



PARTIE III : LES LOCALITÉS

La présente partie du rapport final de la Commission royale constitue une évaluation du secteur riverain en tant qu'endroit et que série d'endroits. On y trouve les commentaires qu'ont formulés les membres de la Commission sur les diverses localités du secteur riverain s'étendant de la baie Burlington, à l'ouest, à la rivière Trent, à l'est.

Dans le présent chapitre, la Commission tente de définir les valeurs et les objectifs publics pour chacune des localités se trouvant le long du secteur riverain, bien qu'elle reconnaisse que ceux qui vivent, qui travaillent et qui se divertissent dans ces localités sont probablement mieux placés pour évaluer leurs attributs. En outre, elle y formule des recommandations sur les stratégies à adopter pour les années à venir.

Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme important. Il suffit de

penser aux immeubles que nous construisons, à la façon dont nous traitons nos cours d'eau, nos routes, nos déchets, nos arbres et nos ressources en eau, à l'attention et aux soins que nous accordons à nos bureaux, à nos écoles, à nos usines, à nos restaurants, à nos installations récréatives, à nos monuments et à nos édifices consacrés au culte.

Dans le livre remarquable qu'il a publié en 1990 et qu'il a intitulé *The Experience of Place*, Tony Hiss rend l'importance que revêt la localité dans le quotidien des gens.

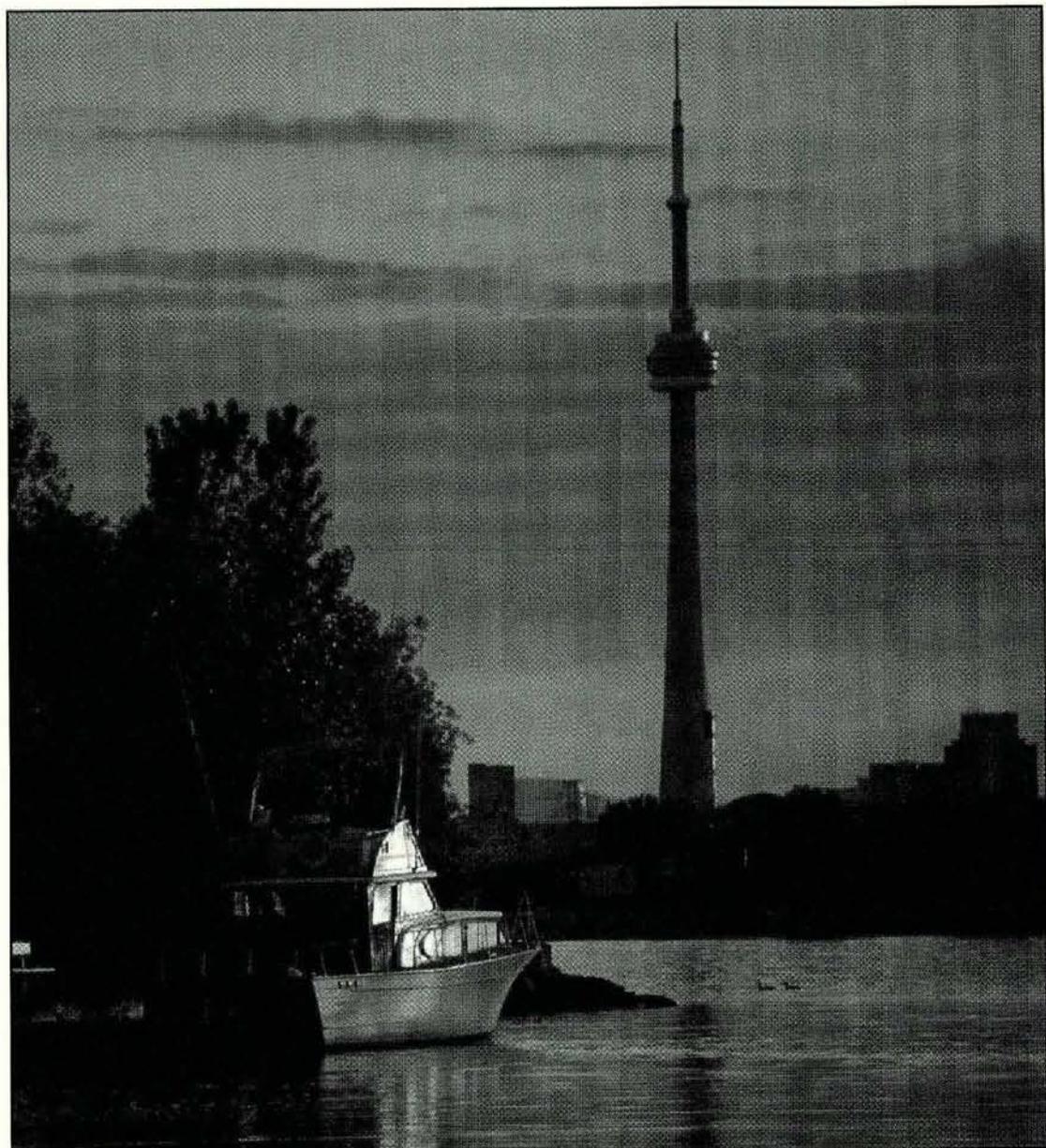
Les localités où nous vivons et où nous travaillons suscitent des réactions, chez chacun de nous, qui sont à peine perceptibles ou qui ne sont connues que depuis peu. Les changements de plus en plus rapides que connaissent les gens dans la majeure partie de leur quotidien nous aident, nous poussent et quelquefois nous forcent à comprendre que notre environnement habituel, qu'il soit artificiel ou naturel, a une incidence incroyable et continue sur

ce que nous ressentons, sur nos agissements, sur notre santé et sur notre intelligence. Ces localités ont des répercussions sur notre conscience intime et notre perception de la

sécurité, sur le type de travail que nous faisons, sur nos relations avec les autres, voire sur notre capacité d'agir en tant que citoyens d'une société démocratique. Bref, les localités où nous passons notre temps influent sur notre personnalité actuelle et future.

Au fur et à mesure que les localités qui nous entourent évoluent — tant les

Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme important.



Toronto, vue de la ville le soir

agglomérations où nous vivons que les régions plus importantes qui les englobent — nous aussi nous évoluons. Ainsi, nous aboutissons toujours à une question écologique grave ou à une question profondément personnelle, et ce, quoi que nous vivions dans une localité. Notre relation avec les localités que nous connaissons et où nous nous retrouvons — où vous vous trouvez maintenant, où vous étiez il y a quelques instants et où que vous soyez dans

quelques heures — représente un lien étroit de nature complexe, n'ayant rien d'abstrait ni de distant. Il s'agit d'une relation enveloppante qui est presque un continuum avec tout ce que nous voyons et pensons. Aussi commençons-nous à percevoir un danger : toutes les fois que nous modifions notre environnement, nous risquons tous de perdre trop facilement quelque chose ayant contribué à façonner notre intelligence et qui est



PARTIE III : LES LOCALITÉS

La présente partie du rapport final de la Commission royale constitue une évaluation du secteur riverain en tant qu'endroit et que série d'endroits. On y trouve les commentaires qu'ont formulés les membres de la Commission sur les diverses localités du secteur riverain s'étendant de la baie Burlington, à l'ouest, à la rivière Trent, à l'est.

Dans le présent chapitre, la Commission tente de définir les valeurs et les objectifs publics pour chacune des localités se trouvant le long du secteur riverain, bien qu'elle reconnaisse que ceux qui vivent, qui travaillent et qui se divertissent dans ces localités sont probablement mieux placés pour évaluer leurs attributs. En outre, elle y formule des recommandations sur les stratégies à adopter pour les années à venir.

Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme

important. Il suffit de penser aux immeubles que nous construisons, à la façon dont nous traitons nos cours d'eau, nos routes, nos déchets, nos arbres et nos ressources en eau, à l'attention et aux soins que nous accordons à nos bureaux, à nos écoles, à nos usines, à nos restaurants, à nos installations récréatives, à nos monuments et à nos édifices consacrés au culte.

Dans le livre remarquable qu'il a publié en 1990 et qu'il a intitulé *The Experience of Place*, Tony Hiss rend l'importance que revêt la localité dans le quotidien des gens.

Les localités où nous vivons et où nous travaillons suscitent des réactions, chez chacun de nous, qui sont à peine perceptibles ou qui ne sont connues que depuis peu. Les changements de plus en plus rapides que connaissent les gens dans la majeure partie de leur quotidien nous aident, nous poussent et quelquefois nous forcent à comprendre que notre environnement habituel, qu'il soit artificiel ou naturel, a une incidence incroyable et continue sur

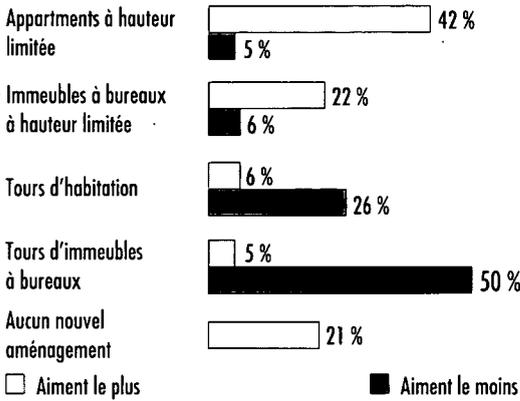
ce que nous ressentons, sur nos agissements, sur notre santé et sur notre intelligence. Ces localités ont des répercussions sur notre conscience intime et notre perception de la

sécurité, sur le type de travail que nous faisons, sur nos relations avec les autres, voire sur notre capacité d'agir en tant que citoyens d'une société démocratique. Bref, les localités où nous passons notre temps influent sur notre personnalité actuelle et future.

Au fur et à mesure que les localités qui nous entourent évoluent — tant les

Le type de localité que nous créons et que nous élaborons reflète ce que nous sommes et ce que nous considérons comme important.

Les aménagements riverains les plus et les moins désirés



Quand on leur a demandé leur choix d'aménagement les répondants ont préféré les aménagements à hauteur limitée aux tours.

Source : Environics Poll, 1991.

maintenant nécessaire à notre épanouissement, soit en nous isolant de certains paysages ou de certains sons, de certaines formes ou textures, ou d'autres informations propres à une localité.

Lorsqu'ils parlent d'expériences frappantes survenues dans une localité quelconque, les gens font souvent allusion à de tendres souvenirs ou à des moments féériques, et le secteur riverain en évoquent plusieurs. L'observation, depuis la rive du ruisseau Grindstone, de ses berges escarpées fortement boisées s'élevant de chaque côté; les tours du centre de Toronto brillant sous le soleil, observées depuis la côte est d'Etobicoke, de l'autre côté de la baie Humber; des enfants jouant dans le parc Rotary d'Ajax, avec en arrière-plan les arbustes et les joncs du ruisseau Duffin; une promenade sur les falaises escarpées de Scarborough, la vue sur le lac : voilà des moments délicieux qu'il fait bon se remémorer tout au long d'une vie.

Parfois cependant, les souvenirs les plus précieux se rapportent à des localités ayant perdu de la valeur et de la qualité au fil des ans. On n'a qu'à penser aux efforts qu'il faut déployer pour résister aux facteurs qui assaillent tous nos sens lorsque l'on marche sous le viaduc du chemin de fer enjambant la rue York, ou lorsque l'on traverse

le boulevard Lake Shore sur l'autoroute Gardiner, dépassé l'aire de stationnement, pour atteindre le bord de l'eau. Et que dire du combat que l'on doit livrer, par temps venteux, contre les violentes bourrasques refoulantes soufflant le long des parois et aux coins des nouvelles tours érigées dans le secteur riverain central de Toronto. Enfin, pensons à la découverte d'une vue historique sur la baie ayant égayé la vie quotidienne de millions de gens, mais qui aujourd'hui n'est profitable qu'à des centaines de personnes. Voilà certes des situations nous rappelant qu'il faut préserver, entretenir et enrichir les localités qui nous ont été léguées par nos prédécesseurs si l'on veut en jouir, puis les léguer à notre tour à nos descendants.

Nombre des localités étudiées dans le présent rapport sont en période de transition. Dans certains cas, cette transition est modérée et discrète, quoique importante malgré tout. Dans d'autres cas, le changement est radical et les résultats sont magnifiques. Dans l'ensemble de ces localités, nous avons la possibilité de ne rien laisser de côté, que ce soit sur le plan de notre héritage ou de notre avenir.

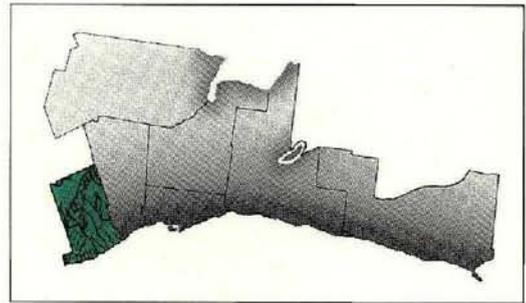


CHAPITRE 7 : HALTON

Le secteur riverain de Halton couvre une distance de quelque 33 kilomètres (20 milles) en bordure du lac Ontario et de 5 kilomètres (3 milles) le long de la baie de Burlington et du port de Hamilton. Ce secteur riverain régional comprend le secteur riverain local d'Oakville et de Burlington et s'étend vers l'ouest depuis Joshua Creek jusqu'à Grindstone Creek, là où il rejoint l'Escarpement de Niagara. Un nombre important de cours d'eau se jettent dans le lac après avoir traversé des vallées aux pentes abruptes, notamment à Bronte Creek (Twelve Mile Creek) et Sixteen Mile Creek, l'une et l'autre à Oakville.

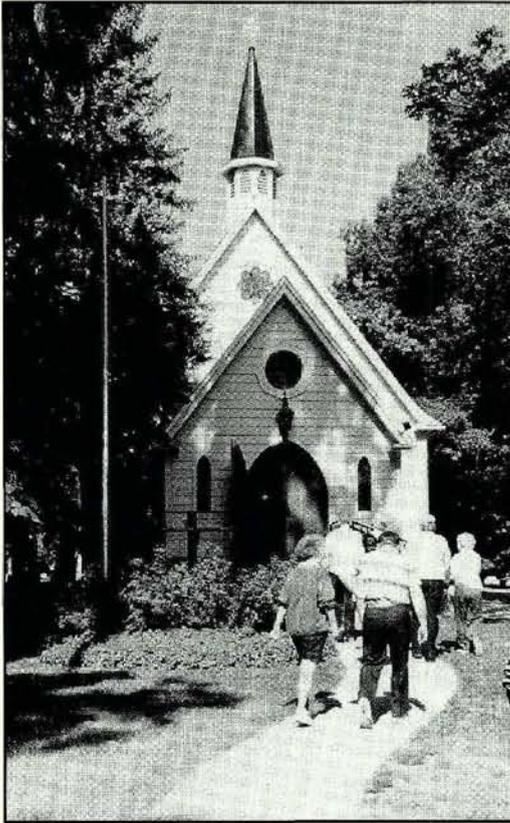
Le secteur riverain fut le premier à être colonisé, tant à Oakville qu'à Burlington. Étant donné son passé historique, le secteur présente une plus grande diversité à bien des égards : âge des édifices et des formes architecturales et maturité de la végétation que l'on trouve en pénétrant à l'intérieur des terres.

De l'autre côté de la baie de Burlington, l'aspect désolé des aciéries Stelco et Dofasco contraste avec les domaines résidentiels riverains, les terrains de golf et la verdure luxuriante qui caractérisent la baie, du côté de Burlington. Le parc La Salle, situé sur le secteur riverain de Burlington mais qui est, en fait, la propriété de la ville de Hamilton, porte le nom d'un explorateur français qui quitta Montréal en 1669 pour trouver une voie vers les mers du sud. Il atteignit



la baie de Burlington avec ses hommes et, après avoir débarqué à l'endroit où se trouve le parc actuel, s'avança dans l'intérieur des terres jusqu'au hameau de Tinaouataoua où vivaient les indiens sénécas, près de l'actuelle Westover, avant de retourner à Montréal. Ce ne fut que 13 ans plus tard que La Salle explora tout le Mississippi jusqu'à son embouchure.

Lorsque vous ouvrez la porte principale, côté sud, pour entrer dans l'église St. Luke, dont la construction remonte à 1834, vous pouvez, en jetant un regard par-dessus votre épaule, regarder la pelouse étroite, bordée d'arbres, qui s'étend jusqu'au lac, dont rien ne vient obstruer la vue. Depuis plus de 160 ans, cette étroite bande de terre — 20 mètres par 160 mètres (66 pieds par 525), qui s'étend du lac à Ontario Street et qui ne comptait pas de rues transversales à l'origine — est connue sous le nom de Church Avenue. Cette allée verdoyante, qui offre un lien visuel avec le lac, fait partie d'une propriété



Église St. Luke, Burlington

donnée à l'Église anglicane par le chef des Six-Nations, Joseph Brant.

Le parc Spencer Smith descend en pente douce vers le lac et offre une perspective invitante du lac Ontario et, plus au sud, de la péninsule de Niagara. Par temps clair, on peut voir la tour du CN, vers l'est. La vue du lac, depuis le bas de Brant Street, invite à interrompre momentanément le travail pour contempler cette rencontre magique de la terre et de l'eau du large. Un terrain de jeux pour enfants, qui vient d'être ajouté à l'extrémité ouest du parc, permet aux parents de profiter du paysage riverain tandis que les jeunes s'amuse à bonne distance du bord de l'eau.

L'extrémité ouest du parc Spencer Smith est l'ancien site du Brant Inn, un établissement qui, depuis les années 1920 jusqu'au milieu des années 1960, accueillait les orchestres de jazz et de swing et qui vit les débuts de la musique rock.

En octobre 1990, la ville de Burlington a acheté les 5,6 hectares (14 acres) du domaine McNichol à l'embouchure de Shoreacres Creek. La ville veut protéger la maison McNichol, qui date de 1930, et laissera la vallée de 8 acres à son état naturel. Ces terrains comprennent approximativement 2,4 hectares (6 acres) de haut plateau en bordure du lac Ontario et on n'a pas encore concrétiser de plans.

La ville d'Oakville offre également diverses perspectives du lac. Dans la portion est du secteur riverain d'Oakville, les Gairloch Gardens s'étendent vers le sud, depuis Lakeshore Road jusqu'au lac. Ces jardins constituent un parc magnifiquement entretenu selon la tradition classique, avec ses massifs de rosiers, son aménagement paysager, ses passages dallés et ses berges de pierres enveloppées d'un treillage métallique. La terre fut léguée par James Gairdner à la ville d'Oakville afin que le public puisse profiter de ce site magnifique qui borde le lac à l'embouchure de Morrison Creek, là où gîtent un grand nombre de canards et d'oies. L'habitation de stuc qui s'y trouvait déjà a été convertie en musée d'art et en atelier d'artistes gérés par la Oakville Art Gallery. L'endroit en général est le site préféré des jeunes mariés qui viennent s'y faire photographier, à tel point qu'il faut établir un horaire des mois à l'avance pour le printemps et l'été, à cause de l'affluence.

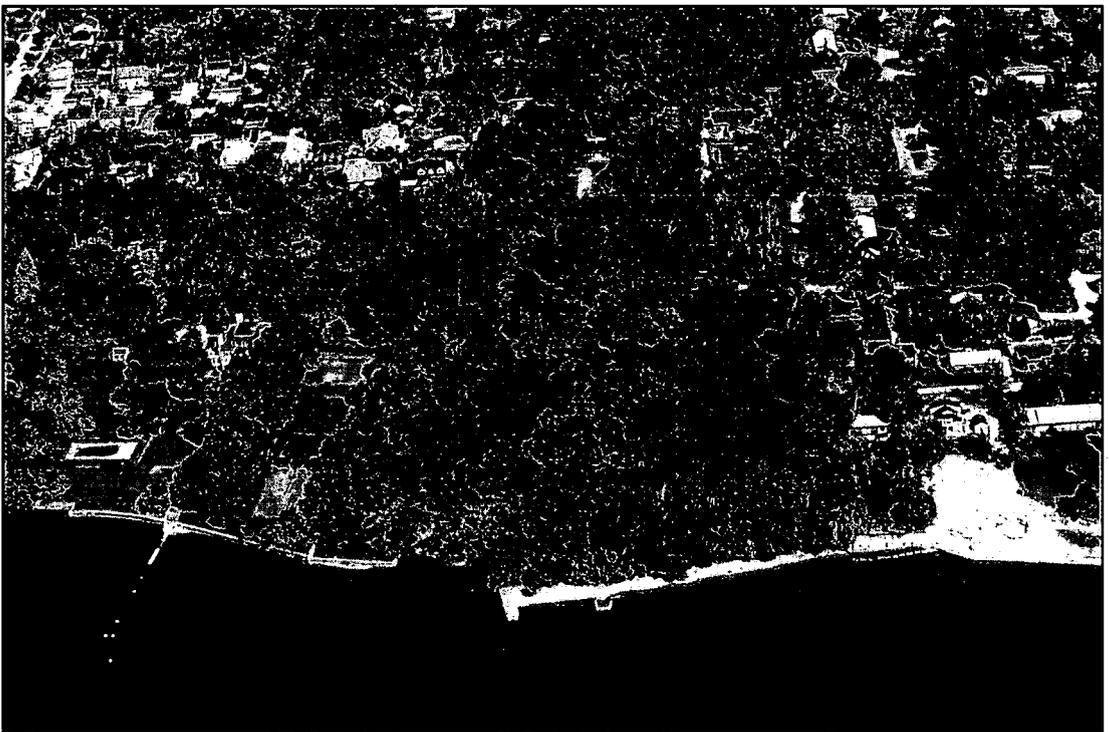
Dans la partie ouest d'Oakville, le pont de Lakeshore Road qui enjambe Bronte Creek offre un certain nombre de perspectives : en regardant vers le lac, on peut voir l'arrière-port, l'embouchure de la rivière et le nouvel avant-port Bronte. Au-delà des brise-lames de l'avant-port, on aperçoit le lac Ontario. Une promenade publique, qui longe le bord de la rivière et se poursuit parallèlement à la rive du lac, relie les deux ports. En amont du pont Bronte se trouvent une vaste lagune et un marais à quenouilles; un nouvel immeuble en copropriété de huit étages contourne partiellement l'extrémité est du marais avant que celui-ci ne se fonde dans la végétation abondante qui couvre les pentes de la vallée, au-delà du ruisseau.

Contrairement à d'autres secteurs riverains de la région du Grand Toronto, la portion du lac Ontario qui baigne le secteur riverain de Halton ne présente pas de problèmes environnementaux démesurés. Toutefois, le port voisin de Hamilton a été reconnu comme l'un des 42 Secteurs préoccupants des Grands Lacs par la Commission mixte internationale. Des progrès importants ont été faits dans le cadre du Plan d'action correctrice du port de Hamilton (RAP) et des améliorations ont été apportées à la qualité de l'eau dans le port de Hamilton grâce à l'intervention des parties responsables, principalement les aciéries et les conducteurs d'installations d'épuration des eaux usées.

L'aspect dominant du secteur riverain de Halton, qui comprend les secteurs riverains de Burlington et d'Oakville, est celui de communautés relativement suburbaines et vieillissantes. On y trouve le revenu moyen par ménage le plus élevé de tous les secteurs riverains de la région du Grand Toronto ainsi que la proportion

la plus élevée de résidents occupant des postes de gestion ou exerçant une profession; ce secteur se caractérise également par un éloignement généralisé des lieux de travail, ce qui rend les résidents extrêmement dépendants de l'automobile. En outre, les possibilités de logement pour les ménages à revenu moyen ou plus faible sont inférieures à la moyenne.

Les possibilités d'emploi sont concentrées aux extrémités du secteur riverain de Halton : l'industrie lourde se trouve dans la portion ouest, à Hamilton, et les secteurs des services et des bureaux, qui sont en plein essor, sont situés à Mississauga et dans la communauté urbaine de Toronto, dans la portion est de Halton. Ces deux extrémités sont reliées aux communautés résidentielles intercalaires par l'autoroute Queen Elizabeth Way (QEW), par le train de banlieue Lakeshore GO qui passe en bordure du lac et par la ligne de chemin de fer du CN. De chaque côté de ce corridor de circulation s'étend une suite variée d'édifices industriels et commerciaux de plus

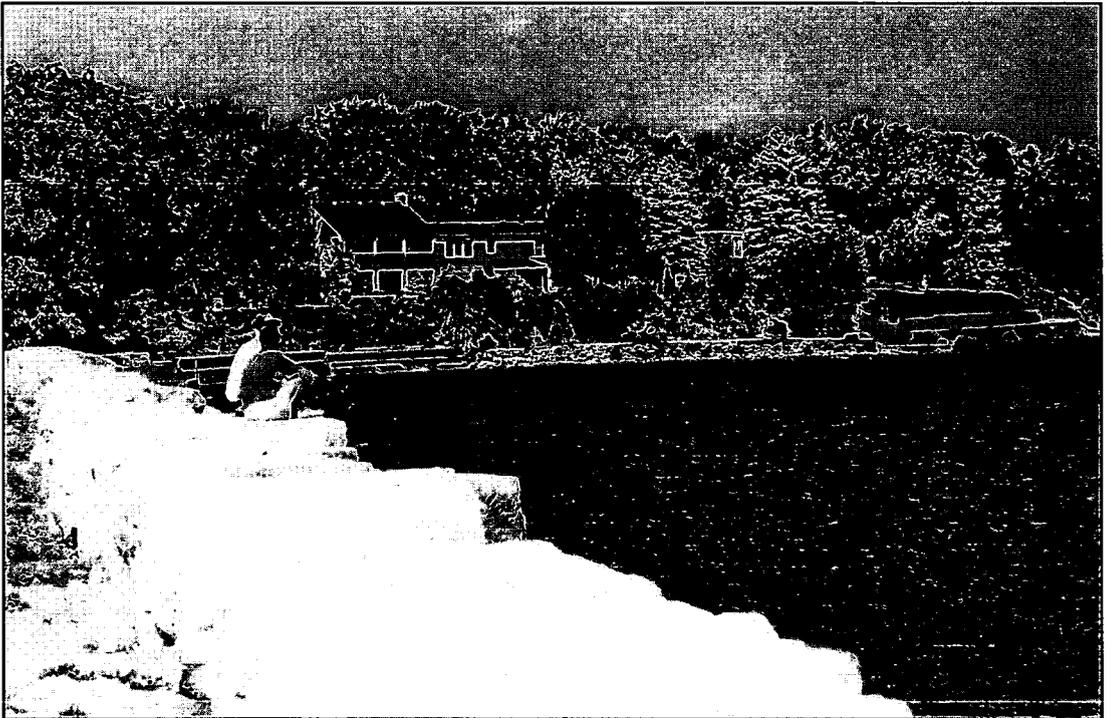


Le domaine McNichol, à l'embouchure de Shoreacres Creek, acheté par la cité de Burlington, 1990.

en plus nombreux, parmi lesquels l'usine de montage Ford, bâtie en 1953 à Oakville, demeure le plus important.

On y trouve un nombre limité d'installations industrielles, comme la raffinerie de pétrole et la piste d'essai Shell, qui sont graduellement remplacées par des ensembles résidentiels plus denses. L'assainissement environnemental de grande envergure nécessité par le réaménagement des terres de la Shell sera bientôt terminé.

entre 1981 et 1986, celle du secteur riverain de Burlington a même baissé de trois pour cent pour atteindre 43 500 habitants, chiffre qui reflète une diminution dans la taille des ménages. On trouve dans ce secteur riverain local la plus faible proportion d'enfants et la plus forte proportion de personnes âgées de toute la région riveraine du Grand Toronto. Il paraît évident que cette région continuera d'être le site d'une expansion résidentielle considérable lorsque la reprise économique sera engagée. Presque 1 500 unités



Sur le secteur riverain de Burlington

Au sud de Lake Shore Road, une portion importante du secteur riverain est occupée par des domaines résidentiels entourés de vastes jardins classiques. Au nord de Lake Shore Road, les ensembles immobiliers sont caractéristiques des banlieues résidentielles alors que de nouveaux lotissements se font plus loin à l'intérieur des terres.

Presque 37 p. 100 de la population de Burlington réside dans des agglomérations riveraines. Alors que la population de la cité de Burlington présentait une faible augmentation

de logements à moyenne ou forte densité sont déjà approuvés ou en voie de l'être.

Dans le cadre de son Official Plan Review, la municipalité fit faire un sondage Gallup sur l'opinion des diverses communautés; ce sondage révéla que 78 p. 100 des résidents de Burlington considèrent qu'il est nécessaire d'offrir un plus vaste choix de prix en matière de logement dans toute la municipalité. De plus, 61 p. 100 des répondants veulent que l'on réserve plus de terrains pour les maisons à logements multiples et les maisons plus modestes dans les nouveaux lotissements.

Bien que ces résultats ne soient pas caractéristiques des secteurs riverains, ils démontrent que l'ensemble de la population favorise un aménagement plus accessible à des ménages à revenus différents ainsi qu'une diversification des types de logements dans les nouveaux ensembles résidentiels riverains.

Le secteur riverain d'Oakville compte une population de près de 30 000 habitants, c'est-à-dire environ 34 p. 100 de la population de la ville. Ce secteur comprend la plus haute concentration de logements individuels isolés, la proportion la plus élevée de résidents occupant des postes de gestion ou exerçant une profession et le revenu moyen par ménage le plus élevé de la région du Grand Toronto.

Comme on peut s'y attendre on trouve une faible proportion de résidents éprouvant des problèmes liés au coût acceptable du logement dans le secteur riverain d'Oakville ainsi qu'une faible occurrence de surpeuplement des unités d'habitation. On y trouve une faible proportion de jeunes adultes (âgés de 20 à 34 ans) ce qui reflète, en partie, le nombre limité de logements locatifs ou à prix abordable.

Le secteur riverain d'Oakville présente la plus forte proportion d'utilisation du réseau GO (13 p. 100 des déplacements vers le lieu de travail) dans tous les secteurs riverains locaux de la région du Grand Toronto. Cette proportion élevée dénote la proximité du train de banlieue qui passe en bordure du lac et la forte proportion de résidents du secteur riverain d'Oakville qui travaillent dans le Toronto métropolitain.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Dans son rapport intitulé *Un point tournant* (1990), la Commission royale faisait deux recommandations concernant le secteur riverain de Halton. En premier lieu, et comme le demandaient la région de Halton et les municipalités de Burlington et d'Oakville, la Commission pressait la province de manifester un Intérêt Provincial pour le secteur riverain de Halton. En second lieu, elle recommandait à la province de négocier un Entente de partenariat sur le secteur

riverain avec la région de Halton ainsi qu'avec d'autres paliers de gouvernement et les organismes qui en dépendent. Ces recommandations avaient pour but de créer un secteur riverain plus ouvert et plus accessible et de le relier plus fermement aux ruisseaux et aux réseaux hydrographiques des vallées.

Par la suite, la région de Halton, l'Office de protection de la nature de la région de Halton, la ville d'Oakville et la cité de Burlington ont approuvé, à titre individuel, les recommandations de *Un point tournant*.

Bien que la province n'ait pas manifesté officiellement son intérêt, elle a approuvé le principe des Ententes de partenariat sur le secteur riverain mais n'a encore pris aucune mesure pour négocier une Entente avec Halton. Toutefois, la région et les municipalités locales ont déjà commencé à se pencher sur certaines des questions considérées comme essentielles aux négociations, ce qui comprend tous les points suivants :

- s'assurer que le Halton Waterfront Plan de 1982 est conforme aux neuf principes de *Un point tournant*, dans le cadre du Halton Region Official Plan Review;
- aider à établir le tracé des pistes riveraines provisoires et préférées dans le cadre de l'étude provinciale entreprise sur les pistes riveraines;
- explorer les occasions d'entretenir et de créer des corridors verts, conformément à la description faite dans le document de planification de 1990, *A Greenland Strategy for Halton*, en élaborant des politiques plus vigoureuses qui seront incluses dans le Halton Official Review;
- travailler en vue d'ajouter au Burlington Official Plan Review une politique approuvée par le Conseil, politique qui exigerait que le bord de l'eau soit réservé à l'usage du public partout où il y a réaménagement;
- que la région de Halton soit disposée à réexaminer sa désignation résidentielle de 4,2 hectares (10,3 acres) de secteur riverain connus sous l'appellation Shell

House lands, avant d'approuver le Burloak Secondary Plan pour 511 hectares (1 263 acres) de terres.

