vibrations ou du bruit ou en provoque la production peut être autorisé uniquement s'il répond aux normes de rendement figurant au tableau n° 4, intitulé « Normes de rendement », de l'appendice 2.

Hauteur des clôtures

15 Sauf disposition contraire, la hauteur d'une clôture ne peut dépasser ce qui suit :

a) dans une zone d'industrie centrale, 0,91 m (3 pi) pour une cour avant et 2 m (6,5 pi) pour une cour latérale ou arrière;

b) dans une zone d'industrie générale ou d'industrie lourde, 3 m (10 pi), y compris tout barbelé.

Monuments publics ou statues

16 Le présent règlement ne s'applique pas à la construction ni à l'entretien de monuments, de statues et de structures similaires dans un lieu public qui visent à rendre hommage à une personne importante ou à commémorer un événement marquant; sont également exclues les d'œuvres d'art tridimensionnelles.

Voies publiques

17.1 Un projet de mise en valeur ne peut être réalisé sur un lot que si celui-ci donne sur une voie publique praticable par tous les temps.

17.2 Il est interdit de construire un bâtiment ou une structure sur un bien-fonds désigné pour l'aménagement d'une future voie publique, et la mise en valeur d'un bien-fonds adjacent doit remplir les exigences qui s'appliqueraient si la voie publique existait déjà.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Services publics

18.1 La construction, l'entretien et l'exploitation d'un service public, tel qu'un service d'ambulance, de police ou de protection contre l'incendie ou un service postal ou téléphonique, doivent être effectués selon une norme compatible avec la zone adjacente, mais sont par ailleurs soustraits à l'application du règlement de zonage.

18.2 Il est entendu que les boîtes à transformateurs sont autorisées dans n'importe quelle zone.

Bâtiments, structures ou usages temporaires

19.1 Les bâtiments ou structures temporaires qui sont accessoires et nécessaires à une mise en valeur peuvent être construits temporairement sur le même lot que celui où s'effectue la mise en valeur, sous réserve de la délivrance d'un permis de mise en valeur.

19.2 Les bâtiments ou structures temporaires ne peuvent être utilisés qu'aux fins suivantes :

a) l'entreposage de matériel ou l'entreposage et la préparation de matériaux de construction, ce qui inclut les équipements de préparation de l'asphalte ou du béton, qui sont nécessaires à la mise en valeur ou à la construction routière connexe;

b) l'aménagement de locaux à bureaux pour l'entrepreneur ou le promoteur ou l'hébergement temporaire d'un concierge, d'un gardien ou d'un autre membre du personnel.

19.3 Les définitions qui suivent s'appliquent à l'alinéa (2)a) :

« **équipement de préparation de l'asphalte** » Installation temporaire contenant du matériel conçu pour chauffer, sécher et mélanger du granulat avec de l'asphalte afin de produire un matériau de revêtement en asphalte, ce qui comprend l'empilage et l'entreposage des matériaux en vrac utilisés dans le processus. ("asphalt batch plant")

« **équipement de préparation du béton** » Installation temporaire contenant du matériel qui peut inclure un silo principal de stockage de béton, un silo de pesage de l'eau, un silo à ciment et un silo à granulat. ("concrete batch plant")

Déménagement d'un bâtiment ou d'une structure

20 Un bâtiment ou une structure qui est déplacé ou déménagé en tout ou en partie à un autre endroit est considéré comme une nouvelle construction pour l'application du règlement de zonage.

Bâtiment considéré comme un tout

21 Les unités d'un bâtiment ayant des murs mitoyens communs sont réputées constituer un seul bâtiment occupant un même lot.

Stationnement et chargement

Espaces de stationnement

22.1 Des espaces de stationnement doivent être fournis conformément au tableau n° 1, intitulé « Usage et stationnement », de l'appendice 2.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

22.2 Sous réserve du règlement de zonage, les exigences relatives aux espaces de stationnement pour un lot donné peuvent être remplies :

a) soit à l'intérieur du lot;

b) soit à l'extérieur, le long de la bande de stationnement de la façade correspondante ou conformément aux modalités d'une entente de mise en valeur qui assure la disponibilité d'espaces de stationnement, au moyen d'un autre lot.

Proportion et emplacement des parcs de stationnement

23 Pour chaque îlot le long d'une rue propice à la marche, au moins 80 % de la longueur de l'îlot doit comprendre des devantures de magasin ou des façades ayant une entrée commune, et les espaces de stationnement sur place doivent être conformes à ce qui suit :

a) si la façade du lot ne dépasse pas 42,7 m (140 pi), le parc de stationnement sur place peut être situé à l'arrière ou sur le côté du bâtiment, ou les deux, mais tout parc de stationnement latéral doit prendre la forme d'espaces de stationnement uniques et sa largeur ne doit pas dépasser 12,8 m (42 pi);

b) si la largeur du lot est égale ou supérieure à 42,7 m (140 pi), le parc de stationnement sur place peut être situé à l'arrière ou sur le côté du bâtiment, ou les deux, mais tout parc de stationnement latéral doit prendre la forme d'espaces de stationnement doubles et sa largeur ne doit pas dépasser 19,5 m (64 pi).

Accès

24.1 L'accès à un parc de stationnement sur place doit être assuré au moyen d'une ruelle, dans la mesure du possible.

24.2 L'entrée des véhicules dans un parc de stationnement, si l'entrée se fait à partir d'une rue propice à la marche :

a) doit avoir une largeur d'au plus 7,3 m (24 pi) à la ligne de lot;

b) doit être protégée par au moins une clôture faite de poteaux et de câble et des arbustes.

24.3 Les marges de recul minimales pour l'entrée des lots d'angle doivent être conformes aux exigences du tableau n° 2, intitulé « Encombrements exigés », de l'appendice 2.

Parc de stationnement et ses environs

25.1 Si un parc de stationnement sur place est contigu à une zone à usage résidentiel et qu'il n'est pas séparé d'un bien-fonds faisant l'objet d'une mise en valeur résidentielle par une voie publique ou un cours d'eau :

a) aucun bâtiment ni structure ne doit être construit dans le parc de stationnement, à l'exception d'un seul bâtiment ou structure accessoire non habitable qui sert à abriter les préposés au stationnement;

b) les seules enseignes autorisées dans le parc de stationnement sont des enseignes directionnelles :

(i) dont la surface ne dépasse pas 1,9 m^2 (20 pi^2),

(ii) qui sont situées à l'intérieur du parc de stationnement ou dans l'entrée ou la sortie.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

25.2 Un parc de stationnement qui se trouve à moins de 6,1 m (20 pi) d'une zone à usage résidentiel ou d'un espace libre doit comprendre une zone tampon paysagée située à l'intérieur d'un lot contigu à la zone à usage résidentiel ou à l'espace libre et le long du périmètre du lot. La zone tampon paysagée doit remplir les critères énoncés dans l'une ou l'autre des options suivantes :

1re option

Le bord du lot servant de zone tampon comprend une zone paysagée comptant au moins un arbre à feuilles caduques ou un conifère par tranche de façade de 10,7 m (35 pi) et trois arbustes par tranche de 6,1 m (20 pi) de ligne de lot.

Un talus paysagé ayant une hauteur minimale de 0,8 m (2,5 pi) et un rapport de déclivité de 1:3 peut être intégré à la zone tampon.

La hauteur des végétaux plantés (et de tout talus aménagé) doit être d'au moins 1,8 m (6 pi) au moment de la plantation.

2e option

Le bord du lot servant de zone tampon comprend un mur opaque, un talus, une clôture ou un écran végétal dense ayant une hauteur combinée minimale de 1,8 m (6 pi).

Si un écran végétal est exigé et qu'il ne doit pas être combiné à un mur, à un talus ou à une clôture, les végétaux doivent alors faire au moins 1,8 m (6 pi) de hauteur au moment de la plantation.

Si un mur ou une clôture est exigé, la longueur horizontale continue de toute partie du mur ou de la clôture pouvant être ininterrompue par des végétaux est d'au plus 14,6 m (48 pi), et les végétaux doivent :

a) comprendre des arbustes d'une hauteur minimale de 0,8 m (2,5 pi);

b) être placés dans une bande paysagée d'au moins 4,9 m (16 pi) de longueur et de 1,2 m (4 pi) de profondeur.

