



BAIE HUMBER

Depuis l'autre côté de la baie Humber, on peut contempler des paysages parmi les plus saisissants de la région, et tout particulièrement la vue du profil de Toronto. Le sentiment particulier qui se dégage de cet endroit dépend grandement de ses caractéristiques naturelles et visuelles : la rivière et ses berges, la courbe et l'inclinaison du rivage, le lac et ses perspectives lointaines. Dans l'ensemble, ce tableau tient à la fois du point d'arrivée et de départ; il donne une impression de beauté naturelle et une vision de l'établissement de l'homme au bord de l'eau. Depuis le début, ces trois forces — la nature, le transport et le peuplement — ont déterminé l'utilisation, l'aménagement et la morphologie de ce lieu historique que constitue la baie Humber.

Les mêmes forces détermineront, en grande partie, l'avenir de cet endroit, car elles influent sur les enjeux fondamentaux, énumérés ci-dessous, qui caractérisent ce secteur à l'heure actuelle :

- Le patrimoine naturel de la baie Humber nécessite des mesures correctrices urgentes. (Cette question est traitée plus en détail à la section intitulée «Conditions environnementales» du présent chapitre et aux chapitres 3 et 9 du présent rapport.)
- Le rôle historique que joue la baie Humber en tant qu'emplacement propice à l'industrie, à la détente et aux loisirs s'est amoindri et fragmenté, et l'on doit le revaloriser.
- La baie Humber constitue un corridor de transport régional important, qui nécessite des modifications.
- La baie Humber sert traditionnellement de porte donnant sur le cœur de la ville, et l'on doit apprécier et protéger la vue magnifique qu'elle offre.

L'embouchure de la Humber a servi de porte d'entrée et de sortie pour d'anciens sentiers amérindiens bien avant l'arrivée du premier Européen, Étienne Brûlé, en 1615. Ce dernier voyageait vers le sud, depuis la baie Georgienne, empruntant le célèbre «passage de Toronto» qui longe les berges de la rivière Humber. Lui et ceux qui l'ont suivi considéraient l'embouchure de la Humber, qui donne accès au lac Ontario, comme étant un élément crucial pour les Européens en quête de richesses découlant du commerce, pour le salut des âmes et pour l'affermissement de la notion d'empire, d'abord par les Français et ensuite, par les Anglais.

Plus de 325 ans après l'arrivée de Brûlé — après un changement stupéfiant dans la technologie, la culture et la colonisation — ce même

L'embouchure de la rivière Humber et du littoral, de part et d'autre, jouent depuis longtemps un rôle crucial dans l'histoire du développement de Toronto. Le corridor constitué par la vallée de la Humber, High Park et Western Beaches longe en partie une région à l'état sauvage, touche les limites de la ville et passe au cœur de la métropole. Sa croissance et sa morphologie sont donc influencées surtout par la tension qui résulte de sa dualité, car on le perçoit de deux façons divergentes, à la fois comme une destination — campement, poste de traite, terrain de jeux ou parc — et comme un lieu de passage — que ce soit en canot, à pied, à cheval, en diligence, en train, en tramway, en automobile ou à bicyclette.

Garwood-Jones and Van Nostrand Architects Inc., Gerrard and Mackars Landscape Architects Inc., and B-A Consulting Group Ltd. 1991. *The Humber River/High Park/Western Beaches civic design study*. Toronto: Toronto (Ont.) Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor.



La baie de Humber, vue de l'est du secteur riverain de Etobicoke au centre-ville de Toronto

concept de porte et de perspective s'est traduit par la planification et la conception remarquables du Queen Elizabeth Highway.

Entreprise en 1931 sous forme de programme ponctuel de création d'emplois pendant une période de dépression qui s'aggrave de plus en plus, la Queen Elizabeth représente la première route à double chaussée en Amérique du Nord. En 1934, Tom McQuesten, nouveau ministre provincial des Travaux Publics, son sous-ministre et l'ingénieur en chef, tous deux portant le nom de Smith, unissent leurs efforts pour faire de cette nouvelle route un ouvrage magnifique, un chef-d'oeuvre de génie civil. McQuesten est avocat et reconnu comme étant «l'artiste-bâtitseur» qui a laissé sa marque au réseau des parcs de Niagara, aux Royal Botanical Gardens, aux ponts Peace et Rainbow, ainsi qu'au Niagara Parkway. Lui et les Smith ont conçu la Queen Elizabeth Highway de façon à ce qu'elle serve de route de plaisance panoramique et de route publique, avec son large terre-plein central gazonné à accès limité, ses échangeurs en trèfle, ses réverbères et son

aménagement paysager. Ils ont engagé des sculpteurs et des architectes paysagistes ainsi que des ingénieurs; les ponts ont été embellis, les paysages préservés et rehaussés. Robert Stamp (1987), jeune garçon à cette époque, exprime avec éloquence dans son livre intitulé *The Queen Elizabeth Way: Canada's First Superhighway* la signification qu'avait cette route pour les générations qui l'ont utilisée :

Nous avons roulé sur les magnifiques ponts des ruisseaux Bronte et Sixteen Mile et celui de la rivière Credit. Nous avons filé tout droit sur l'autoroute 10 à Port Credit, empruntant l'échangeur en trèfle, cette merveilleuse invention de la technologie routière des années 1930.

Le soir commençait à tomber comme nous approchions de notre destination. Les phares des automobiles et les réverbères en bordure du chemin s'étaient allumés. La route à double chaussée semblait aussi sûre dans l'obscurité qu'en plein jour. Maman et papa appelaient encore l'autoroute 27 la «Brown's Line». Cette intersection marquait



le début des banlieues de Toronto, de petites usines et des bâtiments industriels se dressant en rangs serrés en bordure de la route. Des enseignes lumineuses annonçaient en lettres éclatantes la contribution de Toronto à ce monde de mon enfance : Lipton Tea, G.H. Wood: Sanitation for the Nation. Toronto était la source de tout ce qui était bon.

Puis le Lion Monument apparaissait sur le terre-plein central devant nous. Salut, lion porte-bonheur! Que les colonnes en marbre de l'Union Station en accueillent d'autres; le lion en pierre de la QEW était mon contact favori avec la cité.

Finalement, nous avons franchi le pont Humber, aperçu le Palace Pier à notre droite et entrevu notre premier tramway rouge et jaune à gauche. En avant, brillaient les lumières de Sunnyside, de l'Exhibition et du centre-ville même de Toronto. Tout cela rendu possible grâce à la Queen Elizabeth Way.

Les points de vue! Par rapport à d'autres grandes villes, Toronto a fait très peu pour protéger ses points de vue. Peut-être parce qu'elle les considère tout simplement comme acquis, ou qu'en raison de l'étroitesse et de la fragmentation des compétences, leur importance n'a pas été présentée de façon à permettre aux débats et à l'opinion publics d'influer sur les politiques officielles. Il est certain, comme on l'a

rappelé à maintes reprises à la Commission, que les points de vue n'ont pas perdu de leur importance chez les gens, tant sur le plan personnel qu'émotif, dans la vie de tous les jours.

La baie Humber offre certains des points de vue les plus spectaculaires du secteur riverain de Toronto — des points de vue qui, dans certains cas, ont été gâchés par la construction inconsidérée d'infrastructures et de bâtiments, et l'installation de panneaux publicitaires. Dans d'autres cas, comme l'explique Robert Stamp (1987), certains points de vue sont rendus accessibles, et sont même rehaussés grâce aux réseaux routiers et ferroviaires.

La baie Humber a toujours servi de corridor de transport. Eric Arthur (1986), dans son célèbre livre intitulé *Toronto, No Mean City* (mis à jour par Stephen Otto), nous rappelle que, «lorsque nous filons à toute allure sur les autoroutes Gardiner et Don Valley, il est facile d'oublier que nous empruntons l'ancienne route des Indiens, des coureurs des bois et des négociants en fourrure».

En 1750, la première «Lakeshore Road» est tracée à partir de «sentiers battus» afin de relier le Fort Rouillé (près de l'emplacement actuel du Bandshell du CNE) à Fort Toronto, sur la rive gauche de l'embouchure de la Humber. Entre 1798 et 1804, on y apporte des améliorations et elle devient une route publique; de plus, on met en place un traversier sur la Humber en 1802 et un pont en 1809. Un service de diligence est établi en

1825 entre York et Niagara.

En 1850, à l'aube de la grande expansion ferroviaire, la Lakeshore Road et d'autres routes régionales du district de Toronto sont vendues à des intérêts privés comme route à péage. Pendant les 40 années qui suivent, au fur et à mesure que les chemins de fer transforment la nouvelle ville industrielle, les routes se dégradent à cause du manque d'entretien, de certains scandales et de la corruption chronique. La Lakeshore Road est cédée alors au conseil du comté de York en

Les points de vue! Par rapport à d'autres grandes villes, Toronto a fait très peu pour protéger ses points de vue.

1890, mais elle continue de manquer d'entretien jusqu'en 1914-1916; à cette époque, la nouvelle Toronto-Hamilton Highway Commission, instituée par le gouvernement provincial, reconstruit cette route presque en entier et la fait asphalté pour en faire la première autoroute de l'Ontario. Cette autoroute s'étale sur 56 kilomètres (35 milles) de long et 5,5 mètres (18 pieds) de large. Elle est à l'origine d'une industrie nouvelle et de nouveaux aménagements; en effet, des motels et des restaurants apparaissent le long de son parcours (surtout dans le secteur situé près de la rive ouest de la rivière Humber) et le nombre d'automobiles par jour passe de 25 à 500. En 1927, on élargit la route à 40 mètres (86 pieds).

Par ailleurs, cette nouvelle merveille qu'est l'électricité a permis la création du tramway électrique, dont on fait la présentation à la Toronto Exhibition en 1883. En novembre 1890, la Toronto and Mimico Electric Railway and Light Co. est fondée en vue de construire et d'exploiter un chemin de fer urbain sur la Lakeshore Road, et de vendre de l'électricité aux habitants le long de son parcours. En juillet 1893, la Toronto Railway Company en assume la direction et prolonge la ligne de tramway depuis la rivière Humber jusqu'au ruisseau Mimico; l'année suivante, le réseau atteint Long Branch et, plus tard, Port Credit. Le service de Long Branch jusqu'à la Brown's Line est encore en vigueur à l'heure actuelle.

En 1894, le dernier tramway hippomobile disparaît, les nouvelles voies «radiales» rayonnent de la ville de Toronto, qui commence à prendre de l'expansion. En 1891, la très ambitieuse ligne de la Belt Line Railway Company est établie et sert au transport des voyageurs; cette ligne comporte deux circuits, l'un pour la vallée de la Humber, l'autre pour la vallée de la Don, reliés entre eux par une voie le long du secteur riverain. Après un certain temps, cette société est dissoute, mais certaines sections de la Belt Line continuent à faire partie du système de transport pendant plus de trente ans. En 1921, le service de transport

en commun est restructuré pour donner naissance à la Toronto Transportation Commission (TTC); en 1953, le nouveau gouvernement métropolitain entre en fonction et la TTC devient la Toronto Transit Commission, détenant le droit exclusif d'offrir un service de transport en commun dans la région métropolitaine, «à l'exception des chemins de fer à vapeur et des taxis».