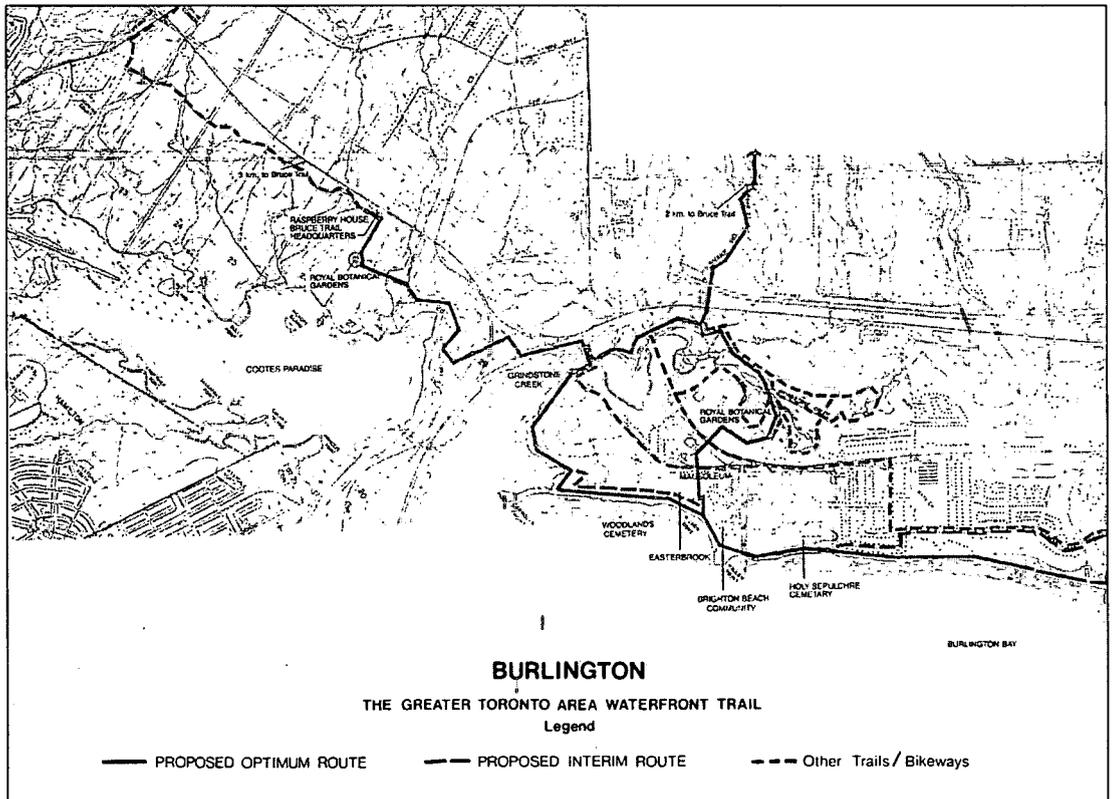
VERS UN COULOIR DE VERDURE

La piste riveraine devrait être, pour les piétons et les cyclistes, le chaînon d'un réseau intégré de sentiers verts. (Voir chapitre 5 sur Les couloirs de verdure pour plus de détails.) Le secteur riverain de Burlington comprend les portions de piste en bordure du lac Ontario et de Burlington Bay, lesquelles font partie de l'extrémité ouest de la piste riveraine. L'une des questions fondamentales qui se posent en matière de planification des pistes est celle de la continuité : comment garantir qu'un sentier vert rejoindra le secteur riverain de Hamilton, l'Escarpement de Niagara et la piste Bruce déjà existante.

La carte 7.1 représente une partie du sentier de la baie de Burlington qui constitue une des extrémités du sentier vert et de la piste qui longent le lac. Dans ce contexte, les pistes existantes, les terrains paysagers et l'emplacement particulièrement approprié des Royal Botanical Gardens (RBG) offrent d'immenses ressources. Les jardins font face à Cootes Paradise et à Grindstone Creek et les gestionnaires de ces sites sont prêts à participer à l'aménagement d'un réseau de pistes intégré dans la région. Le but visé serait de relier cinq éléments de base : les Royal Botanical Gardens, la vallée de Grindstone Creek, l'Escarpement de Niagara, les terres humides vulnérables de Cootes Paradise et l'extrémité ouest de la baie de Burlington. On favoriserait fortement ainsi l'accès du public tout en conservant l'intégrité environnementale de chacun de ces éléments naturels si importants.

Du côté du lac Ontario, le Burlington Waterfront Park, long de trois kilomètres

Carte 7.1 Le sentier riverain, Burlington



(deux milles), qui s'étend depuis la pointe du parc Spencer Smith jusqu'au canal du port de Hamilton, appartient à l'État. Ce parc ininterrompu résulte d'une coopération à long terme entre l'Office de protection de la nature de la région de Halton, la cité de Burlington, la région et la province de l'Ontario. À l'été de 1991, une piste cyclable fut établie sur l'ancienne infrastructure de la voie ferrée du CN qui

jouxe la plage. Burlington ouvrit la plage proprement dite à l'usage du public, ce qui incluait la surveillance de la baignade, les programmes spéciaux sur la plage ainsi que les activités récréatives en général. Durant l'été,

environ 24 500 personnes utilisèrent le parc. La plage fut «affichée» impropre à la baignade pendant 12 jours à cause de la mauvaise qualité de l'eau; elle fut cependant ouverte aux baigneurs 82 p. 100 du temps.

Le passage recouvert qui relierait le Confederation Park de Hamilton au secteur riverain de Burlington Beach a fait l'objet d'une proposition dans le Hamilton Beach Concept Plan de 1987 et il a été approuvé tant par la cité de Hamilton que par l'Office de protection de la nature de la région de Hamilton. Toutefois, le Hamilton Beach Neighbourhood Plan, plus récent (1991), propose des modifications locales au plan original et, dans son état actuel, semble limiter aussi bien l'accès public au secteur riverain que les possibilités récréatives du secteur riverain local et régional. En particulier, le passage couvert semble avoir été supprimé et un accès plus limité au secteur riverain a été proposé. Il est évident qu'il faut réconcilier les usages locaux et régionaux du secteur riverain : le fait que le passage recouvert soit proposé pour l'extrémité ouest du secteur riverain de la région du Grand Toronto signifie que ce passage assurerait la continuité du sentier riverain et offrirait une occasion unique d'étayer l'agglomération de Hamilton Beach.

Selon une étude provinciale de 1991, *The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality*, il n'y a environ que huit pour cent du secteur riverain de Burlington qui soit parcouru actuellement par un sentier tracé sur la route optimale. En comparaison, environ 20 p. 100 du secteur riverain d'Oakville comporte une piste qui suit la route optimale — à l'extérieur du Toronto métropolitain, c'est la plus forte pro-

portion locale constatée dans toutes les municipalités de la région du Grand Toronto. Les politiques d'aménagement du secteur riverain local font toute la différence : alors que la

ville d'Oakville exige qu'une bande de terrain de 15 mètres (50 pieds) soit réservée au réaménagement éventuel du secteur riverain, la municipalité de Burlington n'a pas de politique arrêtée à ce sujet.

En mars 1990, la région de Halton, de concert avec les municipalités locales et les offices de protection de la nature, a présenté *A Greenlands Strategy for Halton* au député d'alors, Ron Kanter, responsable de l'étude *Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy*. D'une manière générale, les auteurs du document adoptent la démarche axée sur l'écosystème; ils reconnaissent qu'il existe des rapports entre l'Escarpe de Niagara, les vallées traversées par des rivières et le secteur riverain. Bien qu'avare de détails, le document présenté par Halton reconnaît clairement les multiples rôles que peuvent tenir les espaces verts dans le cadre d'un aménagement régional. Les objectifs de la Halton Greenlands Strategy comprennent tous les points suivants :

- protéger la diversité de la faune et de la flore, des écosystèmes, des communautés et de la topographie de Halton;
- maintenir la qualité de l'eau et la régularisation naturelle de l'écoulement

Un des buts de Burlington est de relier cinq régions importantes, favorisant ainsi l'accès du public tout en conservant l'intégrité environnementale de chacune de ces régions.

des rivières et des cours d'eau dans les limites de la région de Halton;

- offrir au public un plus vaste choix d'activités récréatives de plein air près des sites urbains;
- contribuer à l'établissement d'un réseau continu d'espaces libres naturels pour séparer visuellement les communautés et offrir des corridors continus entre les écosystèmes;
- protéger d'importants paysages panoramiques et culturels, y compris les ressources archéologiques.

Le Halton Parkway Belt Review Committee a, depuis cette date, recommandé que le site de Sixteen Mile Creek soit inclus dans la désignation de «ceinture verte de parcs et de promenades» afin de préserver d'importants espaces verts. Le conseil régional n'a pas encore étudié les recommandations du comité et un amendement provincial au Parkway Belt West Plan serait nécessaire si ces recommandations devraient être mises en vigueur.

Le Parkway Belt Plan est un plan de corridor pour d'importants espaces verts (par exemple : séparateurs urbains et corridors naturels) et infrastructures (par exemple : routes et services). Bien que la désignation de Parkway Belt Open Space ne soit pas reconnue comme telle comme un moyen à utiliser dans la Halton Greenlands Strategy, c'est une désignation qui offre une protection additionnelle aux terres des vallées et aux rebords adjacents des hauts plateaux. Cette désignation pourrait fournir un degré de contrôle supplémentaire en entraînant le gouvernement provincial dans le processus d'approbation aussitôt qu'une demande d'aménagement est présentée.

POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

Le concept de base énoncé dans le Halton Waterfront Plan de 1982 consiste à choisir comme «îlots» d'usage public intense une série d'importants parcs riverains régionaux situés à

intervalles tout le long du secteur riverain de Halton ainsi qu'à aménager des couloirs de communication entre eux sur les terres publiques existantes ou proposées et les infrastructures de routes. Citons le Halton Plan :

Il ne s'agit pas de réserver une bande de terre riveraine tout le long du rivage, comme on l'avait déjà préconisé dans l'étude Halton-Wentworth, mais de prévoir une configuration d'îlots plutôt que linéaire pour ces espaces libres.

Néanmoins, les municipalités locales jouissent d'une discrétion considérable dans l'interprétation du plan régional et l'énonciation des politiques sur les secteurs riverains locaux.

Tel que mentionné précédemment, la cité de Burlington, qui est à réviser son plan officiel, a l'intention d'élaborer des politiques précises concernant le secteur riverain au cours de ce processus de révision. Cette révision comprendra une réévaluation des projets de remblayage intensif à proximité du secteur riverain du centre-ville. Dans l'intervalle, la municipalité évalue un cas à la fois pour s'assurer que le secteur riverain soit ouvert au public chaque fois que des terrains riverains sont aménagés.

Avant de faire cette acquisition, la municipalité a fait effectuer un sondage Gallup sur l'opinion des communautés, sondage qui faisait partie du Official Plan Review; selon les résultats du sondage, 82 p. 100 des résidents de la cité étaient d'avis que celle-ci devait accorder une priorité élevée au projet visant à augmenter l'accès du public au secteur riverain. En outre, 96 p. 100 des résidents croyaient que l'aménagement de ce secteur ne devrait pas obstruer la vue du lac ou en restreindre l'accès public.

La politique d'aménagement d'Oakville consiste, depuis longtemps, à exiger que l'on réserve une bande de terrain de 15 mètres (50 pieds) le long du rivage partout où il y a réaménagement des terres riveraines. Cette bande de terrain, de même que la stabilisation du rivage, est l'une des conditions exigées pour l'approbation d'un projet d'aménagement, et

ce, pour assurer au public l'accès et l'utilisation du rivage. La ville de Burlington n'impose pas de telle condition. Il en résulte une augmentation croissante de terrains accumulés pour l'accès du public.

La politique d'accès public d'Oakville, qui a été mise en pratique de façon suivie depuis le milieu des années 1970, témoigne d'un grand esprit de prévoyance et profite considérablement aux citoyens depuis longtemps. Toutefois, cette politique peut retarder la découverte de nouvelles possibilités. Par exemple, le Burloak Secondary Plan (autrefois Shell Lands Secondary Plan), qui concerne le réaménagement de 511 hectares (1 262 acres) de terre dans le but d'y accueillir 7 500 résidents, comprend le réaménagement des 4,2 hectares (10,3 acres) des terres riveraines Shell House pour des maisons unifamiliales. Cependant, la ville ne demande en ce moment qu'une bande de terrain public de 15 mètres (50 pieds) de largeur, dans le cas où les terres riveraines Shell House seraient réaménagées.

Le plan propose la création de deux nouveaux quartiers résidentiels pouvant accueillir

7 500 habitants. L'implantation d'une nouvelle industrie légère et la réalisation d'un parc commercial sont proposées pour la portion nord, et l'on s'attend à ce que ces projets permettent éventuellement la création de 14 000 à 16 000 emplois.

Les terres Shell House nous offrent une occasion unique d'acquérir plusieurs hectares de terrain pour en faire un parc riverain, lequel ferait partie du plus important plan secondaire de tout le secteur riverain du Grand Toronto. Ces terres sont également adjacentes au site proposé de Burloak Park, où l'on projette une vaste opération de remblayage. Le fait de désigner les terres Shell House comme autant d'espaces publics libres augmenterait considérablement l'accès du public dans le secteur riverain car on se servirait du territoire existant tout en réduisant simultanément, jusqu'à un certain point, les besoins de remblayage de 9,4 hectares (23 acres) à Burloak. Grâce à l'étude concernant la piste riveraine, dont l'initiative revient à la province, on a pu déterminer que les terrains Shell House étaient les meilleurs des huit premiers candidats choisis pour constituer des «îlots de verdure» le long de la piste.



Les terres riveraines Shell House; une portion du Burloak Secondary Plan

Les stratégies concernant l'aménagement urbain et les formes que nous donnons au paysage urbain doivent refléter notre engagement en matière de conservation, d'aménagement et d'entretien des sites urbains de qualité tout en satisfaisant une vaste gamme de besoins biophysiques et culturels; ceux qui sont fonctionnels et ceux qui sont symboliques; et ceux qui font appel à notre imagination individuelle et collective.

Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development*, Montreal: Third Summit of the World's Major Cities.

On recommande essentiellement, dans l'étude provinciale sur la piste riveraine, l'adoption d'une configuration «par îlots liés les uns aux autres» dans l'aménagement d'un secteur riverain mis à la disposition du public. Dans l'esprit de cette méthode, le sentier vert et la piste qui borderaient le secteur riverain serviraient à lier les uns aux autres une variété de parcs riverains locaux et régionaux, lesquels seraient des îlots consacrés à un usage collectif plus intense.

INITIATIVES D'AMÉNAGEMENT

La région de Halton est à préparer un nouveau plan officiel qui doit être complété vers le milieu de 1992. Ce plan contient des politiques renforcées sur le secteur riverain et sur l'environnement. Dans le cadre de son Official Plan Review, la région de Halton publiait en janvier 1991 un rapport provisoire, *Land Stewardship and Healthy Communities: A Vision for the 90's and Beyond*, qui établit les valeurs et les nouvelles orientations à donner au plan officiel. Ce rapport contient un résumé clair et concis des changements proposés ainsi que des raisons qui ont motivé l'élaboration des propositions. Au point de vue de l'environnement naturel, les auteurs proposent un Greenlands System

... qui établit un cadre unique pour la protection de l'environnement naturel tout en permettant en même temps au public

d'apprécier l'écosystème et d'en tirer des leçons. (Halton (Ont.) : municipalité régionale, service de la Planification et du Développement, 1991).

Il est évident que la région dépasse le stade de la formulation des idées pour passer à l'action.

Dans l'ensemble, nombreuses sont les occasions de créer et d'accroître l'utilisation du secteur riverain de Halton et les plaisirs que le public peut en tirer. À diverses époques, les municipalités riveraines locales, la municipalité régionale et l'office de protection de la nature se sont montrés des chefs de file prévoyants sur les questions reliées au secteur riverain. Ils ont généralement travaillé dans un cadre coopératif élargi ou à l'intérieur d'une association assez souple. Il leur faut renouveler l'engagement qu'ils ont pris d'assurer au public des avantages à long terme dans les secteurs riverains aménagés tant par les fonds privés que publics, et, à ce titre, chercher davantage à reconnaître les nouvelles possibilités du secteur riverain, ce qui peut apporter des gains nets pour tous sur le plan environnemental.

RECOMMANDATIONS

- 52.** La Commission royale recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le Halton Region Conservation Authority (HRCA) continuent de réviser leurs plans officiels et tout document de planification relatif au secteur riverain pour garantir l'adoption d'une démarche qui tienne compte de l'écosystème et le respect des neuf principes se rapportant au secteur riverain, tels qu'ils sont décrits à la Partie I.
- 53.** De plus, la Commission recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le Halton Region Conservation Authority (HRCA) participent à la préparation du projet de réhabilitation du rivage et prennent les mesures pour que tout autre plan d'aménagement d'une portion du secteur riverain soit révisé et élaboré dans ce contexte.

54. La province devrait, aussitôt que possible, négocier une Entente de partenariat sur le secteur riverain, ou plus d'un, s'il y a lieu, avec la région de Halton ainsi qu'avec d'autres paliers de gouvernement et les organismes qui en dépendent, et avec le secteur privé, dans les cas appropriés. Les partenaires de l'entente devraient utiliser le Halton Waterfront Plan existant comme base des négociations et ils devraient prendre en considération toutes les questions suivantes :

- la confirmation des rôles des organismes dans la réalisation du plan, la région de Halton demeurant l'organisme coordonnateur principal;
- l'augmentation des pouvoirs de l'Office de protection de la nature de la région de Halton dans la réglementation de l'aménagement des vallées, et ce, en fonction des objectifs écologiques et récréatifs et de la planification de mesures de protection contre les inondations et l'érosion;
- la réalisation des tracés provisoires et préférés pour le sentier riverain dans Halton et la mise en place des mécanismes nécessaires à l'établissement du sentier;
- la prise de mesures nécessaires au transfert des terres publiques et des lots de grève fédéraux et provinciaux aux organismes publics locaux, à peu de frais, là où ils doivent être mis à la disposition du public afin qu'il puisse l'utiliser;
- la réinstallation des chantiers du ministère des Transports à Burlington Beach pour permettre le réaménagement du site actuel;

- l'étude des moyens les plus pratiques pour enlever les lignes de transmission électrique d'Hydro-Ontario actuellement à Burlington Beach;
- l'inventaire des possibilités et des plans concernant le maintien ou la création de corridors verts dans les vallées de Grindstone Creek, Bronte Creek, Fourteen Mile Creek et Sixteen Mile Creek et ce, dans le but de préserver et d'améliorer les habitats naturels à l'embouchure de ces cours d'eau, comme c'est le cas à Fourteen Mile Creek et à Shoreacres Creek;
- le réexamen, dans le cadre des révisions actuelles du plan officiel de la cité et de la région, de la politique actuelle de la cité de Burlington, laquelle n'exige pas qu'une bande de terre riveraine soit réservée à l'usage du public au moment de toute activité de réaménagement;
- les dispositions financières en fonction desquelles les gouvernements fédéral, provincial, locaux et régional, ainsi que le secteur privé, participeraient à l'aménagement du projet du Great Lakes Science Centre considéré comme un moyen d'informer le public sur l'importance historique, environnementale, récréative et économique de la régénération des Grands Lacs.

55. La Commission recommande que la région de Halton, la ville d'Oakville, la cité de Burlington et le HRCA reconsidèrent le projet de désignation urbaine du secteur riverain pour les terres riveraines de Shell House ainsi que la configuration du projet de remblayage du parc Burloak comme on le précise dans le Draft Burloak Secondary Plan. Les municipalités, en collaboration avec la province et Shell Canada Ltée,

devraient chercher, par tous les moyens possibles, à transformer en espace libre public les terres Shell House.

- 56.** La cité de Hamilton, l'Office de protection de la nature de la région de Halton et la région de Hamilton-Wentworth devraient réexaminer le Hamilton Beach Neighbourhood Plan et le Hamilton Beach Concept Plan, qui a été approuvé, pour qu'il y ait des voies de communication entre le couloir et le sentier riverains et d'autres réseaux de pistes. Au cours de cette révision, on devrait vérifier si le projet de passage couvert, l'accès du public et les activités récréatives locales et régionales sur les rives ne sont pas compromis par le Neighbourhood Plan. Si tel est le cas, il faudrait rendre compatibles les utilisations locales et régionales.
- 57.** La région de Halton et le gouvernement provincial devraient assurer une protection additionnelle aux vallées de Sixteen Mile Creek et aux rebords des hauts plateaux adjacents; ils peuvent y arriver en assimilant ces éléments au Parkway Belt Open Space et en les englobant dans le Parkway Belt West Plan ainsi qu'en réservant un ample décrochement entre les édifices et la rive pour les nouveaux ensembles immobiliers adjacents.



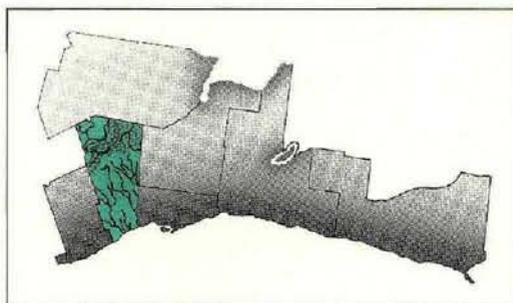
CHAPITRE 8: MISSISSAUGA

La ville de Mississauga est la seule municipalité locale de la région de Peel située dans le secteur riverain du lac Ontario.

Le secteur riverain de Mississauga longe le lac sur 15 kilomètres (9 milles), à partir approximativement de Joshua Creek vers l'est jusqu'à Etobicoke Creek. Ses principaux éléments naturels sont le marais Rattray, à l'embouchure de Sheridan Creek et de la rivière Credit, dont tout le cours inférieur traverse la ville de Mississauga. Plusieurs autres ruisseaux plus petits se jettent dans le lac à divers endroits le long du secteur riverain.

Le secteur riverain est utilisé à des fins multiples : entre autres, parcs, industries, services publics, quartiers résidentiels. La proportion du littoral affectée à ces utilisations se résume à peu près comme suit : parcs publics, 33 p. 100; industries, 21 p. 100; services publics et quartiers résidentiels, 23 p. 100 chacun. Les deux tiers environ du littoral de Mississauga sont protégés par des enrochements et d'autres ouvrages de lutte contre l'érosion.

Deux grands projets de remblayage ont été mis en oeuvre par la Credit Valley Conservation Authority (CVCA) dans les parcs J. C. Saddington et Lakefront Promenade situés dans le secteur riverain de la ville de Mississauga. Le parc Lakefront Promenade, dont l'ouverture officielle a eu lieu en mai 1991, comprend un vaste bassin d'amarrage, un port de plaisance



et un secteur où sera relocalisé le Credit Valley Yacht Club.

La ville de Mississauga est tout près de la pêcherie de saumon du lac Ontario et s'affiche comme la « capitale mondiale du saumon ». En plus d'être pratiquée par les pêcheurs à la ligne, la pêche sportive contribue à l'économie locale de Port Credit et des zones portuaires adjacentes. L'impact cumulatif des projets de remblayage de Mississauga pourrait inclure la réduction de l'habitat des poissons d'eau froide, notamment dans les aires d'alimentation et d'alevinage côtières, et l'envasement des frayères côtières.

Le secteur riverain de Mississauga est utilisé à des fins diverses et offre une vaste éventail de paysages, allant du marais Rattray grouillant de formes de vie aux quatre cheminées ou « Four Sisters » de la centrale thermique de Lakeview.

Les éléments naturels de nos paysages cachent souvent leur propre histoire : ainsi, en

regardant le marais Rattray, nous pourrions croire que ses beautés naturelles, sa flore et sa faune diversifiées ainsi que ses attraits exceptionnels ont toujours été protégés. Or, les efforts déployés pour sauvegarder la partie existante du marais se sont échelonnés sur 16 ans, de 1959 à 1975.

Si certains désiraient préserver l'état naturel du marais Rattray, d'autres voulaient construire des résidences de luxe, un bassin d'amarrage et un port de plaisance. En 1965, l'ingénieur du comté prétendait que le marais ne méritait pas d'être préservé car la dégradation des eaux de ruissellement serait telle que le marais deviendrait une masse d'eau stagnante. Au début de 1967, la bataille semblait perdue. Des bulldozers arrivèrent pour amorcer la phase 1 du projet des domaines du parc Rattray. En guise de protestation, un jeune garçon du voisinage se mit en travers d'un bulldozer pour l'empêcher d'avancer. Il ne réussit pas à interrompre la phase 1, mais, au cours des quatre années suivantes, les citoyens redoublèrent d'efforts pour sauvegarder la partie restante du marais. En 1971, la CVCA fit

l'acquisition de 9,7 hectares (24 acres) du marais, site proposé d'un port de plaisance.

Au printemps de 1973, la nature vint au secours des opposants au projet : le lac Ontario atteignit son plus haut niveau en plus de 20 ans, inondant les basses-terres du marais Rattray. Les interventions des citoyens, combinées aux forces de la nature et à l'adoption opportune d'un règlement en matière de remblayage, incitèrent les promoteurs à vendre les 23 hectares restants (57 acres). Ces terres furent achetées par la CVCA et, en 1975, le marais et la zone tampon furent ouverts au public sous le nom de zone de conservation du marais Rattray (Rattray Marsh Conservation Area). Si cette zone existe aujourd'hui, c'est grâce à la persévérance des citoyens et à leurs efforts pour protéger la nature.

Si le marais Rattray est une merveille de la nature, les «four sisters» de la centrale thermique de Lakeview évoquent une tout autre réalité. Ces hautes cheminées, qui se dressent en face du lac Ontario, servent de repères aux navigateurs et aux plaisanciers. Vues du lac, elles offrent une vue accueillante :



Le marais Rattray aujourd'hui

dans une certaine mesure, ces cheminées arrondies sont majestueuses et se distinguent de la forme rectangulaire de la centrale. De plus, elles sont associées à l'industrie, aux emplois et aux parties utilitaires du secteur riverain; elles sont également l'élément le plus visible du secteur riverain de Mississauga.

La collectivité et le havre de Port Credit sont intercalés entre le marais et les cheminées, à l'embouchure de la rivière Credit. Le village de Port Credit, sur la rive ouest de la rivière, fait partie de l'établissement originel fondé en 1843. Le charmant petit quartier composé de bungalows pourrait être désigné district de conservation du patrimoine. Le centre-ville de Port Credit, sur la rive est de la rivière, remonte à quelque 150 années.

Le port de plaisance de Port Credit, à l'embouchure de la rivière Credit, couvre 21 hectares (51 acres) de terre et d'eau et compte parmi les plus grands ports de plaisance d'eau douce (1 000 postes d'amarrage) en Amérique du Nord. Deux brise-lames en pierres sèches et en enrochements et un cargo qui a coulé protègent le havre. Le port de plaisance et une grande partie de l'embouchure de la rivière appartiennent au gouvernement fédéral et sont loués à des exploitants privés et à des clubs de yachting, limitant ainsi leur accès public. Le Port Credit Harbour and Waterfront Concept de Mississauga (Hugh Stansbury et Woodland et al. 1987) propose un plan ambitieux pour revitaliser la région.

Le secteur riverain de Mississauga, tel que défini par la Commission, s'étend des rives du lac jusqu'aux voies ferrées du Canadien national (CN) au nord de la route de Lakeshore. Il englobe des collectivités ayant une orientation riveraine ou susceptible d'en avoir une.

Dans l'ébauche du plan pour le secteur riverain de Mississauga, la route de Lakeshore représente la limite nord. Bien qu'elle soit assez

large, elle ne constitue pas un obstacle physique majeur aux déplacements des personnes le long ou à l'intérieur du secteur riverain qui est une zone d'aménagement public d'intérêt local et régional. Par conséquent, la proximité du secteur riverain signifie généralement que ce dernier est fréquenté par les résidents des collectivités voisines.

Le secteur riverain de Mississauga possède plusieurs caractéristiques communautaires qui le différencient des autres zones riveraines. Le parc immobilier comprend la plus faible proportion de maisons unifamiliales isolées de l'ensemble de la région riveraine ainsi que la plus forte proportion de tours d'habitation et

la troisième plus grande proportion de logements locatifs de chacun des secteurs riverains locaux du Grand Toronto. (La majeure partie des tours d'habitation sont construites au nord de la route de Lakeshore et non en bordure de l'eau.)

Le port de plaisance de Port Credit, à l'embouchure de la rivière Credit, couvre 21 hectares de terre et d'eau et compte parmi les plus grands ports de plaisance d'eau douce (1 000 postes d'amarrage) en Amérique du Nord.

De 1981 à 1986, la population du secteur riverain de Mississauga a augmenté de 4,4 p. 100 pour s'établir à quelque 375 000 habitants. Afin de répondre aux besoins en logements de la collectivité, on devrait encourager la construction d'un plus grand éventail de types de logements et de modes d'occupation.

Les plans secondaires d'aménagement du secteur riverain devraient comprendre des logements locatifs et sociaux; en outre, les ensembles résidentiels devraient être conçus de manière à procurer des logements abordables et à satisfaire les besoins des familles avec enfants. De plus, il faudrait protéger ou améliorer le parc locatif du secteur riverain afin de préserver les quartiers dont les habitants ont des revenus mixtes.

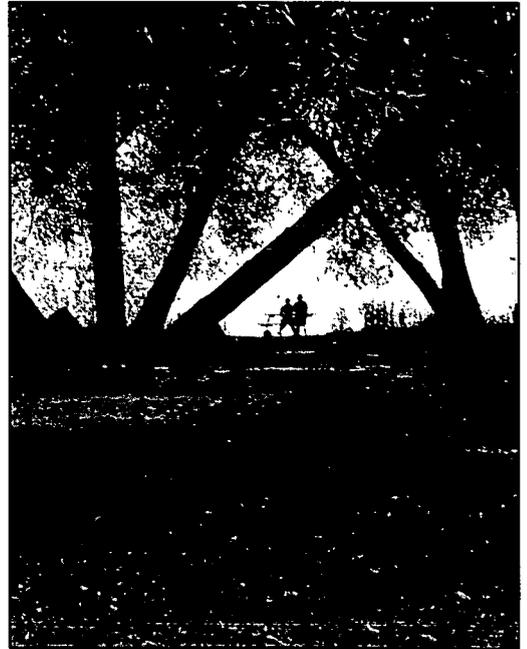
Le secteur riverain de Mississauga est une zone suburbaine caractérisée par une grande diversité de types de logements et de modes d'occupation malgré la variété limitée des

logements construits au cours de la dernière décennie. Contrairement aux secteurs riverains de Burlington et d'Oakville, le secteur riverain de Mississauga recèle une multitude de logements locatifs, notamment des tours d'habitation, dont la plupart ont été construits avant les années 1980. Depuis 1980, la construction annuelle moyenne d'appartements et de maisons en rangée dans le secteur riverain est assez faible en raison de la rareté des terrains. Le nombre moyen d'habitations multifamiliales construites dans le secteur riverain est de 60 par année, dont près de 60 p. 100 ont été des copropriétés entre 1981 et 1988. Bien que les mises en chantier aient doublé depuis 1986, 95 p. 100 sont des copropriétés; aucune mise en chantier de logements locatifs privés ou de nouvelles maisons n'a eu lieu dans le secteur riverain depuis 1985.

La capacité financière des habitants ne pose pas un problème aussi aigu que dans l'ensemble du secteur riverain du Grand Toronto en raison du vaste éventail de logements dans la région, notamment l'immense parc de logements locatifs à loyer modique.

Il n'y a pas de démarcation bien définie dans les professions des résidents du secteur riverain et de l'ensemble de la région. Toutefois, même si les résidents du secteur riverain ont les mêmes profils professionnels, ils ont un revenu moyen inférieur et compte une plus forte proportion de ménages à faible revenu. La similarité des professions et les écarts importants relevés au chapitre du revenu s'expliquent par la plus grande proportion de vieux logements locatifs et de jeunes adultes (20 à 34 ans) dans le secteur riverain.

Les résidents du secteur riverain de Mississauga sont un peu moins dépendants de l'automobile que ceux des autres banlieues de la région : le réseau GO accapare 10 p. 100 de tous les déplacements effectués par les travailleurs du secteur riverain de Mississauga, soit le taux le plus élevé de la région, tandis que l'utilisation du transport commun local compte pour un autre 5 p. 100. La popularité du transport en commun est due au nombre élevé de



Parc Lakeside, Mississauga

ménages à revenu moyen et à une meilleure accessibilité du transport public, notamment la route Lakeshore du réseau GO pour les banlieusards.

En 1987 — dernière année pour laquelle nous possédons des données — il y avait quelque 12 800 emplois dans le secteur riverain de Mississauga, dont près de 53 p. 100 dans les secteurs de la vente au détail, des services et de la construction, et 47 p. 100 dans les secteurs de la fabrication et de la vente en gros. De 1983 à 1987, le nombre d'emplois dans les secteurs de la vente au détail, des services et de la construction a augmenté de 21 p. 100 comparativement à deux p. 100 seulement dans les secteurs de la fabrication et de la vente en gros.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Dans *Un point tournant* publié en août 1990, la Commission royale a fait deux recommandations concernant le secteur riverain de Mississauga. Premièrement, à la demande de la ville de Mississauga, elle a recommandé que la province déclare le secteur riverain de

Mississauga d'intérêt provincial; deuxièmement, elle a recommandé que la province négocie une entente de collaboration visant le secteur riverain avec la ville de Mississauga et d'autres organismes pertinents. Ces recommandations visaient à aménager un secteur riverain ouvert et accessible, à protéger et à mettre en valeur les aires naturelles et à réaménager certains terrains.