25.3 Un parc de stationnement le long d'une rue propice à la marche doit être paysagé comme suit s'il compte plus de 20 espaces de stationnement :

a) il comprend un arbre à feuilles caduques ou un conifère pour chaque groupe de 20 espaces de stationnement et un arbuste pour chaque superficie de 9,3 m^2 (100 pi^2) de zone paysagée intérieure;

b) les îlots paysagés, s'il y en a, doivent avoir une largeur minimale de 1,5 m (5 pi).

Les arbres et les arbustes exigés à l'alinéa a) peuvent être regroupés pour des raisons esthétiques.

25.4 L'éclairage d'un parc de stationnement doit être protégé, orienté de façon à éclairer en direction opposée à toute zone à usage résidentiel adjacente et conforme aux autres exigences relatives à l'éclairage.

25.5 Un parc de stationnement doit être drainé et avoir une surface stable qui est traitée pour éviter le soulèvement de poussière et de particules libres.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Enseignes

26.1 La surface d'une enseigne est déterminée en fonction de ses dimensions, et si une enseigne compte au moins deux faces, leurs surfaces doivent être prises en compte pour déterminer celle de l'enseigne.

26.2 Par dérogation au paragraphe (1), deux faces d'une enseigne peuvent être considérées comme une seule si elles sont placées dos à dos et ne sont en aucun cas éloignées de plus de 0,61 m (2 pi) l'une de l'autre.

Enseignes numériques

27 Les enseignes numériques dynamiques, les panneaux de promotion numériques, les enseignes numériques statiques et les enseignes numériques statiques pour 24 heures doivent avoir :

a) une durée minimale d'immobilisation de 6 secondes et une durée de transition maximale de 0,25 seconde;

b) un niveau de luminosité ne dépassant pas celui de l'éclairage ambiant de plus de 3,2 lux;

c) un gradateur automatique.

Enseignes d'adresse

28 Les chiffres de l'adresse doivent figurer sur chaque bâtiment à proximité de l'entrée principale.

Interdictions

29.1 Les enseignes ci-dessous sont interdites dans toutes les zones :

a) les enseignes animées;

b) les enseignes à messages variables;

c) les enseignes gonflables;

d) les enseignes peintes sur des clôtures ou des toitures (sauf l'adresse);

e) les enseignes de toit;

f) les enseignes portatives;

g) les enseignes sur des véhicules.

29.2 Une enseigne ne doit pas :

a) nuire à l'exploitation de l'Aéroport;

b) diriger des faisceaux lumineux qui clignotent, y compris des lampes à arc et des projecteurs, vers une résidence ou une voie publique;

c) contenir des éléments graphiques qui imitent un feu de circulation ou un panneau ou dispositif de signalisation ou qui y ressemblent;

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

d) contenir des lumières et des gyrophares qui ressemblent à ceux d'un feu de circulation, d'un panneau ou dispositif de signalisation ou d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'une voiture de police ou d'un autre véhicule d'urgence;

e) bouger, en tout ou en partie, en se balançant.

29.3 Une enseigne ou sa structure ne doit pas être située à un endroit où elle pourrait, selon le cas :

a) être confondue avec un feu de circulation ou un panneau ou dispositif de circulation, y faire obstacle ou le cacher;

b) empêcher de bien voir une intersection de voies publiques ou être placée de manière à empêcher de voir l'intersection d'une voie publique et d'un passage à niveau;

c) faire obstacle à l'utilisation d'un escalier ou d'une sortie de secours ou d'une borne-fontaine ou obstruer une porte, un escalier, un ventilateur, une fenêtre, une voie publique ou l'accès à un autre endroit dangereux.

29.4 Une enseigne ou sa structure ne doit pas être placée, selon le cas :

a) à moins de 38,1 m (125 pi) de l'emprise d'une route provinciale à grande circulation ou d'une autre route provinciale, sauf si une loi provinciale l'autorise;

b) à moins de 80 m (262,47 pi) d'un espace libre ou de la limite d'une zone d'industrie centrale, à moins qu'il ne soit confirmé que l'enseigne et sa structure ne seront pas visibles à partir de l'espace libre ou de la limite de la zone;

c) en face d'une résidence, à moins qu'il ne soit confirmé que l'enseigne et sa structure ne seront pas visibles à partir de la résidence;

d) sur un bien-fonds, une emprise publique ou un trottoir qui appartient à Rosser, sauf autorisation de celle-ci.

29.5 Un panneau d'affichage ne doit pas être situé à moins de 150 m (492 pi) d'un autre panneau d'affichage qui est orienté dans le même sens que la circulation sur la même voie publique.

Enseignes temporaires

30 L'agent désigné peut, à son gré, autoriser une enseigne temporaire, autre qu'une enseigne temporaire pour un projet de construction. Cependant, une enseigne temporaire pour un projet de construction installée au plus 30 jours avant le début des travaux et enlevée dans un délai d'au plus 30 jours suivant l'achèvement de ceux-ci ne nécessite pas l'autorisation d'un agent désigné.

COURS

Exigences relatives aux cours

31.1 Aucune exigence relative aux cours qui s'applique à un lot donné ne peut être considérée comme remplie s'il faut pour cela prendre en compte la cour d'un autre lot.

31.2 L'agent désigné peut déterminer les exigences liées aux cours si la configuration ou la topographie particulière d'un lot ou encore l'architecture ou l'aménagement du site rend incertaine l'application des exigences relatives aux cours.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Empiétements

32.1 Une cour obligatoire doit demeurer ouverte et dégagée, tant au niveau du sol qu'au-dessus du sol, sous réserve des exceptions suivantes :

a) les éléments qui suivent peuvent empiéter sur une cour obligatoire :

(i) les installations destinées aux personnes handicapées par des obstacles,

(ii) les clôtures, les haies et les éléments paysagers;

b) les éléments architecturaux peuvent empiéter :

(i) d'au plus 12,7 cm (5 po) pour chaque tranche de 0,3 m (1 pi) de largeur de cour obligatoire pour une cour latérale obligatoire, à condition que la largeur non obstruée de la cour ne soit pas réduite à moins de 0,9 m (3 pi),

(ii) d'au plus 0,9 m (3 pi) pour une cour avant ou une cour arrière obligatoire;

c) une terrasse pavée ou un porche ouvert, non fermé et non couvert, sans auvent fixe permanent, peut empiéter d'au plus 3,2 m (10 pi) sur une cour avant ou une cour arrière obligatoire;

d) un escalier ou un balcon ouvert et non fermé, qui n'est pas couvert par un toit ou un auvent, peut empiéter d'au plus 0,9 m (3 pi) sur la cour avant obligatoire, et d'au plus 1,2 m (4 pi) sur la cour arrière obligatoire.

32.2 Si un lot fait l'objet d'un usage autorisé pour lequel un bâtiment n'est pas exigé, les cours obligatoires doivent être aménagées et maintenues, mais l'agent désigné doit donner son approbation pour que le lot serve à des activités agricoles ou à d'autres usages des espaces libres.

USAGES DES BIENS-FONDS SITUÉS DANS LES ZONES

Centres industriels

Zone d'industrie centrale (I1)

33.1 Les biens-fonds dans une zone d'industrie centrale doivent généralement servir à des usages de moyenne envergure liés au commerce de détail, aux services, aux locaux à bureaux et à l'hébergement qui procurent habituellement un grand nombre d'emplois ou servir à l'industrie légère.

33.2 Les bâtiments de la zone doivent avoir la plus petite superficie au sol de tous les bâtiments situés dans la zone intermodale, compter au plus 10 étages et être situés en bordure ou près de la ligne de lot avant contiguë à un trottoir.

33.3 La zone principale du rez-de-chaussée des bâtiments situés dans la zone doit accueillir des commerces et des bureaux, tandis que les étages supérieurs et les zones secondaires du rez-de-chaussée peuvent servir à des usages souples d'industrie légère ou des usages civiques ou commerciaux et abriter des bureaux.