Tout au long du XIX^e siècle et au début du XX^e, la baie Humber se peuple des deux côtés de la rivière; les gens bâtissent de nouvelles localités, des villages et des villes, et ils aménagent des endroits consacrés spécialement aux loisirs : parcs, lieux de villégiature et aménagements publics.

Fort Toronto et Fort Rouillé ne survivent pas à la défaite de la Nouvelle-France en 1759. Après l'achat de territoires amérindiens par Toronto en 1787, les communautés amérindiennes commencent à diminuer et à se retirer en raison de l'expansion de la ville de York en 1793 par les Britanniques. Dès 1797, la nouvelle ville s'agrandit déjà vers l'ouest, le long du secteur riverain jusqu'à la rue Bathurst.

En 1787, Jean-Baptiste Rousseau établit une petite ferme et un verger sur la rive est de la Humber, dans le Swansea actuel. Le colonel Samuel Bois Smith arrive à Etobicoke en 1795 et ouvre la voie à de nouveaux immigrants arrivés à la suite des guerres napoléoniennes; les derniers Loyalistes viennent également y défricher des terres et construire des usines et des fermes. En 1837, John Gardhome et sa remarquable famille viennent s'établir. Pendant plus d'un siècle, ils seront fermiers, éleveurs de bétail, politiciens, professeurs et fonctionnaires; en effet, en 1953, Wilbert Gardhome, premier employé du tout nouveau gouvernement métropolitain, devient secrétaire municipal.

En 1847-1848, le premier gouvernement municipal d'Etobicoke prend naissance à la Montgomery's Tavern, rue Dundas ouest. En 1837, John Howard construit la Colborne Lodge dans High Park et, presque 40 ans plus

tard, fait don à la ville de 66 hectares (165 acres) destinés à l'aménagement d'un parc public. Il convainc son ami, John Ellis, d'acheter le terrain adjacent, y compris le Grenadier Pond, et de construire sa maison de façon à avoir une vue à la fois sur l'étang et sur le lac. En 1858, le secteur comptant environ 3 000 habitants, on décide d'y installer un bureau de poste qu'on appelle «Mimico», et le village initial de «Mimico» sur Dundas devient «Islington».

En 1870, le débit de la rivière Etobicoke diminue tellement que celle-ci ne peut plus faire tourner les roues des moulins; la vapeur devient donc la source d'énergie par excellence. En outre, à une époque où il y a peu d'industries à Etobicoke, la baie Humber possède trois briqueteries — Butwell, Price et Maloney — qui sont situées dans un triangle au sud de la rue Queen jusqu'à Lakeshore, à l'est de l'avenue Salisbury (qui deviendra plus tard Park Lawn).

Dans les années 1870, le petit village de la baie Humber, situé juste à l'ouest de la rivière Humber au bord du lac, devient un «beau lieu de villégiature pour les vacanciers torontois» et conserve cette vocation jusqu'à la Première Guerre mondiale. Comme le décrit Esther Hayes (1974) dans son livre intitulé *Etobicoke from Furrow to Borough* :

Ils arrivent en foule pour dîner et danser, participer à des jeux et à des sports, pique-niquer, nager, pêcher ou simplement se promener en canot sur la rivière. À compter du 24 mai, jour de la fête de la Reine Victoria, un bateau à vapeur de plaisance effectue des excursions quotidiennes depuis Toronto jusqu'au vieux quai situé à l'embouchure de la Humber.

En hiver, le hockey, le patin et le canot à moteur deviennent des passe-temps populaires. Trois hôtels — le Royal Oak, le Nurse's Hotel, tenu par Charles Nurse, et le Wimbledon House, tenu par John Duck — voient aux plaisirs et aux besoins des visiteurs. John Duck possède une ménagerie, où il garde des ours, des chevreuils, des chats sauvages, des visons et

d'autres animaux faisant de moins en moins partie de l'expérience vécue par les humains. Le cours inférieur de la rivière Humber acquiert également une renommée pour ses jardins maraîchers; les gens traversent la rivière régulièrement afin d'acheter des fruits et des légumes frais.

Vers la fin du siècle, la ville de Toronto se développe considérablement vers l'ouest; à partir des années 1850 environ, le secteur rural situé à l'ouest de Dufferin et de la Garrison Reserve jusqu'à High Park et au nord du lac est renommé pour sa tranquillité. Dans les années 1880, la municipalité de Parkdale est considérée comme étant «un village prééminent du Dominion», et en 1879, elle devient indépendante; un débat d'une décennie s'amorce alors, visant à déterminer si elle doit demeurer séparée de la ville en pleine expansion ou s'y annexer. La lutte se fait entre les partisans de «l'autonomie administrative de Parkdale» et ceux qui se rangent sous la bannière de «l'économie, de l'union et du progrès», et favorisent l'annexion. Le maire John Carlaw, ardent défenseur de l'indépendance de Parkdale, sans la tutelle de Toronto, avertit ses concitoyens que l'annexion signifierait que «notre secteur riverain, le fleuron de notre village, deviendrait pollué, l'eau potable serait de moindre qualité, et les impôts fonciers augmenteraient». Ses concitoyens font la sourde oreille, et en 1889, le petit village de Parkdale, avec ses 225 hectares (557 acres) et ses 5 651 citoyens, est annexé à Toronto et devient le nouveau quartier de St. Alban.

La ville de Toronto achète la bande de Sunnyside en 1893, et en 1909, elle recule ses limites jusqu'à la vallée de la Humber et au village de Swansea. C'est grâce à la firme Swansea Bolt Works, fondée en 1882 (qui deviendra plus tard la Steel Company of Canada), que Swansea s'est transformé en village moderne. Cette firme fait construire des maisons en rangée pour ses travailleurs, au pied de l'avenue Windermere, et fait don d'un terrain pour la construction de l'église St. Olave en 1886. On change le nom du

bureau de poste «Windermere» pour «Swansea» en 1889.

William Rennie, qui a bâti sa propre maison sur la terre de John Ellis, fonde l'église presbytérienne sur l'avenue Morningside et construit des maisons en rangée pour les travailleurs dans divers secteurs du village qui prend forme. Après la grave récession du début du siècle, Swansea reprend son expansion et, en 1907, on voit apparaître de nouvelles maisons sur les anciens terrains de golf qui caractérisaient plusieurs paysages dans le passé. Swansea continue de faire partie de la municipalité de York jusqu'en 1926, année où il devient un village «autonome». Ce n'est que beaucoup plus tard, soit en 1967, que Swansea est annexé à son tour à la ville de Toronto.

Dans le milieu des années 1850, l'inauguration de la Toronto-Humber Railway Line provoque une effervescence dans le monde de l'immobilier, incitant le

Mouvement socialiste chrétien à projeter la construction d'un village modèle pour les travailleurs, qui comporterait des maisons modestes mais solides. En raison de la conjoncture économique, le projet ne se concrétise pas. Or, en 1906, la Grand Trunk Railway sort des plans pour construire une importante gare de marchandises à East Etobicoke, transformant ainsi le secteur à tout jamais. On fait appel à des promoteurs et à des entrepreneurs afin de bâtir de nouvelles maisons et d'établir de nouveaux services; les rues laissées à l'abandon sont restaurées et l'on y construit de nouvelles maisons. En moins d'une décennie, les localités rurales de Mimico et de New Toronto se transforment en agglomérations essentiellement urbaines.

Au milieu de toute l'agitation provoquée par l'expansion, surtout au début du XX^e siècle, il devient manifeste que les exigences découlant

de la nouvelle technologie routière entrent en conflit avec la nécessité d'aménager de nouveaux endroits pour vivre, travailler et se divertir; et devant la confusion et l'inertie qui règnent parmi les diverses compétences, il est impératif de réorganiser le secteur riverain.

En juillet 1912, le nouveau Board of Toronto Harbour Commissioners (THC) reçoit le mandat d'élaborer des plans pour le secteur riverain et jouit de pouvoirs considérables pour les mettre en application. Bien entendu, cette commission concentre davantage ses efforts sur la reconstruction du centre et de l'est du secteur portuaire, qui nécessite d'importants travaux

de défrichage des terres, la construction de quais et le dragage du port afin qu'il puisse accueillir les navires qui utiliseront le futur canal Welland.

On attribue généralement les projets d'aménagement du secteur riverain de 1912 à Home Smith, promoteur et membre du THC

Le projet d'aménagement du secteur riverain de 1912 comporte des perspectives remplies d'imagination, une conception audacieuse et une mise en oeuvre remarquable. Il apporte une cohérence et un équilibre entre la nécessité d'avoir un corridor de transport et les besoins en lieux aménagés; de plus, il tient compte du besoin grandissant de loisirs le long du secteur riverain.

depuis sa création (et son président au début des années 1920). Il connaît bien la baie Humber, sans aucun doute. À cette époque, il avait aménagé 1 214 hectares (3 000 acres) de terres le long des rives de la Humber, y compris le chemin Riverside, le Kingsway, Baby Point et l'Old Mill Tea Room. En 1928, pour compléter le nouveau Royal York Hotel du Canadien Pacifique, il construit le terrain de golf St. George sur les rives de la Humber. Le THC commence ses travaux dans la baie Humber en 1917, et en moins d'une décennie, le secteur tout entier est transformé.

Le projet comporte des perspectives remplies d'imagination, une conception audacieuse et une mise en oeuvre remarquable. Il apporte une cohérence et un équilibre entre la nécessité d'avoir un corridor de transport et les besoins en lieux aménagés; de plus, il tient compte du besoin grandissant de loisirs le long

du secteur riverain. Il prévoit des installations récréatives et un parc longeant tout le secteur riverain, à partir de la zone située immédiatement à l'ouest de la rue Bathurst jusqu'à la rivière Humber, ainsi qu'un brise-lames long de 6 kilomètres (4 milles) destiné à lutter contre l'érosion et à protéger les nouvelles installations.

Comme l'explique Mike Filey (1982) dans son livre intitulé *I Remember Sunnyside*, le Bathing Pavilion and Amusement Park ouvre ses portes en 1922, et l'on réalise près de 75 p. 100 de la partie du Plan du secteur riverain de 1912, qui concernait la baie Humber. Finalement, le THC aménage 134 hectares (330 acres) — 46 hectares (113 acres) de cours d'eau protégés par un brise-lames de 5 482 mètres (17 985 pieds), 47 hectares (115 acres) de parcs, 35 hectares (86 acres) de terrains à vendre ou à louer et 6 hectares (16 acres) de voies publiques. Deux routes importantes, à savoir le boulevard

Lake Shore et la Lakeshore Road, ont été tracées le long de la partie riveraine récemment remblayée en pompant du fond du lac 3 058 200 mètres cubes (4 000 000 de verges cubes) de vase, que l'on étend sur 6 kilomètres (4 milles) de rivage de la baie Humber. Après un certain temps, la THC construit un nouveau terrain de balle, le Maple Leaf Stadium (1926) au pied de la rue Bathurst, ainsi qu'un aéroport sur les Îles de Toronto (1939).