En octobre 1990, la région de Peel a adopté la résolution suivante à la suite de la publication du rapport de la Commission :

... que les principes contenus dans le rapport *Un point tournant* soient inclus dans l'examen de l'ébauche du plan officiel régional formant le cadre de l'aménagement d'un espace vert régional qui comprend, entre autres, des vallées fluviales, l'escarpement de Niagara, la Oak Ridges Moraine, le secteur riverain de Mississauga et d'autres éléments écologiquement fragiles.

En décembre 1990, la province de l'Ontario a endossé les neuf principes de la Commission concernant le secteur riverain, convenu d'aménager un sentier riverain et appuyé le concept des ententes de collaboration, identifiant Mississauga comme l'une des deux municipalités prioritaires pour ces ententes.

La ville de Mississauga continue de travailler sur le plan du secteur riverain de Mississauga et a invité les membres de la Commission royale et d'autres personnes à commenter son rapport provisoire. De plus, elle poursuit les priorités définies dans son processus d'aménagement du secteur riverain et contenus dans l'entente de collaboration proposée.

À la fin de 1990, la ville de Mississauga a agrandi le parc Lakeside existant grâce à l'acquisition des 5,3 hectares (13 acres) de la partie ouest de l'ancien terrain du National Sewer Pipe de Petro Canada. De plus, la municipalité a aidé à trouver les différents tracés provisoires et préférés du sentier riverain qui devront être incorporés au plan du secteur riverain de Mississauga.

Au cours de la dernière année, des mesures ont été prises en vue de l'acquisition des terrains hautement prioritaires identifiés dans le plan provisoire. À l'invitation du maire de Mississauga, la Commission royale a encouragé la poursuite des négociations menées par la ville; la province, la communauté urbaine de Toronto, la région de Peel et la MTRCA concernant l'acquisition du terrain de Poste Canada (autrefois propriété des Arsenaux canadiens). En vertu de l'entente, la MTRCA ferait l'acquisition de 14,7 hectares (36,3 acres) de terres au sud de la route Lakeshore, adjacentes au parc Marie Curtis, à des fins d'aménagement d'un parc dans le secteur riverain.

L'Hydro-Ontario a bien accueilli le rapport *Un point tournant*. En plus d'appuyer un aménagement axé sur une démarche écosystémique, la société reconnaît l'importance du secteur riverain pour la collectivité et continuera de coopérer avec les autorités provinciales et locales afin de procurer un accès aux terres où les impératifs d'espace et de sécurité peuvent être respectés.

POLITIQUES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

En l'absence de politiques ou de directives provinciales appropriées et de principes directeurs précis en matière de plan officiel régional, le plan officiel de Mississauga, établi en 1976 et approuvé en 1981, est le seul outil d'aménagement du secteur riverain. Une fois approuvé, le plan du secteur riverain de Mississauga entraînera des modifications au plan officiel et deviendra ainsi le principal document de référence pour l'aménagement du secteur riverain.

Le plan du secteur riverain, amorcé en mars 1988, est actuellement à l'étape d'ébauche; le processus de planification devrait conduire à un plan global pour l'ensemble du secteur riverain de Mississauga, à des modifications du plan officiel et à des changements aux plans secondaires concernant le secteur riverain. Le plan propose des concepts d'aménagement qui



La raffinerie Petro Canada, secteur riverain de Mississauga.

devront être réalisés au cours des 30 prochaines années.

Jusqu'à maintenant, plusieurs documents d'aménagement du secteur riverain ont été publiés sous forme d'études préliminaires au plan final proposé. Les documents, soit *Fundamentals*, *Vision 2020* et *Implementation*, ont été publiés à des fins d'examen public en juin 1990; les conclusions du processus d'examen ont été regroupées dans le *Draft Mississauga Waterfront Plan : Results of Agency Review and Public Consultation* (1991).

Le document *Fundamentals* énumère 60 principes de planification du secteur riverain, détermine les enjeux qui y sont associés et applique différentes séries de principes à des propriétés particulières du secteur riverain. *Vision 2020*, le plan provisoire du secteur riverain, examine d'abord le contexte de la planification et les conditions existantes dans le secteur riverain puis propose des concepts généraux pour la planification du secteur riverain et une analyse des enjeux dans le secteur.

Vision 2020 contient un plan détaillé du secteur riverain qui analyse les contraintes et possibilités et propose des stratégies pour chaque site. On suggère aux lecteurs de consulter le document intitulé *Implementation* pour les questions touchant à la politique ou aux lignes directrices. Ce document n'était pas encore publié au moment de l'examen de la Commission, mais il contiendra probablement un ensemble plus clair de politiques en matière d'aménagement du secteur riverain et servira de guide pour les projets de remblayage et d'esthétique urbaine.

Comme il est indiqué dans *Vision 2020* : À certains égards, ce plan devrait être considéré comme un projet en cours jusqu'à ce que les études pertinentes effectuées par d'autres organismes soient terminées, que les intérêts provinciaux et fédéraux soient définis et que les politiques soient établies.

La teneur et la souplesse de ce commentaire sont une reconnaissance que le plan d'aménagement du secteur riverain de Mississauga

est encore en cours et que l'étude de la Commission royale et d'autres organismes n'est pas terminée. Le plan provisoire, de même que ses principes et lignes directrices, seront vraisemblablement modifiés de manière à tenir compte de l'étude en cours de la ville de Mississauga et d'autres organismes.

La plan provisoire d'aménagement du secteur riverain de Mississauga reconnaît l'orientation fondamentale du *Plan du secteur riverain de 1967 de la Metropolitan Toronto Planning Area* (Proctor Redfern Bousfield and Bacon Consultants 1967), document qui n'a jamais été adopté officiellement mais qui a été mis en oeuvre au cours des 20 dernières années. Le plan de 1967 englobe le secteur riverain de Mississauga et propose le remblayage extensif de la portion métropolitaine du secteur riverain, mais indique qu'il n'y a pas de matériel disponible et approprié pour l'adoption d'un plan similaire pour Mississauga. *Vision 2020* poursuit ainsi :

En dépit des préoccupations existantes concernant les impacts socio-écologiques du remblayage, les effets positifs associés à l'accroissement de la superficie des terres proposé par le plan d'aménagement du secteur riverain de la région métropolitaine de 1967 sont toujours valables.

Les deux principales composantes du plan provisoire sont le remblayage, à des fins diverses, et l'accès au secteur riverain y compris l'acquisition de terrains publics et l'aménagement d'un réseau de sentiers. Le plan propose le remblayage d'environ 70 hectares (170 acres) par la mise en oeuvre d'une série de projets dans le secteur riverain de Mississauga. Ces projets seront améliorés pour tenir compte des impératifs environnementaux. De plus, *Vision 2020* adopte trois concepts pour le secteur riverain — ce dernier doit être vert, propre et accessible — lesquels figurent parmi les neuf principes mis de l'avant par la Commission royale.

Dans son étude du plan provisoire du secteur riverain de Mississauga et des documents connexes, la Commission royale appuie

fermement l'approche consultative adoptée par la ville. Elle propose également de réexaminer les principes et impératifs environnementaux du secteur riverain, y compris le remblayage proposé.

Le document *Results of Agency Review and Public Consultation* propose que le rapport intitulé *Fundamentals* ne constitue pas une composante du plan final. Toutefois, le processus d'examen et de consultation confirme l'appui général aux 60 principes énoncés dans le rapport. De l'avis de la Commission, un ensemble condensé de principes de base devrait être intégré au plan et servir de cadre à l'établissement d'un ensemble clair de politiques en matière d'aménagement du secteur riverain.

Le plan provisoire du secteur riverain de Mississauga serait amélioré s'il adoptait explicitement la démarche axée sur l'écosystème et incluait les neuf principes mis de l'avant pour le secteur riverain et recommandés dans *Un point tournant* puis adoptés par le conseil régional de Peel. Le plan provisoire renferme déjà certains éléments de la démarche axée sur l'écosystème et plusieurs principes visant le secteur riverain.

Le plan provisoire renferme deux éléments directement reliés à l'environnement : les propositions de remblayage et les enjeux environnementaux. Un sondage effectué en 1991 par Environics pour le compte de la Commission royale a révélé que de tous les résidents du Grand Toronto, ceux de Mississauga étaient les plus susceptibles de considérer que la protection de l'environnement devrait être la priorité de toute stratégie d'aménagement du Grand Toronto.

Le plan propose d'avoir recours au remblayage de façon extensive afin de créer une chaîne d'îles et d'accroître la superficie des terres dans le lac en construisant des caps artificiels et des ports de plaisance. Toutefois, on semble accorder peu d'intérêt aux effets environnementaux cumulatifs de ces propositions.

Le volet remblayage du plan provisoire suscite plusieurs préoccupations. Premièrement, il

peut détourner l'attention des possibilités d'aménagement à des fins d'activités récréatives, d'agrément, de création d'aires naturelles et de développement sur les terrains existants.

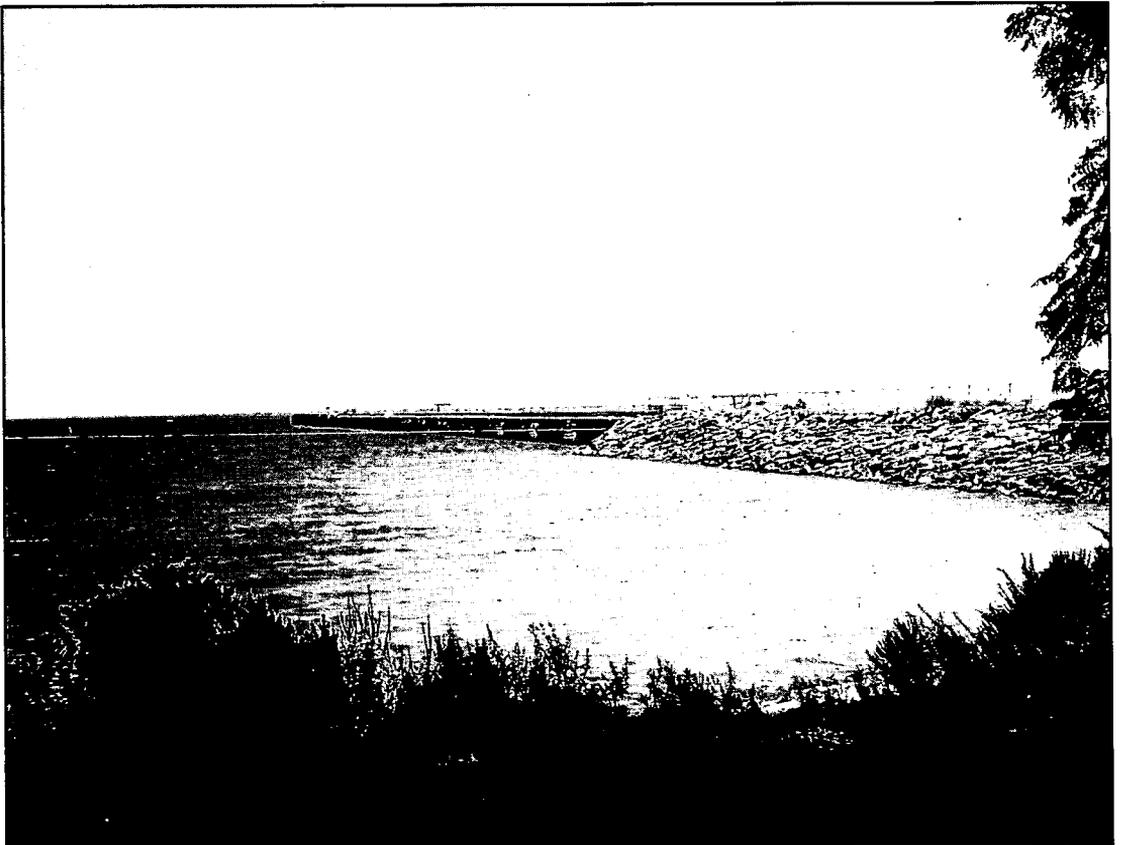
Deuxièmement, les enjeux environnementaux du remblayage, point central du plan, restent obscurs. Le plan donne plutôt l'impression que son impact sur l'environnement et ses effets cumulatifs ont été très bien évalués et qu'il reste seulement des questions d'ordre technique à résoudre. Aucune référence n'est faite à une analyse environnementale exhaustive qui aurait été faite préalablement à la présentation des propositions de remblayage. De plus, les buts à atteindre en matière notamment d'habitat du poisson et d'organismes aquatiques et d'accès du public ne sont pas bien définis.

Troisièmement, les propositions de remblayage sont soumises à l'approbation des

gouvernements fédéral et provincial qui sont respectivement propriétaire du lit du lac et gestionnaire des pêches et des eaux navigables. Par conséquent, elles sont uniquement conceptuelles à ce stade-ci.

Le chapitre 4 du présent rapport «*Le littoral*» contient des recommandations pour un plan de régénération du littoral dans lequel plusieurs propositions pourraient être évaluées. L'étude sera utile aux autorités municipales à cet égard.

La ville de Mississauga a demandé à des experts-conseils de présenter un rapport concernant les *Guidelines for Shoreline Regeneration Relating to Fish Habitat and Water Quality*. Les auteurs du rapport recommandent d'apporter des modifications initiales aux propositions de remblayage du plan provisoire du secteur riverain, y compris l'abandon du projet de construction des deux îles et la réduction de la



St. Lawrence Cement Pier dans le secteur riverain de Mississauga.

superficie de la plus grande «Salmon Island». D'autres changements seront apportés à la suite d'évaluations plus détaillées des propositions de remblayage.

Le plan provisoire mentionne certains problèmes tels que le déclassement des terrains, la remise en état de l'habitat, le retour à l'état sauvage et la gestion des eaux pluviales dans le secteur riverain, mais il ne donne aucune orientation stratégique adéquate pour régler ces problèmes.

Comme il est indiqué dans le plan, le déclassement des terrains et la décontamination des sols sur l'ancien terrain des Arsenaux canadiens et sur le terrain de la société Texaco sont importants et auront des répercussions sur l'utilisation future de ces terrains et d'autres propriétés riveraines. La remise en état de l'habitat comprend le versement de compensations pour l'habitat aquatique dégradé par le remblayage et le retour à l'état sauvage de l'embouchure des ruisseaux et des terres situées dans les vallées. Le retour à l'état sauvage de certaines zones devient un enjeu dans le plan provisoire, lequel propose de modifier les processus littoraux et côtiers afin de mettre en valeur les éléments naturels (par exemple, «rectifier» l'absence de milieux humides à l'embouchure des ruisseaux), mais il n'évalue pas les effets négatifs potentiels. La gestion des eaux pluviales porte sur l'aménagement de surface dures (par exemple, des terrains de stationnement et des routes) près des rives, le ruissellement pluvial et l'emplacement des exutoires des égouts pluviaux et unitaires. La Commission s'attend à ce que ces questions fassent l'objet d'un examen plus détaillé à mesure que le plan provisoire sera soumis au processus de planification et que les stratégies de mise en oeuvre seront élaborées.

Le plan provisoire du secteur riverain de Mississauga indique que la moitié des 14 services publics et industries situés dans le secteur riverain doivent avoir accès au lac Ontario à des fins de prélèvement et d'évacuation de l'eau ou de transport maritime; toutefois, aucun n'a l'usage exclusif du littoral. De plus, trois des 14 terrains ne sont plus utilisés à des fins

industrielles (propriétés de la National Sewer Pipe East, de Texaco Canada South et de St. Lawrence Starch).

L'aménagement futur devrait profiter des possibilités à mesure qu'elles se présentent. En particulier, trois terrains industriels inactifs couvrant 10 p. 100 du littoral de Mississauga offrent d'importantes possibilités d'aménagement des terres, de même que les terres publiques récemment acquises et celles dont l'acquisition est en cours.

COULOIR DE VERDURE ET SENTIER RIVERAINS

La ville de Mississauga fait de l'accès du public au secteur riverain une priorité, comme l'indique le plan provisoire du secteur riverain. Ses propositions sont conformes aux recommandations formulées par la Commission royale dans le chapitre 5 «Couloirs de verdure» qui traite de l'accès public aux rives et aux vallées fluviales de la biorégion du Grand Toronto.

Suite aux consultations qui ont eu lieu entre la ville de Mississauga et le ministère de l'Environnement de l'Ontario, un accord préliminaire a été signé et vise l'aménagement d'une partie du sentier riverain sur le terrain du Lakeview Pollution Control Plant, éliminant la nécessité d'établir un lien autour de ce terrain. Le sentier sera relié aux terrains adjacents, y compris la centrale électrique de Lakeview de l'Hydro-Ontario. La ville de Mississauga compte entreprendre la première phase de l'aménagement du sentier riverain, entre les parcs Marie Curtis et Lakefront Promenade, en 1992, en se basant sur travaux de conception commencés en 1991.

Le sentier riverain reliera plusieurs parcs à superficies et fonctions variables, allant des parcs locaux de quartier à des aménagements régionaux. Cette stratégie de points centraux reliés visant à faciliter l'accès du public au secteur riverain est implicite dans le plan provisoire. Toutefois, il importe également de relier le sentier riverain à des emplacements situés plus dans l'intérieur des terres; pour ce faire, il faudra accorder une attention spéciale à

l'utilisation des vallées fluviales et des plaines d'inondation de même que des passages publics et des emprises routières. Ces liens avec le secteur riverain sont essentiels afin d'en favoriser l'accès et devraient être identifiés sur le plan. Il devrait également y avoir une action régionale concertée pour protéger l'intégrité écologique des éléments naturels et garantir l'intégration d'une stratégie des espaces verts dans les projets d'aménagement et de développement futurs.

INITIATIVES D'AMÉNAGEMENT

La région de Peel a été officiellement incorporée en 1974, mais elle n'a toujours pas de plan officiel approuvé; un plan provisoire a été préparé en 1988 mais n'a pas été approuvé par le conseil régional. Par conséquent, les activités de développement sont soumises à un ensemble de plans officiels locaux sans stratégie bien définie à l'échelle régionale visant à protéger et à mettre en valeur les éléments naturels d'importance régionale ou interrégionale. Ces éléments comprennent le secteur riverain, les vallées fluviales et la Oak Ridges Moraine.

La participation régionale à l'aménagement et au développement du secteur riverain s'est limitée à l'approbation et à l'appui financier du programme de développement de la Credit Valley Conservation Authority (CVCA). Aucune mesure efficace n'a été prise concernant les questions d'aménagement régional. L'inclusion d'une stratégie des espaces verts pour la région de Peel dans le plan officiel régional permettrait de traiter efficacement des questions environnementales et humaines. En particulier, elle devrait relier le secteur riverain aux vallées fluviales et aux eaux d'amont, favorisant ainsi l'utilisation et l'appréciation du public et préservant l'intégrité écologique de chaque élément.

La CVCA propose un nouvel ensemble de politiques visant à protéger les cours d'eau et les vallées situés dans le bassin versant de la rivière Credit. En 1988, l'organisme a parrainé une étude sur la stratégie de gestion des eaux qui prévoit des effets négatifs sur le bassin versant si aucune nouvelle méthode n'est mise au point pour traiter du développement. Typique de la

plupart des bassins versants de la biorégion, la démarche vers les problèmes des crues et de l'érosion a été axée sur les ouvrages techniques, y compris la canalisation des cours d'eau et l'aménagement de rives en enrochement et en béton, lesquels ont provoqué la perte d'habitats du poisson et de la faune et la dégradation des cours d'eau et des vallées.

La nouvelle démarche est axée sur la nature et prévoit un certain degré d'érosion attribuable aux processus naturels. On élabore de nouvelles politiques visant à prévenir tout problème d'érosion dans l'avenir en maintenant les nouveaux projets de développement éloignés du bord des vallées et en incluant la gestion des eaux comme élément fondamental du début du processus d'examen des projets de développement. En octobre 1991, la CVCA a approuvé en principe la politique de protection des terres situées dans les vallées.

RECOMMANDATIONS

- 58.** La Commission royale recommande que la ville de Mississauga, la région de Peel et la Credit Valley Conservation Authority continuent d'examiner les documents appropriés, y compris leurs plans officiels respectifs et les plans visant le secteur riverain, de manière à s'assurer que ces derniers intègrent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes décrits dans la partie I.
- 59.** La Commission recommande également que la ville de Mississauga, la région de Peel et la Credit Valley Conservation Authority participent à la préparation du plan proposé de régénération du littoral et s'assurent que tous les autres plans visant des parties du secteur riverain sont examinés ou élaborés dans cette optique. Plus particulièrement, les propositions de modification du littoral et de remblayage dans le plan du secteur riverain de Mississauga devraient être étudiées dans l'optique du plan de régénération du littoral avant d'être approuvées.

60. Dans le cadre du processus d'approbation du plan du secteur riverain de Mississauga, la province devrait négocier une entente de collaboration ou différentes ententes avec la ville de Mississauga, la Credit Valley Conservation Authority, la région de Peel, le gouvernement fédéral et d'autres organismes appropriés et intérêts du secteur privé. Cette entente devrait être basée en grande partie sur le plan du secteur riverain en voie d'élaboration et sur le plan directeur du port de Port Credit. Elle devrait notamment :

- désigner les organismes de mise en oeuvre de l'entente, la ville de Mississauga jouant le principal rôle de coordination;
- incorporer les résultats du plan approuvé du secteur riverain de Mississauga au plan officiel et aux plans secondaires;
- appliquer les tracés préférés et provisions du sentier riverain, y compris négocier l'aménagement de sentiers pédestres et de pistes cyclables sur les terrains et propriétés de l'Hydro-Ontario avec les services d'eau et d'égout;
- mettre en place des mécanismes appropriés afin de réaménager le port de Port Credit, de préférence par la cession des terres fédérales à la ville;
- parachever la cession du terrain des Arsenaux canadiens de Poste Canada à la MTRCA de manière à ce qu'il soit géré comme parc boisé.

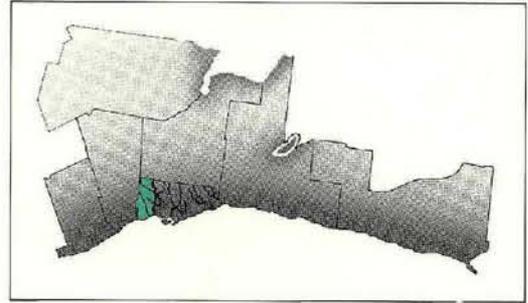


CHAPITRE 9 : ETOBICOKE

Le secteur riverain de la ville d'Etobicoke s'étend sur environ 9,7 kilomètres (6 milles) le long de la rive du lac Ontario, de la rivière Humber jusqu'à l'est du ruisseau Etobicoke. Ce dernier constitue une grande partie de la frontière séparant Etobicoke de Mississauga, située à l'ouest. À l'est, la rivière Humber sépare Etobicoke de Toronto. Le ruisseau Mimico est le seul cours d'eau d'importance du territoire d'Etobicoke. On remarque toutefois, au sein de la municipalité, une partie importante du bras ouest de la rivière Humber ainsi que plusieurs petits affluents qui se jettent dans la rivière Humber et dans le ruisseau Etobicoke.

Le secteur riverain comprend des parties des anciens villages de Mimico, de New Toronto et de Long Branch, lesquelles ont été fusionnées à Etobicoke en 1967. Le corridor commercial du boulevard Lake Shore sert de lien entre ces municipalités autrefois distinctes et assure des emplois ainsi que des services aux habitants de ces quartiers du bord de l'eau. Par ailleurs, on trouve un parc industriel au nord du boulevard Lake Shore.

On peut voir dans les quartiers les résidences unifamiliales modestes et les petits immeubles résidentiels types de Long Branch et de New Toronto ainsi que les rangées d'immeubles résidentiels aménagées de façon plus concentrée de Mimico. L'emplacement de l'ancien



hôpital psychiatrique Lakeshore, avec son quadrilatère historique d'immeubles résidentiels, son clocher-horloge et ses terrains aménagés en pente douce jusqu'au bord de l'eau, offre une excellente vue sur le lac depuis le centre du secteur riverain d'Etobicoke.

Le boulevard Lake Shore, situé à l'ouest de la route Royal York, est un continuum composé en grande partie de commerces et de magasins de détail à façades de hauteur limitée parmi lesquels s'insèrent çà et là des aménagements aux dimensions modestes, quoique plus récents. Les grandes dimensions du boulevard Lake Shore, sur lequel on trouve des stationnements de rue suffisamment grands, des tramways et de larges trottoirs, créent un esprit de quartier que renforce une collectivité vivante habitant les environs et faite de familles où l'homme et la femme travaillent.

Jusqu'au milieu des années 1980, le secteur riverain d'Etobicoke a vu sa population se

maintenir à environ 40 000 résidents et n'a pas connu beaucoup d'aménagements nouveaux. Le secteur affichait le plus important amalgame de groupes de salariés du secteur riverain du Grand Toronto. Presque 45 p. 100 de l'ensemble des habitations du secteur riverain étaient des logements dans des immeubles sans ascenseurs et 63 p. 100 de toutes les habitations étaient données en location. En conséquence, cette partie du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto présentait le revenu familial moyen le plus bas ainsi que la plus faible proportion de résidents engagés dans des activités professionnelles ou de gestion.

De grandes parties du secteur riverain d'Etobicoke sont en période de transition. Les importantes pertes d'emplois liés au secteur manufacturier résultent en partie du fait que les entreprises transfèrent leurs activités de production dans d'autres endroits de façon à tirer profit de la hausse de la valeur des terrains qu'elles possèdent à Etobicoke. On a pu constater que les fermetures d'usines étaient accompagnées par un nombre élevé de propositions concernant des aménagements résidentiels à forte densité. Le secteur tend à passer d'une ère caractérisée par une collectivité générale et ouverte, constituée de familles où l'homme et la femme travaillent, à une ère marquée par de nouveaux aménagements isolés qui mettent à profit les emplacements du secteur riverain. On compte, parmi les dernières réalisations d'habitations dans le secteur riverain, une très forte proportion de copropriétés, les principaux nouveaux aménagements résidentiels étant planifiés et proposés.

De 1981 à 1988, le nombre des constructions réalisées dans le secteur riverain a été relativement faible, soit seulement 400 unités. On a constaté une répartition uniforme de ces nouvelles habitations entre des acquéreurs, des locataires et des locataires bénéficiant de subventions. Ces nouvelles habitations ont en outre permis un renforcement de l'amalgame de baux dans l'agglomération. Les dernières mises en chantier effectuées depuis 1986 ont indiqué un changement radical, soit le début de la construction de presque 2 000 unités d'habitation. Le secteur riverain

d'Etobicoke affiche plus de projets d'unités de logement inscrits dans le processus d'approbation d'aménagement que tout autre partie du secteur riverain du Grand Toronto. La quasi totalité des 10 800 unités d'habitation et plus faisant l'objet de demandes d'aménagement qui sont soit approuvées, soit en cours d'approbation, sont du type à haute densité.

La situation de l'emploi a affiché elle aussi des changements radicaux. Ainsi, au cours des années 1980, plus de 2 200 emplois à temps plein du secteur manufacturier ont été perdus, soit une baisse de 33 p. 100. Or, c'est le secteur de la rive d'Etobicoke qui a enregistré presque toutes les pertes d'emplois survenues dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto. Qui plus est, c'est le seul secteur à avoir présenté une perte nette au chapitre de l'ensemble des emplois à temps plein, soit moins six p. 100. En 1990, le secteur riverain d'Etobicoke a perdu 800 autres emplois à temps plein dans le secteur manufacturier, soit une baisse de 17 p. 100, tandis que l'ensemble de l'emploi fléchissait de 3,5 p. 100 de plus.

Jusqu'ici, les nouveaux aménagements effectués dans le secteur riverain d'Etobicoke sont situés à l'est de la route Royal York, dans la partie se rapportant à Mimico, là où les différences d'échelle et de forme entre ce qui est neuf et ce qui est ancien sont frappantes. Fondamentalement, les nouveaux aménagements réalisés dans le secteur riverain n'ont consisté qu'en l'érection, au bord de l'eau, de copropriétés destinés à des adultes de la classe riche. Qui plus est, ces aménagements sont indépendants, c'est-à-dire qu'il constituent des collectivités fermées et isolées ne désirant exploiter que le caractère unique de leur emplacement dans le secteur riverain ainsi que la vue offerte sur le lac.

Voici les mots d'une annonce parue récemment et traitant de l'aménagement de Grand Harbour :

«Autrefois, les ports bénéficiaient des retombées généreuses du commerce international et apportaient la prospérité aux grandes villes du monde. De nos jours, les secteurs riverains sont la réserve exclusive de résidences les plus élégantes du monde. Voici les habitations de

Grand Harbour, de conception traditionnelle, dont la finition raffinée fait appel à des matériaux tels que la brique, l'ardoise et la pierre. Situées à un endroit stratégique de la rive de Toronto, vous pouvez acquérir l'une de ces résidences classiques donnant sur le bord de l'eau à partir de 349 000 dollars jusqu'à plus de 2 000 000 de dollars.

À Etobicoke, les importants travaux de remblai effectués dans de grandes parties du secteur du bord du lac en ont détérioré l'état naturel. Aujourd'hui, les parcs Humber Bay East et West encadrent l'embouchure du ruisseau Mimico et totalisent ensemble environ 65 hectares (161 acres) de remblais effectués au bord du lac. Le parc Colonel Samuel Smith, situé à l'extrême sud de l'emplacement de l'ancien hôpital psychiatrique Lakeshore, s'étend maintenant dans le lac sur environ 19 hectares (47 acres).

Les nouvelles propositions de remblayage comprennent 12 hectares (30 acres) situés immédiatement à l'ouest de l'embouchure du ruisseau

Etobicoke, dans le parc Marie Curtis, afin de créer un bassin de plaisance. On propose en plus 3,7 hectares (9 acres) de remblai sur la rive afin d'uniformiser celle-ci au secteur de motels. Ces travaux permettraient du même coup d'aménager une bande d'une largeur minimale de 50 mètres (164 pieds) qui serait accessible au public. (La rive actuelle consiste en un amoncellement désordonné de matériaux de remblai qui y ont été déposés principalement au cours des années 1950, créant ainsi une rive artificielle qui présente des échantures et des saillies.) Dans le cadre du réaménagement du secteur de motels, on compte effectuer des travaux de remblai dans les enfoncements de la rive du parc Humber Bay East afin de hausser le lit du lac. On créera ainsi une terre humide qui servira de zone de démonstration pour la gestion des eaux pluviales.

La Commission mixte internationale a reconnu que toute la baie Humber faisait partie du secteur préoccupant du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto après que l'on



Ruisseau Etobicoke, parc Marie Curtis



Tortues peintes

y eut découvert des polluants dans des sédiments aquatiques, des métaux et des composés organiques dans l'eau et le biote, ainsi que des concentrations élevées d'éléments nutritifs et de bactéries. (Se reporter au chapitre 3 pour de plus amples renseignements sur les secteurs préoccupants dans les Grands Lacs.) Les efforts consentis pour nettoyer le secteur riverain seront vains si on ne lutte pas de façon efficace contre la sédimentation et les importantes sources de pollution situées en amont. Constitué dernièrement, le groupe Action to Restore a Clean Humber (1989), qui a fait preuve d'une grande sagesse, devrait occuper une place de choix à n'importe quelle table ronde traitant du bassin versant de la rivière Humber.

En général, la qualité de l'eau de la baie Humber est mauvaise en raison des polluants qu'y déversent la rivière Humber, le ruisseau Mimico et la station d'épuration des eaux usées Humber. Qui plus est, la baie est isolée des principaux courants lacustres. On l'a même qualifiée de «trappe bathymétrique» dans laquelle la majeure partie des sédiments transportés par l'eau se déposent, pour ensuite y rester pratiquement immobiles. Une zone de sédimentation, décrite par le ministère de l'Environnement comme étant «extrêmement polluée», s'avance dans la baie, au sud du

secteur de motels, sur une distance atteignant trois kilomètres (2 milles).

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Dans son *Rapport intérimaire* de 1989, la Commission royale recommandait :

que les valeurs patrimoniales de l'hôpital psychiatrique Lakeshore et des terrains connexes soient préservées en utilisant l'emplacement à des fins institutionnelles, culturelles et récréatives compatibles.

L'actuelle proposition d'aménagement du ministère des Services gouvernementaux concernant la construction de logements sur l'emplacement du collège Humber et le réaménagement des bâtiments de l'hôpital pour des fins d'enseignement supérieur est, dans l'ensemble, conforme à cette recommandation.