33.4 Les paysages de rue le long des rues propices à la marche et des corridors de transport actif de la zone doivent être adaptés aux piétons et comporter des trottoirs invitants, du mobilier urbain et des aménagements paysagers pour assurer le confort des piétons et soutenir les activités commerciales.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Zone d'industrie générale (I2)

34.1 Les biens-fonds dans une zone d'industrie générale doivent généralement servir à des usages industriels, notamment la fabrication et la distribution, qui nécessitent un nombre considérable de gros camions et d'entrepôts de grande capacité.

34.2 Les bâtiments de la zone doivent venir au deuxième rang du point de vue de la superficie au sol des bâtiments situés dans la zone intermodale, compter au plus trois étages et, si la ligne de lot avant est contiguë à un trottoir, être entièrement ou partiellement situés en bordure ou près de la ligne de lot avant.

34.3 Le rez-de-chaussée des bâtiments de la zone peut servir à des usages industriels, à la fabrication, à l'entreposage et à l'aménagement de bureaux, y compris à l'assemblage de pièces en dehors du lieu de destination ainsi qu'à des activités de vente au détail accessoires à l'usage primaire, tandis que les étages supérieurs peuvent servir à des usages industriels, à la fabrication et à l'aménagement de bureaux.

34.4 Les paysages de rue dans la zone doivent être composés de façades utilitaires, y compris des quais de chargement, des installations pour la circulation des gros camions et des véhicules de service et de livraison ainsi que des arbres plantés qui fournissent de l'ombre.

Zone d'industrie lourde (I3)

35.1 Les biens-fonds dans une zone d'industrie lourde doivent généralement servir à des usages d'industrie lourde, notamment la fabrication et la distribution, ce qui comprend les installations d'expédition multimodales, intermodales et spécialisées.

35.2 Les bâtiments de la zone doivent avoir la plus grande superficie au sol parmi les bâtiments situés dans la zone intermodale et compter au plus trois étages et ils peuvent être situés n'importe où sur le lot, conformément aux encombrements exigés.

35.3 Le rez-de-chaussée des bâtiments de la zone peut servir notamment à des usages industriels, à la fabrication et à la distribution, y compris à l'assemblage de pièces en dehors du lieu de destination ainsi qu'à l'aménagement de bureaux, tandis que les étages supérieurs peuvent servir à des usages industriels, à la fabrication et à l'aménagement de bureaux.

35.4 Les paysages de rue dans la zone sont composés de façades industrielles, y compris des quais de chargement, des installations pour la circulation des gros camions et des véhicules de service et de livraison ainsi que des arbres plantés qui fournissent de l'ombre.

Espaces libres

Espaces libres

36 Les espaces libres visent à fournir des parcs et des aires de loisirs, à protéger les biens-fonds écosensibles et à séparer certains usages des biens-fonds à l'intérieur des zones d'industrie centrale, d'industrie générale et d'industrie lourde.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Zone rurale

Zone rurale de la zone intermodale

37.1 La zone rurale de la zone intermodale a pour but de préserver et de protéger les biens-fonds en vue de futurs usages industriels et commerciaux, conformément au projet défini pour la zone intermodale, et de faire en sorte que les usages existants des biens-fonds qui sont autorisés à se poursuivre puissent être maintenus dans leur état actuel jusqu'à ce que les biens-fonds soient nécessaires à la mise en valeur de la zone intermodale.

37.2 Les usages autorisés dans la zone rurale de la zone intermodale sont limités aux activités agricoles.

37.3 Une demande d'aménagement du territoire visant à modifier le présent règlement de zonage ne peut être approuvée et aucun permis de mise en valeur ne peut être délivré si la mise en valeur aurait pour effet de modifier considérablement l'état actuel des biens-fonds, exigerait des structures, des semelles ou des fondations ne pouvant être enlevées ni déménagées à peu de frais ou compromettrait le lotissement, la viabilisation et la mise en valeur économiques futurs des biens-fonds.

37.4 Par dérogation au paragraphe (3), des ajouts mineurs à des zones à usage résidentiel existantes et la construction de structures accessoires qui sont liés aux usages résidentiels existants sont autorisés, à moins de pouvoir démontrer que l'ajout ou la structure n'est pas raisonnablement approprié pour la poursuite de l'usage existant.

Catégories de routes

Catégories de routes

38.1 Les cartes à couches superposables couvrent un secteur existant pour permettre de déterminer les dispositions ou les exigences spéciales devant orienter la mise en valeur dans une zone définie.

38.2 Les cartes à couches superposables indiquent les catégories de routes suivantes :

a) rue propice à la marche;

b) corridor de transport actif;

c) corridor industriel.

38.3 Les limites de la carte à couches superposables n'ont pas à correspondre aux limites de la zone sous-jacente.

Rue propice à la marche

39 La rue propice à la marche exige des paysages de rue adaptés aux piétons qui comprennent des trottoirs invitants et d'autres commodités, telles que du mobilier urbain, des œuvres d'art civique et des aménagements paysagers, pour assurer le confort des piétons et soutenir les activités commerciales.

Corridor de transport actif

40 Le corridor de transport actif nécessite des infrastructures pour les piétons, les cyclistes et le transport en commun, telles que des trottoirs, des sentiers polyvalents et des pistes cyclables, ainsi que des aménagements paysagers et des zones tampons pour améliorer la sécurité et l'attrait esthétique.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Corridor industriel

41 Le corridor industriel doit comporter des infrastructures qui sont conçues pour accueillir les gros camions et donner la priorité à la circulation rapide des véhicules industriels et des cargaisons ainsi qu'un minimum de zones tampons et d'aménagements paysagers pour faire la transition entre les usages industriels et les usages non industriels des biens-fonds.

Disposition générale

42 Pour l'application des normes du tableau n° 2, intitulé « Encombrements exigés », de l'appendice 2, un lot qui n'est pas adjacent à une route appartenant à l'une des trois catégories doit respecter les normes applicables aux corridors industriels.

USAGES

Usages autorisés

43.1 Après l'entrée en vigueur du règlement de zonage, les biens-fonds ne doivent être ni utilisés ni occupés et aucun bâtiment ni aucune structure ne doit être construit, modifié, déplacé, utilisé ou occupé pour quelque usage que ce soit dans n'importe quelle zone, si ce n'est conformément au tableau n° 1, intitulé « Usages et stationnement », de l'appendice 1.

43.2 L'employé désigné peut approuver un usage qui n'est pas énuméré dans le tableau n° 1 s'il est convaincu que :

a) l'usage proposé ne fait pas partie des usages « autorisés » dans une zone;

b) l'usage proposé est généralement compatible avec :

(i) le plan de mise en valeur et tout règlement en vigueur portant sur un plan secondaire,

(ii) l'objet de la zone visée,

(iii) le caractère général des autres usages autorisés dans la zone;

c) l'usage proposé n'aura pas d'effets nuisibles plus importants que ceux des autres usages autorisés dans la zone.

MISE EN VALEUR DURABLE

Normes de mise en valeur durable

44.1 Une demande de lotissement ou d'aménagement du territoire qui exige la modification du règlement de zonage ne peut être approuvée que si la mise en valeur proposée obtient au moins cinq points en regard d'une ou de plusieurs mesures de mise en valeur durable qui figurent au tableau n° 3, intitulé « Mesures de mise en valeur durable », de l'appendice 2.

44.2 Aucune fraction de point ne peut être attribuée à une mesure donnée et prise en compte dans le calcul du nombre total de points accordés à une mise en valeur proposée.

44.3 L'employé désigné peut exiger des documents indiquant comment une mesure donnée sera intégrée à la mise en valeur proposée ainsi qu'une confirmation écrite de conformité par un professionnel compétent.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Normes de rendement

45.1 Les usages industriels doivent être conformes aux normes de rendement qui figurent au tableau nº 4, intitulé « Normes de rendement », de l'appendice 2.