On aménage dans la baie de Toronto des installations pour la voile, l'aviron et le canotage, la THC ayant déplacé les anciens clubs nautiques plus à l'ouest en vue d'améliorations portuaires. L'Argonaut Rowing Club, le club d'aviron ayant poursuivi le plus longtemps ses activités de façon continue au Canada, est relocalisé au pied de l'avenue Jamieson (qui est encore reliée au secteur riverain à cette époque); en 1872, ce club avait été établi au pied de la rue George, puis déménagé sur le quai de la rue York.



Sunnyside, le dimanche de Pâques 1949

SUNNYSIDE : UN TERRAIN DE JEUX AU BORD DU LAC

Des montagnes russes archibruyantes et palpitantes; un magnifique manège de chevaux de bois; du Honey Dew, des hot-dogs et des beignes Downyflake terriblement appétissants; des orchestres, de la danse et des bateaux à louer au Palais Royale — ce ne sont que quelques exemples des attractions offertes au Sunnyside Bathing Pavilion and Amusement Park de Toronto, au bord du lac Ontario, entre la rivière Humber et l'Exhibition Place.

Peu après son inauguration en 1922, Sunnyside est surnommé le «terrain de jeux au bord du lac». Des enfants avec leur maillot de bain et leur serviette à la main sautent à bord des tramways et font le trajet gratuitement jusqu'à Sunnyside, où les attendent une piscine de 91 mètres (300 pieds) de long, des manèges et des jeux d'adresse. Une foule de visiteurs excités inondent le parc, participent aux concours, s'amuse et amusent les autres dans les concerts; ils se promènent nonchalamment sur la promenade en planches ou applaudissent les amuseurs et leurs numéros extravagants, qui comprennent, entre autres, un concours de travestis et des ours qui dansent.



Les plaisirs du lac et de la plage sablonneuse, Sunnyside, 1926

De nombreux Torontois gardent toujours de bons souvenirs du parc d'attractions. Sam Sniderman (Sam the Record Man) se rappelle Sunnyside comme étant «le point central de nos rendez-vous amoureux et de nos activités sociales . . . notre seule chance de visiter un lieu de villégiature». Elwood Glover, personnalité de la radio et de la télévision, affirme avoir été impressionné par le parc d'attractions « . . . où les lumières, la foule et le bruit recréent toute l'excitation d'une fête foraine . . . » Il se rappelle également du «Bandshell faisant dos au lac, d'où l'on diffuse une émission de People's Credit Jewellers chaque dimanche soir» (Finley, 1982).

Soixante-dix ans plus tard, il est encore possible de se promener dans le Sunnyside Park. Le Palais Royale et le Bathing Pavilion sont demeurés intacts et poursuivent leurs activités. Cependant, les jours sensationnels et excitants passés au parc sont révolus. La majeure partie du mémorable Sunnyside a été détruite, après la Seconde Guerre mondiale, pour faire place à l'autoroute Gardiner. Une époque exceptionnelle et une portion remarquable de la ville ont disparu.

Source: Filey, M. 1982. *I remember Sunnyside: the rise and fall of a magical era*. Toronto: McClelland and Stewart.

Le Toronto Sail and Canoe Club, fondé en 1880, est relocalisé au pied de l'avenue Dowling où le Boulevard Club, fondé en 1905 sous le nom de Parkdale Canoe Club est déjà en place. En 1920, on bâtit le Palais Royale, et une génération entière danse le swing et le jazz sur la musique de Bert Niosi et d'Ellis McLintock et de bien d'autres Big Bands. Le Sunnyside Amusement Park, ouvert officiellement le 28 juin 1922, représentait «le Riviera des gens pauvres» et les millions de gens qui le fréquentaient en conservent un vif souvenir. Mike Filey (1982) nous fait part de ses souvenirs d'enfance à Swansea :

Sunnyside représentait tout un monde à la porte de notre quartier. De chez-nous, sur l'avenue Ellis, on marchait jusqu'au bout de la rue, en passant par l'étang Catfish et les collines Camels' Hump à droite, et par l'étang Grenadier et le High Park à gauche. Juste après avoir passé sous le pont ferroviaire, près du vieux dépôt de glace Lake Simcoe, on pouvait sentir l'électricité dans l'air, là où le village rejoignait le lac.

On traversait le petit champ et l'étroite route Lakeshore en courant afin d'atteindre notre premier but — la promenade en planches! Ce trottoir était le merveilleux sentier

où l'on imaginait des plaisirs qui faisaient partie de nos rêves — une sorte de route aux briques jaunes s'étendant à perte de vue et où l'exaltation nous envahissait à mesure que les planches réchauffaient nos pieds au soleil d'été.

Et ils étaient au rendez-vous! L'eau, le brise-lames, les couleurs, les gens, les odeurs, le joyeux brouhaha — de l'énergie pure qui émanait de toutes parts. Un monde de manèges, d'Honey Dew, de musique et de croustilles au vinaigre et au sel.

À la fin des années 1940, tout commence à changer. En 1948, un sous-comité du conseil municipal présente un rapport prévoyant une autoroute de 19 kilomètres (12 milles) de long, depuis la rivière Humber jusqu'à l'avenue Woodbine. En 1953, le nouveau conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto approuve la construction d'une partie, soit 13 kilomètres (8 milles) de cette autoroute; en 1955, on commence la construction de la l'autoroute Frederick G. Gardiner, première autoroute urbaine de grande envergure au Canada, et on l'inaugure en 1957.

Les citoyens sont très fiers de cette nouvelle autoroute et la considèrent comme étant le présage d'un progrès économique et culturel. Elle fait partie du grand programme d'expansion des années 1950, dans lequel le nouveau est clairement perçu comme ayant plus de valeur que l'ancien. La construction du nouveau corridor de transport donne le coup de grâce à Sunnyside, qui est déjà mal en point; la vision liée à la baie Humber, qui était l'essence du Plan du secteur riverain de 1912, s'estompe grandement. La cohérence et l'équilibre de la

région sont mis en péril, et sa vocation s'étiole graduellement. Elle ne représente plus l'endroit, ou les endroits, liés au secteur riverain, où se rattachent des quartiers et où un

L'autoroute Gardiner faisait partie du grand programme d'expansion des années 1950, dans lequel le nouveau est clairement perçu comme ayant plus de valeur que l'ancien.

nombre considérable de gens viennent pour avoir du plaisir et se divertir. De plus en plus, la baie Humber devient un corridor où l'on passe pour se rendre ailleurs.

À la suite de l'aménagement d'un corridor central de transport englobant la Queensway, les voies ferrées, l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore, des sites publics historiques, comme la vallée de la Humber et le High Park, ainsi que d'anciens quartiers de Toronto, tels Parkdale et Swansea, sont encore davantage isolés les uns des autres et du secteur riverain.

Aujourd'hui, du point de vue régional, l'extrême ouest du secteur riverain central est une région méconnue — mûre pour l'aménagement ou peut-être pour un aménagement inadéquat. Le littoral restreint présente une possibilité excitante et un défi pour ceux qui voudraient faire la meilleure utilisation possible de cette ressource irremplaçable.

Charrette du secteur riverain de Toronto. [1989] *Charrette du secteur riverain de Toronto : projet d'avenir : un rapport pour les organismes, les propriétaires et les résidents de la communauté urbaine de Toronto*. Comité directeur de la Charrette.

Depuis les quelques dernières années — toujours en raison des forces exercées par les nouveaux aménagements, les changements dans le transport et la préoccupation de la santé de l'environnement, le secteur de la baie Humber fait l'objet d'une activité considérable et d'un certain nombre d'études qui auront d'importantes répercussions sur son avenir.

Aux travaux des planificateurs municipaux d'Etobicoke, qui portent sur l'élaboration d'un plan officiel, viennent s'ajouter une étude globale des rives du lac (Lakeshore Overview Study), menée par le Butler Group (1991), et deux études ponctuelles du secteur des motels, l'une par A.J. Diamond, Donald Schmitt & Company (1991), l'autre par le Kirkland Partnership (1991). Le gouvernement de l'Ontario déclare le secteur des motels comme étant d'intérêt provincial aux termes de la *Loi sur l'aménagement du territoire*.

Le chapitre précédent porte sur ces études, ainsi que sur les négociations et les processus de planification s'y rattachant; le présent chapitre fait état des répercussions de ces études sur la baie Humber. Les divers projets et études comportent un aperçu des priorités dans les domaines suivants : mesures correctrices environnementales, projets d'aménagement du rivage, protection des

points de vues et des corridors panoramiques régionaux, méthodes de protection du secteur riverain, hauteur des immeubles, possibilités de conserver des espaces libres, moyens de transport, conception urbaine et exigences détaillées relatives à la forme architecturale. Dans l'optique de l'écosystème approuvée par la province de l'Ontario, ces mesures devraient stimuler les efforts visant à remettre en état et à régénérer la baie Humber.

Récemment, la ville de Toronto (1991) a entrepris une étude sur l'aménagement urbain, *The Humber River/High Park/Western Beaches*, visant à :

étudier les moyens d'améliorer l'extrémité ouest du corridor Gardiner-Lakeshore, qui s'étend de l'avenue Roncesvalles jusqu'à la rivière Humber, . . . afin de déterminer la façon dont on pourrait améliorer cette partie du secteur riverain pour qu'elle puisse servir encore une fois comme lieu de rencontre notoire le long du secteur riverain du Grand Toronto.

Ses objectifs comprennent les suivants :

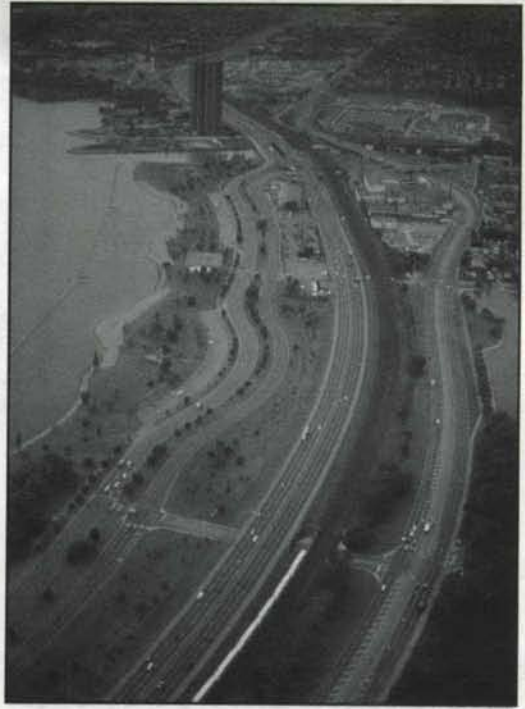
- créer, aux bords de la rivière Humber, une porte d'entrée principale donnant sur la ville;
- améliorer les espaces libres reliant la rivière Humber, les Western Beaches et High Park;
- étudier le nouveau tracé du boulevard Lake Shore entre l'avenue Roncesvalles et l'avenue Ellis, et celui de la Queensway entre la South Kingsway et l'avenue Ellis;
- recommander des améliorations aux environnements piétonniers, aux paysages et aux rues faisant partie du corridor.