Dans *Un point tournant* (1990), la Commission royale a fait trois recommandations sur le secteur riverain d'Etobicoke, à savoir :

- que le gouvernement de l'Ontario déclare un intérêt provincial à l'égard du secteur riverain d'Etobicoke et de son arrière-pays immédiat;

- que le gouvernement de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et Etobicoke examinent ensemble l'avenir du secteur riverain pour aboutir à un plan détaillé d'aménagement du secteur riverain et à l'intégration, dans le plan officiel, d'objectifs visant le secteur riverain;
- que la province, en vue de protéger l'intégrité de ces études d'aménagement, suspende tout aménagement dans le secteur riverain jusqu'à ce qu'un plan d'urbanisme détaillé de ce secteur et un plan officiel mis à jour aient été adoptés.

Les recommandations visaient deux choses : la méthode de planification des aménagements d'Etobicoke consistant à approuver des demandes d'aménagement particulières à un emplacement ainsi que des plans secondaires restreints, particuliers à un secteur, sans que la ville n'ait de stratégie de planification des aménagements et d'objectifs publics bien définis pour le secteur riverain; et deuxièmement l'envergure des aménagements, qu'ils soient approuvés sous condition, à l'étude ou proposés, qui auraient dans l'ensemble ajouté jusqu'à 12 000 unités d'habitation à haute densité et 251 000 mètres carrés (2 701 741 pieds carrés) de locaux non résidentiels dans le secteur riverain.

Dans sa réponse de décembre 1990, le gouvernement provincial note :

... qu'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial travailleront en collaboration pour s'assurer qu'il y ait un cadre de planification détaillé des nouveaux aménagements réalisés dans le sud d'Etobicoke qui aboutira à la modification du plan officiel d'Etobicoke ainsi qu'à la création d'autres mesures d'exécution. Les trois paliers de gouvernement se sont entendus sur un programme qui comprend une importante consultation de la population.

En avril 1991, le groupe Butler terminait son rapport intitulé *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke*. Ce rapport, demandé conjointement par le gouvernement provincial, la communauté urbaine

de Toronto et Etobicoke, fournit une base partielle pour l'élaboration d'un plan d'urbanisme détaillé pour le secteur riverain. Il indique aussi que certains progrès ont été réalisés en vue de la création d'une politique d'aménagement du secteur riverain qui se rapprocheraient davantage des neuf principes recommandés dans *Un point tournant*.

COULOIRS DE VERDURE ET SENTIERS RIVERAINS

Les vallées fluviales et le secteur riverain d'Etobicoke constituent ses bases d'un «réseau vert». Un important réseau de sentiers existe déjà en haut de la vallée de la rivière Humber et on constate le début d'un réseau semblable en amont du ruisseau Etobicoke. Ces vallées, de même que celle du ruisseau Mimico, devraient être reliées au secteur riverain pour constituer un réseau intégré de sentiers et de couloirs de verdure auquel le public aura accès. En outre, un tel réseau protégera l'intégrité écologique du milieu et des abords des plateaux.

Dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, la partie relevant d'Etobicoke présente un grand potentiel pour l'aménagement d'un sentier au bord de l'eau car neuf parcs locaux et cinq parcs régionaux sont déjà établis le long du littoral. Dans certains secteurs, le parcours du sentier devra vraisemblablement suivre la première route longeant le lac en raison de l'aménagement résidentiel le long de la rive. Toutefois, des tronçons importants du sentier pourront être construits au bord de l'eau. La zone présentant probablement le plus grand potentiel s'étend de l'entrée ouest du bassin de plaisance du parc Humber Bay West à la rivière Humber, en passant par le corridor d'appartements de Mimico.

Dans le corridor d'appartements de Mimico, la série discontinue de parcs se trouvant au bord de l'eau constitue déjà une partie du réseau de sentiers et d'espaces verts. Le corridor lui-même comprend, au sud du boulevard Lake Shore, des immeubles résidentiels donnés en location dont la hauteur est moyenne ou faible. La plupart de ceux-ci sont construits sur des terrains longs et étroits qui vont aboutir au lac. Parmi les

parcs locaux isolés se trouvant au bord de l'eau, on compte :

- le parc Norris Crescent, au bas du boulevard Douglas, en face de la route Summerhill, qui longe le lac sur environ 200 mètres (656 pieds) et dont la profondeur varie de 25 à 90 mètres (de 82 à 295 pieds);
- le parc Amos Waites (et la piscine), au bas de l'avenue Mimico, qui longe le lac sur environ 140 mètres (459 pieds) (y compris les terrains de l'ancien temple Sikh) et dont la profondeur est de 80 mètres (262 pieds);
- le parc Superior, au bas de l'avenue Superior, qui longe le lac sur environ 50 mètres (164 pieds) et dont la profondeur est de 100 mètres (328 pieds).

L'Étude sur Mimico — 1983 de la ville d'Etobicoke, faisant l'objet d'un examen du conseil, reconnaît la possibilité d'aménager un parc linéaire au bord de l'eau et une promenade dans le secteur. Pour relier les parcs actuels, on a besoin de négocier des droits de passage publics perpétuels permettant de traverser les terrains privés du bord de l'eau, et de permettre l'utilisation publique des remblais effectués sur les terrains riverains.

Le corridor d'appartements de Mimico offre la possibilité de travailler tant avec les propriétaires des immeubles offerts en location qu'avec les locataires à la réalisation d'un mode d'accès au bord de l'eau qui sera profitable pour toutes les parties. Bien que ce ne soit pas courant à Etobicoke, on pourrait utiliser le corridor d'appartements pour réaliser un projet-pilote d'accords en matière de droits de passage qui pourraient s'appliquer là ou ailleurs. Les stratégies entourant la négociation des droits de passage publics sont étudiées plus en détails dans le chapitre 5, «Les couloirs de verdure».

Situés immédiatement à l'est du corridor d'appartements, les aménagements Grand Harbour et Marina Del Ray présentent une promenade de 15 mètres (50 pieds) au bord de

l'eau dotée de passages du côté des propriétés. La réalisation des aménagements était conditionnelle à la construction de l'aménagement. Depuis le milieu des années 1980, Etobicoke a une politique non officielle qui prévoit la planification et la construction, dans le cadre de l'aménagement du secteur riverain, de tels corridors ouverts au public. À côté, les parcs Humber Bay West et East, construits par la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, sont ouverts au public, sauf dans les zones louées aux clubs nautiques.

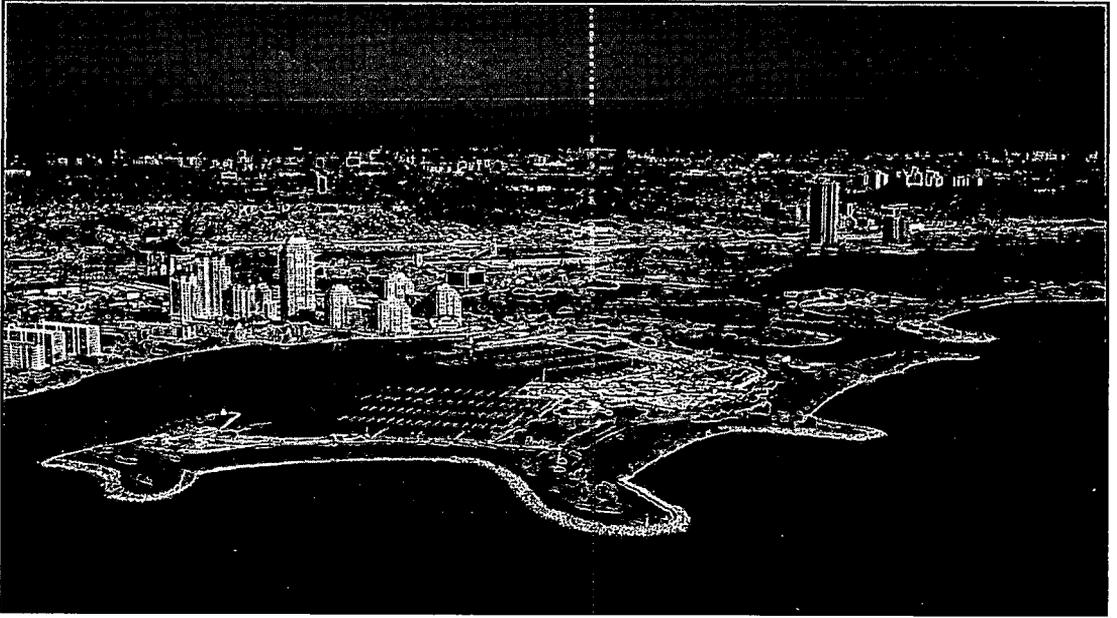
Plus à l'est, on trouve la zone du Plan secondaire du secteur de motels. S'ils désirent procéder au réaménagement, les promoteurs devront payer pour la construction d'un corridor d'aménagements publics au bord de l'eau ayant une largeur minimale de 50 mètres (164 pieds). Dans l'ensemble, il s'agira de travaux de remblai qui permettront d'uniformiser le littoral irrégulier du lac (celui-ci ayant fait l'objet d'un déversement désordonné de matériaux de remblai). En outre, cela élargira la zone consacrée à l'aménagement et il sera possible d'obtenir un agencement de rues en forme de grille. Le réseau routier qui sera construit permettra au public d'accéder au corridor d'aménagements et lui fournira des stationnements.

Situé tout juste à côté, à l'est, l'aménagement Palace Pier est muni d'un parc local et d'un passage pour piétons longeant le bord de l'eau qui peuvent être reliés au corridor d'aménagements publics de la rive. La deuxième partie de l'aménagement Palace Pier, qui se trouve à l'embouchure de la rivière Humber, présente une voie d'accès au bord de l'eau d'une largeur de 6 mètres (20 pieds) qui, dans l'avenir, pourra être reliée aux sentiers menant au haut de la vallée de la rivière Humber.

PRINCIPES D'AMÉNAGEMENT DU SECTEUR RIVERAIN

Dans les commentaires qu'il contient sur les principes d'aménagement du secteur riverain d'Etobicoke, le document intitulé *Un point tournant* indique :

Les changements d'attitude, notamment une plus grande prise de conscience des



Humber Bay Parks west and east

problèmes environnementaux et les préoccupations quant à la qualité de la vie dans un milieu fortement urbanisé, semblent avoir pris les décideurs par surprise. Ce n'est pas que la ville n'ait pas formulé de plan, mais plutôt que les plans qu'elle a dressés et ceux qu'elle envisage ne reposent peut-être pas sur une conception globale et intégrée. La ville n'a pas encore vraiment répondu aux préoccupations du public à propos de la barrière que les constructions à forte densité forment au bord du lac, à propos de l'accès au secteur riverain ou à propos des effets cumulatifs des travaux de remblayage. Au contraire, les édiles se sont montrés empressés à approuver les demandes des promoteurs et à autoriser des constructions à forte densité, parce que le secteur riverain leur semblait stagner et avoir besoin d'être revitalisé.

Normalement, les plans secondaires sont élaborés à partir des principes généraux et des stratégies que contiennent les plans officiels. Toutefois, le plan officiel actuel d'Etobicoke et sa proposition de mise à jour ne considèrent pas le secteur riverain comme étant une zone

ayant besoin d'une stratégie de planification particulière. Pour cette raison, on constate un manque d'indications stratégiques et d'objectifs publics pour les plans secondaires et les demandes relatives à un emplacement particulier. Ce manque de directives précises est particulièrement inquiétant étant donné les densités accordées ou proposées pour les principales zones du secteur riverain d'Etobicoke.

Il existe trois plans se rapportant au secteur riverain d'Etobicoke. Le premier, réalisé en 1991 et intitulé *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke*, a constitué l'initiative principale en vue de la réalisation d'un plan d'aménagement complet pour le secteur riverain. Le deuxième, intitulé *Plan secondaire pour le secteur de motels* (approuvé par le conseil d'Etobicoke en février 1988 et révisé en mai 1990) représente le seul plan secondaire approuvé par le conseil pour une quelconque partie du secteur riverain d'Etobicoke. Ce plan a fait l'objet d'un certain nombre d'autres modifications au cours du mandat de la Commission royale. Quant au troisième, il s'agit d'un plan directeur pour les parcs visant la zone riveraine du parc Colonel Sam Smith. Ce plan a été approuvé par la Commission des évaluations environnementales.

RAPPORT PRÉLIMINAIRE SUR L'ÉTUDE D'ENSEMBLE SUR LE SECTEUR RIVERAIN DU SUD D'ETOBICOKE

Le *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* a été mis de l'avant par le gouvernement de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et la ville d'Etobicoke pour évaluer l'incidence cumulative qu'ont les demandes d'aménagement dans le secteur riverain du sud d'Etobicoke et pour tracer les grandes lignes d'un cadre de planification des aménagements.

Ce cadre prévoit une intensification des aménagements résidentiels le long du boulevard Lake Shore dont des parties ont été élargies pour satisfaire aux demandes d'aménagement approuvées et à l'étude devant être réalisées dans la «zone d'activité de la Grand-Rue». En outre, un plan secondaire axé sur les industries est proposé pour la région de New Toronto.

Les demandes d'aménagement pour la zone d'activité de la Grand-Rue visent : les terrains de Long Branch Village, d'une superficie de 11,7 hectares (29 acres); le réaménagement des terrains de l'hôpital psychiatrique Lakeshore et du collège Humber, lesquels totalisent 25 hectares (62 acres); les 8,1 hectares (20 acres) de l'emplacement de l'usine Good Year/Daniels; le secteur de motels qui s'étend sur 20 hectares (49 acres) de terre et d'eau; l'emplacement de la distillerie McGuinness, d'une superficie de 6,2 hectares (15 acres); ainsi que des terrains adjacents à la route Park Lawn.

La zone de la Grand-Rue serait divisée en deux zones faisant l'objet de plans secondaires, soit la zone visée par le plan secondaire Lakeshore-Grand-Rue et la zone d'aménagement secondaire du centre Lakeshore/Park Lawn. D'importantes parties du secteur riverain d'Etobicoke et de la rive sont exclues de ces deux propositions de plans secondaires.

Le *Rapport préliminaire sur l'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* recommande :

- que l'on envisage la tenue d'une enquête sur l'habitabilité du secteur;

- que l'on procède à une planification complète et que l'on apporte des modifications au nouveau plan officiel dès que possible;
- que ces modifications comprennent les zones visées par des plans secondaires révisés et qu'on y applique les neuf principes de la Commission royale sur le secteur riverain;
- que l'on effectue une étude sur les secteurs industriels au sud des voies ferrées du CN afin d'assurer regain de vie et stabilité au secteur industriel;
- que la ville d'Etobicoke termine son plan directeur pour les parcs et qu'elle intègre ses recommandations dans les plans secondaires à venir;
- qu'une étude sur les besoins en services sociaux soit entreprise et que les demandes pour le réaménagement comprennent une étude des répercussions sociales.

L'étude d'ensemble n'a pas encore été étudiée en détail par tous les paliers de gouvernement. Par conséquent, ses recommandations n'ont pas encore été acceptées. En attendant, les demandes d'aménagement individuelles et les plans secondaires visant des zones particulières continuent à se frayer un chemin à travers le processus d'approbation.

Pendant que l'on complète l'étude d'ensemble, la Commission des Affaires municipales de l'Ontario (CAMO) a commencé la tenue d'audiences sur le réaménagement de l'ancien emplacement de l'usine de pneus Good Year par le groupe Daniels. La décision rendue par la CAMO le 13 août 1991 a confirmé l'aménagement de Lakeshore Village par le groupe Daniels, projet comprenant plus de 1 700 unités d'habitation ainsi que des locaux commerciaux et industriels qui sera réalisé sur un terrain de 8,1 hectares (20 acres). La hauteur des immeubles variera de 4 à 14 étages et l'aménagement sera réalisé en deux étapes, la deuxième étant reliée à la disponibilité d'écoles, de services et d'installations communautaires.

Le 1^{er} novembre 1991, le réaménagement de 6,2 hectares (15 acres) de l'ancien emplacement de la distillerie McGuinness a été soumis à la Commission des Affaires municipales de l'Ontario (CAMO) en tant que modification visant un emplacement particulier apportée au plan officiel d'Etobicoke.

Le 21 octobre 1991, la ville d'Etobicoke a demandé à des membres de son personnel de préparer un plan secondaire préliminaire pour la zone visée par la proposition de plan secondaire Boulevard Lake Shore/Route Park Lawn (aussi connue sous le nom de Centre secondaire), lequel doit comprendre le secteur de motels et l'emplacement de l'ancienne distillerie McGuinness. Comme la CAMO a commencé ses audiences sur le plan secondaire du secteur de motels le 1^{er} octobre 1991, les questions s'y rapportant seront débattues avant que l'on établisse les principes généraux relatifs à la zone du centre secondaire, laquelle est de plus grande envergure.

Comme il n'y a pas de cadre actuellement pour assurer la planification des aménagements dans la zone du centre secondaire, laquelle fait partie du secteur riverain, il n'y a pas non plus de plan détaillé qui définit clairement une stratégie et des objectifs publics pour le secteur riverain d'Etobicoke. Un tel plan s'impose, que ce soit en tant que cadre pour l'évaluation des principales demandes d'aménagement ou en tant que contexte pour protéger les valeurs publiques et pour établir les objectifs du plan secondaire.

PLAN SECONDAIRE POUR LE SECTEUR DE MOTELS

En 1988, le conseil d'Etobicoke a approuvé un plan secondaire pour l'aménagement de motels sur un terrain de vingt hectares (50 acres). Le plan prévoyait la construction de 2 700 unités d'habitation sur un vaste ensemble de terrains. (Cela était conforme à une décision prise par le Cabinet provincial en 1977.)

En août 1988, les préoccupations des citoyens à l'égard de la proposition d'aménagement d'un secteur de motels et de travaux de

remblai au bord du lac les ont menés à demander que la zone visée par le plan secondaire soit classée en vertu de la *Loi sur les évaluations environnementales*. Le ministre de l'Environnement a décidé de ne pas soumettre une partie même du réaménagement à un tel examen. Le gouvernement provincial a plutôt déclaré que le secteur de motels faisait l'objet d'un intérêt provincial et a créé un processus relatif à un plan directeur pour la gestion de l'environnement/projet d'aménagements publics cadrant dans le contexte de la *Loi sur l'aménagement du territoire*. Ce processus vise à combler l'écart entre les préoccupations environnementales et celles concernant l'aménagement du territoire.

L'étude du Plan directeur visait à aborder les préoccupations touchant les travaux de remblai au bord du lac et l'esthétique urbaine. De leur côté, les densités attribuées dans le plan secondaire proposé ne cadraient pas dans son mandat. L'étude n'a duré que trois mois et s'est soldée par la proposition de trois éléments : un bras déflecteur (pour dévier l'eau polluée de la zone aménagée et pour créer un bassin de mouillage protégé); des travaux de remblai sur le littoral pour créer un corridor d'aménagements publics; et des lignes directrices en matière d'esthétique urbaine afin de s'assurer que l'architecture des constructions fasse l'objet d'un quelconque examen d'agencement.

Par la suite, le ministre de l'Environnement a annoncé que le bras déflecteurs proposé devrait faire l'objet d'une étude environnementale distincte si l'on décidait de le construire. Le bras déflecteur représente la construction d'un remblai de 5,1 hectares (13 acres) dans le lac, les autres volets du projet étant l'uniformisation du littoral, combinée à la construction d'un corridor d'aménagements publics de 3,7 hectares (9 acres) et de marais pour la gestion des eaux pluviales, ces derniers s'étendant sur 6,5 hectares (16 acres).

L'uniformisation du littoral pourrait faciliter le nettoyage de la plage par les courant lacustres. Toutefois, le bras déflecteur pourrait limiter cette action nettoyante et créer un enfoncement où l'eau serait relativement stagnante. Même

si l'on reconnaît le fait qu'il doit faire l'objet d'une évaluation environnementale distincte, le bras est inclus dans le plan secondaire révisé pour le secteur de motels.

Le processus relatif au Plan directeur a contribué à clarifier la question de la zone d'aménagements publics dans le secteur de motels, mais il ne fournit pas une méthode détaillée pour les travaux de remblai au bord du lac ou pour les autres questions d'ordre environnemental. Qui plus est, il n'aborde pas de façon appropriée les questions de l'esthétique urbaine et de la densité.

Le plan secondaire a été révisé en mai 1990, en partie pour mettre en lumière les résultats du plan directeur pour la gestion de l'environnement/projet d'aménagements publics mis de l'avant par le gouvernement provincial pour le secteur. Dans le plan révisé, la largeur du corridor d'aménagements publics que l'on envisageait construire au bord de l'eau, à l'origine de 15 mètres (50 pieds), a été portée à des dimensions allant de 50 à 80 mètres (164 à 262 pieds). Cette modification est possible grâce, en grande partie, aux travaux de remblai au bord de l'eau que l'on a proposés.

En outre, le plan révisé permettait d'échelonner la construction de la zone d'aménagements publics du bord de l'eau, ce qui signifie que l'ensemble du corridor d'aménagements publics n'a pas besoin d'être réalisé d'un seul coup. Le plan révisé n'exigeait plus que la partie McLaughlin soit complètement récupérée comme condition à l'aménagement des 2 700 unités, permettait une réduction du nombre de parcs devant être planifiés et des aménagements de logements à prix raisonnables à l'extérieur de l'emplacement, et ne permettrait le zonage d'un emplacement pour une école que si l'architecture et l'occupation des aménagements le justifiait.

ÉTUDE DE DIAMOND SCHMITT SUR L'ESTHÉTIQUE URBAINE

Après la publication du rapport de la Commission royale intitulé *Un point tournant*, le ministère des Affaires municipales de l'Ontario a embauché la maison d'architectes Diamond

Schmitt pour étudier les questions de l'esthétique urbaine et de la densité se rapportant au secteur de motels, en tenant compte du cadre général que constituent les neuf principes sur le secteur riverain formulés par la Commission. Comme le secteur de motels était considéré comme étant d'intérêt provincial, le gouvernement provincial a demandé à Diamond Schmitt d'assurer la prestation de conseils sur l'architecture des immeubles, l'accès au public et l'utilisation par le public dans le secteur.

Après huit mois, l'étude a été livrée et a fait l'objet d'un examen public en juin 1991 (A. J. Diamond, Donald Schmitt and Company). Elle établit tout d'abord les principes et les objectifs en matière de planification du quartier, puis aborde la réglementation de l'architecture des immeubles dans le secteur visé par le plan secondaire. Par la suite, l'étude aborde plus en détail les principes et les objectifs relatifs au quartier, à savoir la possibilité de réaliser un agencement de rues en forme de grille, l'agencement des terrains libres (y compris un parc central), l'utilisation des terrains, l'architecture des constructions, les stationnements et des études portant sur l'ensoleillement et l'ombrage ainsi que sur la vue des environs.

L'objectif touchant l'architecture des constructions visait à répartir ceux-ci de façon que l'aménagement en découlant soit accessible au public, ouvert et habitable. En prenant pour base 2 721 unités d'habitation présentant une densité de 3,3 fois la superficie nette du terrain, l'étude de Diamond Schmitt recommande que l'on construise de petits immeubles à quatre étages immédiatement au nord du corridor d'aménagements publics du bord de l'eau et de l'avenue Lake Side parce que, étant donné l'orientation de l'emplacement, l'érection de constructions élevées près du lac aurait ombragé l'ensemble du parc riverain pendant les après-midi. Quant aux immeubles de huit étages, ils doivent se trouver en grande partie le long du boulevard Lake Shore, une zone intermédiaire d'immeubles à six étages les séparant des immeubles de moindre importance. Il en résulte un aménagement «en escalier», lequel présente des immeubles à quatre étages au

bord du corridor d'aménagements publics de la rive, des immeubles à six étages dans sa partie centrale et, finalement, des immeubles à huit étages le long de la majeure partie du boulevard Lake Shore. Au nord-est du boulevard Lake Shore, les immeubles pourraient présenter un maximum de quinze étages.

Les études portant sur l'ensoleillement et l'ombrage présentées dans le rapport Diamond Schmitt visent les demandes d'aménagement actuelles et les 2 700 unités d'habitation affichant un rapport plancher-sol de 3,3. Elles indiquent clairement que si l'on utilise les principes mentionnés pour l'aménagement de quartiers, la construction de tout immeuble ayant une surface utile présentant un indice supérieur à 3,3 pourrait provoquer une diminution de l'éclairage naturel des routes publiques, des trottoirs, des parcs et des cours intérieures des immeubles.

RAPPORT KIRKLAND SUR L'ESTHÉTIQUE URBAINE

Après la remise du rapport Diamond Schmitt, la ville d'Etobicoke a embauché la maison Kirkland Partnership (1991) tout d'abord à titre de conseillère, puis pour préparer un supplément sur l'esthétique urbaine destiné au *Plan secondaire pour le secteur de motels d'Etobicoke*. On a précisé aux experts-conseils d'utiliser la densité du plan secondaire correspondant à 4,0 fois la superficie nette du terrain pour élaborer les lignes directrices.

Le 7 octobre 1991, peu de temps après le début des audiences de la CAMO sur le plan secondaire modifié pour le secteur de motels, le conseil d'Etobicoke a procédé à l'approbation d'un plan secondaire révisé. En tenant compte d'un indice de densité de 4,0, le supplément sur l'esthétique urbaine permettait la construction d'immeubles d'une hauteur maximale de 10 étages tout près de la zone d'aménagements publics du bord de l'eau et l'érection d'immeubles de 15 étages dans la partie se trouvant devant le boulevard Lake Shore. En outre, l'annexe permettait la construction d'immeubles ayant un maximum de 20 étages sur le boulevard Lake Shore, à côté des terrains de Camrost.

Le 21 octobre 1991, le conseil d'Etobicoke a approuvé l'ajout de modifications au plan proposé pour le secteur de motels que la CAMO était en train d'étudier. Il y avait trois types de modifications. Premièrement, le conseil a reconnu que le besoin d'un ou de plusieurs emplacements pour la construction d'écoles devait en dernier lieu être déterminé par les commissions scolaires et que, le cas échéant, ces emplacements devaient être compris dans la zone visée par le plan secondaire. Deuxièmement, le conseil a expliqué pourquoi on prévoyait construire deux immeubles à 25 étages sur l'emplacement Camrost. On prétendait que cela constituerait un «genre de portail central, . . . ayant une forme architecturale distinctive servant de point de repère». Curieusement, les immeubles proposés ne cadrent pas dans les lignes directrices que le conseil avait approuvé deux semaines plus tôt. Qui plus est, des modifications supplémentaires ont été apportées aux principes généraux sur l'aménagement d'un emplacement particulier pour les terrains Camrost. Troisièmement, l'application des lignes directrices sur l'architecture des immeubles a fait l'objet d'un relâchement de sorte qu'elles peuvent être appliquées de façon générale et que le conseil peut en autoriser certaines variantes.

Le 17 décembre 1991, la ville d'Etobicoke a présenté à la CAMO d'autres modifications au plan, notamment l'enlèvement du bras déflecteur. Il semble y avoir un nombre accru de questions non résolues que la Commission des Affaires municipales de l'Ontario pourra considérer dans le cadre de son examen, à savoir l'emplacement du bord de l'eau, les transferts de densité de l'eau à la terre, les densités finales (y compris les permis spéciaux et le traitement de la question des immeubles pour personnes âgées), l'à-propos des lignes directrices en matière de formes de constructions par rapport aux études exhaustives sur l'ensoleillement et l'ombrage ainsi qu'aux objectifs de quartier, les habitations à prix abordable et la mise en oeuvre des mécanismes pour le plan. Au cours de ses délibérations, la CAMO devra aussi tenir compte de l'intérêt provincial décrété par le gouvernement de l'Ontario à l'égard du secteur de motels.

L'absence d'un plan détaillé pour le secteur riverain d'Etobicoke, comme on l'a mentionné précédemment, constitue un obstacle majeur à l'évaluation des valeurs et des objectifs publics reliés au secteur de motels ainsi qu'à l'évaluation du plan secondaire lui-même. La Commission royale croit qu'il est important de reconnaître l'envergure de l'enjeu. Comme on l'explique dans le chapitre suivant traitant du secteur riverain central du Grand Toronto, l'ensemble de la partie est d'Etobicoke, y compris le secteur de motels, fait partie de Humber Bay. Il est de l'intérêt du public de s'assurer que les plans, les décisions et les aménagements tiennent entièrement compte de ce contexte plus vaste.

SECTEUR RIVERAIN DU PARC COLONEL SAMUEL SMITH

En 1978, la Metro Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) a préparé un plan directeur en matière de parcs pour le secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith, celui-ci couvrant la zone se trouvant au sud du boulevard Lake Shore, entre la 23^e et la 13^e rue. Le plan prévoit l'aménagement d'un parc multi-services offrant une possibilité de mouillage pour 335 bateaux ainsi qu'un bassin de plaisance qui seront construits en effectuant d'importants travaux de remblayage. Le plan prévoit l'utilisation de parties de terrains appartenant au Metro Works Department, au collège Humber ainsi qu'à l'emplacement de l'hôpital psychiatrique Lakeshore.

Lors de l'approbation du plan directeur pour le parc Colonel Samuel Smith en 1980, la Commission des évaluations environnementales a résumé l'entreprise comme suit.

Le secteur riverain du parc Colonel Sam Bois Smith fournira 70,5 acres pour l'aménagement d'un parc récréatif/éducatif dans le secteur riverain d'Etobicoke . . . 48,5 acres du parc consisteront en des travaux de remblai s'avancant sur environ 1 500 pieds dans le lac Ontario. . . Le parc devrait comprendre un lac artificiel pour la baignade, des installations de mouillage pour les bateaux, un amphithéâtre, des jardins écologiques et des

zones de présentations didactiques, une piste d'hébertisme, des plages où l'on peut se faire bronzer, ainsi que des zones de repos pour pique-niquer et observer la nature. Ces éléments profiteront tant aux visiteurs locaux qu'aux visiteurs régionaux de tout âge (Commission des évaluations environnementales de l'Ontario, 1980).

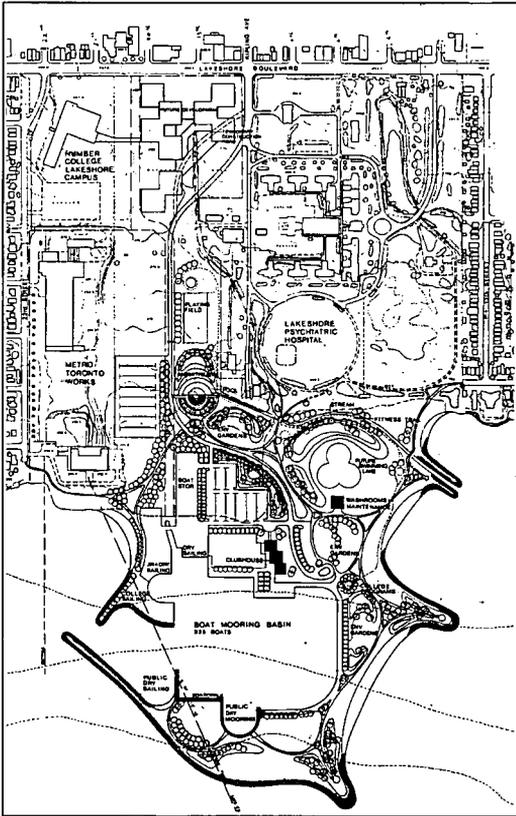
Le parc proposé (voir la carte 9.1) a pour objet de satisfaire aux exigences locales et régionales ainsi que d'aborder en partie la question d'une grave pénurie de terrains libres ouverts au public dans le secteur sud d'Etobicoke.

Depuis que l'approbation initiale a été donnée, plusieurs modifications ont été apportées aux limites géographiques visées par la proposition, notamment le retrait de terrains appartenant au collège Humber et au Metro Works Department qui totalisaient environ 6 hectares (15 acres), en plus des 13 hectares (32 acres) rattachés à l'emplacement de l'hôpital psychiatrique, lesquels ont été achetés du ministère des Services gouvernementaux (MSG). La Direction des évaluations environnementales du ministère de l'Environnement doit encore évaluer l'incidence qu'auront ces modifications sur la réalisation des autres éléments publics que contient le plan directeur approuvé. D'importants travaux de remblayage terminés en 1990, ont permis la création du promontoire et du bassin de plaisance.

À l'heure actuelle, le seul élément du plan directeur auquel on a donné suite est le plan conceptuel de la fédération nautique qui fournira éventuellement 500 points d'amarrage et, à proximité, 500 stationnements pour autos. La premier volet de la proposition, lequel prévoit 250 points d'amarrage et les stationnements y correspondant, devrait être terminé en 1992. Le second sera réservé exclusivement aux membres de la fédération qui pourront y stationner leurs autos et y laisser leurs bateaux pendant l'hiver.

Il n'y a aucune indication sur le calendrier de réalisation, l'emplacement et le financement de la plupart des éléments publics contenus dans le plan directeur pour les parcs approuvé en 1980. Toutefois, les sentiers de la rive et les sentiers d'hébertisme doivent être en place d'ici trois ans.

Carte 9.1 Plan directeur pour le secteur riverain du parc Colonel Samuel Smith — 1980



En outre, il y aura des zones de repos où l'on pourra pique-niquer et observer la nature. La MTRCA reconnaît qu'il y a une certaine incertitude à l'égard de la réalisation de ces éléments publics.