45.2 L'employé désigné peut exiger des documents indiquant comment une mesure donnée sera intégrée à la mise en valeur proposée ainsi qu'une confirmation écrite de conformité par un professionnel compétent.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDICES

Appendice 1 : Cartes

Carte nº 1 – Carte régionale
Carte nº 2 – Zone CentrePort Canada à Rosser

Appendice 2 : Tableaux

Tableau nº 1 – Usages et stationnement
Tableau nº 2 – Encombrements exigés
Tableau nº 3 – Mesures de mise en valeur durable
Tableau nº 4 – Normes de rendement

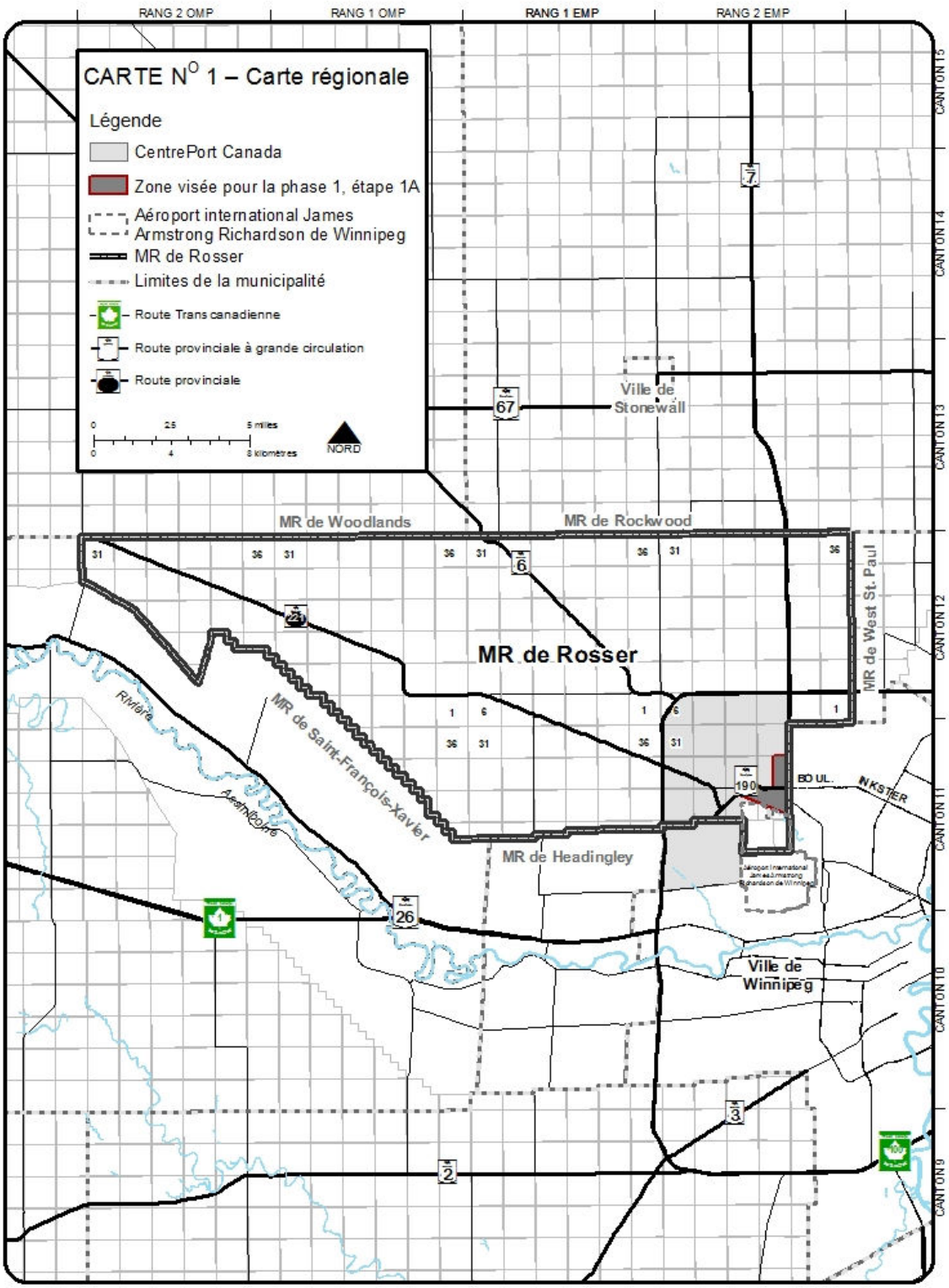
Appendice 3 : Diagrammes

Diagramme nº 1 – Détermination de la hauteur des bâtiments
Diagramme nº 2 – Configuration des lots
Diagramme nº 3 – Configuration des cours
Diagramme nº 4 – Enseignes

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

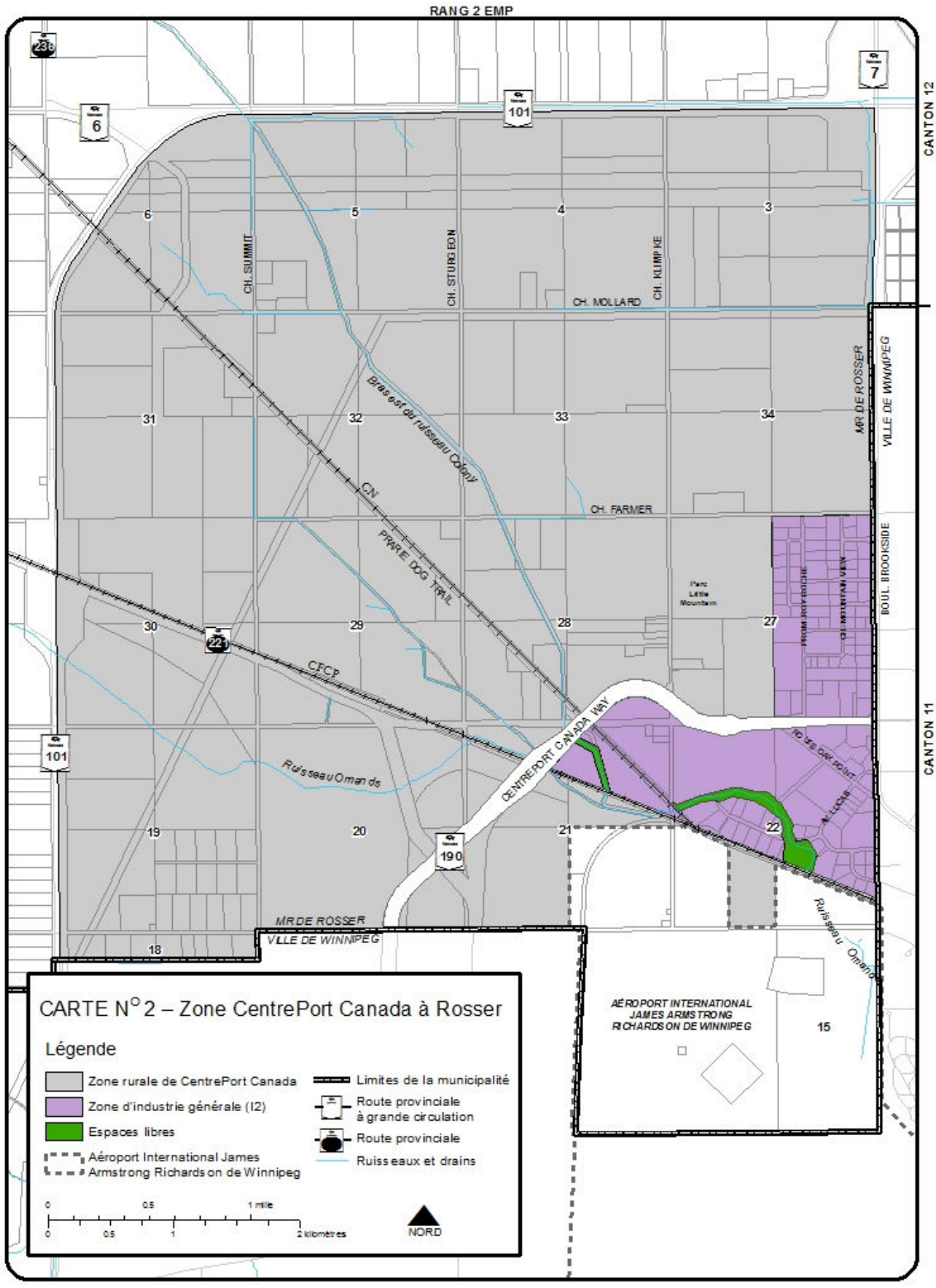
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDICE 1 – CARTES



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDICE 2 – TABLEAUX

Tableau n° 1 – USAGES ET STATIONNEMENT

empl. = employé s. o. = sans objet 93 m² (1 000 pi²) de surface de plancher brute