Dans cette étude, on recommande les stratégies d'aménagement urbain énumérées ci-dessous, qui visent à améliorer l'accès des automobilistes, des cyclistes et des piétons au corridor Gardiner/Lakeshore, ainsi que leurs déplacements sur cet axe :

- deux nouveaux sentiers riverains le long du secteur riverain : une nouvelle promenade pour les piétons et une nouvelle piste cyclable distincte reliant la ville de Toronto à la ville d'Etobicoke;
- de nouvelles promenades piétonnières longeant les côtés nord et sud du boulevard Lake Shore et de la Queensway;
- un nouveau lien direct entre le sentier de la vallée de la Humber et les nouveaux sentiers riverains sous les futurs ponts de la Humber;
- le prolongement prévu du LRT (métro léger) de Harbourfront en direction ouest jusqu'à la rivière Humber, le long de la Queensway;
- une nouvelle passerelle pour piétons et cyclistes depuis High Park, traversant la Queensway, les voies ferrées, l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore, qui assurerait un accès direct au secteur riverain;
- l'amélioration de la qualité et de l'aménagement de passages donnant accès au secteur riverain aux véhicules, aux bicyclettes et aux piétons, à l'intersection de l'avenue Windermere, de l'avenue Ellis, du chemin Colborne Lodge et du chemin Parkside;
- une nouvelle terrasse et une nouvelle passerelle pour piétons enjambant l'avenue Roncesvalles, qui la relierait directement au secteur riverain.

Les stratégies d'aménagement urbain visant à améliorer la qualité et l'aménagement des endroits publics au sein du corridor comprennent, entre autres, les suivantes :

- prévoir de nouveaux parcs urbains dans les sections du corridor situées dans Swansea, High Park et Parkdale;
- prévoir une nouvelle structure urbaine pour le réaménagement éventuel des terrains de la Stelco;
- améliorer l'aménagement urbain et physique des nouveaux ponts que l'on



Vue aérienne de la Garrison Common

prévoit construire sur la Humber, et des endroits environnants, afin d'établir une nouvelle porte d'entrée donnant sur Toronto et Etobicoke;

- fournir une série de places, de quais et de monuments au bord de l'eau, qui rehausseront les importantes perspectives dans le corridor.

Les stratégies de transport que l'on propose pour appuyer les stratégies d'aménagement urbain comprennent, entre autres, les suivantes :

- établir un nouveau tracé du boulevard Lake Shore nord, afin d'offrir un accès piétonnier libre au secteur riverain, débouchant sur 6,9 hectares (17 acres) supplémentaires d'espaces libres qui sont actuellement inaccessibles;
- prévoir de meilleures aires de stationnement au niveau qui seront reliées dans les deux directions au boulevard Lake Shore et destinées aux automobilistes

visitant le secteur Western Beaches en général, et le Sunnyside Pavilion et le Palais Royale, plus particulièrement;

- assurer aux piétons, aux cyclistes et aux automobilistes un meilleur accès au secteur riverain et au boulevard Lake Shore, aux intersections de l'avenue Roncesvalles, du chemin Parkside, du chemin Colborne Lodge, de l'avenue Ellis, de l'avenue Windermere et de la Kingsway sud;
- fournir au transport en commun un meilleur accès au corridor, le long du boulevard Lake Shore et de la Queensway.

Il incombe aux villes de Toronto et d'Etobicoke, de concert avec la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement de l'Ontario, de déterminer l'avenir de la baie Humber. Si elles veulent saisir la chance qui se présente à elles dans cette partie historique du secteur riverain de Toronto, les autorités visées doivent commencer à consulter la population. La baie Humber s'avère beaucoup trop importante pour être fragmentée

et amoindrie par une délimitation artificielle des compétences en matière de planification.

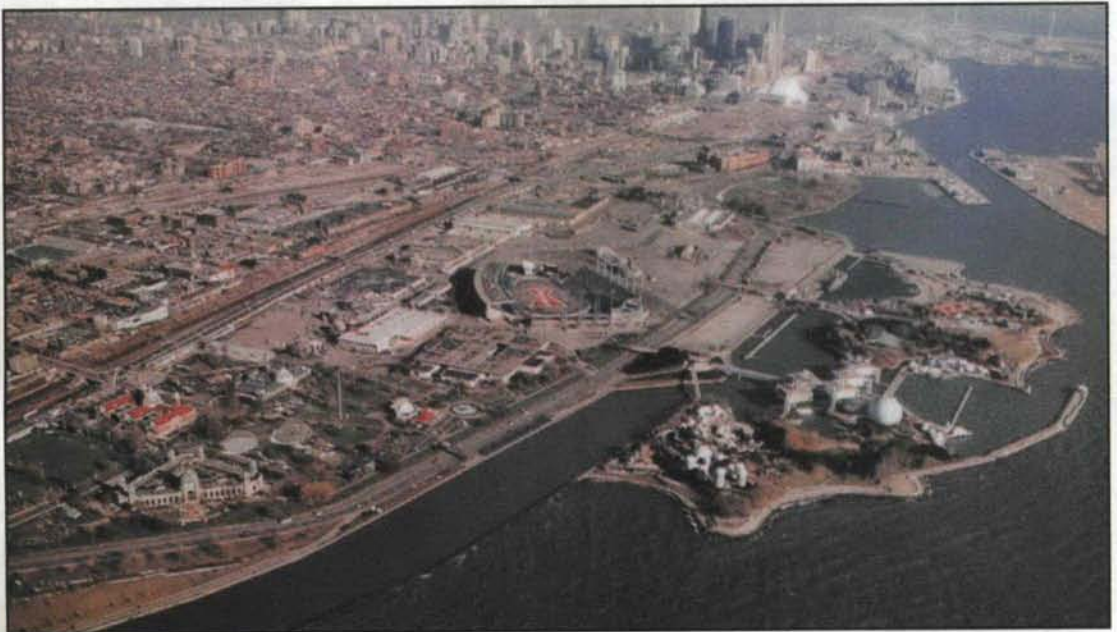
RECOMMANDATION

69. La Commission royale recommande que les plans actuels et futurs ainsi que les études concernant la baie Humber soient intégrés dans le contexte du programme d'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport dans le secteur riverain central.



LA GARRISON COMMON

La partie du secteur riverain de Toronto que l'on nomme Garrison Common est un ensemble ouvert de quartiers qui évoquent de vifs souvenirs à la collectivité. C'est à cet endroit que les Français construisent le Fort Rouillé en 1750, pour le commerce des fourrures. Quarante-trois ans plus tard, sous



Vue aérienne de la Garrison Common

Carte 10.9 Rappels historiques



le commandement du gouverneur John Graves Simcoe, les Queen's Rangers construisent le Fort York afin de défendre la nouvelle ville de York. À cette époque, le fort domine l'entrée du port et est admirablement situé pour repousser les envahisseurs. Le nom de Garrison Common est utilisé, au moins jusqu'en 1850, pour désigner le pré à l'extérieur du Fort York où les soldats font paître leur bétail. De nos jours, il désigne le secteur s'étalant vers le nord, à partir du lac jusqu'à la rue Queen, et en direction ouest à partir de la rue Bathurst jusqu'à Dufferin (et un peu plus à l'ouest dans sa portion sud, qui englobe l'Exhibition Place tout entière).

Il existe encore d'autres rappels de l'histoire militaire du Canada : le vieux cimetière militaire près de Fort York; le manège militaire de Fort York sur la rue Fleet, où les soldats s'entraînent pendant la Première Guerre mondiale, et qui abrite encore plusieurs régiments de réserve célèbres de Toronto. Il y a aussi le HMCS York, débordant d'activités, et

situé face au lac; immédiatement à l'ouest, se trouve le splendide parc Coronation avec ses arbres majestueux plantés en l'honneur des unités canadiennes qui ont combattu pendant la Première Guerre mondiale.

De bien des façons, le patrimoine industriel du secteur est aussi riche que son patrimoine militaire. Les détaillants de vêtements les plus prospères ont installé leurs ateliers dans ce secteur; tout près de là se trouvent les entrepôts d'une grande chaîne de magasins d'alimentation. Il y a une brasserie, des usines et des manufactures, ainsi qu'un vaste bâtiment où la première firme multinationale du Canada construisait des machines agricoles destinées à être expédiées aux quatre coins du monde.

Le secteur ouest de la Garrison Common est dominé par l'Exhibition Place, qui accueille la Canadian National Exhibition; cette exposition, si chère aux Torontois, joue un rôle mémorable depuis 1878. Le remarquable Crystal Palace fut construit à cette époque pour

servir de centre d'exposition en vue d'attirer à Toronto la foire de l'association agricole. Ce bâtiment a disparu depuis longtemps, mais on retrouve son cachet victorien dans le Music Building, le Bandshell et l'Horticultural Building.

Ce secteur accueille des expositions depuis 113 ans, attirant des générations de citoyens à ses principales attractions : deux expositions annuelles importantes — l'une marquant la fin de l'été, l'autre, le début de l'hiver.

Au sud des terrains de l'exposition se trouve la Ontario Place, le pendant ontarien d'Expo 67. Construite sur des pilotis et s'étalant sur trois îles artificielles, Ontario Place a été décrite par William Dendy et William Kilbourn (1986) dans *Toronto Observed* comme étant "conçue pour divertir plutôt qu'impressionner".

Depuis 21 ans, Ontario Place attire les visiteurs, qui viennent voir ses expositions, admirer son cinéma son écran géant, jouer de la musique, du ballet et des concerts pop, au bord du lac.

Cependant, la splendeur de la Garrison Common d'antan a disparu : de nombreuses industries ont quitté le secteur et une grande partie des terrains sont restés vacants. Les endroits publics les plus utilisés, Exhibition Place et Ontario Place, sont réduits pendant la majeure partie de l'année à des hectares de terrains de stationnement déserts. Les importants corridors de transport divisent le secteur et coupent les liens au lac. Le Fort York est isolé, caché derrière la structure de béton de l'autoroute Gardiner, et le réseau de parcs du secteur n'est pas du tout ce qu'on appelle un réseau, mais plutôt une succession d'espaces verts sans lien réel.

Certaines parties du secteur sont dans un état lamentable; cependant, son emplacement stratégique, sa riche histoire et l'étendue

des propriétés publiques qu'il renferme offrent d'immenses possibilités de régénération. La Garrison Common comprend une superficie de 308 hectares (760 acres), un secteur perché sur le bord de l'eau, manifestement en transition et nécessitant une remise en état.