Le succès du parc et de l'aménagement de ses éléments publics est lié à la planification intégrée des propositions d'aménagement des terrains du collège Humber/MSG et d'expansion de l'usine de filtration R. C. Clark.

Le 27 novembre 1991, le gouvernement provincial a annoncé qu'environ 9 hectares (23 acres) de terrain liés à l'aménagement du collège Humber/MSG seraient offerts comme terrains boisés supplémentaires à la communauté urbaine de Toronto et à Etobicoke à titre de compensation pour le règlement de la question sur les Îles de Toronto, ce qui donnerait

environ 15 hectares (39 acres) pouvant être réaménagés.

La décision du gouvernement provincial, combinée à l'achat des terrains supplémentaires de l'hôpital psychiatrique Lakeshore par la MTRCA, signifie que l'ensemble des terrains du parc dépassera la superficie prévue à l'origine. Par conséquent, bien que le contexte de l'aménagement ait varié, il devrait y avoir assez de terrains pour construire les éléments publics. En outre, il peut être possible de s'assurer qu'ils seront réalisés, particulièrement si toutes les parties sont prêtes à travailler ensemble.

RECOMMANDATIONS

- 61. La Commission royale recommande que la ville d'Etobicoke, la Municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) continuent à examiner les documents pertinents, notamment les plans officiels et les plans particuliers au secteur riverain, pour s'assurer qu'ils présentent une démarche axée sur l'écosystème et qu'ils tiennent compte des neuf principes sur le secteur riverain décrits dans la première partie.
- 62. La Commission recommande en outre que la ville d'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et la MTRCA participent à la préparation du plan de remise en valeur de la rive proposé, lequel comprend les sentiers et les couloirs de verdure au bord de l'eau, et s'assurent que tout autre plan pour les secteurs riverains sont révisés ou élaborés selon ce contexte.
- 63. La ville d'Etobicoke, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial, en collaboration avec la collectivité vivant au bord du lac, devraient mettre en oeuvre les recommandations ci-après provenant de *L'étude d'ensemble sur le secteur riverain du sud d'Etobicoke* (avril 1991) et de la Commission royale, c'est-à-dire :

- préparer un plan détaillé pour le secteur riverain d'Etobicoke et modifier le plan officiel (pour créer un élément riverain consolidé) et les plans secondaires;
- favoriser une planification détaillée du secteur riverain du sud d'Etobicoke, c'est-à-dire :
 - préparer et approuver un plan secondaire industriel pour New Toronto ainsi qu'une étude de stabilité et de remise en valeur de l'industrie dans le secteur plus vaste qui se trouve au sud des voies ferrées du CN;
 - adopter deux autres zones secondaires d'aménagement (les zones visées par les plans secondaires Boulevard Lake Shore/route Park Lawn et Lake Shore-Grand-Rue);
 - préparer des stratégies de mise en oeuvre à long terme comprenant un plan directeur pour les parcs, un plan pour les services sociaux, un plan pour le secteur riverain métropolitain, et intégrer les recommandations découlant de ces plans dans les plans secondaires.

64. La Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority doit entreprendre un examen public pour mettre à jour le plan directeur de 1980 approuvé pour le parc Colonel Samuel Smith.

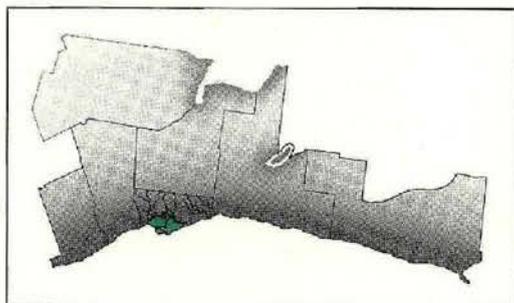


CHAPITRE 10 : LE SECTEUR RIVERAIN CENTRAL

Le présent chapitre porte sur le secteur riverain central de la biorégion et ses trois baies, soit la baie Humber, la baie de Toronto et la baie Ashbridge's. Les rivières Humber et Don se jettent dans cette partie du secteur riverain. Au sud et à l'est de la baie de Toronto, séparant cette dernière de la baie Ashbridge's (ou du peu qu'il en reste), s'étend la flèche de la rue Leslie qui, avec les Îles de Toronto, forme un anneau au sud du port de Toronto. Sur la terre ferme, le secteur riverain central s'étale du chemin Park Lawn jusqu'à l'avenue Woodbine, tandis qu'au nord, se dessine l'escarpement sculpté à même le rivage de l'ancien lac Iroquois.

Le secteur riverain central englobe une partie du secteur riverain de deux villes, soit Etobicoke (à son extrémité est) et Toronto (jusqu'au quartier Beach). Territoire amérindien avant l'arrivée et l'établissement des Européens, lieu de rencontre à la croisée d'anciens sentiers, poste de traite où Amérindiens et autres peuples faisaient traditionnellement l'échange de biens et de services, ce secteur constitue le berceau de notre région actuelle.

C'est aussi la partie centrale d'une région considérée par la Commission mixte internationale comme étant l'un des points chauds en bordure du lac Ontario, où l'on éprouve les problèmes d'assainissement les plus



complexes et les plus épineux de tous les Grands Lacs. De plus, dans l'ensemble du secteur riverain, c'est la partie où s'opèrent les plus grands changements. Presque toutes les parties du secteur riverain sont en phase de transition, ce qui soulève d'importantes questions, mais présente aussi de grandes possibilités — possibilités de régénérer l'environnement, de relier le secteur riverain aux vallées fluviales, et les villes à leur secteur riverain, en plus de stimuler la reprise économique.

C'est la partie du secteur riverain où le gouvernement de l'Ontario a effectué ses premières interventions d'importance, ce qui a mis en lumière l'intérêt qui ressort des questions liées aux secteurs riverains dans la province. Le gouvernement provincial s'est engagé à apporter des changements majeurs dans la façon dont le secteur riverain est réaménagé, et cet engagement se traduit

À l'approche de Toronto, tout nous paraît deux fois plus beau, surtout le coup d'oeil sur les eaux bleues du lac Ontario, à la fois ensoleillées et enveloppées d'une brume légère à travers laquelle nous pouvons parfois apercevoir un voilier voguant au loin. Toronto me donne l'impression d'être une ville pétillante et pleine de panache. C'est le lac qui lui donne son cachet.

Whitman, W. 1904. *Walt Whitman's diary in Canada*. Edited by W. S. Kennedy. Boston: Small, Maynard and Company.

par trois mesures distinctes : la déclaration d'un Intérêt Provincial dans le secteur de motels d'Etobicoke et, dans l'East Bayfront et le secteur portuaire industriel; et le décret ministériel de zonage des terrains (décembre 1989) établissant un gel sur l'aménagement des terrains de Harbourfront et du chemin Stadium jusqu'à ce que les plans de réaménagement répondent aux valeurs et aux objectifs de la population, y compris l'accessibilité du secteur riverain au public.

Comme l'expliquaient le premier ministre d'alors, David Peterson, et le ministre John Sweeney en annonçant ces mesures, la province veut assurer l'intégrité des travaux de la Commission royale et fournir une occasion appropriée pour l'élaboration de politiques et de plans.

En octobre 1989, les gouvernements provincial et fédéral demandent à la Commission royale d'effectuer un examen environnemental approfondi d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire. En décembre 1990, le ministre de l'Environnement de l'Ontario demande à la Commission d'étudier la faisabilité du changement d'emplacement de l'autoroute Gardiner, et d'examiner la possibilité de mettre en commun les terrains de la Canadian National Exhibition, de la Place Ontario, de Fort York et de HMCS York, et d'intégrer les plans futurs s'y rattachant. L'ensemble de ces trois études porte sur les questions les plus importantes du

secteur riverain : l'environnement, le transport et l'utilisation des terres.

En réponse à cette demande, la Commission royale met sur pied des comités directeurs et des groupes de travail intergouvernementaux, et elle engage des consultants de disciplines, de compétences et d'expérience fort variées, afin qu'ils déterminent les enjeux et formulent des recommandations en matière de politique, de planification et de programmes. En outre, la Commission consulte le secteur privé (gens d'affaires et travailleurs), des groupes locaux, environnementaux et autres groupes communautaires, ainsi que le grand public, dans le but de recueillir leurs opinions sur les problèmes et les perspectives d'avenir.

Quatre rapports préliminaires (N° 10, *Un milieu en transition : rapport de la phase I d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire* (CRASRT, 1990); N° 11, *Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème : rapport des phases I et II d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire* (Barrett et Kidd, 1991); N° 14, *Garrison Common Preliminary Master Plan* (Berridge Lewinberg Greenberg, et al., 1991), et N° 15, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (IBI Group, et al., 1991), ainsi que 12 documents de travail et un rapport technique détaillé font état des résultats de ces efforts conjugués.

La démarche axée sur l'écosystème a servi d'assise dans toutes les études effectuées. Un dénominateur commun ressort de tous ces travaux : le secteur riverain central fait l'objet de très grandes contraintes, difficultés et perspectives d'avenir; par conséquent, sa régénération, plus que celle de toute autre partie du secteur riverain de la région, nécessite une planification intégrée.

Équilibrer et intégrer ces enjeux représente une tâche difficile mais essentielle. On en trouve un très bon exemple dans le dernier rapport préliminaire de la Commission royale intitulé *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*. Cette étude

repose sur les travaux antérieurs de la Commission et reflète les connaissances en matière d'environnement qui ont été acquises au cours de l'examen environnemental d'East Bayfront. En outre, cette étude utilise le concept d'aménagement d'un lieu qui a été mis de l'avant au cours de l'élaboration du plan directeur préliminaire de la Garrison Common. À son tour, l'étude sur les corridors de transport fournit aux intervenants l'occasion de mettre en oeuvre la démarche axée sur l'écosystème pour résoudre les problèmes de transport, et comporte le défi d'assurer une planification intégrée de l'environnement, de l'utilisation des terres et de la planification du transport.

Le présent chapitre débute donc par un essai intitulé « Mise à jour d' *Un point tournant* », qui résume le processus et les conclusions de l'étude sur les corridors de transport et décrit la façon dont les gouvernements pourraient s'orienter vers l'intégration des éléments de l'écosystème; on y propose également un programme en une étape (Phase I) visant à atteindre cet objectif.

À la suite de cet essai, on présente un aperçu de divers lieux en transition, en commençant par la baie Humber, porte occidentale du secteur riverain central, pour finir par les terres du cours inférieur de la Don, situées à son extrémité est. Il ne convient pas de formuler des observations détaillées sur les endroits du secteur riverain, comme Swansea, High Park, Parkdale, les îles de Toronto et le quartier Beach, qui possèdent d'importantes qualités bien à eux, mais qui ne sont pas dans une période de transition critique ou importante. Bien évidemment, la Commission reconnaît la valeur de ces endroits et recommande fortement qu'elle soit maintenue.

Aux fins de la présente analyse, la Commission classe les endroits le long du secteur riverain suivant une combinaison de caractéristiques naturelles, culturelles ou fonctionnelles. Les processus de transition exercent leur influence sur ces lieux depuis au moins

20 ans. Tous ces endroits renferment des subdivisions, des districts ou des quartiers de moindres dimensions, chacun possédant ses caractéristiques et ses fonctions respectives en tant que partie intégrante d'un tout. On les présente dans l'ordre suivant :

Baie Humber :

l'est d'Etobicoke
les ponts sur la Humber
Swansea
High Park
Sunnyside
Parkdale

Garrison Common :

Ontario Place
Exhibition Place
HMCS York et le parc
Coronation
Fort York
le secteur industriel nord
le quartier Niagara
la rue Fleet
la section inférieure
de Bathurst

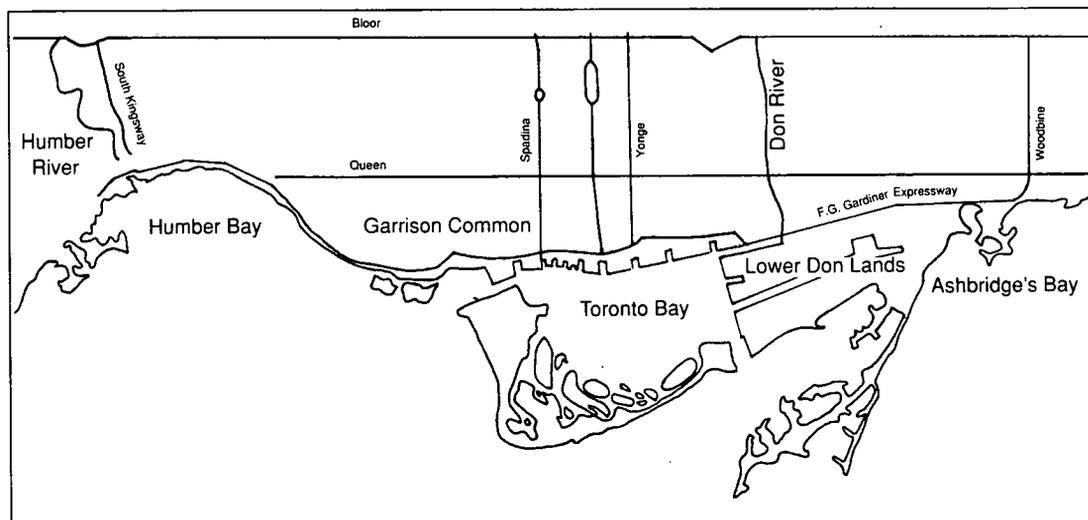
Baie de Toronto :

les terrains ferroviaires
(CityPlace, le parc Central
et Southtown)
Harbourfront
Toronto Island Airport
la gare Union et Bayfront

Terres du cours inférieur de la Don :

East Bayfront
les terrains d'Ataritari
Gooderham et Worts
secteur industriel du
cours inférieur de
la Don
le port de Toronto
la plage Cherry
la flèche de la rue Leslie (parc
Tommy Thompson)
la baie Ashbridge's

Carte 10.1 Le secteur riverain central



Il existe une diversité remarquable au sein des différents endroits situés le long du secteur riverain, de même qu'entre eux. On doit reconnaître cette diversité et la préserver. En même temps, il est possible d'intégrer les milieux naturels et culturels du secteur aux moyens de transport et à l'utilisation des terres, de façon à relier entre eux les divers endroits le long du secteur riverain, le secteur riverain à l'arrière-pays, et la partie centrale du secteur riverain au reste de la région.

À l'heure actuelle, les promoteurs de projets pour les divers endroits se bousculent mutuellement en essayant de franchir le dédale des processus d'approbation, véritable fouillis intragouvernemental et intergouvernemental. Cependant, aucun d'eux ne peut agir seul; les questions relatives au secteur riverain s'avèrent complexes et interdépendantes. Il faut un consensus sur l'avenir du secteur riverain et ses diverses parties si l'on veut réussir son aménagement et l'améliorer, régénérer l'environnement et stimuler l'économie de la région. Des plans d'actions coordonnés

et des partenariats s'imposent également et font l'objet de la partie IV.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Dans son rapport intitulé *Un point tournant*, la Commission a décrit le corridor Gardiner/Lakeshore comme l'élément le plus important du secteur riverain central et elle a fait remarquer ce qui suit :

Les décisions qui seront prises à propos de cet axe détermineront si les

résidents du Grand Toronto auront un excellent secteur riverain ou non : le secteur riverain sera intégré au centre ville de Toronto ou en restera essentiellement séparé.

Pris ensemble, le tronçon surélevé de l'autoroute Gardiner, le boulevard Lake Shore qui passe dessous et les lignes ferroviaires qui le longent constituent une barrière physique, visuelle et psychologique à l'accès au secteur riverain. En plus d'être une source constante de bruit et de pollution atmosphérique, ce corridor

○

*La technologie est un bon valet,
mais un mauvais maître.*
— Jacques Ellul

○

de transport représente un milieu hostile et sale pour les milliers de résidents qui passent dessous à pied chaque jour, et un obstacle aux milliers d'autres qui s'aventurent à le traverser ou à le contourner. Le Gardiner/Lake Shore n'est pas seulement une route : c'est une structure. Ce corridor, dont la raison d'être est de nous mener ailleurs, restreint les possibilités d'aménagement et limite nos options.

Toutes ces consultations ont porté la Commission à conclure que la partie surélevée de l'autoroute Gardiner est incompatible avec les objectifs fondamentaux de protection de l'environnement et d'aménagement du territoire dans la section centrale du secteur riverain.

Au sujet des voies ferroviaires, la Commission concluait que :

Là où elles croisent les grands axes nord-sud comme les rues York, Bay et Yonge, les voies ferroviaires constituent une importante barrière entre la ville et le secteur riverain, tant sur le plan visuel que pour la circulation quotidienne des piétons. On peut faire beaucoup pour améliorer la situation en installant des cloisons vitrées entre le trottoir et la rue, en améliorant l'éclairage et, peut-être, en aménageant des magasins le long des trottoirs, là où ces derniers passent sous les voies ferrées.

La longueur du passage souterrain et son effet de barrière seront fortement réduits quand les voies ferrées seront rétrécies en préparation du réaménagement des terrains ferroviaires.

Les trottoirs et autres aménagements piétonniers pourraient être grandement améliorés au sud des lignes ferroviaires, comme l'a proposé le Gardiner/Lakeshore Task Force, qui préconise de planter des arbres, d'élargir les trottoirs et d'améliorer les passages pour piétons afin de redonner au bas de la rue Yonge l'aspect d'une rue urbaine plutôt que celui d'une bretelle d'autoroute.

Une autre solution consisterait à construire une plate-forme au-dessus des voies ferrées dans le quartier central, pour assurer l'accès piétonnier entre le centre-ville et le secteur riverain, conjointement avec une nouvelle place et un nouveau parc, qui offriraient des vues du port.

LA RÉPONSE DE LA PROVINCE

En décembre 1990, en réponse à ces observations, la province de l'Ontario demandait à la Commission royale de travailler de concert avec le ministère des Transports et la communauté urbaine de Toronto, pour étudier la possibilité de déplacer l'autoroute Gardiner.

MISE EN PLACE DE L'ÉTUDE

Au début de 1991, la Commission royale — en collaboration avec la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto et le gouvernement fédéral — a retenu les services

Si nous voulons créer des systèmes durables de transport urbain qui répondent équitablement aux besoins des populations et qui favorisent la santé de l'environnement, il nous faut redonner à l'automobile son rôle le plus utile, celui de valet. En changeant l'ordre des priorités, l'automobile peut être un élément constitutif d'un système plus diversifié et équilibré qui fait bonne place au transport en commun, au déplacement à bicyclette et à pied. On ne peut plus tolérer une augmentation du trafic automobile dans des villes surpeuplées comme Le Caire et Delhi ou dans des capitales relativement stables comme New York et Londres.

Lowe, M. D., 1991. «Rethinking urban transport.» Dans *State of the world 1991*. Washington, D.C.: Worldwatch Institute.

d'une équipe d'experts-conseils, formée de 11 particuliers et entreprises, qui devait entreprendre une étude majeure sur la façon de réconcilier les exigences du transport avec la régénération de l'environnement et l'évolution de l'aménagement du territoire dans le secteur riverain central.

L'équipe réunissait des spécialistes qui possédaient un vaste éventail de compétences et de connaissances dans de nombreuses disciplines : science de l'environnement, architecture paysagiste, planification urbaine et régionale, utilisation et aménagement du territoire, transport et génie civil, économie et finance. On mit sur pied un comité d'orientation composé de hauts fonctionnaires des quatre paliers de gouvernement et des organismes spécialisés intéressés; en outre, un groupe de travail, formé de spécialistes techniques de la communauté urbaine de Toronto, de la ville et de la province, fut chargé de donner un sens général aux travaux et de fournir aux chercheurs les conseils techniques et le soutien nécessaires.

Les experts-conseils avaient pour mandat précis de recourir à une démarche axée sur

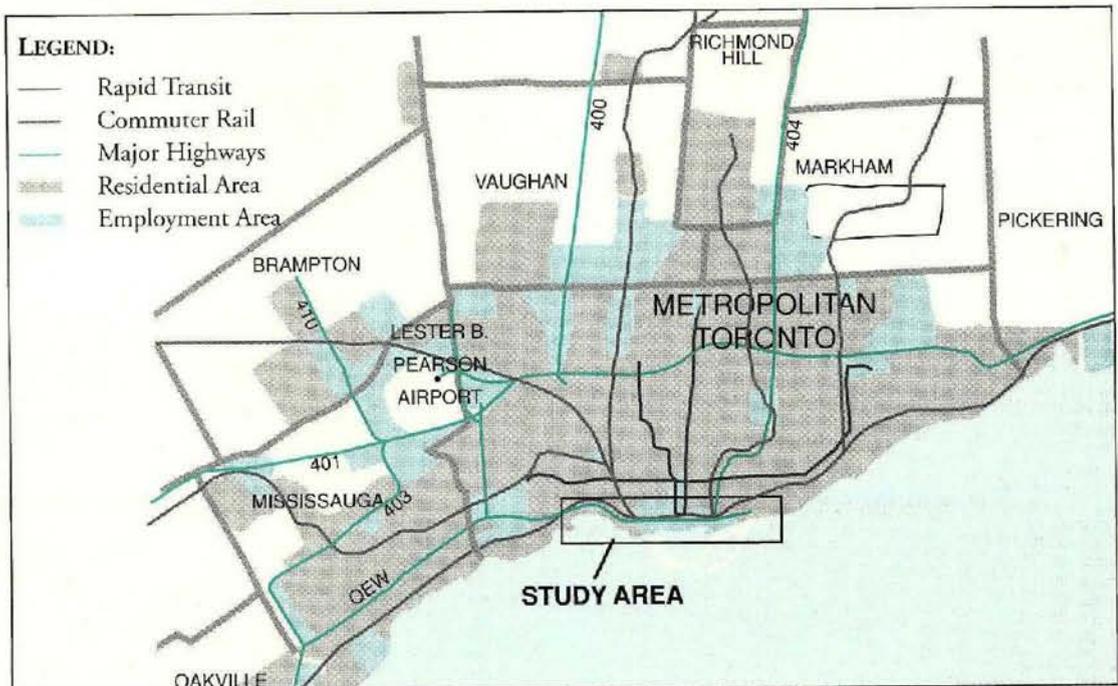
un écosystème intégré, c'est-à-dire une méthode qui considère en même temps l'environnement, l'utilisation des terres, le transport et l'économie : l'équipe devait donc envisager une planification à long terme (de 20 à 30 ans).

L'équipe fut également priée de considérer le corridor Gardiner/Lakeshore à la lumière de trois objectifs :

- améliorer la section centrale du secteur riverain tout en reconnaissant son importance stratégique comme milieu de vie et comme corridor de transport, dans le contexte de la biorégion du Grand Toronto;
- améliorer la connexité et les liaisons entre la biorégion du Grand Toronto, le centre-ville et le secteur riverain;
- dans le contexte des deux premiers objectifs, améliorer l'ensemble du système de transport qui mène au secteur riverain ou qui le traverse.

Au point de vue géographique, l'étude devait d'abord porter sur la section centrale du

Carte 10.2 Contexte régional



secteur riverain, telle qu'elle s'étend de Park Lawn à l'ouest jusqu'à Woodbine à l'est, de la rue Queen au nord jusqu'au bord du lac au sud. Toutefois, les chercheurs examinèrent le secteur riverain central par rapport au quartier central de Toronto : de la rue Bathurst à la rivière Don et du lac Ontario aux voies ferrées du CP qui passent au nord de la rue Dupont. Ils accordèrent également beaucoup d'attention à tout le contexte régional et à ses fonctions : à la zone qui s'étend au-delà des limites du Toronto métropolitain ainsi qu'aux effets des changements apportés au secteur riverain central sur tout le territoire métropolitain.

RÉSUMÉ DES RÉSULTATS DE L'ÉTUDE

L'étude fut terminée en novembre 1991 et les résultats furent publiés en deux documents : la Publication n° 15, *The Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (IBI Group, *et al.*, 1991) ainsi qu'un rapport technique détaillé de 450 pages. D'une certaine manière, le titre de l'étude est trompeur : les chercheurs ont bien démontré que l'axe Gardiner/Lakeshore jouait un rôle moins important dans l'ensemble du système de transport régional, mais ils sont allés plus loin. L'étude nous donne en effet un aperçu inédit sur les conditions environnementales de l'avenir : l'infrastructure de verdure, l'importance stratégique de l'aménagement d'un milieu de vie dans le secteur riverain central grâce à un vaste programme de logement et à l'expansion du transport en commun, la nécessité d'un regroupement des budgets d'investissement des gouvernements participants et le rôle du secteur privé. Les auteurs arrivaient aux conclusions suivantes :

1. il est à la fois possible et souhaitable de déplacer et de modifier l'autoroute et le boulevard Lake Shore dans le cadre d'un aménagement intégré et progressif visant à améliorer le secteur riverain central;
2. pour régénérer le secteur riverain, il faut avant tout mettre en place une infrastructure

de verdure (parcs, espaces libres et réseau de sentiers riverains) ainsi que certains autres éléments d'une infrastructure environnementale;

3. à l'échelle régionale, il doit y avoir intégration des lieux de travail et des lieux de résidence afin de réduire l'expansion tentaculaire des banlieues, d'améliorer la structure urbaine régionale, d'aider les régions à atteindre leurs objectifs environnementaux, de réduire la dépendance de l'automobile et de limiter les pressions du trafic de banlieue dans le secteur riverain central et dans le quartier central de la ville;
4. il y a, dans le secteur riverain central, d'excellentes occasions d'aménager un milieu de vie propice à la formation d'une communauté;
5. la mise en oeuvre d'un programme de logement substantiel et soutenu, avec des objectifs à long terme, servirait de catalyseur à la formation de ces communautés;
6. il est nécessaire d'entretenir et de prolonger un réseau de voies à grande circulation qui viendrait à l'appui de l'économie régionale;
7. on devrait concevoir un réseau de rues «civilisées» qui constituerait l'armature sur laquelle pourraient se greffer les milieux de vie, la communauté et l'infrastructure de verdure du secteur riverain central;
8. il faut de toute urgence travailler à l'expansion du système de transport en commun, qui pourrait relier la région au centre et assurer une certaine liberté de mouvement et de circulation dans le centre;
9. pour que les investissements privés et publics atteignent le niveau minimum nécessaire, il est absolument essentiel d'intégrer les processus d'approbation, de regrouper les budgets d'investissement et de prendre au bon moment les décisions qui s'imposent;
10. il faudrait prévoir le cadre et les conditions nécessaires à la participation du secteur privé, afin d'exploiter au maximum son esprit d'entreprise et d'initiative ainsi que sa capacité d'investissement et sa créativité;

11. la première phase du programme d'implantation suggéré par cette étude offre aux secteurs public et privé l'occasion de collaborer et d'entreprendre une action commune.

Ces questions, qui font partie du sommaire qui comprend la suite de ce chapitre, sont discutées plus en détail dans *The Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*; les lecteurs qui sont particulièrement intéressés à cet aspect du secteur riverain devraient le lire en même temps que cette partie du rapport final.

LE CONTEXTE RÉGIONAL

Les experts étudièrent d'abord les rapports existant entre le secteur riverain central, le quartier central et la région, à la lumière des tendances économiques, de l'expansion démographique et de l'évolution dans l'utilisation des terrains depuis la Seconde Guerre mondiale. Parmi ces changements, il y avait le déplacement de l'industrie lourde vers les banlieues, les modifications parallèles des réseaux ferroviaire et routier, l'aménagement de nouveaux commerces et espaces à bureaux dans le quartier central et dans les centres régionaux ainsi que l'expansion résidentielle dans les banlieues.

Le secteur riverain central de Toronto a subi des changements d'ordre économique semblables à ceux qui ont touché d'autres grandes zones métropolitaines : à la fin de la Seconde Guerre mondiale, le Canada occupait le quatrième rang dans le monde pour la production de biens manufacturés. Bien que l'industrie manufacturière continue d'être un des fondements de l'économie canadienne depuis cette époque, son importance relative a diminué et sa nature s'est modifiée au moment où d'autres nations ont édifié leur propre capacité manufacturière et où le Canada a vu croître sa propre économie de services.

Au cours de la guerre, et pendant un certain nombre d'années par la suite, le quartier central de Toronto et certaines parties du sud d'Etobicoke et de Scarborough, ainsi que certaines

zones qui s'étendent au nord de ce qui est aujourd'hui la communauté urbaine de Toronto, constituaient peut-être la zone à plus forte capacité manufacturière au Canada. Ce secteur important de l'économie a pu profiter du vaste programme de construction de routes mis sur pied dans les années 1950 et 1960, et c'est de cette époque que datent l'autoroute Gardiner, le Don Valley Parkway, l'autoroute 401 et d'autres voies de liaison.

Toutefois, au fur et à mesure que la région métropolitaine prenait de l'expansion, la valeur des terrains, dans le quartier central, augmentait de façon spectaculaire, et l'utilisation des terrains s'intensifiait dans le quartier central et dans le secteur central riverain. Dès 1960, face à ces tendances, l'augmentation et à l'encombrement de la circulation routière qui s'ensuivit, les industries lourdes commencèrent à quitter leur emplacement d'origine dans le quartier central pour s'installer dans les banlieues : les terrains y étaient moins coûteux, on pouvait y construire des installations modernes, de plain-pied ou à étage, à prix raisonnable, et les autoroutes adjacentes assuraient un accès beaucoup plus facile au transport par camion qui devenait de plus en plus important.

Il y a 30 ans, les autorités du CN décidèrent elles aussi de transférer leur service ferroviaire marchandises en quittant le centre au profit des banlieues. Le CN établit une ligne marchandises de dérivation (les subdivisions de York et de Halton, juste au nord des limites métropolitaines) et construisit d'importantes gares de marchandises adjacentes à cette ligne de dérivation. De même, le CP aménagea de nouvelles gares de triage marchandises à Agincourt et déplaça du centre son service marchandises tout en continuant d'utiliser comme principale ligne de service marchandises ses subdivisions de Galt, de Toronto North et de Belleville (ces lignes traversent les quartiers intermédiaires du Toronto métropolitain). Les entreprises ferroviaires réagissaient aux mêmes pressions économiques et à la migration centrifuge de leurs principaux clients industriels; il était plus efficace et plus économique de construire les nouvelles gares de triage

marchandises, plus vastes, sur les terrains de banlieue, qui étaient eux aussi bien desservis par le réseau routier et permettaient un excellent service rail-route; ces déplacements libéraient des terrains de plus grande valeur au centre-ville, terrains qui pouvaient être réservés à des utilisations urbaines plus intenses.

La réinstallation du CN et du CP libéra considérablement les lignes radiales qui forment une «toile d'araignée» en convergeant vers la gare Union, ce qui permit à la province de l'Ontario d'offrir pour la première fois un service de trains de banlieue, d'abord sur les lignes Lake Shore ouest et Lake Shore est, en 1967.

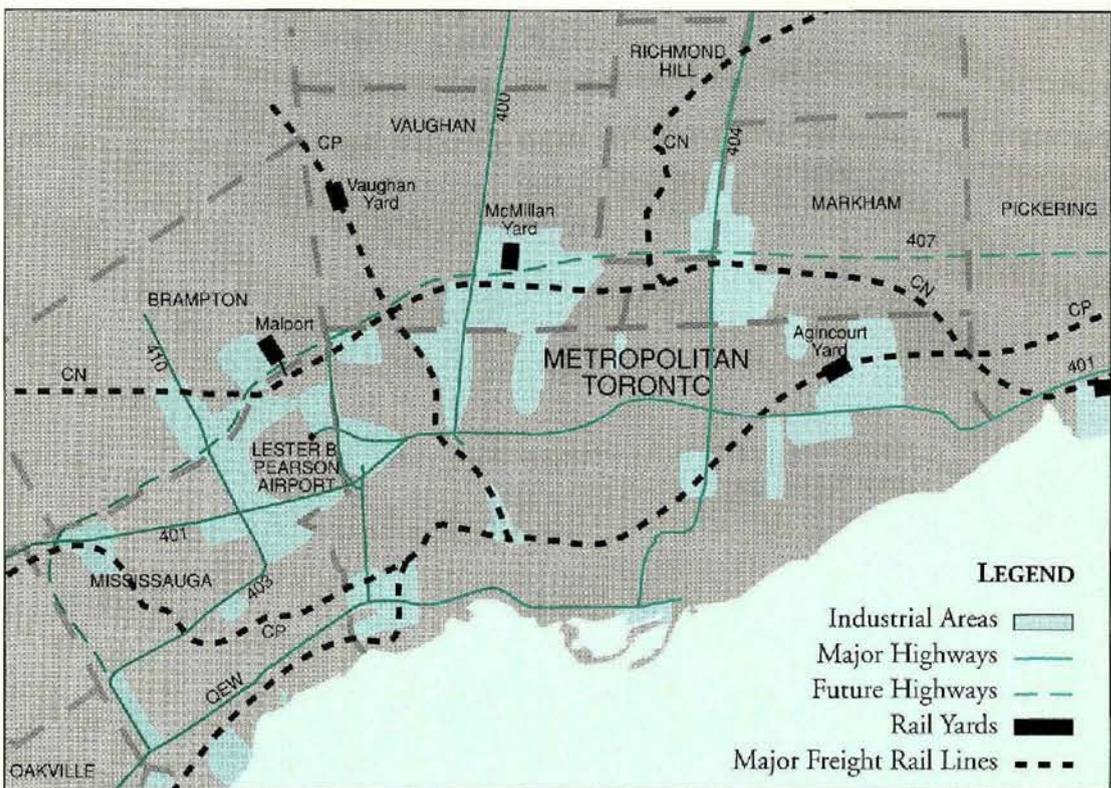
Les industries lourdes, de même que les autres activités industrielles, se concentrent principalement à la limite du Toronto métropolitain (par exemple : vers l'Aéroport international Pearson et dans le nord-est de Scarborough) et au-delà de celle-ci (à Oakville, Mississauga nord,

Brampton/Bramalea, Vaughan, Markham, Pickering, Ajax, Oshawa, etc.). Bien que ces municipalités aient déjà connu une activité industrielle assez considérable pendant et après la guerre, toutes ont retiré des avantages économiques lorsque les industries ont quitté le centre de Toronto et toutes ont connu une augmentation parallèle de l'aménagement résidentiel.