USAGE DES BIENS-FONDS		Centre industriel I1		Industrie générale I2		Industrie lourde I3		Espace libre EL	
		A/X	Espaces de stationnement	A/X	Espaces de stationnement	A/X	Espaces de stationnement	A/X	Espaces de stationnement
Bâtiments, structures et usages accessoires		A	0	A	0	A	0	A	0
Hébergement		A	1/chambre	X	s. o.	X	s. o.	X	s. o.
Activités agricoles		A	0	A	0	A	0	X	0
Panneau d'affichage		X	s. o.	A*	s. o.	A*	s. o.	X	s. o.
Services d'urgence et de protection		A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	A	s. o.	X	s. o.
Industrie	Extraction de granulat	X	s. o.	X	s. o.	A*	1/3 empl.	X	s. o.
	Ammoniac	X	s. o.	X	s. o.	A*	1/3 empl.	X	s. o.
	Abattoir	X	s. o.	X	s. o.	A*	1/3 empl.	X	s. o.
	Légère	A*	1/3 empl.	A*	1/3 empl.	A*	s. o.	X	s. o.
	Générale	X	s. o.	A*	1/3 empl.	A*	1/3 empl.	X	s. o.
	Lourde	X	s. o.	X	s. o.	A*	1/3 empl.	X	s. o.
Locaux à bureaux		A	2/93 m^2	X	3/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
Espaces libres		X	0	A	0	X	0	A	0
Stationnement		A	s. o.	A	s. o.	A	s. o.	X	s. o.
Usage résidentiel		X	s. o.	X	s. o.	X	s. o.	X	s. o.
Restaurant	Service complet	A	3/93 m^2	x	s. o.	X	s. o.	X	s. o.
	Service rapide	A	3/93 m^2	A	5/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
	Commandes à emporter	A	3/93 m^2	A	5/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
Commerce de détail	Lié à l'agriculture	A	4/93 m^2	A	4/93 m^2	X	4/93 m^2	X	s. o.
	Général	A	3/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.	X	s. o.
	Axé sur les véhicules	A	4/93 m^2	A	5/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
Services	Liés à l'agriculture	A	3/93 m^2	A	3/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
	Généraux	A	2/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.	X	s. o.
	Axés sur les véhicules	A	3/93 m^2	A	3/93 m^2	X	s. o.	X	s. o.
Usage lié au transport	Transbordement de conteneurs	X	s. o.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.
	Centre de distribution	X	s. o.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.
	Centre d'exécution des commandes	X	s. o.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.
	Terminal de transfert de conteneurs multimodaux	X	s. o.	X	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.
	Terminal ferroviaire ou routier	X	s. o.	X	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.
Services publics		A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.
Entreposage et distribution		X	s. o.	A	1/3 empl.	A	1/3 empl.	X	s. o.

Dans le tableau :

« A » : usage autorisé

« A* » : usage autorisé assujetti à des normes en particulier

« X » : usage non autorisé

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TERMES UTILISÉS DANS LE TABLEAU N^{O} 1 – USAGES ET STATIONNEMENT

« activité agricole » Utilisation de biens-fonds à des fins agricoles, notamment la culture et le pâturage, ainsi que pour des activités connexes telles que la préparation du sol, l'épandage de fumier et d'engrais, la plantation, la pulvérisation, l'irrigation, la récolte et l'entreposage et la vente de cultures, à l'exclusion du bétail. ("Agricultural Activities")

« bâtiments, structures et usages accessoires » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Accessory Buildings, Structures and Uses")

« bâtiment accessoire » Bâtiment qui sert à un usage accessoire. ("accessory building")

« usage accessoire » Usage moins important qu'un usage principal. ("accessory use")

« commerce de détail » Endroit utilisé pour la vente ou la location de marchandises à des clients en vue d'un profit, y compris ce qui suit. ("Retail")

« commerce de détail axé sur les véhicules motorisés » Commerce faisant la vente de véhicules motorisés neufs ou usagés et fournissant des services de débosselage et de réparation connexes. ("motor vehicle oriented retail")

« commerce de détail lié à l'agriculture » Commerce faisant la vente de produits neufs ou usagés, notamment de la machinerie, principalement utilisés à des fins agricoles, et pouvant fournir des services de réparation dans un bâtiment fermé et d'autres petits services ou réparations accessoires. ("agriculture related retail")

entreposage et distribution » Bâtiment servant à l'entreposage, à la vente en gros et à la distribution de produits, de fournitures et de matériel fabriqués, y compris les unités d'entreposage libre-service et les minientrepôts. ("Warehouse and Distribution")

« espace libre » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Open Space")

« zone de loisirs » Installations et terrains tant intérieurs qu'extérieurs utilisés pour les loisirs et le divertissement, y compris à la fois les zones de loisirs actifs et les zones de loisirs passifs. ("recreation area")

« zone de loisirs passifs » Zone axée sur les espaces libres qui permet la préservation de l'habitat naturel et des activités telles que la randonnée pédestre, les pique-niques et l'observation d'oiseaux et qui peut comprendre des zones ayant fait l'objet de travaux mineurs de mise en valeur, comme des aires de pique-nique et des bancs. ("passive recreation area")

« hébergement » Installations servant au logement temporaire et à des activités auxiliaires. ("Accommodations")

« industrie » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Industry")

« abattoir » Installation où des produits et des sous-produits de viande ainsi que des abats provenant directement d'animaux vivants sont transformés, à l'exclusion des exploitations d'élevage et des enceintes de mise aux enchères. ("animal processing facility")

« installation d'entreposage d'ammoniac » Installation où sont rangés les produits sous forme liquide ou gazeuse ayant la formule chimique NH_3 qui sont habituellement entreposés, transportés ou conservés sous pression dans un récipient sous pression et utilisés comme engrais liquides. ("anhydrous ammonia storage facility")

« installation d'extraction d'agrégat » Site et bâtiments accessoires utilisés pour l'enlèvement, l'affinement ou la transformation du sable, du gravier, de la pierre ou d'autres ressources en granulat, y compris les emprunts, les gravières et les carrières de pierre, à l'exclusion des équipements de préparation de l'asphalte ou du béton. ("aggregate extraction operation")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

« usage de l'industrie générale » Activités de fabrication, de transformation et d'entreposage de marchandises dans un bâtiment fermé ou à l'extérieur qui peuvent engendrer un niveau modéré de bruit ou d'odeurs ou avoir d'autres répercussions modérées perceptibles aux lignes de lot du site où ont lieu les activités ou au-delà, conformément aux normes de rendement du tableau 4. ("general industrial use")

« usage de l'industrie légère » Activités de fabrication ou de transformation de produits dans un bâtiment fermé pouvant engendrer un faible niveau de nuisance qui est conforme aux normes de rendement figurant dans le présent appendice. ("light industrial use")

« usage de l'industrie lourde » Activités de fabrication, de transformation, d'emballage, d'équarrissage, d'exploitation, d'extraction ou d'assemblage de marchandises ou de ressources — qui peuvent nécessiter l'usage de composants explosifs ou inflammables — dans un bâtiment fermé ou à l'extérieur qui sont susceptibles d'engendrer du bruit ou des odeurs ou d'avoir d'autres répercussions perceptibles au-delà des lignes de lot du site où ont lieu les activités, conformément aux normes de rendement du tableau 4, y compris :

a) l'entreposage extérieur;

b) les structures accessoires, telles que les installations de chargement et de déchargement, l'entreposage de conteneurs et l'entreposage. ("heavy industrial use")

« lié au transport » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Transportation related")

« centre d'exécution des commandes » Entreprise qui offre des services tels que l'entreposage, le contrôle des stocks, la modification de produit, le prélèvement et l'emballage ainsi que l'expédition. ("fulfilment centre")

« centre de distribution » Entrepôt ou autre bâtiment spécialisé, souvent doté d'un dispositif de réfrigération ou de climatisation, où sont gardés des produits destinés à être redistribués à des détaillants ou à des grossistes ou distribués directement à des clients et qui joue un rôle important dans l'ensemble du processus d'exécution des commandes. ("distribution centre")

« installation de transbordement de conteneurs » Installation utilisée pour recevoir des produits acheminés par aéronef, par train ou par camion, les entreposer et les placer dans des conteneurs. ("container transload facility")