Les quatre paliers de gouvernement, à l'instar du secteur privé, jouent un rôle dans le secteur de la Garrison Common. Lorsque la Commission royale s'est penchée sur le cas de la Garrison Common, il est vite devenu évident qu'il n'y avait aucune coordination d'activités; chaque intervenant clé a élaboré des plans et des projets qui, en majeure partie, étaient mis en oeuvre indépendamment des autres. Ce problème n'a rien de nouveau : depuis des décennies, on tente d'établir un nouveau plan pour le secteur, mais sans succès. Trois

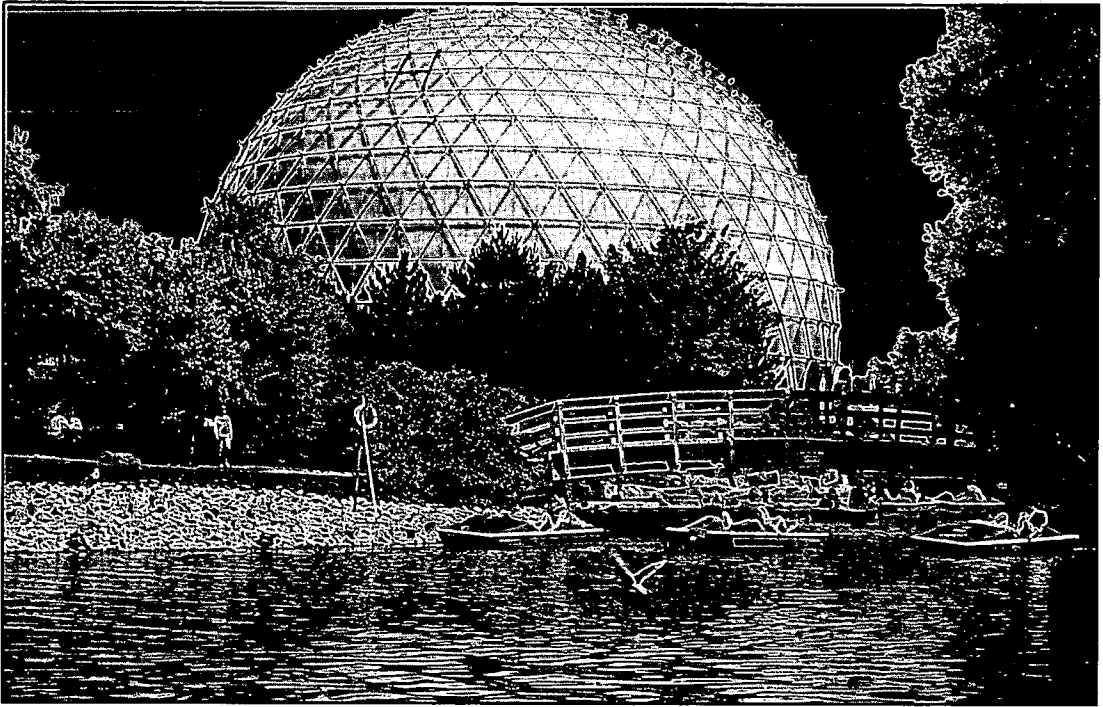
facteurs sont en cause : l'enchevêtrement des compétences, l'absence d'une stratégie de développement économique claire et le manque de coordination dans l'élaboration d'un plan physique — bref, l'absence d'une

Certaines parties du secteur sont dans un état lamentable; cependant, son emplacement stratégique, sa riche histoire et l'étendue des propriétés publiques qu'il renferme offrent d'immenses possibilités de régénération.

perspective commune.

La Commission a examiné les problèmes et les difficultés reliés au secteur de la Garrison Common, et dans son rapport *Un point tournant* (1990), fait appel à l'élaboration d'un plan directeur intégré. En décembre 1991, Ruth Grier, ministre responsable de la région du Grand Toronto, a demandé officiellement à la Commission royale de mettre en oeuvre ce projet.

Un plan directeur offrirait une orientation concertée pour toutes les décisions en matière de politique, d'investissements et de conception, qui s'imposent afin de régénérer la Garrison Common. Selon la Commission, il fallait adopter une démarche concertée axée sur l'écosystème pour relever les défis fondamentaux que présente la Garrison Common. Les défis sont au nombre de six :



Ontario Place

1. Créer un riche milieu naturel et humain

La Garrison Common occupe une grande partie du secteur riverain central de Toronto, mais possède un éventail limité de milieux aquatiques et terrestres, et de cadres pour l'activité humaine. Plus du tiers de sa superficie est consacrée à des terrains de stationnement, des routes ou des terrains industriels non utilisés; 70 p. 100 de la ligne de rivage est bordée de structures. Le plan directeur assurerait la création et la gestion d'un écosystème sain et diversifié.

2. Faire de la Garrison Common une partie essentielle du milieu urbain environnant

Les terrains publics de la Garrison Common, à savoir Exhibition Place, Ontario Place et Fort York, sont insuffisamment utilisés; en fait, le nombre d'utilisateurs a diminué au cours des dix dernières années.

Le reste du secteur, c'est-à-dire les terrains industriels et ferroviaires, est en grande partie vacant. Les quartiers Niagara et Parkdale, qui bordent ce secteur, sont coupés de la Garrison

Common et du lac Ontario par le corridor de transport. Le plan directeur faciliterait les liens entre la Garrison Common et le tissu urbain environnant, et il rehausserait le caractère unique de cet endroit.

3. Orienter les décideurs en matière d'infrastructures publiques et encourager les investissements dans l'aménagement privé.

On envisage d'importants investissements publics pour la Garrison Common, notamment le prolongement du LRT de Harbourfront depuis la rue Front, l'intégration des corridors du GO Transit et les modifications au corridor Gardiner/Lakeshore. On prévoit un nouveau centre du commerce international à l'Exhibition Place, d'importants changements sont en cours de réalisation pour l'exploitation de Ontario Place et l'on propose des améliorations pour le Fort York. Le secteur serait transformé de façon radicale par une planification concertée entre les divers organismes et par des initiatives du secteur privé découlant d'une perspective précise concernant le secteur.

4. Promouvoir l'essor économique de la région

Traditionnellement, la Garrison Common a joué un rôle exceptionnel, sur le plan commercial et touristique, dans l'économie régionale, provinciale et nationale. Cependant, si l'on veut que Toronto et l'Ontario demeurent concurrentielles à l'échelle internationale dans ces champs d'activité, il faut modifier et élargir considérablement ce rôle. Les attractions commerciales et touristiques de l'endroit sont en train d'être supplantées par des installations analogues situées dans d'autres secteurs. Le plan directeur mettrait l'accent sur l'élaboration d'un programme visant à industrialiser à nouveau le secteur et sur le développement stratégique des créneaux clés de l'économie régionale.

5. Rehausser le charme de la Garrison Common

La Garrison Common est exceptionnelle : admirablement située, jouissant de vues splendides sur le lac et d'un accès facile au lac, et comptant de nombreux bâtiments et paysages magnifiques; cependant, une grande partie de cette richesse est négligée et méconnue. Le plan directeur garantirait de façon constante le respect de normes élevées en matière de conception, d'agencement et d'aménagement paysager, et la recherche de la qualité de l'environnement comme étant un objectif en soi.

6. Coordonner l'aménagement à long terme de la Garrison Common

On n'a pas encore exploité les possibilités qu'offrent tous ces terrains publics en raison du trop grand nombre de gouvernements en cause dans le secteur. Il existe aujourd'hui une volonté manifeste d'établir une structure de gestion et d'aménagement coordonnée (et finalement unifiée); le plan directeur en constituerait l'assise.

PROCESSUS

Le *plan directeur préliminaire de la Garrison Common* (Berridge Lewinberg Greenberg, *et al.*, 1991) a été établi sous la direction d'un comité

d'organisation composé de représentants des quatre paliers de gouvernement et de leurs comités et organismes respectifs. Les travaux ont été effectués par un groupe multidisciplinaire de consultants possédant une expertise en planification urbaine, en conception de l'environnement, en planification routière et en analyse économique. Ces intervenants ont rencontré régulièrement le comité d'organisation et ont tenu des réunions distinctes avec les représentants des propriétaires fonciers et des résidents du secteur.

Une démarche axée sur l'écosystème constitue le pivot essentiel de l'élaboration du plan directeur de la Garrison Common. Cela signifie que l'équipe de consultants a dû aller au-delà des problèmes immédiats et examiner les enjeux plus globaux qui touchent le secteur; il a fallu aussi qu'elle étudie les liens entre les environnements biophysiques et humains. L'élaboration du plan directeur repose sur le principe selon lequel il est essentiel d'intégrer les systèmes naturels au processus de planification afin de pouvoir créer un habitat humain qui soit sain.

En mettant en application la démarche axée sur l'écosystème à la Garrison Common, on rend possible un certain nombre de choix en matière de planification. Dans chaque cas, on a évalué l'incidence nette sur le système en entier — sur le plan environnemental, social et économique — ainsi que les avantages inhérents.

Le résultat des travaux des consultants ne constitue pas la «solution finale», mais plutôt un concept et une optique, c'est-à-dire un point de départ pour bâtir l'avenir du secteur. La réaction initiale qu'a suscitée la publication du rapport est certainement de bon augure pour un processus concerté et constructif réunissant les quatre paliers de gouvernement et leurs organismes. Il existe un appui considérable, non seulement pour l'idée et l'optique générales du plan directeur préliminaire, mais pour la formation de partenariats entre les intervenants, qui permettront de finaliser ce plan et de le mettre en oeuvre.

DÉFINIR UN NOUVEAU RÔLE POUR LA GARRISON COMMON

Il a fallu commencer par l'analyse du rôle actuel de la Garrison Common et l'élaboration d'une stratégie visant l'essor économique du secteur. Cette stratégie repose sur la reconnaissance des possibilités du secteur à l'échelle internationale, régionale et locale; elle comporte les quatre principaux éléments suivants:

1. Développer le tourisme à l'échelle régionale et internationale

Il faut protéger la réputation de Toronto comme étant l'une des dix destinations touristiques les plus populaires en Amérique du Nord, au moyen d'une stratégie dynamique qui prévoirait l'aménagement de nouvelles attractions pour divertir les visiteurs. À l'exception du SkyDome, on n'a pas créé d'installation, d'événement ou d'aménagement notoire depuis le début des années 1980. La Garrison Common offre la possibilité de construire de nouveaux aménagements culturels, sportifs et récréatifs ainsi que de nouvelles attractions régionales (telles qu'un aquarium) et d'accueillir des festivals, par exemple le Caribana, Mariposa et un carnaval d'hiver.

2. Accroître le commerce, notamment à l'échelle régionale et internationale

Il faut rajuster les fonctions commerciales que remplit l'Exhibition Place essentiellement à l'échelle locale et régionale, afin qu'elles prennent une envergure internationale. On pourrait y parvenir, en partie, en créant un centre du commerce et d'exposition international, qui n'existe pas actuellement à Toronto. L'emplacement logique de ce centre est l'Exhibition Place.