Au cours des années 1960 et au début des années 1970, ce qui restait des terres non bâties de la communauté urbaine de Toronto a peu à peu été aménagé et c'est à une allure vertigineuse que s'est faite la croissance démographique dans les municipalités régionales voisines (Peel, Durham, York et Halton) au cours des 20 dernières années.

Comme on en a fait état dans le *Greater Toronto Area Urban Structure Concepts Study* de 1990 (IBI Group, *et al.*), les premiers ensembles résidentiels construits en banlieue du Toronto métropolitain étaient assez compacts et leur aménagement

Carte 10.3 Les principales zones industrielles existantes, la ligne du service marchandises et les installations routières



s'est fait dans le contexte d'un système de transport en commun urbain bien organisé. Jusqu'à tout récemment, par contre, l'aménagement des régions plus éloignées était en général moins dense et privé d'un service complet de transport en commun urbain : c'est ainsi que se sont développées, autour du Toronto métropolitain, des zones très dépendantes de l'automobile. Ces tendances augmentèrent la pression exercée par le trafic habitation-travail entre les zones extérieures et de la communauté urbaine de Toronto où se trouvaient les emplois, et il s'agit là, presque exclusivement, de circulation automobile.

En même temps que se produisaient ces changements régionaux, on assista progressivement, dans le secteur riverain central, à un aménagement plus spécialisé et plus intense des terrains de premier ordre — des centaines d'hectares — libérés par l'exode des industries et des entreprises ferroviaires. Parmi les exemples les plus frappants, il y a l'expansion de l'industrie des services financiers, qui s'est manifestée par la construction d'édifices à bureaux pour d'importants établissements financiers internationaux et nationaux au centre-ville de Toronto. L'accroissement des espaces à bureaux, de la vente au détail et du commerce et l'intensification de ces activités, tout cela s'est fait

de façon très marquée dans le quartier central de Toronto et dans d'autres centres-villes (par exemple : North York, Scarborough, Mississauga), conformément au plan officiel de la communauté urbaine de Toronto, aux plans officiels des municipalités adjacentes et aux politiques provinciales.

Ces dernières années, l'accroissement total des espaces à bureaux et des commerces dans les centres régionaux et partout dans la région concurrentait, en termes absolus, l'accroissement qui s'était produit dans le quartier central; mais le quartier central appartient à un autre ordre de grandeur, par ses dimensions, sa diversité et son importance critique. Bien que l'on s'attende à une croissance continue dans tous ces centres, on

prévoit que le quartier central continuera de dominer la région et demeurera un centre financier important sur les marchés internationaux au cours du siècle qui vient. En outre, la section centrale du secteur riverain de Toronto est devenue le centre nerveux d'une importante industrie internationale du tourisme, du commerce et des congrès, ainsi que des zones et installations récréatives apparentées.

Bien que l'industrie lourde et les installations d'entreposage appropriées aient été généralement déplacées vers les banlieues, on a tout de même assisté à une croissance importante d'une grande variété d'industries légères, parfois appelées industries urbaines, qui prospèrent dans les zones immédiatement adjacentes au centre financier. Ces industries, qui sont souvent directement reliées à l'aménagement de bureaux et aux activités commerciales mais qui ne peuvent se permettre de payer des loyers élevés, comprennent des activités encore jeunes comme l'industrie de l'informatique (systèmes informatiques, centres de traitement des données, traitement de texte,

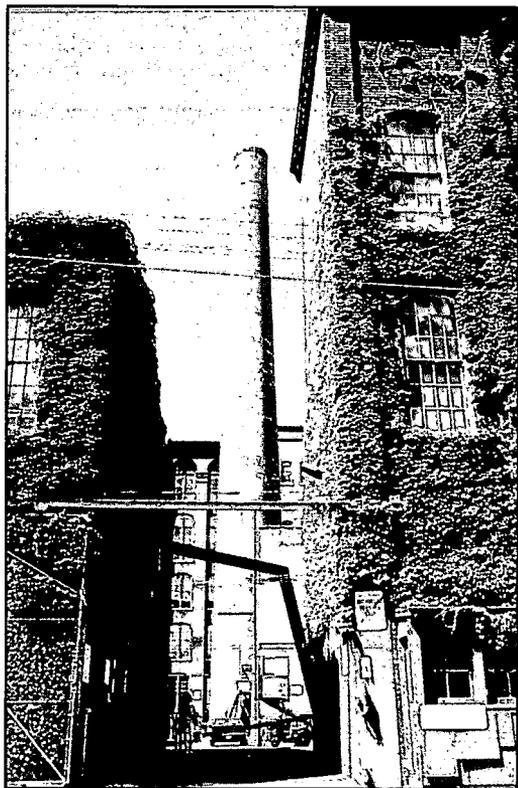
mise au point de logiciels, communications) et les industries médiatiques (par exemple : l'édition, le cinéma, la musique et les arts visuels) : ce sont là des industries qui se sont développées pour elles-

Le quartier central continuera de dominer la région et demeurera un centre financier important sur les marchés internationaux au cours du siècle qui vient.

mêmes et pour apporter un soutien à d'autres activités commerciales.

Ces industries urbaines se trouvent généralement à l'aise dans les immeubles de hauteur moyenne (de quatre à huit étages) situés en bordure de rues urbaines; elles se sont rassemblées naturellement dans les zones qui entourent immédiatement le centre financier. Par conséquent, ces zones ont connu des transformations, au point de vue du mode d'occupation comme de la restauration physique, particulièrement au cours des deux dernières décennies.

À partir des années 1970, et plus particulièrement après la crise du cartel de l'OPEC, le rêve de posséder une maison en banlieue



De nombreux édifices autrefois utilisés par l'industrie servent maintenant de bureaux et de locaux pour la vente au détail

commença à s'écrouler avec la montée des prix de l'essence. Au début, ceux qui demeuraient déjà au centre-ville y restèrent tout simplement, tandis que les gens qui en étaient sortis commencèrent à y revenir. C'est ainsi qu'ils renouaient avec une tradition bien torontoise — conserver au centre-ville son caractère de lieu habité, non seulement pour les gens riches ou très pauvres, mais aussi pour les familles de la classe moyenne.

PROJECTIONS CONCERNANT LA DÉMOGRAPHIE, L'EMPLOI ET LES DÉPLACEMENTS

Après avoir étudié les données passées et présentes dans le contexte régional, l'équipe porta son attention sur les estimations démographiques et les perspectives d'emploi dans le quartier central, et ce, jusqu'à l'an 2021, de même que sur les prévisions concernant la demande de déplacements; c'est en se basant sur ces calculs qu'elle a prévu une population

totale de six millions d'habitants, dont 3 400 000 auraient des emplois.

Pour évaluer la portée de ce rapport entre le lieu de travail et le lieu de résidence, en tenant compte de divers degrés de densité, on élaborera cinq scénarios d'utilisation des terrains représentant une gamme de possibilités futures pour la région. Ces scénarios furent utilisés pour évaluer la demande de déplacements jusqu'à l'an 2021.

Dans quatre scénarios, la population de l'an 2021 était de 2 800 000, et dans le cinquième, elle était de 3 200 000, alors que dans les cinq scénarios, le total des emplois à Toronto pour l'an 2021 était évalué à 1 900 000.

En l'an 2021, le total des résidents du quartier central, selon les scénarios, se situe entre 235 000 et 405 000 habitants, comparativement au chiffre de 133 000 personnes pour l'année 1986. Dans le domaine du travail, les perspectives pour cette zone vont de 571 000 à 617 000 emplois pour l'an 2021, comparativement au chiffre de 429 000 emplois pour l'année 1986. Le nombre plus élevé de personnes, par rapport au nombre d'emplois, reflète les politiques de la ville de Toronto et de la communauté urbaine de Toronto, et concorde avec les prévisions à long terme faites par la province en 1989-1990 pour la région du Grand Toronto.

Ces projections et scénarios ont été utilisés tout au long de l'étude et ont servi de base à l'étude des conséquences de la croissance sur les conditions environnementales, l'aménagement d'un milieu de vie et les besoins en matière de transport.

LES CONDITIONS ENVIRONNEMENTALES

Les conditions environnementales du secteur riverain central de Toronto ont toujours reflété un certain dynamisme : cette zone s'est adaptée aux changements climatiques, à la force des glaciations, à la puissance du vent et des vagues et, plus récemment, aux activités humaines.

Pendant des milliers d'années, les peuples autochtones ont emprunté les rivières pour le commerce, la pêche et la chasse. Pour eux, «Toronto» signifiait «lieu de rencontre» en un point du lac qui servait de débarcadère naturel. Peu nombreux,

les Amérindiens exploitaient la terre sans l'épuiser : ils défrichaient des sentiers dans les forêts, coupaient du bois pour s'abriter et se chauffer, chassaient et pêchaient pour se nourrir et cultivaient de petites clairières au sommet des vallées.

Avec l'arrivée des premiers européens au XVIII^e siècle, l'environnement commença à changer sur une grande échelle. Comme on l'a décrit au chapitre 4, le secteur riverain ne tarda pas à être modifié pour permettre l'installation de jetées pour les bateaux et navires qui constituaient le principal moyen de transport. De grandes quantités de pierres furent prélevées dans les eaux littorales : elles servaient de lest et de matériau de construction. Le territoire fut agrandi au moyen du remblayage : presque tous les terrains situés au sud de la rue Front étaient autrefois couverts par le lac; les vastes marécages de la baie Ashbridge's, à l'embouchure de la rivière Don, furent transformés en terres portuaires et industrielles. Les étangs et les ruisseaux de High Park furent coupés du lac Ontario, d'abord par les voies ferrées, puis par le remblayage effectué à la baie Humber, où l'on édifia un brise-lames pour protéger de l'action des vagues les plages nouvellement créées et pour aménager un endroit abrité pour les bateaux.

Avec l'accroissement de la population, les baies de Humber et de Toronto ne tardèrent pas à devenir un véritable dépotoir : s'y déversèrent d'abord les eaux d'égout brutes et les effluents des industries, puis les déchets déjà plus ou moins

traités. Aujourd'hui, les eaux pluviales ainsi que les eaux d'égout traitées par trois stations d'épuration polluent les rivières Don et Humber et le lac; cette pollution constitue l'un des problèmes environnementaux les plus sérieux du secteur riverain central (voir le chapitre 3).

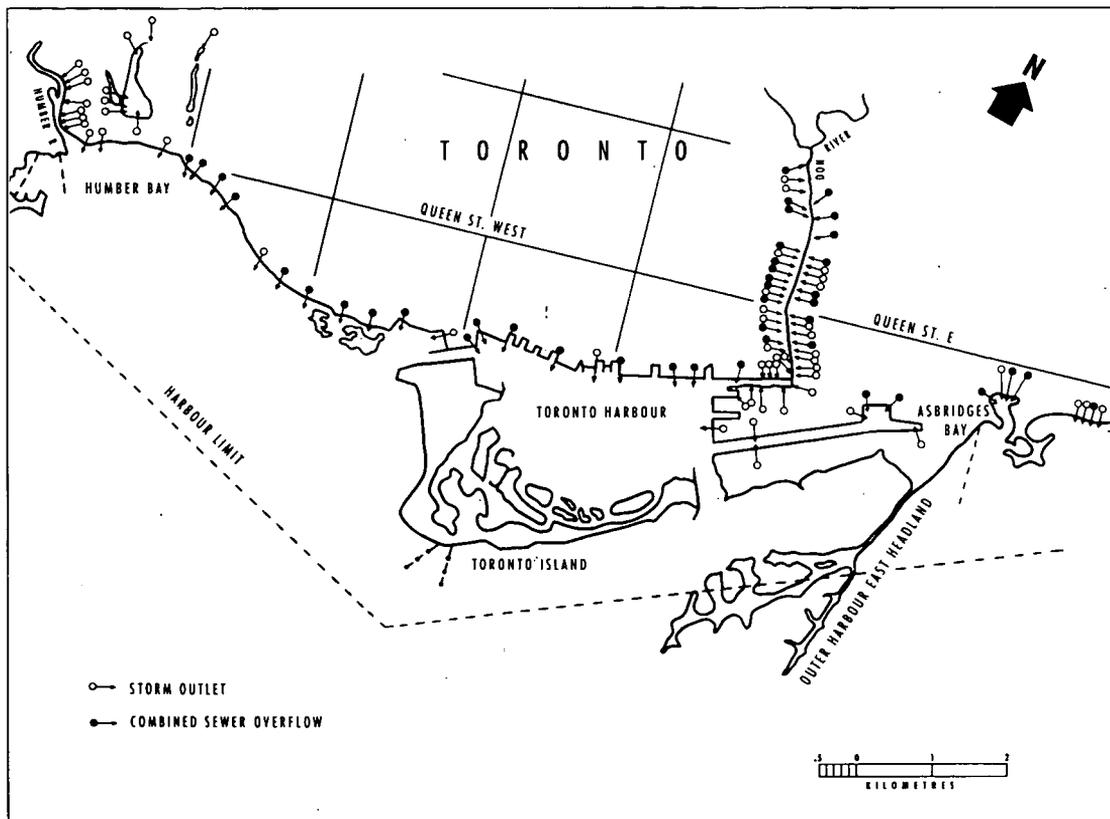
Si l'épouse du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, Elizabeth Simcoe, qui tenait un journal intime où elle consignait fidèlement ses impressions du Haut-Canada, pouvait visiter le secteur riverain central aujourd'hui, elle trouverait bien peu de choses pour lui rappeler les terres humides, les flèches de sable, les rivières transparentes, les ruisseaux et les forêts qui faisaient sa joie il y a près de deux cents ans. À leur place, elle trouverait les pelouses soignées des Western Beaches, l'asphalte de la CNE, le paysage urbain de Harbourfront, le canal de béton qui encaisse le cours inférieur de la Don, les terrains libres et les vieux édifices industriels du district portuaire.

Il ne reste ici et là que de petites enclaves d'habitat naturel bien conservé dans les marais du cours inférieur de la rivière Humber, à High Park, dans les îles de Toronto et dans la région de Cherry Beach. Cependant, M^{me} Simcoe serait peut-être agréablement surprise en explorant la flèche de la rue Leslie — une pointe créée par remblayage — où elle trouverait un bon nombre de plantes et d'animaux qui vivaient autrefois dans tout le secteur riverain. Comme elle avait souffert de la malaria («ces grands frissons»),



Peinture de la ville de York, 1803

Carte 10.4 Les sorties d'eaux pluviales et les égouts évacuateurs unitaires dans le secteur riverain central



elle se réjouirait certainement de la baisse de la population de maringouins!

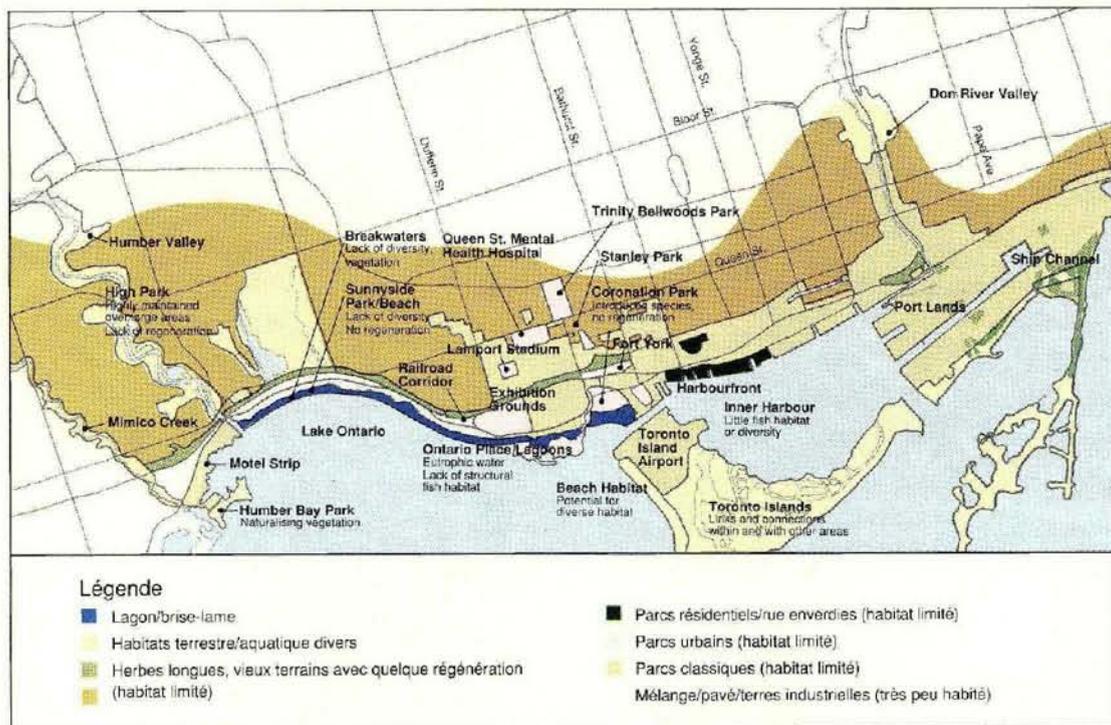
Comme c'est le fait de la plupart des villes, grandes ou petites, Toronto n'accordait généralement aucune attention aux lits d'inondation de ses rivières alors qu'elle s'étendait le long des vallées fertiles. L'ouragan Hazel, qui balaya cette région en 1954, saccagea la ville en occasionnant des pertes de vie et des dommages à la propriété, particulièrement dans le bassin versant de la Humber. Dans la période qui suivit ce désastre, les autorités prirent des mesures pour empêcher tout aménagement des vallées fluviales afin d'éviter d'autres tragédies. Toutefois, certains quartiers plus anciens de la ville, particulièrement dans le secteur riverain central, occupent encore le lit d'inondation de la rivière Don.

Le microclimat du secteur riverain central est soumis à l'influence de la ville comme du lac. Toutes les villes modifient les conditions climatiques

locales : les véhicules et les systèmes de chauffage et de refroidissement des immeubles dégagent un surplus de chaleur; les formes architecturales font de l'ombre et modifient la distribution et la vitesse des vents; de plus, la pollution atmosphérique réduit l'intensité du rayonnement solaire. Outre ces facteurs, le secteur riverain central subit l'influence des conditions atmosphériques associées au lac, comme le vent, le brouillard et l'effet adoucissant de l'eau sur les températures.

La qualité de l'air dans le secteur riverain central est généralement conforme aux normes établies en matière de santé, sauf qu'il y a souvent des concentrations élevées d'ozone au niveau du sol au cours du printemps et de l'été; on relève également des concentrations élevées de dioxydes d'azote, de monoxyde de carbone, de composés organiques volatils et de poussière aux abords du corridor de transport.

Carte 10.5 Les habitats



Au cours de la dernière décennie, on a réussi à réduire la pollution en provenance de toutes les sources, sauf celle des systèmes d'échappement des véhicules, dans la ville de Toronto. Il est vrai que l'on compte sur les progrès de la technologie pour réduire les émissions des gaz d'échappement à l'avenir, mais la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* n'en a pas moins conclu que les avantages attendus, pour ce qui est de la qualité globale de l'air, peuvent être très limités :

... au cours des 30 prochaines années, les progrès de la technologie permettront peut-être d'obtenir des réductions substantielles dans la consommation d'énergie et des émissions des systèmes d'échappement par voiture-kilomètre, mais pour arriver à des réductions absolues dans la consommation d'énergie et son incidence sur l'environnement, il faudrait améliorer grandement le transport en commun et apporter des changements à l'aménagement des terres et à la structure urbaine. Ces modifications seront nécessaires si l'on veut diminuer la durée moyenne des trajets, promouvoir le

transport en commun et motiver les changements comportementaux pour détourner les déplacements arbitraires des automobilistes vers le transport en commun, l'emploi de la bicyclette et la marche. Il faudra arriver à une stabilisation ou à une réduction du nombre de voitures-kilomètres de déplacement automobile si nous voulons obtenir des réductions importantes dans la consommation d'énergie et les émissions des voitures, réductions rendues possibles par les progrès technologiques.

Les polluants atmosphériques issus des activités industrielles soulèvent des préoccupations à l'échelle locale; dans le secteur industriel portuaire, par exemple, des odeurs fortes et des concentrations élevées de poussière sont responsables des conditions désagréables qui touchent parfois les quartiers résidentiels avoisinants (comme certaines parties de South Riverdale).

Le transport est également la plus grande source de bruit dans le secteur riverain central; la circulation sur l'axe Gardiner/Lakeshore, les trains et les gares de triage, les aéronefs du Toronto

Island Airport, tout cela contribue substantiellement à la pollution par le bruit. Les communautés résidentielles des Îles de Toronto et de Harbourfront ont été particulièrement incommodées par le bruit des aéronefs. Les immeubles du quartier St. Lawrence ont été conçus sans fenêtres ouvertes ni balcons du côté du corridor Gardiner/Lakeshore/voie ferrée.

Le quartier Ataratiri ainsi que l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire sont également soumis à des niveaux élevés de bruit en provenance des corridors de transport, ce qui peut limiter le choix dans la forme et la conception de tout immeuble résidentiel qu'on voudrait y construire.

Le remblayage et les activités industrielles d'autrefois ont laissé leur marque : les sols et les nappes d'eau souterraines ont été contaminés dans une grande partie du secteur riverain central, particulièrement dans le quartier Ataratiri, les terrains ferroviaires ainsi que l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire. En maints endroits, des métaux toxiques, des huiles et des graisses et des produits chimiques organiques complexes sont relevés à des concentrations qui peuvent porter atteinte à la santé des humains, des animaux ou des plantes.

Les coûts de l'assainissement — qui doit être fait si l'on veut que ces terres demeurent productives — ne peuvent être connus avec certitude en raison du manque d'information sur plusieurs sujets : sur la nature et l'étendue exacte du problème, sur les normes à établir pour la dépollution du sol et sur les meilleures méthodes de traitement. Il y a bien des méthodes possibles, et leur coût et leur efficacité varient, si bien que les experts eux-mêmes ne peuvent s'exprimer avec certitude sur ce qui devrait être fait et les dépenses que cela entraînera.

Ces incertitudes, ainsi que la possibilité d'un lourd endettement, ont amené presque toutes les parties — les propriétaires, les investisseurs, les prêteurs et les gouvernements — à manifester leur hésitation. Pour sa part, le secteur bancaire a déterminé qu'il s'agissait là du problème intérieur le plus important auquel doivent faire face les banques canadiennes dans les années 1990. Pour éviter un trop lourd endettement, qui pourrait dépasser la valeur des actifs, les banques refusent tout simplement d'accorder du crédit aux installations commerciales qui semblent occasionner de la

pollution. Toutefois, cette question ne peut être laissée en suspens, pas plus qu'elle ne peut nous servir d'excuse pour mettre un frein aux activités d'assainissement.

L'ancien et le moderne se côtoient dans les constructions du secteur riverain central, depuis l'édifice historique de la distillerie Gooderham and Worts jusqu'aux immeubles en copropriété qui se dressent dans le ciel de Harbourfront. Bien qu'une grande partie de cet héritage riverain soit aujourd'hui impossible à réaménager, il reste suffisamment d'endroits à restaurer pour que nous conservions un certain sentiment de notre histoire — si les méthodes utilisées font l'objet d'un choix judicieux.

Bien que chacune des études effectuées par la Commission au sujet du secteur riverain central ait porté sur les conditions environnementales, c'est l'environnement de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire qui a été étudié le plus en profondeur. L'évaluation environnementale de cette zone concerne en même temps le reste du secteur riverain central, et ce, à deux points de vue : en premier lieu, bon nombre des conclusions et des recommandations exprimées dans cette étude peuvent convenir à d'autres sites du secteur riverain. En deuxième lieu, le processus d'évaluation est applicable à des études qui pourraient être faites ailleurs ultérieurement. (On trouvera dans le même chapitre une description des conclusions de l'évaluation dans la section traitant des terres du cours inférieur de la Don.)

Après un examen des conditions environnementales passées, présentes et futures (concernant l'air, l'eau, la qualité du sol et d'autres facteurs) le long du secteur riverain central, les auteurs de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* en arrivaient aux conclusions suivantes :

Les processus d'urbanisation utilisés dans le secteur riverain central ont dégradé les habitats aquatiques aussi bien que terrestres, ce qui a appauvri le milieu de vie de la faune et des humains. Le secteur riverain central est, de nos jours encore, en période de transition — jadis, on y trouvait surtout des industries et des activités de transport auxiliaires, tandis qu'il s'agit maintenant d'un milieu plus diversifié et urbain — et les Torontois de la présente

génération ont une occasion unique d'améliorer l'environnement naturel et physique du secteur car des centaines d'hectares sont actuellement libres ou sous-utilisés, prêts à subir la seconde phase de la transition; cette dernière phase s'accomplira d'abord avec la création d'une infrastructure de verdure comprenant des espaces libres, des parcs et un réseau de sentiers, puis avec la restauration d'autres éléments de l'environnement.

Selon les auteurs de l'étude, l'infrastructure de verdure doit être considérée comme un élément essentiel de l'infrastructure urbaine, un élément aussi important — sinon plus important, diront certains, — que les rues et les services publics.

Parler d'infrastructure de «verdure», c'est parler d'espaces naturels et piétonniers de toutes sortes, depuis les places et les rues jusqu'aux jardins publics et aux zones sauvages urbaines. La disposition et la proportion du pavage, des structures et de la végétation peuvent varier, mais l'infrastructure de verdure présente certaines caractéristiques de base : elle offre un milieu utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, sûr et attrayant aux amateurs de plein air, qu'ils aiment marcher, courir ou jouer, qu'ils préfèrent s'asseoir ou flâner, qu'ils soient en fauteuil roulant, à bicyclette ou en patins à roulettes.

L'examen des conditions environnementales entrepris au cours de la Transportation Corridor Study et au cours de l'évaluation environnementale de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire nous a amenés à mieux comprendre les conditions requises pour la création d'une infrastructure de verdure et pour la régénération de l'environnement dans ce secteur. Par exemple, il est devenu évident que, dans les plans et programmes touchant le secteur riverain central, on devrait :

- tenir compte des niveaux présents et futurs de pollution et de bruit, d'où qu'ils proviennent;
- inclure des mesures destinées à améliorer la qualité de l'eau, des sols et de l'air;
- veiller à ce que des études soient effectuées pour évaluer les concentrations de contaminants toxiques, évaluer la qualité de l'air dans le voisinage du corridor Gardiner/Lakeshore, entreprendre des études plus

poussées basées sur la modélisation de l'action atmosphérique dans le secteur et évaluer les niveaux de bruit dans le secteur;

- veiller à établir une zone tampon suffisante entre l'industrie et les services publics, parmi lesquels la station principale d'épuration des eaux, et toute autre activité sensible à la pollution dans la région;
- inclure la consultation des services d'intervention d'urgence sur l'accès à un site, l'utilisation et l'entreposage des matières dangereuses ainsi que les services hospitaliers et autres services d'urgence disponibles dans le secteur;
- accroître la diversité et la continuité du réseau de parcs et d'espaces libres;
- veiller à ce que les activités récréatives prévues pour les espaces libres du secteur, ainsi que l'accès à ces sites, respectent un certain équilibre entre les besoins des gens et ceux de la faune;
- accroître la diversité et la qualité des habitats terrestres et aquatiques;
- entretenir et rehausser la diversité et le caractère distinctif des milieux de vie dans le secteur riverain central et conserver autant que possible l'héritage industriel et naturel du secteur, en intégrant ou en réutilisant les éléments du passé;
- protéger et mettre en valeur les points de vue attrayants.



MILIEU DE VIE ET CORRIDOR DE TRANSPORT

Le thème central de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* est l'équilibre à atteindre entre le corridor de transport et le milieu de vie, au sein d'un même contexte régional et environnemental.

Dans cette étude, les mots «milieu de vie» résument l'idée de milieu habitable, remarquable, c'est-à-dire d'un endroit que les gens peuvent occuper confortablement, qu'ils marchent ou qu'ils soient assis, pour flâner et apprécier le paysage, un

lieu qui peut être, et devrait être, propre, vert, utilisable, diversifié, continu et beau, bref, un site agréable et accessible. C'est aussi un endroit convenable et avantageux pour travailler, vivre et s'amuser — un lieu qui peut être aménagé économiquement.

Le terme «corridor» est utilisé pour désigner un couloir de circulation rapide et efficace, dont la principale raison d'être est le déplacement aisé de véhicules à moteur, et où les piétons, les cyclistes et les personnes en fauteuil roulant ne sont ni bienvenus, ni en sécurité. Ce corridor peut accueillir divers modes de transport : le chemin de fer, la route, le transport en commun, etc. S'il s'agit de transport automobile, le corridor a le sens particulier d'autoroute, de route, de voies régionales ou à grande circulation — qui sont des routes de transit, contrairement aux rues principales, locales ou de quartier qui sont situées plus bas dans la hiérarchie des routes.

De nombreuses rues principales ou rues de quartier de Toronto servent aussi à la circulation et peuvent être décrites comme des corridors, mais dans un sens tout à fait différent de celui que nous entendons dans cette étude. Mais les rues ont principalement un rôle social, celui de créer un milieu de vie. Si elles sont bien faites, l'élément social ou commu-

nautaire donne aux rues principales et aux rues de quartier un caractère civilisé. Il y a toutefois une limite à la capacité civilisatrice des rues si on leur impose un volume de circulation trop important.

Afin d'éloigner les corridors de circulation des rues de quartier, les Torontois ont acheminé le trafic automobile vers un nombre de plus en plus restreint de corridors à circulation rapide, lesquels, après avoir dépassé leur capacité de charge d'utilisation humaine, ont maintenant atteint leur capacité maximum comme corridor de transport. Le principal couloir à voitures desservant le centre-ville est le l'axe double Gardiner/Lakeshore.

À des degrés divers, ce couloir compromet l'habitabilité de tous les endroits qu'il traverse, mais c'est entre le centre-ville et la baie de Toronto qu'il cause le plus de dommages. Dans cet équilibre que nous recherchons entre l'aménagement

d'un milieu de vie et celui d'un corridor de transport, il faudra déplacer nos priorités en faveur du rôle social des rues et changer nos critères de conception dans ce domaine, si toutefois le secteur riverain central doit devenir véritablement habitable et faire partie intégrante du centre-ville.

L'AMÉNAGEMENT D'UN MILIEU DE VIE

Au cours des quelques décennies qui viennent de s'écouler, notre communauté régionale a concentré ses efforts sur deux thèmes dans son rôle d'urbaniste. D'une part, l'expansion tentaculaire des banlieues s'est poursuivie de plus belle : centrée sur l'automobile, qui en est maintenant le facteur dominant, elle a été favorisée par le zonage à vocation unique qui était d'abord destiné à séparer les lieux résidentiels des lieux de travail industriels jugés insalubres. Ce genre d'aménagement se caractérise par des maisons seules, des lieux de travail isolés et des centres commerciaux desservis

par un vaste réseau de routes. C'est une forme d'aménagement qui s'est révélée extrêmement populaire mais qui accapare beaucoup d'espace, et qui est, on s'en rend compte maintenant, très

Le thème central de cette étude est l'équilibre à atteindre entre le corridor de transport et le milieu de vie, au sein d'un même contexte régional et environnemental.

coûteuse en terres, en argent, en santé environnementale et en temps de déplacement.