« terminal de transfert de conteneurs multimodaux » Lieu où des cargaisons reçues par aéronef, par train ou par camion sont placées dans des conteneurs multimodaux. ("intermodal container transfer terminal")

« terminal ferroviaire ou routier » Lieu où des cargaisons transportées par train ou par camion sont déchargées ou chargées. ("rail or truck terminal")

« locaux à bureau » Lieux d'affaires, à l'exclusion des commerces de détail. ("Office")

« panneau d'affichage » Enseigne qui attire l'attention sur une entreprise, une chose, un service, un message ou un divertissement qui existe ou est vendu ou offert ailleurs que sur le lot où se trouve l'enseigne. ("Billboard")

« restaurant » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("restaurant")

« comptoir de commandes à emporter » Restaurant qui, au lieu d'avoir des places assises pour les clients :

a) soit vend à un comptoir des aliments et des boissons que les clients viennent chercher pour les consommer ailleurs;

b) soit livre directement aux clients des aliments et des boissons qui sont consommés ailleurs. ("take-out restaurant")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

« restaurant à service complet » Restaurant qui vend et sert des aliments et des boissons à des clients assis à des tables. ("full-service restaurant")

« restaurant à service rapide » Restaurant qui vend à ses clients, à un comptoir, des aliments et des boissons destinés à être consommés sur place, à l'extérieur ou dans un véhicule motorisé qui se trouve sur les lieux. ("fast-food restaurant")

« services » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Services")

« services axés sur les véhicules » S'entend de la vente, de l'entretien, du débosselage et de la réparation de camions et de remorques. ("vehicle oriented services")

« services généraux » Éventail de services qui sont destinés aux travailleurs et aux visiteurs de la zone intermodale, notamment des services de garde d'enfants, des services médicaux, des services financiers, des bureaux de poste, des bâtiments de la fonction publique, des services sociaux et des écoles techniques ou de métiers, et qui peuvent générer une petite partie des revenus totaux générés par les activités de commerce de détail. ("general services")

« services liés à l'agriculture » Tous les services axés sur l'agriculture, notamment la vente, la location ou la présentation de marchandises et de produits neufs ou usagés (y compris de la machinerie) principalement utilisés à des fins agricoles. ("agriculture related services")

« services d'urgence et de protection » S'entend des services de police, de protection contre l'incendie, d'ambulance et d'intervention en présence de matières dangereuses. ("Emergency and Protection Services")

« services publics » Ensemble de services destinés au public, notamment les services d'électricité, de gaz naturel, d'aqueduc et d'égout, qui peuvent comprendre les services téléphoniques. ("Utilities")

« stationnement » S'entend notamment des éléments qui suivent. ("Parking")

« parc de stationnement » Zone extérieure servant à garer au moins quatre véhicules motorisés qui comprend les espaces de stationnement, les allées et les entrées, à l'exclusion de toute zone servant uniquement à exposer des véhicules motorisés pour la vente. ("parking area")

« stationnement sur place » Espace conçu pour le stationnement d'un véhicule motorisé qui se trouve sur le même site que l'usage pour lequel il est prévu. ("onsite-parking")

« usage résidentiel » Qualifie des locaux conçus pour une occupation résidentielle, sauf l'hébergement. ("Residential")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLEAU Nº 2 – ENCOMBREMENTS EXIGÉS

ZONE	EXIGENCE		Rue propice à la marche	Corridor de transport actif	Corridor industriel
CENTRE INDUSTRIEL (I1)	Hauteur du bâtiment+		6,1 m min. (20 pi) – 10 étages max.	3 étages max.	3 étages max.
	Marge de recul	Avant	0 – 3,1 m max. (0 – 10 pi)	1,5 m – 6,1 m max. (5 pi – 20 pi)	1,5 m min. (5 pi)
		Latérale	Contigu I1 : 0 – fixé 1,5 m (5 pi) isolé	Contigu I2 : 6,1 m min. (20 pi) fixé s. o.	Contigu I3 : s. o. s. o.
		Arrière	6,1 m min. (20 pi)	6,1 m min. (20 pi)	s. o.
			1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière	1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière	s. o.
	Façade ++	Devanture de magasin	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent
		Entrée commune	70 % min. de la façade de bâtiment totale et 30 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 30 % min. en verre transparent	% illimité de la façade de bâtiment totale et 30 % min. en verre transparent
	Aménagement paysager		1 arbre/9,1 m (30 pi) plus 3 arbustes/6,1 m (20 pi) de façade du lot 1 arbuste de fondation/3 m de façade	Aménagement paysager qui fait le lien avec un trottoir et une voie cyclable existants ou prévus	
	Station-nement	Accès	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue
		Espace paysager	5 % de la superficie brute du parc de stationnement doit être paysagé s'il y a plus de 20 espaces de stationnement		
		Marge de recul	9 m min. (30 pi) cour avant	6,1 m min. (20 pi) cour avant	s. o.
	Charge-ment	Marge de recul	18,3 m min. (60 pi) cour avant	6,1 m min. (20 pi) cour avant	s. o.
	Enseignes		Bannière : 1 enseigne/façade (2 max.); 0,28 m^2/m linéaire de surface max. (3 pi^2/pi linéaire); dégagement de 2,13 m min. (7 pi) Enseigne double face : 1 enseigne/façade (2 max.); 0,56 m^2 de surface max. (6 pi^2); dégagement de 2,44 m min. (8 pi)		
	Surface construite		90 % max.	90 % max.	90 % max.
INDUSTRIE GÉNÉRALE (I2)	Hauteur du bâtiment+		s. o.	3 étages max.	3 étages max.
	Marge de recul	Avant	s. o.	1,5 m – 6,1 m max. (5 pi – 20 pi)	1,5 m min. (5 pi)
		Latérale	Contigu I1 : s. o.	Contigu I2 : 6,1 m min. (20 pi)	Contigu I3 : 9,1 m min. (29,8 pi)
		Arrière	s. o.	6,1 m min. (20 pi)	6,1 m min. (20 pi)
			s. o.	1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière	1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière
	Façade ++	Devanture de magasin	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent
		Entrée commune	70 % min. de la façade de bâtiment totale et 60 % min. en verre transparent	50 % min. de la façade de bâtiment totale et 30 % min. en verre transparent	% illimité de la façade de bâtiment totale et 30 % min. en verre transparent
	Aménagement paysager		Pavé	Aménagement paysager qui fait le lien avec un trottoir et une voie cyclable existants ou prévus	
	Station-nement	Accès	s. o.	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue	9,1 m min. (30 pi) à partir du coin de rue
		Marge de recul	s. o.	6,1 m min. (20 pi) cour avant	s. o.
	Charge-ment	Marge de recul	s. o.	6,1 m min. (20 pi) cour avant	s. o.
	Enseignes		Panneau sur pied : 18,5 m^2 de surface max. (200 pi^2); hauteur de 9,14 m max. (30 pi); 7,6 m (25 pi) de cour avant ou selon ce qu'approuve le Conseil routier du Manitoba ou Infrastructure et Transports Manitoba		
	Surface construite		70 % max.	70 % max.	70 % max.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

INDUSTRIE LOURDE (I3)	Hauteur du bâtiment+		s. o.	3 étages max.	3 étages max.
	Marge de recul	Avant	s. o.	6,1 m min. (20 pi)	1,5 m min. (5 pi)
		Latérale	s. o.	Contigu I2 : 9,1 m min. (29,8 pi)	Contigu I3 : 6,1 m min. (20 pi)
		Arrière	s. o.	9,1 m min. (29,8 pi)	6,1 m min. (20 pi)
			s. o.	1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière	1,5 m min. (5 pi) jusqu'à la voie d'accès arrière
	Façade ++	Devanture de magasin	s. o.	s. o.	s. o.
		Entrée commune	s. o.	s. o.	s. o.
	Aménagement paysager		s. o.	Aménagement paysager qui fait le lien avec un trottoir et une voie cyclable existants ou prévus	
	Station-nement	Accès	s. o.	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue	18,3 m min. (60 pi) à partir du coin de rue
		Marge de recul	s. o.	Aménagement paysager qui fait le lien avec un trottoir et une voie cyclable existants ou prévus	
	Charge-ment	Marge de recul	s. o.	s. o.	s. o.
	Enseignes		Panneau sur pied : 18,5 m^2 de surface max. (200 pi^2); hauteur de 9,14 m max. (30 pi); 7,6 m (25 pi) de cour avant ou selon ce qu'approuve le Conseil routier du Manitoba ou Infrastructure et Transports Manitoba		
	Surface construite		s. o.	70 % max.	70 % max.