La question fait actuellement l'objet d'une étude approfondie de la part d'un partenariat

regroupant des intérêts des secteurs public et privé. Le projet actuel de la communauté urbaine de Toronto comporte la rénovation des bâtiments d'exposition existants et l'ajout de nouvelles salles d'exposition temporaires, totalisant environ 139 350 mètres carrés (1,5 million de pieds carrés) de surface. La planification détaillée se terminera au printemps de 1992 par la présentation d'un plan financier et conceptuel à la communauté urbaine de Toronto.

3. Industrialiser à nouveau les anciennes zones industrielles, en mettant l'accent sur les secteurs dynamiques de l'économie actuelle

Parmi les entreprises qui ont quitté la Garrison Common, on compte Massey-Ferguson, Inglis et Molson. Au cours des dix dernières années seulement, la perte d'environ 2 000 emplois dans le secteur — presque 15 p. 100 de la totalité des emplois — laisse vacants de grands terrains qui sont bien situés et qui offrent de grandes possibilités pour raviver la vocation industrielle de Toronto. Cette ressource pourrait servir à l'exploitation d'une nouvelle industrie de pointe englobant les secteurs de la fabrication, de la conception, du commerce et des services.

4. Agrandir des collectivités par l'expansion de quartiers résidentiels existants et la création de nouveaux quartiers.

La Garrison Common offre des possibilités intéressantes de créer de nouvelles collectivités résidentielles ainsi que de préserver et d'agrandir les quartiers résidentiels existants. Le quartier Bathurst-Spadina, situé

sur les terrains ferroviaires, s'étendra vers l'ouest jusqu'à la rue Bathurst et il est possible de le prolonger vers l'ouest jusqu'aux terrains de la rue Fleet. Au nord du corridor ferroviaire, la configuration de base des rues et des espaces

Il faut protéger la réputation de Toronto comme étant l'une des dix destinations touristiques les plus populaires en Amérique du Nord, au moyen d'une stratégie dynamique qui prévoirait l'aménagement de nouvelles attractions pour divertir les visiteurs.



Édifice des Arts, des métiers et des hobbies, Exhibition Place

libres du quartier Niagara peut également prévoir un prolongement à l'ouest en direction de l'avenue Strachan, grâce aux terrains publics non utilisés ou aux terrains industriels vacants.

ENVIRONNEMENT

L'environnement aquatique est en piètre état le long du secteur riverain, et comme nous l'avons indiqué précédemment, un plan d'action correctrice est en cours d'élaboration en vue de restaurer la qualité de l'eau. Dans la Garrison Common, comme ailleurs le long du secteur riverain central, il y a dégradation de la qualité de l'eau et des habitats aquatiques : le lac et les sédiments de fonds sont contaminés par des nutriments, des métaux lourds et des substances chimiques organiques. Cette zone manque d'aires de fraye et

d'alimentation pour les poissons; cependant, il est possible d'améliorer l'habitat entre les brise-lames et dans les lagons de Ontario Place. En raison de l'absence de lien étroits entre les habitats terrestres et de la diversité restreinte des communautés végétales, les paysages sont stériles, la faune et les oiseaux pouvant difficilement y survivre sans la protection qu'aurait assurée un microclimat, et n'offrent que peu d'intérêt visuel.

Il est possible qu'il y ait contamination du sol des corridors de transport, aires créées par suite de remblayage dans le lac, et des terrains consacrés auparavant à des fins industrielles. De grandes aires de stationnement à ciel ouvert créent des problèmes de soulèvement de poussière, et la circulation dans le corridor de transport constitue une source importante de pollution atmosphérique dans le secteur.

Les projets de régénération du milieu naturel de la Garrison Common comprennent des stratégies d'amélioration de la qualité de l'eau et des espaces libres. La reconfiguration des brise-lames et du rivage dans cette zone et dans les secteurs adjacents résulterait en la création d'une série d'habitats aquatiques, notamment de terres humides et de plages. Ces modifications permettraient d'améliorer l'accès de l'endroit au public et la qualité du séjour des visiteurs sur le sentier riverain. Les terres humides amélioreraient les habitats aquatiques et la qualité de l'eau en retenant les sédiments et le surplus de nutriments. La construction de bassins de rétention des eaux pluviales rehausserait la qualité de l'eau dans les zones situées à proximité du rivage.

Il existe de nombreux projets d'amélioration de la qualité et de la diversité des espaces libres et de leur interrelation, en vue de créer un «réseau vert» qui relie les divers espaces libres de ce secteur. Le sentier riverain assurerait les liens est-ouest et améliorerait l'accès au rivage du lac Ontario. Selon un des scénarios possibles, le sentier longerait le périmètre des Îles à Ontario Place. Un «parcours de canotage» ferait la liaison entre la rivière Humber et le Western Gap, et pourrait aussi relier les Îles de Toronto et la rivière Don.

On propose la construction d'un sentier dans la Garrison Common, en partant du nord du parc Coronation jusqu'au parc Trinity Bellwoods, en vue d'instaurer un lien nord-sud fort avec le lac. Ce sentier longerait une suite de parcs et d'espaces libres existants ou proposés; on y créerait un rappel symbolique du ruisseau Garrison, dans le secteur où le ruisseau et le ravin existaient auparavant, par une série de bassins de retenue des eaux pluviales, par des travaux de terrassement et par la restauration de la végétation au moyen d'espèces indigènes des boisés et des prés.

En relocalisant plus à l'ouest la ligne Georgetown du réseau GO, on permettrait l'établissement d'espaces verts faisant la liaison avec le ruisseau Black sur l'emprise du chemin de fer existante.

Fort York serait ainsi mieux relié au parc Trinity Bellwoods au nord, au SkyDome et à la tour du CN à l'est, à l'Exhibition Place à l'ouest et au lac au sud. En aménageant le rivage du lac Ontario, on lui rendrait son cachet d'origine, et on pourrait y intégrer des éléments qui symbolisent l'eau et les plages de galets, ainsi qu'une promenade en planches qui relie les berges au parc Little Norway et au Western Gap; de plus, on pourrait déplacer dans le secteur de Fort York le phare Queen's Quay d'origine, situé actuellement dans le parc Gore.

La vaste étendue d'asphalte que l'on trouve actuellement à l'Exhibition Place serait diminuée et aménagée. À l'extrémité ouest de l'Exhibition Place, il faudrait conserver l'intégrité de ces paysages classiques et les mettre en valeur par la création d'autres pavillons dans le parc et d'aménagements paysagistes appropriés.

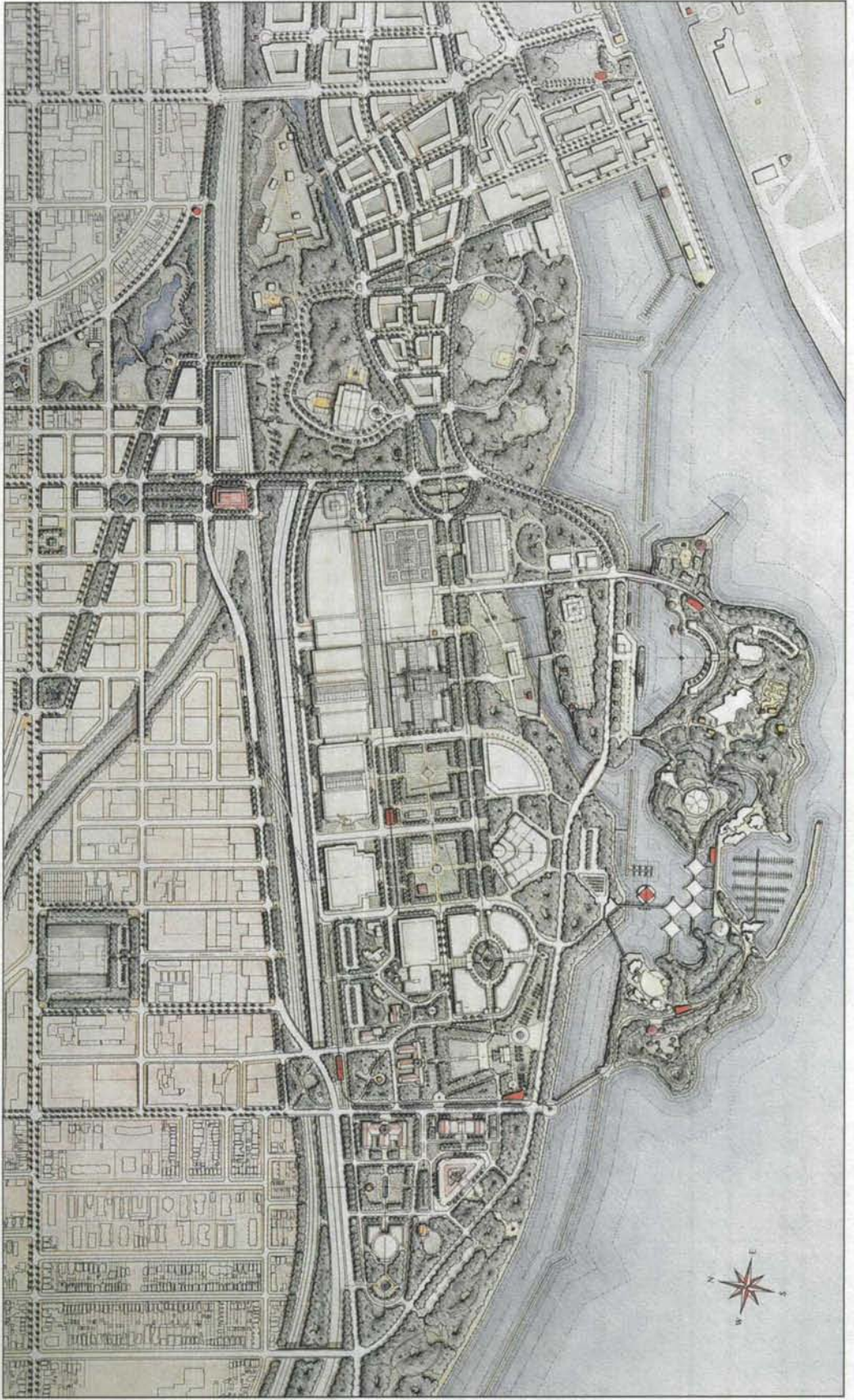
UTILISATION DES TERRES

Le plan propose de maintenir et de renforcer la vocation récréative et la fonction de parc de Ontario Place, de l'Exhibition Place, du parc Coronation et de Fort York. L'extrémité est de l'Exhibition Place serait réaménagée en profondeur, avec la création d'un centre du commerce international plus avant-gardiste, conçu de façon à compléter le parc environnant. On construirait des édifices intercalaires sur d'autres terrains publics importants, dont la hauteur et le style correspondent aux infrastructures en place.

Avec l'influence exercée au nord par le centre de commerce, il se présenterait des occasions importantes d'élargir le champ des activités de Ontario Place. Le «Waterfront Village», exploité tout au long de l'année et doté de restaurants, de boutiques, d'un hôtel et d'un nouveau musée maritime, apporterait une certaine diversité aux installations.

Les terrains de la rue Fleet seraient l'emplacement d'un aménagement mixte à vocation commerciale et résidentielle de moyenne hauteur, servant de transition entre

Figure 10.1 Plan directeur préliminaire



l'aménagement d'immeubles de grande hauteur proposé pour les terrains ferroviaires et l'environnement de type «parc» de Fort York, de Ontario Place et de l'Exhibition Place.