D'autre part, une autre forme d'aménagement est devenue de plus en plus évidente ici et dans d'autres parties du monde : elle est caractérisée par une intégration plus étroite du milieu de travail au milieu de vie, par un zonage plus intense et diversifié qui fait plus de place aux espaces verts, par un rôle plus important du transport en commun et par une dépendance réduite vis-à-vis de l'automobile. Ce modèle complexe d'aménagement a commencé à s'implanter dans le quartier central de Toronto et il semble de plus en plus accepté ailleurs. Toutes les études de la Commission, y compris la *Central Waterfront Transportation Corridor Study*, ont confirmé la nécessité d'accorder une plus grande importance à ce second modèle.

Nous sommes façonnés, affirmons-nous, par nos conditions de vie et par le milieu où nous demeurons; mais nous oublions trop souvent que l'environnement est largement le produit de notre mode de vie.

Bliss, C. 1904. *The kinship of nature*. Toronto: Copp Clark.

Une bonne partie de l'étude portait sur les éléments principaux d'un tel aménagement, les changements et les méthodes de planification à employer pour arriver à rendre plus habitable le secteur riverain central. On y faisait remarquer qu'il y avait là une occasion unique de faire du secteur riverain un endroit remarquable, pourvu que, à l'intérieur de la région, on déplace vers la périphérie l'industrie lourde et les activités de transport auxiliaires qui sont encore au centre-ville. Si l'on fait du secteur riverain un milieu de vie plus humain, ces changements profiteront non seulement aux résidents, mais aussi à la ville et à la région dans son ensemble. C'est là l'occasion rêvée de créer une importante infrastructure de verdure, d'améliorer la qualité de l'aménagement urbain et de favoriser la croissance économique dans le quartier central de la ville, où l'espace est par ailleurs restreint.

L'étude a démontré qu'il est particulièrement important de prévoir un certain nombre de logements neufs, ce qui réduirait le besoin pressant de longs déplacements habitation-travail; de plus, l'endroit deviendrait plus animé, plus diversifié et plus sécuritaire de jour comme de nuit, tout au long de la semaine, et l'on aurait moins tendance à détruire la campagne avoisinante.

Dans les agglomérations qui ont été bien conçues, la présence de personnes qui vivent dans le secteur riverain ou dans ses environs constitue la meilleure façon d'assurer la vitalité du secteur riverain central et la sécurité du public et d'encourager les gens à faire usage de tout ce que peut offrir le secteur riverain.

Les auteurs de l'étude envisagent la possibilité de divers genres de quartiers (et d'installations communautaires auxiliaires), où l'on retrouverait un vaste choix de types de logement et de modes

d'occupation ainsi qu'une population qui reflète le niveau socio-économique de la région : tous les groupes de revenu, tous les groupes d'âge, tous les types de famille, y compris les couples sans enfant, les célibataires et les gens bien-portants, ainsi que les personnes handicapées.

Puisque le secteur riverain central est le principal lieu de travail de la région — on y trouve d'ailleurs un surplus d'espaces à bureaux — il faudrait surtout mettre l'accent sur le logement et l'établissement des communautés pour arriver à un aménagement plus équilibré et à une intégration du lieu de travail au milieu de vie dans le secteur.

Pour comprendre toute la portée de l'aménagement d'un milieu de vie ainsi que les entraves à sa réalisation dans ce secteur ainsi que pour en étudier les effets à l'échelle régionale, l'équipe s'est penchée sur chacun des sites du secteur riverain central. Les experts ont également analysé les tendances qui se dessinaient au point de vue de l'utilisation des terres, y compris le prix des terrains et les considérations économiques qui en découlaient.

Il est devenu évident qu'il y a là une superficie de terre suffisante — quelque 300 hectares (750 acres) — pour accueillir la plus grande partie, sinon la totalité de l'augmentation démographique prévue dans le secteur riverain central, chiffre qui devrait atteindre les 100 000 à 270 000 personnes. En outre, il est également évident que les emplois, le logement et les installations communautaires auxiliaires du secteur riverain pourraient coexister dans des aménagements diversifiés.

L'analyse a permis de démontrer que, en respectant les densités normalement présentes dans le quartier central et au taux projeté dans Cityplan '91 (3 500 unités de logement par année), la production annuelle de logement accaparerait environ 16 hectares (40 acres) de terre dans le secteur riverain central (plutôt que les 280 hectares (700 acres) qui seraient accaparés par la densité d'occupation en banlieue).

De plus, l'augmentation du rapport population/emploi dans le quartier central et la création d'une structure urbaine plus compacte dans la région du Grand Toronto limiteraient jusqu'à 50 p. 100 l'accroissement de la demande de déplacements vers le centre.

Cependant, l'analyse a permis d'établir que si la création d'un milieu de vie dans le secteur riverain central doit être bien faite, l'effet de barrière et l'incidence environnementale de l'axe Gardiner/ Lakeshore et des lignes ferroviaires devraient être éliminés ou considérablement réduits, l'infrastructure de verdure devrait être mise en place et l'habituelle disposition en damier des rues de quartier dans la ville, parce qu'elle est favorable à l'éclosion d'un esprit communautaire, devrait être prolongée, partout où cela est possible, vers le sud jusqu'à la rue Front et au rivage, où elle est actuellement inexistante.

Ce réseau de rues plus continu, polyvalent et civilisé devrait être mis en place et servir de cadre à l'aménagement de logements, à l'utilisation diversifiée des terrains et à la création d'une infrastructure verte.

LA CAPACITÉ DE CIRCULATION DES RUES URBAINES

Au fur et à mesure que se développe la région qui entoure Toronto, il devient de plus en plus évident que le réseau routier du quartier

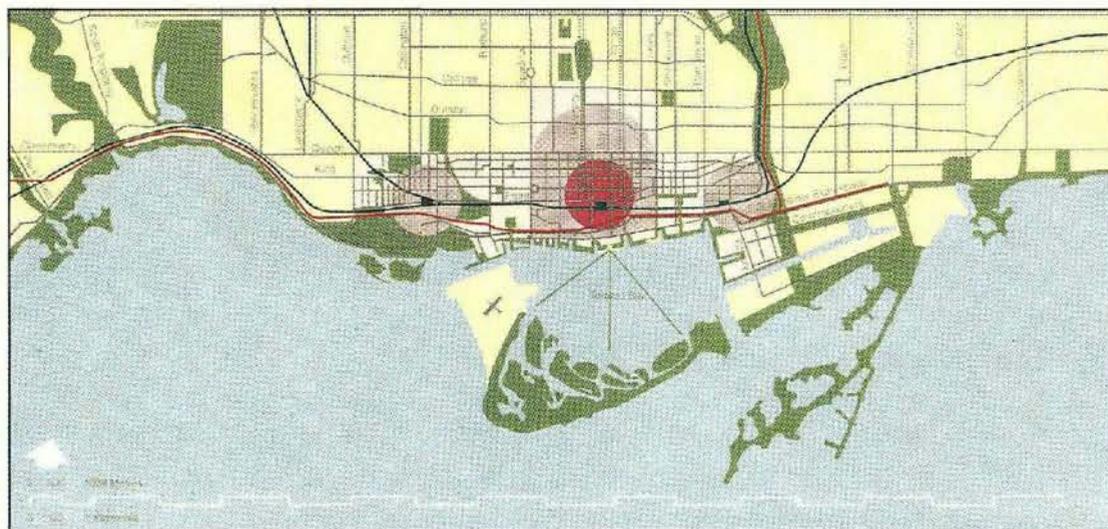
central est limité : on ne sait combien d'acres de terre ont été employés à des fins de circulation dans les municipalités périphériques, et cela ne cesse d'augmenter d'année en année, alors que ce réseau périphérique alimente le trafic qui se retrouve sur le nombre limité de routes du quartier central. Toutes les propositions visant à rendre ce réseau routier

central plus efficient conduisent inévitablement à des concepts de routes qui ne font qu'augmenter le débit de trafic, et cela au mépris de l'environnement piétonnier et d'une conception de la rue comme étant un endroit public habitable.

Une rue de quartier peut être un merveilleux microcosme : c'est une partie du domaine public qui sert à identifier le domicile de ses résidents, c'est un lieu de rencontre pour les gens du voisinage et un terrain de jeux pour les enfants, un endroit où poussent les arbres et où l'on offre toutes sortes de services. Une rue principale peut aussi être un endroit très agréable : c'est un lieu diversifié et animé où sont installés les organismes qui desservent la communauté locale, où l'on peut faire ses achats, tenir un commerce, trouver des

Il est également évident que les emplois, le logement et les installations communautaires auxiliaires du secteur riverain pourraient coexister dans des aménagements diversifiés.

Carte 10.6 Utilisation de plus en plus intensive des terrains urbains dans le secteur riverain central



divertissements et profiter de la compagnie de ses semblables.

De telles rues principales encadrent les espaces publics. Tout en permettant la circulation des véhicules, elles ne peuvent supporter qu'un certain débit de trafic, et si ce niveau est dépassé, elles cessent d'être attrayantes pour se transformer en longs rubans ennuyeux empruntés seulement par les véhicules de passage. Dans le langage de la *Central Waterfront Transportation Corridor Study*, ces rues deviennent des corridors entièrement consacrés au transport ou envahis par la circulation automobile, plutôt que des lieux publics.

Le point tournant, ou le seuil de tolérance, où la création d'un milieu de vie prévaut sur la formation d'un corridor de transport peut être défini comme étant la capacité de charge d'utilisation humaine de la rue, comparativement à la capacité de circulation. C'est un fait qui n'est habituellement pas exprimé de cette façon, mais les rues ont une capacité de circulation qui est bien connue des résidents des quartiers de Toronto. Ils ont insisté, et ils ont obtenu gain de cause, pour que le débit de trafic demeure au-dessous de ce seuil — et c'est

une des raisons principales pour lesquelles les rues de Toronto répondent si bien aux besoins locaux.

L'équipe a suggéré que le réseau de rues du secteur riverain central soit conçu pour correspondre à des normes qui limitent — et qui réduisent, au besoin — le volume de trafic habitation-travail pour qu'il aille de pair avec la capacité de charge d'utilisation humaine; les besoins excédentaires en matière de transport seraient compensés par l'amélioration du service de transport en commun.

LE RÔLE DE CORRIDOR DE TRANSPORT DU SECTEUR RIVERAIN CENTRAL

Le secteur riverain central est également un couloir stratégique de déplacement des gens et des marchandises, couloir qui traverse le quartier central, qui permet de s'y rendre ou d'en revenir. Les installations de transport routier, ferroviaire, maritime et aérien permettent toutes au secteur riverain central de jouer son rôle de corridor.

La plus importante installation ferroviaire est le corridor du Lakeshore qui s'étend d'une extrémité à l'autre du secteur riverain central et



Une rue accueillante, rue Markham, Toronto

que rejoignent les lignes en provenance du corridor de la rivière Don à l'est, et les lignes du corridor nord-ouest à l'ouest. Le GO Transit offre des services de trains de banlieue sur sept lignes radiales qui convergent le long de ces corridors pour atteindre la gare Union, tandis que VIA offre un service ferroviaire vers d'autres villes et provinces.

Un embranchement du service marchandises quitte le corridor ferroviaire et bifurque vers le sud jusqu'à l'East Bayfront et au secteur industriel portuaire, où il se raccorde à un certain nombre d'embranchements du service marchandises. La plupart des autres lignes du service ferroviaire marchandises qui desservait les industries du secteur riverain central ont, comme leurs clients, émigré en banlieue.

Il existe une autre importante installation de transport dans le secteur riverain central : il s'agit de l'autoroute Gardiner et du boulevard Lake Shore, dont l'axe passe aussi par le secteur riverain central et s'étend aussi loin à l'est que l'avenue Woodbine. Cette portion du secteur riverain est également desservie par des voies à grande circulation et par des rues locales qui forment un réseau moins dense, au sud de la rue Front, que les rues urbaines plus rapprochées au nord de la rue Front; cette situation rappelle la présence prédominante d'industries et d'établissements au sud du corridor ferroviaire au cours de la majeure partie du siècle écoulé.

L'équipe étudia l'utilisation du corridor au cours des 15 dernières années (et, dans un cas, au cours des 30 dernières années) en analysant les volumes et les mouvements du trafic dans un certain nombre de catégories (camion, automobile, transport en commun et personnes), y compris leurs provenances et leurs destinations. L'analyse reposait sur les données fournies par la communauté urbaine de Toronto, la ville, la province, la TTC et le GO Transit. Cela comprenait les relevés de trafic pour l'heure de pointe du matin (7 h 45 à 8 h 45), les trois heures de pointe du matin (7 h à 10 h) et la période journalière de douze heures (6 h 30 à 18 h 30), ainsi que les relevés sur la provenance et la destination des déplacements. (L'équipe n'a pu obtenir de données comparables sur le trafic pour la période complète de 24 heures). Comme on l'a déjà mentionné, l'équipe a calculé

les projections de la demande de déplacements jusqu'à l'an 2021, projections basées sur les scénarios concernant la population, l'emploi et l'utilisation des terres.

L'analyse du trafic, associée à l'analyse de l'utilisation des terres, démontrait clairement que le secteur riverain central est en période de transition, non seulement comme milieu de vie, mais aussi comme corridor de transport. Pour ce qui est de sa fonction de corridor, en particulier, il y a actuellement des changements de mode de transport à un rythme qui est passé inaperçu jusqu'ici, et les projections indiquent que les changements sont permanents et doivent être pris en considération si l'on veut que le secteur riverain réalise tout son potentiel. On trouvera ci-dessous une description des directions et des tendances qui caractérisent les changements de modes.

DÉPLACEMENTS DES MARCHANDISES

Selon l'heure de la journée, ces déplacements constituent 10 à 15 p. 100 du trafic routier dans le corridor; au cours des 15 dernières années, le nombre des camions empruntant les routes du corridor a légèrement augmenté (de 3 à 5 p. 100) mais il y a eu une baisse importante (de plus de 70 p. 100 : le nombre de déplacements à l'heure de pointe est passé de 870 à 210) du nombre de camions lourds (à trois essieux ou plus), ce qui a été compensé par une augmentation de 70 à 85 p. 100 (de 880 à 1 630 déplacements à l'heure de pointe) du nombre des camions légers plus mobiles.

DÉPLACEMENTS DES PERSONNES

Selon la Transportation Tomorrow Survey (TTS), il y a eu en 1986, dans la région du Grand Toronto (qui incluait, pour cette enquête, Hamilton-Wentworth), près de deux millions de déplacements au cours de la période de pointe du matin (déplacements commençant entre 6 h et 8 h 49); environ 318 000 déplacements, ou 16 p. 100, s'étaient faits vers le quartier central de Toronto. Parmi ces 318 000, environ 36 000 provenaient du quartier central, 218 000, des autres parties du Toronto métropolitain et les autres, des régions extérieures au Toronto métropolitain.

La TTS révéla qu'environ 65 p. 100 de tous les déplacements de la période de pointe matinale, dans la région du Grand Toronto, se faisaient en voiture particulière, 25 p. 100 par le transport en commun et les autres 10 p. 100 à pied, à bicyclette ou par d'autres moyens. Toutefois, parmi les déplacements vers le quartier central, seulement 36 p. 100 se faisaient en automobile tandis que 58 p. 100 se faisaient par le transport en commun et les autres par d'autres moyens.

Environ 40 p. 100 des déplacements effectués dans le quartier central même se faisaient par d'autres moyens : à pied — 36 p. 100, à bicyclette — 2 p. 100 et en taxi / motocyclette — 2 p. 100, tandis que 34 p. 100 se faisaient par le transport en commun et 26 p. 100 par automobile. L'étude a démontré que la marche était le mode de déplacement le plus courant à l'intérieur du quartier central.

On a utilisé des renseignements fournis par la Toronto Transit Commission pour compléter ces données, ce qui a permis d'étudier les tendances qui s'étaient manifestées dès les années 1960 : depuis cette époque, il y a eu une certaine augmentation du total des déplacements de personnes pénétrant dans le quartier central au cours de la période de pointe matinale, tandis que le nombre de personnes pénétrant dans cette zone en automobile a, de fait, baissé légèrement.

Selon les relevés de trafic de la communauté urbaine de Toronto effectués entre 1975 et 1990, le nombre de véhicules pénétrant dans le secteur riverain central est demeuré presque stable à l'heure de pointe matinale; il a légèrement augmenté (6 p. 100) pour la période de pointe matinale et il s'est quelque peu élevé (15 p. 100) pour la période journalière de 12 heures. Ces chiffres donnent à penser que le réseau routier du corridor riverain fonctionne presque à pleine capacité depuis 1975 et qu'il restreint les augmentations de trafic au cours des périodes de pointe. La croissance plus importante du trafic pendant la période de douze heures peut refléter une dispersion dans les périodes de pointe de l'avant-midi et de l'après-midi dans le corridor riverain.

Il y avait des tendances similaires sur l'axe Gardiner-Lake Shore : entre 1975 et 1990,

la circulation automobile sur cet axe a augmenté de 2 p. 100 (de 10 580 à 10 780 véhicules) à l'heure de pointe matinale, de 5 p. 100 (de 27 500 à 28 900) pendant les trois heures de pointe du matin et de 17 p. 100 (de 75 200 à 87 600) au cours de la période diurne de 12 heures.

Toutefois, au cours des mêmes années, le nombre de personnes par voiture, pendant la période de pointe matinale, a baissé, passant de 1,31 à 1,22 personne par voiture : en d'autres mots, le même nombre de véhicules transportait 7 p. 100 de moins de personnes en 1990 qu'en 1975.

Les déplacements de personnes vers l'intérieur du corridor riverain présentaient un schéma de croissance très différent, c'est-à-dire une augmentation substantielle pour les trois périodes : 32 p. 100 pour l'heure de pointe matinale, 28 p. 100 pour la période de pointe matinale et 22 p. 100 pour la période diurne de 12 heures. Ces chiffres démontrent également que, contrairement aux tendances manifestées dans le transport en commun de surface et l'automobile, la concentration de tous les déplacements de personnes vers l'intérieur du secteur riverain central pour l'heure de pointe et les trois heures de pointe du matin a augmenté.

À l'exception de la période de 12 heures, pour laquelle les déplacements automobiles par personne ont augmenté de façon appréciable, l'augmentation des déplacements par personne pour les 15 années étudiées était principalement attribuable à l'augmentation du nombre de personnes transportées par le service de trains de banlieue GO, une augmentation de l'ordre de 259 p. 100 (de 10 000 à 36 190 passagers pour les trois heures de pointe du matin. Toutefois, entre 1975 et 1990, le nombre de personnes pénétrant dans le secteur riverain central par d'autres moyens de transport en commun a baissé pour les trois périodes. (Cela s'est produit en dépit d'une augmentation dans le nombre de personnes utilisant le transport en commun pour entrer dans tout le secteur riverain central.)

L'équipe de recherche a estimé que le nombre de personnes entrant dans le secteur riverain central pourrait passer d'environ 46 900 à



Le secteur riverain central, vu de l'est

l'heure de pointe en 1990 à quelque 79 200 à 111 000 personnes en l'an 2021 (une augmentation de 69 à 137 p. 100). Cela représente une fourchette d'environ 32 000 à 64 000 déplacements additionnels par heure, la limite inférieure correspondant aux scénarios comportant relativement plus de logements dans le quartier central et la limite supérieure correspondant aux scénarios comportant relativement moins de logements dans ce quartier.

TRAFIC PIÉTONNIER ET CYCLISTE

Malheureusement, les statistiques sur le volume du trafic piétonnier et cycliste dans le secteur riverain central et les endroits adjacents ne sont pas recueillies avec autant de détails que celles concernant les déplacements automobiles par la route et le transport en commun. Toutefois, la Transportation Tomorrow Study de 1986 a révélé que, au cours des trois heures de pointe du matin, environ 12 000, ou 36 p. 100 du total des déplacements par personne effectués entièrement à l'intérieur du quartier central étaient des

déplacements piétonniers. Il s'agissait là de la méthode la plus utilisée à l'intérieur du quartier central : le nombre de déplacements piétonniers était supérieur au nombre de déplacements par le transport en commun et presque de moitié plus élevé que le nombre de déplacements automobiles. Il n'y avait que 870 déplacements cyclistes en période de pointe, environ 2 p. 100 du total.

L'AUTOROUTE GARDINER PERD DE SON IMPORTANCE

L'autoroute Gardiner, conçue et construite par étapes entre le milieu des années 1950 et le milieu des années 1960 dans ce qui était alors un secteur en grande partie industriel, a deux fonctions : c'est une route efficace pour le transport des marchandises, particulièrement par camion lourd, entre le secteur portuaire, les sections industrielles de la partie sud d'Etobicoke et d'autres portions industrielles du quartier central; l'autoroute offre aussi un chemin radial pour la circulation des automobiles et des camions qui pénètrent dans le quartier central

L'AUTOMOBILE ET NOUS : UNE QUESTION DE QUALITÉ DE VIE

À peu près à l'époque où les premières automobiles apparurent, l'industrie des calèches fit cette prédiction confiante, à savoir que le nombre des voitures serait limité par le nombre des chauffeurs qui pouvaient apprendre à les conduire. Comme ils avaient raison! Aujourd'hui, des centaines de millions de conducteurs dans le monde entier sont au volant de 400 millions de voitures, ce qui représente huit fois le chiffre de 1950.

Cette croissance formidable témoigne des améliorations évidentes que l'automobile a apportées à la qualité de vie des gens. C'est un moyen de transport qui offre commodité, souplesse, confort, intimité, rapidité et indépendance. L'automobile a modifié nos perceptions mêmes du temps et de l'espace : nous ne parlons pas de la distance qui nous sépare d'un lieu, mais du temps qu'il faut pour y parvenir en voiture. Nous considérons comme rapprochés des endroits qui, il y a un siècle, nécessitaient de pénibles voyages d'étape. Et pour bien des gens aujourd'hui, il n'y a pas d'autre mode de transport possible.

En dépit de ces avantages certains, toutefois, l'automobile contribue, de bien des façons, à affaiblir la santé de notre planète en plus de saper la qualité de vie dans les centres urbains. Elle accapare les routes, les ressources et — de plus en plus — notre environnement.

L'automobile est la source la plus importante des gaz à effet de serre qui menacent le régime climatique de la planète. Même les modèles supposément «sans danger pour l'environnement» émettent près de deux kilogrammes et demi de dioxyde de carbone par litre (20 livres au gallon) d'essence utilisée. Le tuyau arrière d'échappement émet d'autres gaz, dont les oxydes d'azote, les composés organiques volatils, les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et les particules en suspension.

Ces émissions, en plus de produire un effet de serre, contribuent à la formation des pluies acides, réduisent le rendement des cultures et altèrent la santé des humains. Par exemple, en inhibant le processus de la photosynthèse, les accumulations d'ozone au niveau du sol qui sont produites lorsque les oxydes d'azote et les hydrocarbures réagissent au soleil, réduisent la production culturale. Le ministère de l'Environnement de l'Ontario estime que si l'on respectait les normes établies pour l'ozone, on pourrait augmenter la production culturale en Ontario de 39 millions de dollars par an en moyenne (en dollars de 1986-1987).

Notre dépendance excessive vis-à-vis de l'automobile a modifié notre qualité de vie en favorisant le cloisonnement du travail, des activités récréatives, du foyer et des achats. «La grande émancipatrice» nous a apporté de longs trajets habitation-travail et le cauchemar quotidien de la circulation, en plus d'accroître le niveau de stress. La présence de l'automobile a eu des répercussions sur la forme et la structure de nos villes en accaparant au moins le tiers des terres pour l'aménagement de routes, de parcs de stationnement et d'autres éléments de l'infrastructure automobile.

Il existe une grande variété de stratégies destinées à réduire les effets cumulatifs de l'utilisation individuelle de la voiture. Des améliorations techniques, comme la mise au point d'autres types de carburants pour automobiles et de véhicules plus «propres» et plus efficaces, constituent les premiers éléments de cette campagne. Cependant, pour résoudre les problèmes d'encombrement, par exemple, nous devons dépasser les solutions techniques et élaborer des politiques innovatrices de gestion des transports, politiques qui relégueraient l'automobile au rang de complément des autres moyens de transport. Enfin, il faut réduire les distances parcourues quotidiennement pour que les gens aient le loisir de se déplacer à bicyclette, de marcher et d'utiliser le transport en commun, ce qui pourrait constituer d'agréables solutions de rechange au transport automobile.

Sources : Carson, P. et J. Moulden. 1991. *Green is gold: business talking to business about the environmental revolution*. Toronto: HarperCollins Publishers; Pearson, R. G. et J. A. Donnan. 1989. «Impact of ozone exposure on vegetation in Ontario». Dans *Proceedings, environmental research: 1989 technology transfer conference*. Place: Publisher; Renner, M. 1988. *Rethinking the Role of the Automobile*. Washington, D.C.: Worldwatch Institute; Schaeffer, R. 1990. «Car sick». *Greenpeace* 14.

en provenance de l'ouest et de l'est ainsi qu'une liaison directe et à deux sens avec la partie inférieure de l'autoroute Don Valley. L'autoroute est constituée en grande partie d'une structure élevée; dans les portions du centre et de l'est, le boulevard Lake Shore, construit au niveau de la rue, se trouve au-dessous de l'autoroute et suit le même tracé.

Une enquête effectuée en 1986 par la ville de Toronto sur les usagers de l'autoroute Gardiner démontrait qu'environ 22 p. 100 des véhicules qui arrivaient de l'ouest entre 7 h et 9 h, et 39 p. 100 d'un volume beaucoup plus petit en provenance de l'est (environ 1 100 à 1 200 véhicules l'heure dans chaque direction) constituaient un trafic de transit.

Quant à la circulation des camions sur l'axe Gardiner/Lakeshore, le volume total enregistré tant pour les camions légers que pour les camions lourds s'est accru de 8 à 12 p. 100 au cours de la période de 15 années qui s'étend de 1975 à 1990. Des relevés se rapportant spécifiquement aux camions légers et lourds n'étaient pas disponibles, mais les tendances sont probablement comparables à celles qui ont déjà été mentionnées pour le secteur riverain central : le volume des camions lourds a d'abord baissé tandis que le volume des camions légers a augmenté.

Si l'on s'appuie sur la tendance globale à la baisse constatée dans le volume des camions lourds dans le secteur riverain central, on peut soutenir que l'une des premières vocations de l'autoroute Gardiner — le passage des camions lourds dans une zone en grande partie industrielle — a perdu beaucoup de son importance à la suite des changements dans l'économie et dans l'utilisation des terres décrits précédemment.

L'autre vocation importante de l'autoroute — une ligne radiale desservant la banlieue pour les déplacements vers le quartier central à partir de l'extérieur ou de l'intérieur de la communauté urbaine de Toronto — a continué, mais on constate une baisse, en termes relatifs et absolus. L'autoroute Gardiner joue un rôle moindre dans les déplacements habitation-travail, comparativement à son principal concurrent, le GO Transit. Alors que, sur l'autoroute Gardiner, le nombre de déplacements par personne vers le quartier central à l'heure de

pointe matinale a baissé entre 1975 et 1990, passant de 10 500 à 8 000, le nombre de déplacements par personne effectués par le GO Transit a connu une augmentation, alors qu'il passait d'environ 6 800 à environ 21 600, puis s'est accru de nouveau en 1991 pour atteindre les 26 000 environ.

En termes relatifs, la proportion du total des déplacements par personne effectués sur l'autoroute Gardiner en direction du quartier central a baissé entre 1975 et 1990 : elle est passée de 8,4 p. 100 à 5,4 p. 100 du total pour l'heure de pointe matinale, de 10,4 p. 100 à 6,9 p. 100 pour les trois heures de pointe du matin, et de 13 p. 100 à 10 p. 100 du total pour la période de 12 heures comprise entre 6 h 30 et 18 h 30.

En termes absolus, et cela reflète la réduction du nombre moyen d'occupants par véhicule, le nombre de personnes ayant emprunté l'autoroute en automobile a également baissé au cours de la même période : baisse de 24 p. 100 pour l'heure de pointe matinale, de 21 p. 100 pour les trois heures de pointe du matin, et de 4 p. 100 pour la période de 12 heures comprise entre 6 h 30 et 18 h 30.

Environ le tiers des déplacements habitation-travail qui permettent de franchir la limite du Toronto métropolitain ont pour destination le quartier central, tandis que les autres se font vers d'autres parties de la communauté urbaine de Toronto. Plus particulièrement, il y a de fortes pressions dans les déplacements habitation-travail en automobile vers le quartier central à partir de Peel et de Halton, tandis que la demande est moins pressante pour les déplacements en provenance de Durham, à l'est; les déplacements en provenance de l'ouest s'effectuent surtout sur le Queen Elizabeth Way et l'autoroute Gardiner, et sur le Don Valley Parkway s'ils proviennent de l'est ou du nord-ouest. Le GO Transit, qui dessert la même clientèle de banlieue, en a attiré une part de plus en plus grande au fur et à mesure que le service ferroviaire s'améliorait alors que les routes devenaient de plus en plus encombrées.

Bref, alors que l'autoroute Gardiner continue d'être utilisée comme une route de transit, son rôle dans le transport des camions lourds et dans les déplacements habitation-travail perd de son importance en termes relatifs comme absolus, ce qui est attribuable à une diversité de facteurs.



Une barrière entre la ville et son secteur riverain

Parmi les facteurs de base, il y a les forces économiques et les changements apportés dans l'utilisation des terres : tout cela a encouragé l'industrie lourde à émigrer vers les banlieues, ce qui a amené une baisse des déplacements de camions lourds sur l'autoroute Gardiner. En outre, le nombre d'occupants par voiture a baissé; de-plus en plus, l'utilisation en période de pointe est limitée par la capacité de l'autoroute; et la clientèle du GO Transit s'est considérablement accrue.

Bien qu'il y ait eu des pressions de plus en plus fortes pour que l'autoroute soit utilisée pour desservir les banlieues et pour permettre le passage des camions légers qui desservent le quartier central, les déplacements habitation-travail sont de plus en plus assurés par le GO Transit et les services appropriés de la TTC.

Au cours de la même période, l'impossibilité physique et financière d'augmenter la capacité des routes qui mènent au quartier central ou qui le traversent a conduit la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et les provinces à adopter des politiques appropriées à l'augmentation de la

demande en donnant plus d'ampleur au transport en commun plutôt qu'en construisant des routes. Cela se reflète dans le nombre relativement stable des déplacements automobiles qui s'effectuent jusqu'à l'intérieur du secteur riverain central pendant la période de pointe matinale depuis les 15 dernières années, tandis que le nombre des usagers du transport en commun (particulièrement du GO Transit), a augmenté.

Étant donné les changements survenus dans l'utilisation de l'autoroute et compte tenu du fait qu'elle constitue une barrière entre la ville et le secteur riverain, particulièrement dans la section centrale comprise entre les rues Jarvis et Bathurst, il est temps de considérer l'existence de ce secteur et le rôle qu'on veut maintenant lui donner dans le contexte d'une intensification et d'une spécialisation plus poussée de l'utilisation des terres dans ce secteur, de l'aménagement parallèle d'un réseau d'espaces et de sentiers verts et de la nécessité d'améliorer l'environnement.

Il faut reconnaître l'importance continue de l'autoroute pour le déplacement des personnes et

des marchandises avant de prendre une quelconque décision sur l'opportunité d'en démanteler le tronçon central et, le cas échéant, sur les circonstances qui motiveraient cette mesure. Même si l'utilisation discrétionnaire des voitures dans le secteur devait baisser proportionnellement à la réduction de la capacité routière, et même si le niveau d'encombrement demeurerait stable, le démantèlement du tronçon central dans le réseau routier à accès limité qui dessert le quartier central ralentirait davantage les déplacements automobiles est-ouest — particulièrement en ce qui concerne les camions des entreprises commerciales, les automobiles pour déplacements essentiels et les véhicules prioritaires — parce que les vitesses limites baisseraient de 80 à 50 ou 60 kilomètres l'heure. En outre, le volume plus élevé de trafic automobile est-ouest sur les routes à niveau entrerait davantage en conflit avec le déplacement nord-sud des piétons, des cyclistes et des véhicules.

TRANSPORT : LES ENJEUX

Étant donné les conclusions de la *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*, à savoir, que le rôle de l'autoroute Gardiner dans le transport des camions lourds et dans les déplacements habitation-travail perd de son importance en termes relatifs comme absolus, la question qui se pose — faut-il modifier le tracé et la conception de l'axe Gardiner/le boulevard Lake Shore — n'a vraiment pas autant d'importance pour les planificateurs en transports qu'on l'avait auparavant imaginé. Cette question perd de son intérêt au profit d'une préoccupation beaucoup plus pressante : si l'autoroute Gardiner ne joue plus le rôle qui était le sien, si la chaussée est un obstacle à l'exploitation d'autres possibilités et si le réseau routier ne peut être étendu d'une manière appréciable, comment pourra-t-on assurer le déplacement et la circulation nécessaires au maintien de la qualité de vie et de la prospérité économique de la région?

Pour étudier ces questions, l'équipe a effectué deux exercices de planification importants : en premier lieu, pour analyser, estimer et évaluer divers concepts concernant la modification de l'axe Gardiner/Lake Shore et, en second lieu, pour

examiner divers plans et propositions concernant l'expansion du système de transport en commun.