+ La hauteur du bâtiment doit respecter les restrictions applicables aux aéroports.

++ Pourvu que toutes les exigences du code relatives à l'énergie soient remplies.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLEAU N° 3 – MESURES DE MISE EN VALEUR DURABLE		
Mesure	**Points**	**Documents exigés**
Corridor de transport actif	5	Plans de construction montrant l'emplacement de la construction proposée le long d'un corridor de transport actif qui respecte les lignes directrices concernant les corridors de transport actif
Analyse comparative et communication du rendement	2	Copie de l'inscription à l'initiative canadienne ENERGY STAR Portfolio Manager
Commodités pour les cyclistes	2	Plans de construction montrant le lieu d'entreposage des bicyclettes, les espaces de stationnement pour bicyclettes, les douches pour les employés
Piste cyclable	2	Plans de construction montrant la nouvelle piste cyclable adjacente à un ruisseau
Bâtiment écoénergétique	2	Preuve que la nouvelle construction représente une amélioration de 10 % par rapport à la norme prévue par le code de l'énergie du Manitoba/Preuve que des rénovations importantes représentent une amélioration de 5 % par rapport à la norme ANSI/ASHRAE/ES 90.1-2013
Bâtiment écologique	2	Plans de construction montrant que la nouvelle construction ou les rénovations importantes remplissent les critères du système d'évaluation des bâtiments écologiques Modèle énergétique montrant des améliorations et autre preuve d'admissibilité à la certification du Conseil du bâtiment durable du Canada, de Green Globes ou de Living Building Challenge
Industries vertes	3	Devis descriptif et rapports trimestriels pendant 48 mois après le début du projet à titre de preuve que les ventes de produits verts admissibles et les services connexes représentent plus de 75 % du revenu brut
	5	Devis descriptif et rapports trimestriels pendant 48 mois après le début du projet à titre de preuve que les ventes de produits verts admissibles et les services connexes représentent plus de 95 % du revenu brut
Toits verts	3	Plans de construction montrant que des végétaux occupent au moins 50 % de la surface totale du toit, avec des détails sur le drainage et la plantation
Réduction des îlots de chaleur	3	Plans de construction montrant que 35 % des aires de la parcelle faisant l'objet d'aménagements réalisés à l'aide de matériaux inertes et ne comportant pas de véritable toit, comme les trottoirs, les places publiques, les cours, les parcs de stationnement, les structures de stationnement et les entrées, doivent être couvertes, selon le cas, par des arbres d'ombrage (de 15 ans) ou un pavage ou une couverture faite de matériaux réfléchissants ayant un indice de réflectance solaire d'au moins 29
Incitatifs commerciaux, programme Éconergique de Manitoba Hydro	1	Plans de construction montrant des mesures de mise en valeur durable et preuve de l'admissibilité aux incitatifs actuels
Incitatifs industriels, programme Éconergique de Manitoba Hydro	5	Plans de construction montrant des mesures de mise en valeur durable et preuve de l'admissibilité aux incitatifs actuels
Transport ferroviaire	3	Plans logistiques et rapports trimestriels pendant 48 mois après le début du projet qui montrent qu'au moins 60 % des matières premières et des produits finis sont transportés par chemin de fer
	5	Plans logistiques et rapports trimestriels pendant 48 mois après le début du projet qui montrent qu'au moins 95 % des matières premières et des produits finis sont transportés par chemin de fer

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Sources d'énergie renouvelable Programmes d'incitatifs : crédit d'impôt du Manitoba pour l'équipement d'énergie verte et Programme manitobain d'encouragement de la géothermie	3	Plans de construction ou étude de préfaisabilité positive du système montrant que l'énergie solaire (thermique ou photovoltaïque), éolienne ou géothermique produite sur place respecte la norme CSA-448 concernant les systèmes géothermiques d'après une analyse du rendement énergétique du bâtiment effectuée à l'aide d'un outil de simulation accepté qui indique que le système comble au moins 5 % des besoins annuels en énergie électrique et en énergie thermique du bâtiment
Amélioration du corridor industriel	1	Plans d'exécution montrant des arbres d'ombrage et des trottoirs le long d'un corridor industriel qui font le lien avec les trottoirs adjacents existants ou prévus
Rue propice à la marche	5	Plans de construction montrant l'emplacement des constructions prévues le long d'une rue propice à la marche qui respecte les lignes directrices concernant les rues propices à la marche
Xéropaysagisme	2	Plans de construction indiquant les végétaux adaptés aux milieux arides et la réutilisation de l'eau pour l'irrigation

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TERMES UTILISÉS DANS LE TABLEAU N^{o} 3 – MESURES DE MISE EN VALEUR DURABLE

« bâtiment écoénergétique » Bâtiment écologiquement durable qui est conçu, construit et exploité de manière à réduire au minimum l'ensemble des effets sur l'environnement. ("green building")

« corridor de transport actif » Emprise publique qui comprend une infrastructure de transport actif comportant, par exemple, des trottoirs améliorés, des voies cyclables réservées, des panneaux et des passages sécuritaires pour les piétons et les cyclistes, des supports à bicyclettes et des couloirs de verdure pour la marche et la bicyclette. ("active transportation corridor")

« îlot de chaleur » Zone urbaine où la température moyenne est supérieure à celle des zones rurales environnantes en raison de l'absorption, de la rétention et de la production accrues de chaleur par les bâtiments, les chaussées et les activités humaines dans la zone. ("heat island")

« industrie verte » Industrie qui crée ou utilise des technologies et des produits verts, qui recycle des matériaux ou utilise des matériaux recyclés, qui limite l'utilisation de combustibles fossiles ou qui utilise des technologies d'énergie propre telles que l'énergie solaire ou éolienne. ("green industry")

« parc de stationnement vert » Parc de stationnement de surface qui intègre des matériaux de revêtement perméables ainsi que beaucoup d'arbres et de végétaux et qui dirige le ruissellement de surface vers des bassins paysagés pour faciliter l'écoulement sur place des eaux pluviales et éliminer ou réduire l'utilisation de raccords de drainage mécanique. ("green parking lot")

« produits verts » Produits qui ont moins d'incidence sur l'environnement ou sont moins préjudiciables à la santé humaine ou à l'environnement que les produits équivalents traditionnels et qui peuvent être, selon le cas :

a) faits de matériaux ou de composants recyclés;

b) fabriqués d'une manière écoénergétique;

c) offerts sur le marché dans un emballage réduit. ("green products")

« rénovations importantes » Remise en valeur ou réaménagement d'une structure existante dont la valeur représente plus de 50 % de celle de la propriété selon l'évaluation foncière. ("major renovation")

« toit vert » Toit d'un bâtiment qui est partiellement ou entièrement recouvert de végétation et d'un milieu de culture sur une membrane imperméable. ("green roof")

« xéropaysagisme » Méthode d'aménagement paysager et de jardinage qui réduit ou élimine l'utilisation d'eau supplémentaire pour l'irrigation. ("xeriscape")