Il y aurait revitalisation de la Northern Reindustrialization Area à l'ouest de l'avenue Strachan, principalement par des industries rattachées au domaine des expositions commerciales, comme l'imprimerie, le graphisme, le cinéma et les communications. À l'est de Strachan, on envisage l'aménagement d'un secteur semblable à la rue Fleet, à vocation à la fois résidentielle et commerciale. La hauteur des édifices et la densité d'aménagement diminueraient en direction nord et est pour s'harmoniser avec les quartiers Niagara et Parkdale actuels.

TRANSPORT

L'un des paradoxes de la Garrison Common tient du fait qu'elle comporte des possibilités de transport exceptionnelles, tout en ayant une accessibilité restreinte. Les principaux corridors ferroviaires et routiers divisent le district en deux, mais il est difficile d'y accéder à pied, à bicyclette ou même en voiture. Les routes qui traversent le secteur pour desservir le centre-ville entraînent considérablement les déplacements dans la Garrison Common elle-même, et elles ont des répercussions négatives sur ses installations.

Les solutions préconisées aux problèmes de transport pour la Garrison Common sont celles qui gravitent autour d'au moins quatre projets importants qui sont actuellement à l'étude et qui auraient une incidence sur le secteur en cause. Parmi ces projets, on compte la reconfiguration de l'autoroute Gardiner/Lakeshore, le prolongement de la rue Front vers l'ouest, la possibilité d'un nouveau tracé pour les deux lignes principales du réseau GO

avec la construction d'une nouvelle gare ferroviaire fusionnée, et enfin le prolongement du métro léger (LRT) qui dessert Harbourfront.

En ce qui a trait à l'autoroute Gardiner, on préconise la solution prévoyant le maintien du tracé actuel, mais le déplacement et la modification de certains tronçons de l'autoroute, du moins entre l'avenue Strachan et la rue Bathurst; en effet, ce tronçon a des répercussions néfastes sur le Fort York, tant du point de vue visuel et physique que psychologique. Le prolongement de la rue Front doit se faire vers l'ouest à partir de l'avenue Strachan, en vue de faire la liaison avec le boulevard Lake Shore, à l'ouest de l'Exhibition

Place. Ce prolongement améliorerait l'accès à la zone de réindustrialisation du nord et permettrait de réduire le boulevard Lake Shore de six à quatre voies, transformant ainsi ce boulevard en une promenade riveraine panoramique.

Il faudrait également diminuer les limites de vitesse et favoriser la traversée des piétons au moyen de feux de circulation.

La Garrison Common profiterait grandement du nouveau tracé proposé pour la ligne Georgetown du réseau GO. Le plan directeur préliminaire de la Garrison Common propose une gare du GO Transit unique, intégrée, desservant à la fois les corridors ferroviaires Lakeshore et Georgetown qui serait bâtie juste au nord de l'extrémité est des terrains de l'Exhibition Place et qui permettrait aux usagers du réseau une liaison directe avec le centre de commerce. La ligne Georgetown faisant le lien avec l'aéroport international Lester B. Pearson constituerait une composante importante de l'infrastructure de transport pour la Garrison Common et pour Toronto.

Le prolongement du métro léger (LRT) de Harbourfront le long du secteur riverain

L'un des paradoxes de la Garrison Common tient du fait qu'elle comporte des possibilités de transport exceptionnelles, tout en ayant une accessibilité restreinte. Les principaux corridors ferroviaires et routiers divisent le district en deux, mais il est difficile d'y accéder à pied, à bicyclette ou même en voiture.

signifiera une meilleure accessibilité aux installations récréatives de la Garrison Common. Étant donné que les installations de l'exposition et du centre de commerce attirent un grand nombre de visiteurs, il se peut que l'on doive finalement construire un système de transport de passagers reliant la Ontario Place et l'Exhibition Place. Pour favoriser l'utilisation de Ontario Place tout au long de l'année, on devra améliorer le système de circulation afin d'en faciliter l'accès à pied, à bicyclette et en voiture. Les ponts d'accès, qui donnent lieu, à l'heure actuelle, à des embouteillages de piétons, doivent être repensés afin de stabiliser le débit de la circulation.

La plupart des grands parcs de stationnement à ciel ouvert qui sont si nombreux dans la Garrison Common devront sans doute être déplacés. On doit s'employer à améliorer

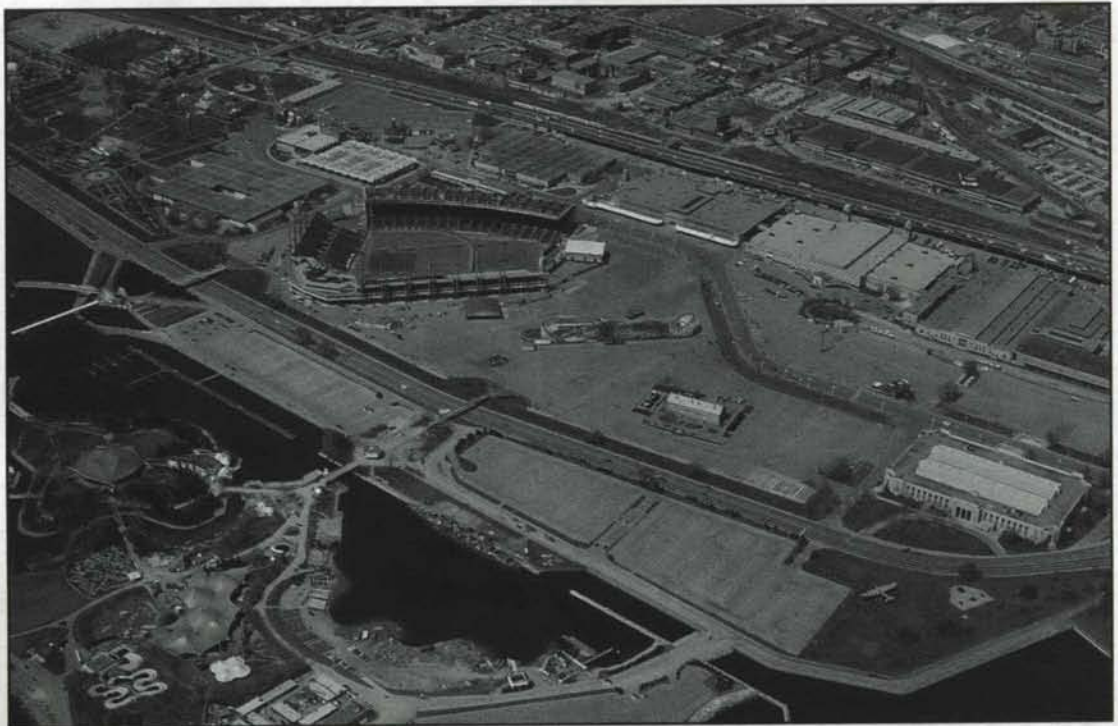
le transport en commun et à inciter les gens à l'utiliser. Certains parcs-autos à ciel ouvert de l'Exhibition Place et de Ontario Place — les petits parcs bien aménagés — doivent rester en place, et l'on pourrait créer des parcs de stationnement servant en dehors des périodes

d'affluence, au nord des voies ferrées.

Étant donné que la Garrison Common est actuellement privée d'un réseau de rues locales, il a été proposé d'étendre jusque dans le secteur la grille

urbaine de rues couvrant le nord et l'est. La rue Fleet elle-même disparaîtrait et The Esplanade se prolongerait jusqu'à Princes' Gates. Le tracé du boulevard Lake Shore serait légèrement modifié afin de créer le Princes' Gates Square, en face de l'entrée est de l'Exhibition Place. À l'intérieur des portes, le boulevard Princes s'étendrait vers l'ouest, constituant un élément

La ligne Georgetown faisant le lien avec l'aéroport international Lester B. Pearson constituerait une composante importante de l'infrastructure de transport pour la Garrison Common et pour Toronto.



Utilisation des terres de la Garrison Common

d'organisation solide pour les structures et les activités futures.

ÉLÉMENTS HISTORIQUES

Outre les propositions déjà mentionnées concernant la revalorisation et la restauration d'éléments historiques de la Garrison Common, des espaces libres feraient la liaison avec le parc Trinity Bellwoods et vers le nord-ouest, le long du réseau GO, rappelant symboliquement le ruisseau Garrison, et rejoindraient le ruisseau Black. Le fait d'intégrer des plans d'eau dans l'Exhibition Place, le Princes' Gates Square et Fort York rappellerait les liens historiques avec le littoral d'origine du lac Ontario.

On pourrait donner à Fort York la prééminence et le cadre qu'il mérite en l'intégrant dans le réseau d'espaces verts de la Garrison Common, en relocalisant la Gardiner, en améliorant l'accès à cet endroit, en établissant des liens symboliques avec le lac dont il était autrefois la sentinelle, et en créant de meilleurs corridors visuels. Le manège militaire de Fort York pourrait servir d'entrée principale au parc de Fort York, et devenir un musée militaire plus élaboré pour Toronto.

Il existe dans le secteur un grand nombre d'édifices historiques que l'on doit préserver et réutiliser. À l'Exhibition Place, il serait souhaitable d'intégrer le Horse Palace (palais équestre) et le Coliseum dans le nouveau centre de commerce. Les beaux édifices situés à l'extrémité ouest de l'Exhibition Place sont malheureusement sous-utilisés, et ils méritent d'être occupés en permanence. Ils pourraient servir, notamment, comme centre des arts visuels, pour des institutions culturelles, éducatives et environnementales, comme aquarium ou comme siège permanent d'institutions culturelles importantes telles que l'Ontario College of Art.

Il faut déménager le musée maritime (Maritime Museum); il est situé trop loin du secteur riverain et l'espace consacré actuellement aux expositions est trop restreint. Ces réaménagements permettraient l'utilisation des Stanley



Fort York

Barracks à d'autres fins, peut-être comme centre de réunion et de réception au caractère unique, qui serait valorisé par la restitution du cachet original du bord de l'eau.

Parmi les autres édifices qui ont un potentiel de réutilisation, on compte le HMCS York, de même que certains des derniers bâtiments industriels du secteur.

MISE EN OEUVRE DU PLAN

Les membres de la Commission royale, en collaboration avec des représentants de quatre paliers de gouvernement et de leurs comités et organismes respectifs, ont élaboré un plan directeur préliminaire visant à orienter le processus décisionnel et la planification relatifs à la Garrison Common. Toutefois, les défis les plus importants sont encore à venir. La mise en oeuvre d'un plan directeur intégré pour la Garrison Common devra passer par un processus qui mette un frein à la fragmentation actuelle des compétences, et qui évite

Tandis que les réseaux urbains existent dans l'espace et le temps, les partenariats centrés sur l'urbanisation renferment les liens potentiels nécessaires pour animer ces réseaux. Ces partenariats peuvent revêtir un caractère gouvernemental et non gouvernemental, consister en associations professionnelles, techniques et de bénévoles, représenter des entreprises, des institutions et des secteurs non structurés. Les partenariats peuvent exister de façon permanente ou temporaire, ils peuvent être le moyen prévu légalement ou découler du désir orienté précisément vers l'atteinte d'objectifs communs. Ils peuvent exister à l'échelle locale comme ils peuvent avoir une envergure internationale.