L'AXE GARDINER/BOULEVARD LAKE SHORE : À LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION

L'équipe a réuni, conçu et planifié en détail un certain nombre d'idées qui pourraient servir à modifier l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore. C'est ainsi que les experts ont comparé chaque idée à la structure et au réseau routiers existants, en utilisant l'incidence de quatre éléments comme critères de base :

- l'environnement;
- l'utilisation des terres et la conception urbaine;
- le transport;
- l'économie et les finances.

Au départ, il y avait neuf concepts différents à évaluer, c'est-à-dire trois «familles» de trois concepts (chaque «famille» représentant un mode de conservation, de démantèlement ou d'enfouissement de l'autoroute). Parmi les neuf concepts, deux «options supérieures» se distinguèrent des autres : démanteler le tronçon central de la portion surélevée de l'autoroute et le remplacer par des routes de surface, ou conserver l'autoroute telle quelle mais refaire le tracé du boulevard Lake Shore et repenser la conception des routes de surface.

L'équipe conclut que le secteur riverain serait amélioré de façon plus substantielle comme milieu de vie si le tronçon central était supprimé et remplacé par des rues urbaines normales à niveau. Toutefois, les membres étaient préoccupés par le fait que la réduction subséquente du service de transport pourrait être une source de stress excessif pour cet important corridor de transport, à moins que ces inconvénients ne soient compensés par des modifications dans l'utilisation des terres et le transport en commun.

L'évaluation a fait ressortir les forces et les faiblesses de chaque concept : par exemple, ceux qui étaient favorables à l'utilisation des terres comportaient des inconvénients sur le plan du transport, tandis que ceux qui étaient favorables au

transport par route entraveraient la réalisation des objectifs reliés à l'utilisation des terres et à l'environnement. Une chose devint évidente : pour conserver un équilibre approprié entre milieu de vie et corridor de transport, équilibre qui permettrait d'atteindre les objectifs sociaux et environnementaux tout en maintenant le rôle important de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore, malgré ses limites, et le réseau routier attendant, l'emploi d'une méthode globale — conserver intacte toute l'autoroute, la supprimer ou l'enfouir complètement — ne donnerait pas de résultats.

L'évaluation incita l'équipe à trouver une solution qui maximiserait les avantages concernant l'environnement, l'utilisation des terres et le transport d'une façon équilibrée et économique. Cela amena l'équipe à considérer un concept mixte en vertu duquel l'autoroute est traitée différemment d'un tronçon à l'autre, selon l'utilisation des terres et l'environnement du secteur en cause. Par exemple, on pourrait conserver certains tronçons surélevés, changer le tracé d'autres sections et même enfouir une partie de l'autoroute Gardiner en d'autres endroits.

C'est là une solution de rechange qui permettrait de modifier adéquatement le tracé et la conception de l'autoroute Gardiner et du boulevard Lake Shore, en tenant compte des divers milieux de vie qu'ils traversent. Il y a un autre avantage : il serait alors possible d'effectuer les changements en procédant par étapes, dans le cadre d'un plan intégré qui prévoirait l'aménagement de logements additionnels dans le secteur riverain central et l'expansion du système de transport en commun.

LE TRANSPORT EN COMMUN, BÊTE DE SOMME DU SERVICE DE BANLIEUE

La capacité de transport de l'autoroute Gardiner est un actif qui perd de sa valeur et qui doit être comparé à cet actif de plus en plus valable qu'est le secteur riverain considéré comme un milieu plus habitable et plus productif sur le plan économique.

Étant donné qu'il n'y a que 7 p. 100 du trafic d'entrée qui passe par l'autoroute Gardiner pendant l'heure de pointe matinale pour atteindre le

quartier central, le système de transport existant serait suffisamment souple pour absorber ce trafic si l'autoroute était supprimée — et c'est ce qui se passe occasionnellement lorsque l'autoroute est fermée pour des raisons d'entretien. Il devrait absorber moins de déplacements encore si d'autres routes de surface et voies de liaison étaient créées. Que cela se produise ou non, l'essentiel est que le fait de maintenir la capacité de transport actuelle de l'autoroute Gardiner ne constitue même pas un début de solution du véritable problème du transport.

Les faits sont là : les déplacements vers ou à travers le secteur riverain central augmenteront et le nombre de résidents du secteur doublera au cours des 20 ou 30 prochaines années. Il faudra assurer un moyen de transport à ces gens alors que les gouvernements ne possèdent pas les ressources nécessaires pour agrandir sensiblement le réseau routier. Dans ces conditions, il ne s'agit pas de choisir entre un système routier ou un autre, mais plutôt de se demander s'il faut prendre des mesures maintenant pour améliorer le système de transport en commun afin que les gens puissent continuer d'accéder facilement au centre-ville.

Le tableau 10.1 nous donne les raisons de cette démarche : en un point particulier de l'autoroute et dans les conditions idéales pour chaque mode de transport, une voie de circulation automobile peut, au taux actuel d'occupation de 1,2 personne par voiture, permettre le déplacement de seulement 7 p. 100 des passagers qui

Tableau 10.1 Nombre de déplacements permis par divers modes de transport

Une voie de circulation pour	Permet de transporter en un point, en 1 h	Efficiencia par rapport au métro
Auteurs sur l'autoroute (1 voie)		
1,2 occupants/auto	2 400 personnes	7 p. 100
4 occupants/auto	8 000	23 p. 100
Tranway ou autobus		
sur voie réservée	15 000	43 p. 100
Train de banlieue (GO)	25 000	71 p. 100
Métro	35 000	100 p. 100

Source : IBI Group.

peuvent être transportés par le métro de Toronto. Lorsque le rapport passagers/routes était favorable aux passagers, cette donnée statistique était tout au plus d'un intérêt abstrait; dans les circonstances actuelles, où les routes souffrent de plus en plus d'un encombrement chronique, ce chiffre prend de plus en plus d'importance au point de vue pratique : une augmentation mineure de la capacité du transport en commun peut compenser numériquement une réduction majeure de la capacité routière.

Il est extrêmement avantageux que les corridors ferroviaires de Toronto soient parallèles aux autoroutes sur une grande partie de leur parcours, ce qui permet facilement de transférer le trafic habitation-travail de la route au chemin de fer. Cela est devenu évident au cours des années alors que les volumes de passagers du GO Transit ont continué d'augmenter, et le fait a été particulièrement remarqué en septembre 1991 quand les volumes du GO Transit ont augmenté durant la grève de la TTC. Le trafic habitation-travail est celui qui est le plus facile à transférer de la route au transport en commun; de plus, la majorité de ceux qui utilisent l'autoroute Gardiner aux heures de pointe ont de longs déplacements à faire pour aller au travail, et le GO Transit a justement été conçu pour desservir cette clientèle.

Bien sûr, l'efficience n'est pas le seul critère considéré dans le choix d'un moyen d'accès : les gens peuvent choisir en fonction de la commodité, de la souplesse, de l'intimité et de l'heure, y compris le temps d'attente. Le fait de pouvoir transporter des marchandises et, ces dernières années, la possibilité de faire des affaires par téléphone, tout cela peut rendre les déplacements en voiture plus attrayants.

Contrairement à la voiture, le train fonctionne selon un horaire précis et il ne peut s'arrêter pour laisser monter ou descendre des passagers dans des communautés déjà conçues pour faciliter le transport automobile; de plus, les trains sont souvent bondés. Mais si l'on met en place un système de transport en commun plus étendu et mieux intégré, on peut minimiser ces inconvénients ou, du moins, offrir autant, sinon plus de commodité que les routes encombrées. On peut augmenter la souplesse du système si l'on conçoit les lieux d'habitation de façon à encourager les résidents à marcher

et à emprunter le transport en commun — chose qui peut être faite en établissant, à distance de marche les uns des autres, suffisamment de logements, de lieux de travail et d'arrêts de transport en commun.

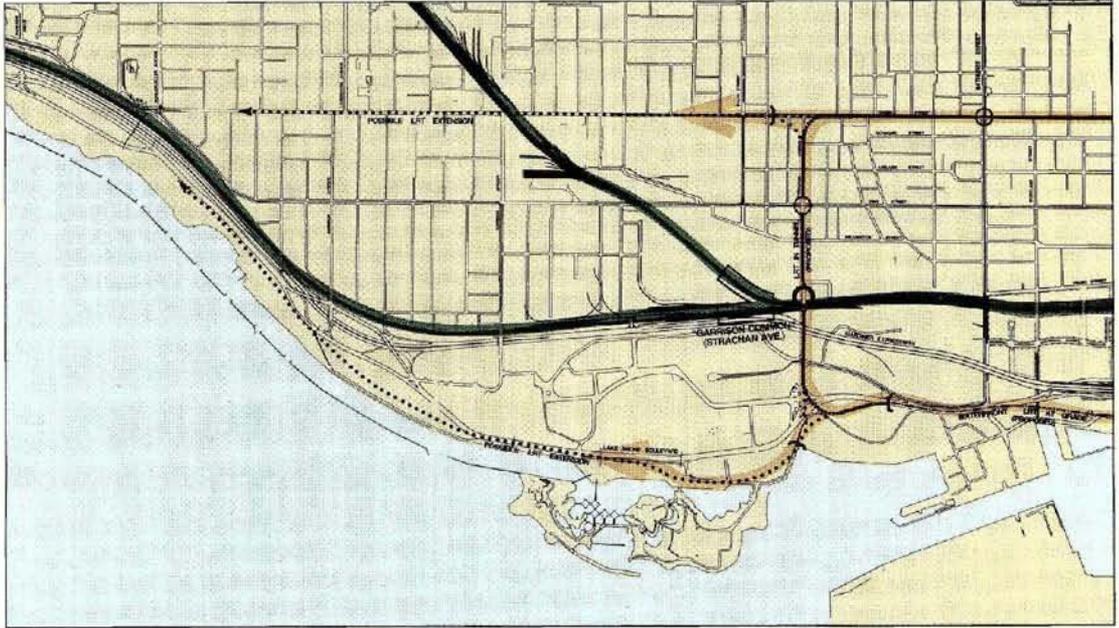
Il est clair que notre croissance économique dépendra en grande partie de notre aptitude à mettre en service un système de transport qui tienne compte du lien qui existe entre les changements apportés à la base économique du secteur riverain et du quartier central ainsi que des limites imposées par le fait que l'autoroute Gardiner ne peut plus desservir aussi efficacement ces deux parties de la ville. La demande de déplacements projetée jugée nécessaire à la santé économique de la région ne nous laisse guère le choix : il faut augmenter considérablement l'étendue et les attraits du système de transport en commun si les normes d'habitabilité du secteur riverain central ainsi que du centre-ville et de la région dans son ensemble doivent être maintenues et améliorées. Il ne s'agit pas de décider si nous agissons ou non, mais plutôt de décider si nous prenons des mesures maintenant ou si nous nous contenterons de réagir aux problèmes qui se poseront inévitablement. Il est évident que l'action immédiate est le meilleur choix.

Comme il nous faudra compter de plus en plus sur le transport en commun à l'avenir, c'est maintenant qu'il faut songer à lui donner une capacité de transport suffisante pour qu'il absorbe le trafic résultant de la stabilisation ou de la réduction de la capacité routière après les changements apportés au réseau routier du secteur riverain central.

LE TRANSPORT EN COMMUN : PROJETS D'AVENIR

Les dernières initiatives vraiment audacieuses prises dans le domaine du transport à Toronto remontent à une génération ou plus, lorsque les lignes de métro, le service de trains de banlieue et le réseau d'autoroutes ont été mis en place. Alors que le métro et un service plus étendu de trains de banlieue ont été tous les deux adaptés aux besoins particuliers des usagers au cours des dernières années, il est clair que ce dernier devrait être étendu davantage, et rapidement, et que d'autres initiatives audacieuses sont

Carte 10.7 Concepts possibles dans le domaine du transport en commun



Légende :



nécessaires si l'on veut accommoder le trafic du centre-ville.

C'est pourquoi l'équipe de recherche a élaboré un plan conceptuel pour l'expansion du système de transport en commun qui doit desservir le secteur riverain central, le quartier central et la région du Grand Toronto pour des générations à venir, tout comme les initiatives audacieuses des générations précédentes nous servent maintenant. Voici les améliorations d'importance proposées dans le plan :

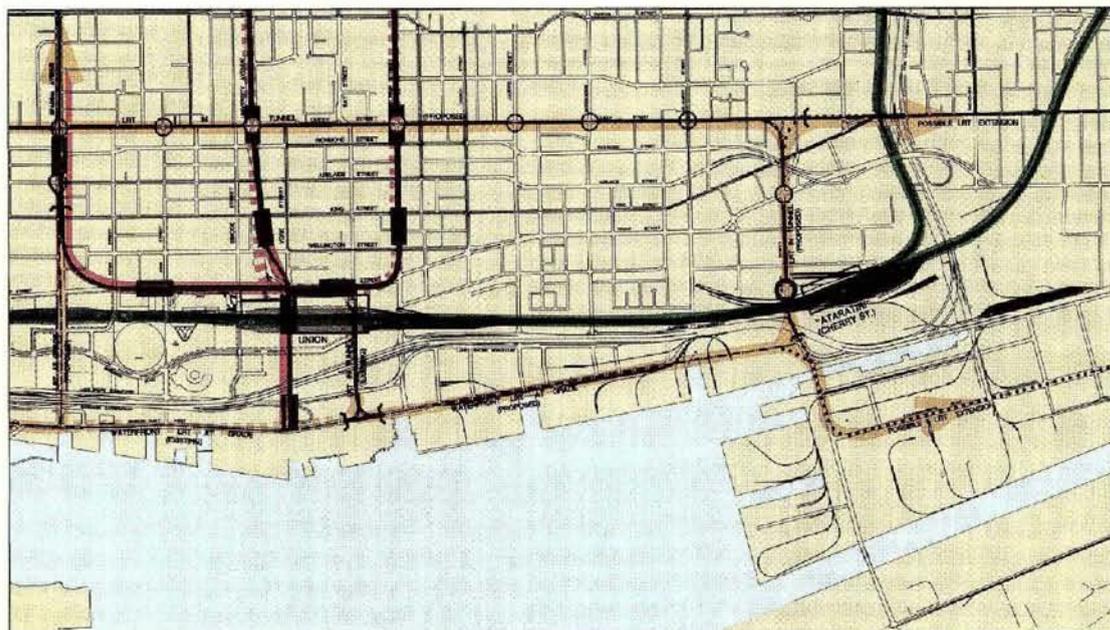
- l'expansion du service GO à partir de la gare Union, grâce à l'addition de deux nouvelles gares auxiliaires : une à Garrison Common (avenue Strachan) et l'autre dans les terres du cours inférieur de la Don (rue Cherry);
- l'expansion du Waterfront LRT jusqu'à Park Lawn à l'ouest et Greenwood à l'est, en association avec le service GO déjà suggéré;
- l'introduction d'un système en boucle LRT de qualité supérieure dans le secteur riverain,

le long de la rue Queen, de la rue Cherry, de Queen's Quay et de l'avenue Strachan;

- la prolongation du métro Spadina jusqu'à la gare Union et du métro de l'avenue University jusqu'au secteur riverain;
- d'autres améliorations au service de transport en commun, comme les autobus articulés (HOV) et les lignes express d'autobus, et un service à capacité supérieure, plus efficace, sur les lignes de tramways King et Queen, etc.

L'équipe en est arrivée à la conclusion suivante :

De plus en plus, le transport en commun est à la base de la croissance économique dans les grandes régions urbaines. Bien sûr, il est essentiel que l'accès aux routes locales et régionales soit toujours possible pour la circulation des automobiles et des camions qui desservent les aménagements locaux, mais, de



plus en plus, l'indication clé de l'accessibilité est la disponibilité de services de transport en commun rapides et de services de surface, particulièrement dans le quartier central.

Il y a de nombreux exemples de cette dépendance vis-à-vis du transport en commun : à New York, l'aménagement du World Financial Center de Battery Park, dans le sud-ouest de Manhattan, a été amorcé quelques années après l'écroulement du West Side Highway, même si cette route ne fut jamais remplacée par une route à accès limité, parce que le promoteur savait qu'il existait des services de transport en commun rapides à capacité supérieure. De même, l'ensemble immobilier du Canary Wharf dans les Docklands de Londres se trouve dans une région qui n'est pas desservie par des routes à accès limité; le promoteur appréciait le fait que des liaisons de transport en commun de qualité supérieure étaient essentielles, aussi se montra-t-il prêt à étudier la possibilité de contribuer substantiellement au financement initial de telles installations. Plus près de chez nous, on a assisté à l'aménagement rapide d'édifices à

bureaux et de locaux commerciaux au centre-ville de North York et, plus récemment, au centre-ville de Scarborough, à la suite du prolongement des lignes de transport en commun rapide vers chacune de ces municipalités, lignes qui les reliaient au centre-ville de Toronto ainsi qu'aux autres parties de la région du Grand Toronto.

La Commission est convaincue que le secteur riverain central doit être reconnu comme un milieu de vie précieux, et traité comme tel, tant pour lui-même que dans l'intérêt de la ville et de la région. Dès à présent, un plus grand nombre de piétons et de cyclistes passent par le secteur riverain, dans la partie centrale, à cause du Skydome et du secteur résidentiel de Queen's Quay. La circulation est-ouest augmente également, particulièrement le long du secteur riverain, en raison des manifestations récréatives et culturelles qui ont été mises sur pied à Harbourfront. C'est une tendance qui se poursuivra — la circulation piétonnière, en particulier, ne cessera d'augmenter — et l'on éprouvera davantage le besoin d'améliorer les trottoirs, d'adapter un plus grand nombre de rues à la présence des piétons et d'aménager des ruelles qui

Dans une ville comme Toronto, le transport en commun joue un rôle important dans la réduction de la pollution atmosphérique. Les lignes de métro et les tramways produisent jusqu'à 99 p. 100 de moins d'hydrocarbures et de monoxyde de carbone que les voitures par voyageur-mille, et les autobus, 90 p. 100 de moins. De plus, un usager du transport en commun économise plus de 900 litres d'essence par année. En fait, une personne qui fait la navette en voiture utilise autant d'énergie en quatre ans qu'un usager du transport en commun pendant les 40 années de sa vie active. Donc, rappelez-vous : plus vous utilisez le transport en commun, plus vous économisez grâce à notre Frequent Rider Plan, et plus vous contribuez à la protection de l'environnement.

Toronto Transit Commission. [1991]. *On track: the year in review*. Toronto : Toronto Transit Commission.

coupent transversalement de grands îlots de maisons pour faciliter le déplacement des piétons et des cyclistes.

UN PROGRAMME DESTINÉ À INTÉGRER L'ENVIRONNEMENT, LE MILIEU DE VIE ET LE CORRIDOR DE TRANSPORT DANS LE SECTEUR RIVERAIN CENTRAL

L'équipe d'experts-conseils en est arrivé à la conclusion que le secteur riverain central deviendrait un meilleur milieu de vie si l'on adoptait un programme comprenant les éléments suivants :

- une infrastructure de verdure comprenant un réseau d'espaces libres, de parcs et de sentiers;
- des améliorations à la qualité de l'environnement naturel;
- un mélange équilibré et diversifié de sites résidentiels, de lieux de travail et de récréation;

- des constructions et un paysage urbain plus favorables aux piétons, plus confortables à habiter, mieux adaptés au travail et plus accessibles, avec des espaces publics et privés mieux indiqués;
- un système de transport en commun grandement amélioré, tant à l'échelle régionale que locale;
- un réseau routier continu et équilibré;
- des possibilités accrues sur le plan de la compétitivité et du renouveau économiques;
- des investissements d'infrastructure et des frais d'exploitation qui sont réalistes en raison de l'activité économique qu'ils génèrent.

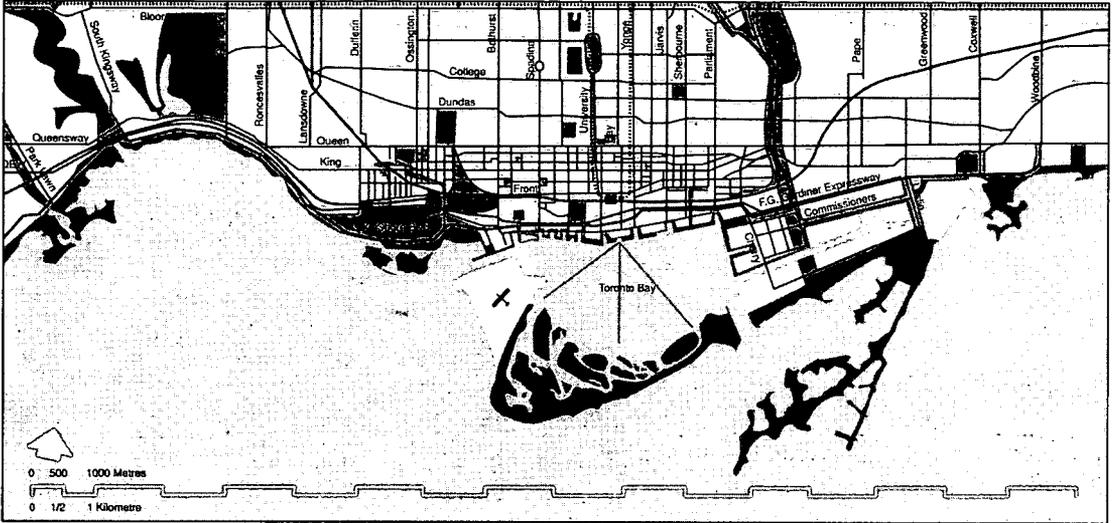
Une partie importante de cette vision repose sur une modification de la conception et du tracé de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore dans le but de renforcer les liens entre la ville et un secteur riverain central renouvelé et d'améliorer la qualité de ce milieu de vie; parallèlement, ces rénovations vont lui permettre de conserver et même d'améliorer sa fonction essentielle, qui est celle d'un corridor desservant le transport en commun, les usagers du train et de l'avion, les automobilistes, les services marchandises par camion, par chemin de fer et par voie maritime, les piétons et les cyclistes.

PHASE I

L'équipe a proposé d'améliorer les liaisons entre les divers systèmes au cours d'une première phase; citons les auteurs :

Au cours de l'étude, nous avons mis de l'avant différentes options de transport, nous avons fait ressortir les possibilités et les concepts que ces options peuvent rendre possibles, sur le plan de l'environnement, de l'utilisation des terres, de l'aménagement urbain et de l'économie, et nous avons évalué les ressources financières nécessaires à ces divers projets ainsi que les risques qui y sont associés; nous avons proposé un programme de phase I destiné à la réalisation de ces possibilités d'une manière rentable. Dans le contexte de l'utilisation des terres, le système de transport en commun, le réseau routier et le concept environnemental qui pourraient

Carte 10.8 Une infrastructure de verdure et le secteur riverain central



ensuite en résulter seraient compatibles avec les diverses modifications envisagées pour l'axe Gardiner/Lake Shore; les conséquences prévues dans chaque cas ont d'ailleurs été décrites. Le programme de la phase I est conçu pour que soient réservées les options plus prometteuses concernant le tronçon central de l'axe Gardiner/Lake Shore.

La réalisation du programme de la phase I assurera une base beaucoup plus solide qu'elle ne l'est maintenant aux décideurs qui auront à choisir l'option la plus appropriée, et elle permettra d'aller de l'avant dans la création d'un meilleur milieu de vie et d'un corridor de transport plus efficace dans le secteur riverain central.

Le programme et les priorités de la phase I sont les suivants :

1. Une infrastructure de verdure

L'«infrastructure de verdure» sous-jacente — les parcs et les espaces libres reliés par des sentiers de verdure — ainsi que les mesures prises pour améliorer la qualité de l'air, de l'eau et du sol et d'autres conditions environnementales, tout cela devrait être mis en place aussitôt que possible pour que s'enclenche le processus de régénération du secteur riverain central; on obtiendra ainsi un meilleur milieu

de vie, relié au lac et aux zones naturelles, mais qui fera partie intégrante de la ville. Ces programmes environnementaux devraient être concrétisés avant ou pendant l'aménagement des ensembles résidentiels, de façon qu'ils contribuent à attirer les résidents dans ce secteur tout en assurant la réalisation et la protection complète du réseau d'espaces libres.

2. L'aménagement résidentiel et l'essor économique dans le secteur riverain central

Une autre priorité prévue à la phase I, est l'exécution d'un programme de logement de 3 000 à 4 000 unités par année dans le quartier central au cours des 30 prochaines années, en commençant par la désignation appropriée des terrains.

Il est essentiel d'augmenter substantiellement le nombre de logements disponibles dans le secteur riverain central afin d'améliorer la qualité du secteur riverain comme milieu de vie, de réduire l'augmentation des longs déplacements habitation-travail entre les banlieues et le quartier central, et d'aider à améliorer la structure et la qualité de l'aménagement dans toute la région. En même temps, il est extrêmement important de continuer à promouvoir la création d'emplois et l'utilisation de certains sites à des fins récréatives afin de ne pas



Un service essentiel : le GO Transit relie le centre à la région

arrêter l'élan économique. Parmi les projets en ce sens, il y a l'aménagement d'un centre international du commerce et la promotion d'autres initiatives en matière d'économie et de tourisme, comme le proposait l'étude sur la Garrison Common, ainsi que l'établissement d'activités liées à l'emploi sur les terrains ferroviaires et l'aménagement diversifié d'autres parties du secteur riverain central, comme on le décrit plus haut.

3. L'expansion du GO Transit

L'expansion du service GO Transit dans les corridors Lakeshore et Milton et les augmentations de la capacité de la gare Union, ainsi que l'aménagement des gares auxiliaires de la Garrison Common et la réinstallation appropriée des voies ferrées, tout cela est essentiel si l'on veut améliorer les liens entre la région et le centre et accommoder l'importante augmentation prévue dans les déplacements vers le centre, pour raison de travail ou autres, même si les objectifs en matière de logement

sont atteints dans le quartier central (et cette augmentation sera beaucoup plus substantielle si les objectifs ne sont pas atteints).

4. L'amélioration des services de la TTC

L'amélioration substantielle du transport en commun local est également essentielle si l'on veut desservir les ensembles résidentiels et les lieux de travail et accommoder la circulation dans le secteur riverain central; on pourrait d'abord mettre en service des circuits d'autobus dans un réseau d'artères amélioré, avec des voies HOV au besoin. Cela nous amènerait, à moyen terme, à apporter d'autres améliorations au transport en commun, comme la construction, pour le LRT du centre-ville, d'un système en boucle qui rejoindrait la gare GO Transit de la Garrison Common (avenue Strachan) et, plus tard, la gare de la rue Cherry.

5. L'amélioration des voies de raccordement

La prolongation de la rue Front est nécessaire, tant pour l'accès local par voie de terre que

pour l'accès direct aux régions, depuis l'ouest jusqu'à la partie du quartier central située au nord du corridor ferroviaire : ce prolongement, qui éviterait aux usagers de traverser la section sud/centre du secteur riverain central, devrait être déjà en place pour alléger le trafic pendant la longue période de construction qui sera nécessaire dans le secteur riverain central.

Le réagencement et la reconstruction des ponts qui enjambent la Humber s'avèrent nécessaires en raison de la détérioration des structures existantes et pour des motifs reliés à la sécurité et à l'exploitation de ces installations.

Les deux artères continues est-ouest qui traversent le secteur riverain central, ainsi que les rues nord-sud améliorées et les trottoirs continus, confortables pour les piétons, les sentiers, les pistes cyclables et les ruelles aménagées au centre des îlots de maisons, tout cela est essentiel si nous voulons assurer un accès local, créer un cadre bien délimité et rétablir les liens visuels et physiques entre la ville et son secteur riverain. À cette fin, on pourrait refaire le tracé de cette portion du boulevard Lake Shore qui passe actuellement sous l'autoroute et modifier en conséquence les rampes d'accès afin de réduire davantage l'effet de barrière vis-à-vis l'axe Gardiner/Lake Shore; tous ces changements ne nous empêcheraient pas de modifier éventuellement le tronçon central de l'autoroute.

Échéancier et financement

Le programme de mise en oeuvre de la phase I a pour but d'assurer la mise en place des premiers composants de l'infrastructure de verdure et d'autres éléments du programme en cinq ans. Cela comprend : un sentier de verdure continu qui traverserait le secteur riverain central, le parc Roundhouse, etc.; de 12 000 à 20 000 unités de logement dans le secteur riverain central; une augmentation de 50 p. 100 de la capacité du GO Transit en période de pointe sur les lignes clés est-ouest ainsi qu'un service plus complet

toute la journée; les bases d'un meilleur service de transit dans le secteur riverain central, d'abord au moyen d'autobus utilisant les voies HOV au besoin; enfin, un réseau plus continu de voies à grande circulation qui assurerait un accès par voie de terre aux camions, aux automobiles, au service de transport en commun de surface, aux piétons et aux cyclistes.

Avec le programme de la phase I, nous ferons un premier pas de géant en vue de réunir le secteur riverain central, tant à la ville qu'au lac, ce qui ferait de ce secteur un bien meilleur milieu de vie, plutôt qu'un simple endroit à traverser, ce qui ne l'empêcherait pas de continuer à jouer son rôle important de corridor. D'autres installations, comme le système en boucle du LRT ou son équivalent, en seraient à la dernière phase de la conception ou même à l'étape de la construction.

Quant aux éléments de l'infrastructure énumérés ci-dessus, de trois choses l'une : ou ils ont été inclus dans les budgets municipaux et provinciaux, ou ils font actuellement l'objet d'une étude ou encore ils font partie du processus normal d'aménagement. L'important, dans ce programme, c'est qu'il est fondé sur un concept intégré du secteur riverain central, qui s'améliore comme milieu de vie et comme corridor, et qu'il a été élaboré pour donner forme à ce concept, en s'appuyant largement sur des

Il nous faut absolument trouver le moyen de bâtir un milieu urbain durable et sain; en fait, c'est probablement dans l'état de nos villes que nous pourrions éventuellement constater la réussite ou l'échec global de notre société en matière de développement durable.

Alberta. Urban Environment Subcommittee. 1988. *Environment by design: the urban place in Alberta*. N. p. : Environmental Council of Alberta.

projets et des investissements, déjà proposés par certains gouvernements et organismes, qui ont été choisis et modifiés à la lumière du concept global.

PHASE II

Pendant que la phase I est en voie d'exécution, les planificateurs devraient préparer la deuxième phase de ce programme. Les éléments de cette deuxième phase pourraient inclure :

- la mise en place continue de l'infrastructure de verdure;
- d'autres aménagements résidentiels, diversifiés, commerciaux, industriels et récréatifs;
- une plus grande expansion des services du GO Transit;
- la construction d'une boucle du LRT dans le secteur riverain, et de la gare GO de la rue Cherry;
- la modification du tracé et de la conception de l'axe Gardiner/boulevard Lake Shore, conformément aux plans d'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport dans le secteur riverain.

D'importantes questions de politique gouvernementale sont en jeu, et les décisions qui seront prises (ou non) au cours des prochaines années auront un effet considérable sur la qualité du secteur riverain central de Toronto et des régions avoisinantes pour deux générations au moins. Il est clair qu'il faut concevoir un nouveau processus permettant de planifier et de concrétiser certaines décisions et ententes et d'élaborer des programmes qui contribueront à la réalisation du plan audacieux qui est à notre portée.

Dans le contexte de l'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres, du transport et des questions économiques qui touchent l'ensemble du secteur riverain central, il est bon de considérer les divers milieux de vie qui forment le secteur riverain central, en commençant par son extrémité ouest, Humber Bay.

Certains projets, qui s'ajoutent à ceux qui ont déjà été décrits dans la phase I du programme, sont inventoriés par rapport à chaque partie du secteur riverain; ils nous aideront à atteindre le nombre critique d'investissements productifs qui servira à stimuler la reprise économique dans la région.

RECOMMANDATIONS

- 65.** La Commission royale recommande que la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto, la ville d'Etobicoke, le gouvernement du Canada, les organismes spécialisés appropriés et le secteur privé négocient une Entente de collaboration visant le secteur riverain ou des ententes destinées à la mise en oeuvre de la phase I du programme, laquelle a pour but d'intégrer l'environnement, l'utilisation des terres et le transport dans le secteur riverain central.
- 66.** La Commission recommande également, afin de hâter la mise en oeuvre de la phase I, que l'on conçoive des processus destinés à intégrer les approbations, à regrouper les budgets d'investissement et à obtenir des prises de décision concurrentes de tous les paliers et organismes du gouvernement.
- 67.** Les parties devraient, en même temps qu'elles réalisent la phase I, préparer un plan pour la phase II du programme.
- 68.** La ville d'Etobicoke, la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority devraient prendre part à la préparation du plan de régénération proposé pour le rivage, ce qui comprend le réseau et le sentier de verdure du secteur riverain, et elles devraient veiller à ce que tout autre plan visant les régions riveraines soit révisé et élaboré dans ce contexte.