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

TABLEAU N° 4 – NORMES DE RENDEMENT I1 = Centre industriel I2 = Industrie générale I3 = Industrie lourde	
NUISANCE	**NORMES**
Pollution atmosphérique	La pollution atmosphérique et la fumée ne doivent pas dépasser les concentrations maximales de particules fines et d'ozone troposphérique établies dans les *Normes canadiennes de qualité de l'air ambiant (NCQAA) relatives aux $PM_{2,5}$ et à l'ozone*, qui ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, Partie 1, vol. 147, n° 21, le 25 mai 2013.
Poussières, saletés ou particules	Les activités réalisées ou les produits entreposés sur le site de zonage ne doivent rejeter dans l'air aucune poussière, saleté ni particule visible sans instrument, selon le cas : I1 : à une ligne de lot du site de zonage; I2 : à une ligne de lot du site de zonage; I3 : à une ligne de lot contiguë à une zone résidentielle.
Perturbation électrique	Aucune activité ne doit causer une perturbation électrique qui nuit au fonctionnement du matériel autre que celui de la personne qui cause la perturbation.
Lumière éblouissante ou chaleur	Il est interdit de produire une lumière éblouissante ou une chaleur directe ou réfléchie par le ciel qui est perceptible sans instrument, selon le cas : I1 : à une ligne de lot du site de zonage; I2 : à une ligne de lot du site de zonage; I3 : à une ligne de lot contiguë à une zone résidentielle.
Matières inflammables ou explosives	Aucune matière inflammable ou explosive ne doit être produite, utilisée, entreposée ni manipulée sans une protection adéquate approuvée par le service municipal des incendies contre les risques d'explosion.
Contaminants liquides	Aucun contaminant ni aucune matière liquide qui, de par sa nature ou sa température, contamine une source d'approvisionnement en eau, nuit aux processus bactériens et au traitement des eaux usées ou provoque, de quelque façon que ce soit, l'émission de matières dangereuses ou nocives ne doit être rejeté dans un égout public, un réseau privé d'évacuation des eaux usées, un ruisseau ou le sol.
Bruit ou vibration	Aucun bruit ni aucune vibration, autres que ceux liés aux activités de transport et aux travaux de construction temporaires, ne doit être produit de manière perceptible sans instrument, selon le cas : I1 : à une ligne de lot du site de zonage; I2 : à une ligne de lot contiguë à un bien-fonds faisant l'objet d'un usage non industriel; I3 : à une ligne de lot contiguë à une zone résidentielle. Si le bruit doit être atténué dans la zone d'une route provinciale ou dans une zone contrôlée au sens de la *Loi sur la protection des voies publiques*, le propriétaire doit présenter une demande à la fois au Conseil routier du Manitoba et à Infrastructure et Transports Manitoba.
Gaz odorants	Il est interdit de produire des émissions de matières ou de gaz odorants qui sont perceptibles sans instrument, selon le cas : I1 : à une ligne de lot du site de zonage; I2 : à une ligne de lot du site de zonage; I3 : à une ligne de lot contiguë à une zone résidentielle.
Radioactivité	Aucune activité, y compris l'entreposage et le déversement, ne doit causer des émissions radioactives.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

APPENDICE 3 – DIAGRAMMES

Diagramme n^{o} 1 : HAUTEUR DES BÂTIMENTS

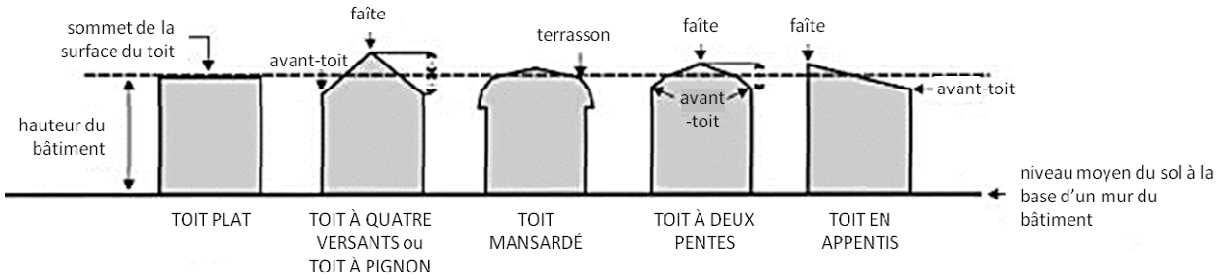
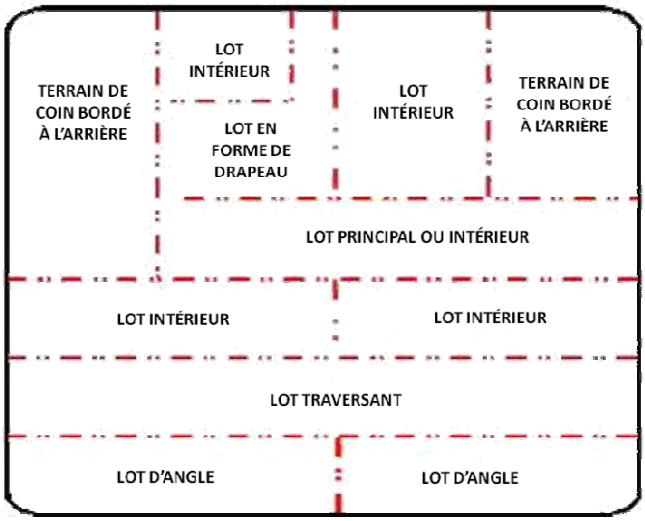


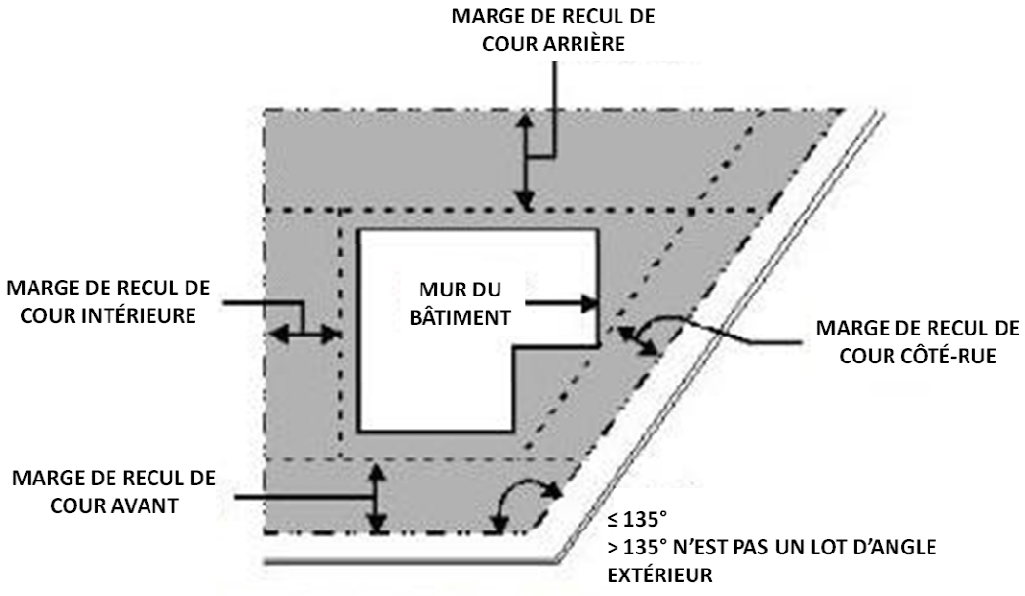
Diagramme n^{o} 2 : LOTS



Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39

Diagramme n° 3 : COUR



REMARQUE : LA COUR AVANT EST LA PLUS COURTE DES DEUX FAÇADES, À MOINS QUE L'EMPLOYÉ DÉSIGNÉ N'EN DÉCIDE AUTREMENT.

Diagramme n° 4 : ENSEIGNES TEMPORAIRES

Enseigne double face	
	- Quantité 1 façade – 2 max. - Surface (max.) 55,7 m^2 (600 pi^2) - Largeur 1,8 m (6 pi) max. - Hauteur 1,2 m (4 pi) max. - Profondeur/saillie 1,2 m (4 pi) max. - Dégagement 2,4 m (8 pi) min. - Hauteur des lettres 20,3 cm (8 po) max.
Bannière	

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT
Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39



- Quantité (max.)	1 (2 pour un bâtiment d'angle)
- Surface (max.)	0,3 m^2/0,3 m linéaire de façade (3 pi^2/1 pi linéaire de façade)
- Largeur	90 % de la façade max.
- Hauteur	0,91 m (3 pi) max.
- Profondeur/saillie	0,2 m (7 po) max.
- Dégagement	2,1 m (7 pi) min.
- Hauteur des lettres	0,5 m (18 po) max.

Archived version
Current from 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT to 28 Mar. 2024 at 8:39 am CDT

Version archivée
À jour du 28 mars 2024 à 08 h 39 au 28 mars 2024 à 08 h 39