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

les incertitudes, les lenteurs et le manque de coordination inhérents aux processus d'approbation traditionnels. La première étape consiste à soumettre le plan à un examen public et gouvernemental approfondi.

RECOMMANDATION

70. La Commission royale recommande que des audiences publiques intégrées soient tenues pour permettre l'examen du Plan directeur préliminaire applicable à la Garrison Common. Ce sont les gouvernements et les organismes-participants qui doivent parrainer ces audiences.

Au cours de l'étude qui a porté sur la Garrison Common, le gouvernement ontarien et la communauté urbaine de Toronto ont envisagé de soumettre leur candidature pour l'Expo '98, une exposition universelle de classe B. Par ailleurs, on a récemment étudié la possibilité d'être l'hôte d'une exposition

en 1996; l'éventualité de donner à la Garrison Common une notoriété internationale est un argument en faveur de la nécessité d'assurer une planification environnementale, des constructions et une conception paysagère répondant à des normes très élevées. Cette éventualité concentre l'attention sur l'obligation de dépasser les processus complexes d'approbation qui régissent actuellement cet emplacement en vue de réévaluer les responsabilités indépendantes, et souvent contradictoires, des divers organismes gouvernementaux, et de tendre vers une planification et une mise en oeuvre globales.

RECOMMANDATION

71. La Commission royale recommande que les résultats des audiences soient soumis aux gouvernements fédéral et provincial, à la communauté urbaine de Toronto, à la ville de Toronto, et aux groupes d'intérêt du secteur privé aux fins d'évaluation en regard du programme quinquennal de construction d'installations permanentes visant à régénérer la Garrison Common. Un tel programme doit comprendre les éléments suivants :

- des projets visant à améliorer la qualité de l'eau et la diversité des espaces libres dans le secteur;
- des améliorations au réseau de sentiers actuel dans le secteur riverain et des liaisons vers le nord jusqu'au parc Trinity Bellwoods (la Garrison Trail);
- une nouvelle gare ferroviaire du réseau GO pour desservir à la fois la ligne Lakeshore et le nouveau tronçon de Georgetown, pour assurer la liaison avec l'aéroport international Lester B. Pearson et avec le centre de commerce de l'Exhibition Place;
- un centre de commerce à l'extrémité est de l'Exhibition Place, et la

concentration des efforts sur l'utilisation permanente et diversifiée de bâtiments actuellement sous-utilisés;

- des liaisons améliorées à Ontario Place pour les piétons et les cyclistes, l'aménagement d'un village du secteur riverain et du musée maritime et un complexe cinématographique à écran géant;
- des programmes visant à améliorer l'accessibilité et l'utilisation tout au long de l'année de tous les aménagements publics de la Garrison Common.



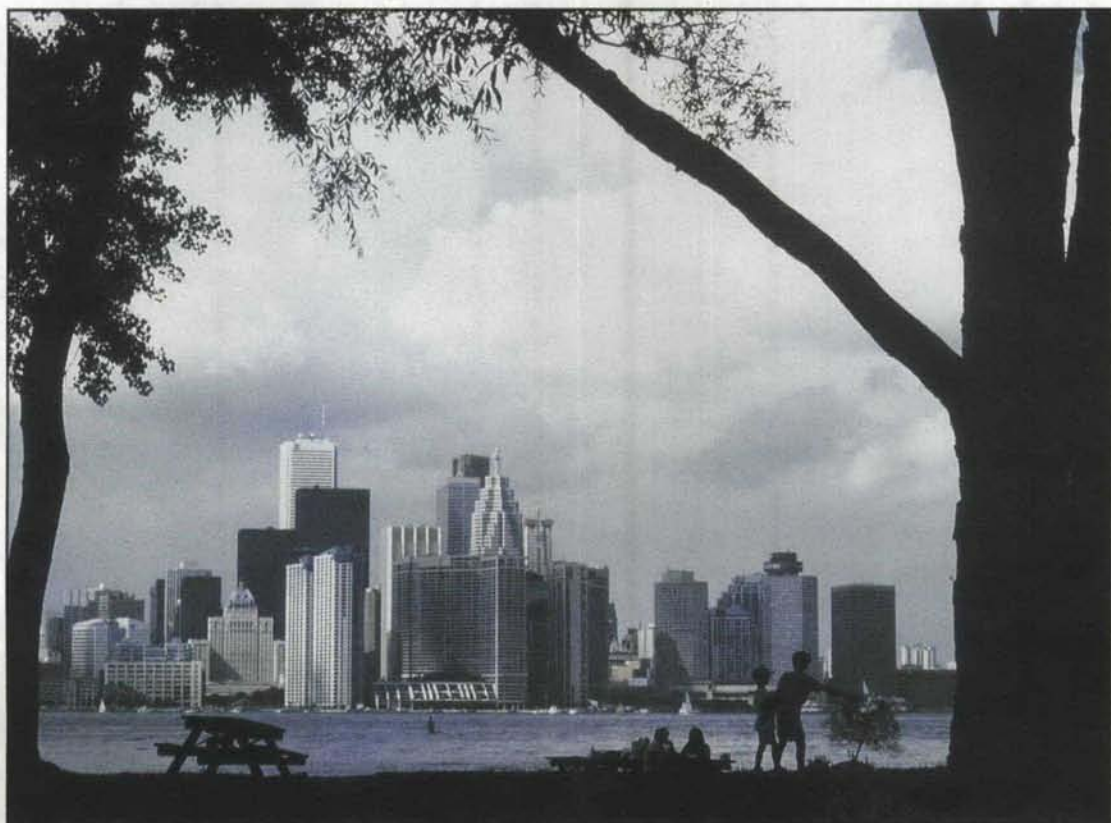
LA BAIE DE TORONTO

La baie de Toronto est située dans un décor extraordinaire : ses 400 hectares (1 000 acres)

d'arrière-port sont entourés d'un parc insulaire de 250 hectares (625 acres), d'un aéroport régional pittoresque et d'un port en pleine activité; on y trouve également la porte d'entrée historique qui s'ouvre sur le centre-ville de Toronto, d'où l'on peut se rendre jusqu'à la rue Front, où se situait le rivage autrefois.

Cette baie est surnommée la «Toronto's waterfront piazza» («piazza du secteur riverain de Toronto»). Cette appellation nous rappelle l'importance des points de vue dans l'art de créer des lieux urbains. Autour de la baie de Toronto, et à l'intérieur de celle-ci, on peut contempler quelques-unes des vues les plus spectaculaires de la région, que l'on regarde de la ville vers l'extérieur, en direction du lac, ou que l'on admire la ville depuis les Îles, la flèche ou le lac Ontario lui-même.

Les différents lieux de la baie de Toronto — différents autant par leurs caractéristiques que par leur fonction — subissent des modifications fondamentales depuis les 25 dernières



La «piazza du secteur riverain» de Toronto

années, et le secteur en est transformé. Nous aborderons leur histoire, les forces de transition actuelles et leurs rôles futurs éventuels dans l'ordre suivant :

- les terrains ferroviaires, qui commencent à former des quartiers distincts : City Place, Southtown, le secteur de la gare Union/Central Bayfront, et le parc Central en devenir;
- les terrains de Harbourfront, qui ne représentent plus une enclave isolée, mais qui commencent à s'intégrer aux secteurs environnants;
- le Toronto Island Airport;
- le parc et la collectivité des Îles de Toronto.

LES TERRAINS FERROVIAIRES

Dans son rapport *Un point tournant* (1990), la Commission royale analyse les trente années d'histoire houleuse qui entourent le projet de réaménagement des terrains ferroviaires; elle y discute les grandes lignes du plan d'aménagement de ces terrains (Part II Railway Lands Plan) déposé en 1985 et adopté par le conseil municipal et les entreprises ferroviaires. Compte tenu des changements survenus dans ce secteur, dans le district financier et dans les secteurs environnants, la Commission conclut à la nécessité de réexaminer ce plan.

En mai 1990, le conseil municipal de la ville de Toronto a demandé au commissaire à la planification et au développement de mener cette étude, en conformité avec les exigences de la *Loi sur l'aménagement du territoire* et les dispositions du plan lui-même.

SURVOL HISTORIQUE

Les discussions sur l'avenir des terrains ferroviaires ne constituent pas un phénomène récent, bien au contraire; l'idée d'enlever 80 hectares

(200 acres) de voies ferrées séparant le lac de la ville représente, depuis les 30 dernières années, un défi quasi continu, mais certainement pas unique à Toronto, pour les planificateurs, les architectes, les promoteurs, les citoyens et les politiciens. Toutefois, il est vital de connaître l'histoire de ces terrains pour comprendre la situation actuelle et les perspectives d'avenir.

Le premier rapport important consacré à ces terrains s'intitule *The Core of the Central Waterfront* et a été préparé en 1962 pour le City of Toronto Planning Board (bureau de planification de la ville de Toronto); ce rapport propose de recouvrir d'une plate-forme le corridor ferroviaire et d'agrandir la gare. Cette idée a été reprise dans le *Plan for Downtown Toronto* de 1963, adopté finalement par le conseil municipal en 1965. À cette époque, le CN et le CP construisaient tous deux de grandes gares de marchandises dans les banlieues et, en 1968, ils déposaient conjointement le rapport d'une étude sur les terrains destinés au réaménagement, intitulé

Metro Centre. Dans ce document, les entreprises ferroviaires recommandent la relocalisation du corridor ferroviaire, la démolition de la gare Union et la construction d'une nouvelle gare intermodale parallèlement à

un aménagement commercial et résidentiel de grande envergure. C'est ainsi que s'est amorcé, il y a trois décennies, un débat qui perdure jusqu'à ce jour.

Les arguments actuels, bien que persuasifs, ne sont que la formulation récente d'une controverse très ancienne; la ville de Toronto a pris naissance près du lac, et l'aménagement du secteur riverain constitue depuis le début un facteur important et controversé dans l'évolution de la ville.

Presque tout le secteur riverain central, depuis la rue Front, a été créé de toutes pièces par le remblayage du lac, que l'on entreprend dès les débuts de la ville; en 1830, en raison des

L'idée d'enlever 80 hectares (200 acres) de voies ferrées séparant le lac de la ville représente, depuis les 30 dernières années, un défi quasi continu pour les planificateurs, les architectes, les promoteurs, les citoyens et les politiciens.

préoccupations des citoyens concernant l'utilisation du secteur riverain ainsi que l'accès à cet endroit, le conseil municipal de l'époque demande que lui soient accordés les titres de propriété des terrains riverains, au sud de l'ancien rivage, en vue d'y aménager une promenade publique d'une largeur de 30 mètres (100 pieds), bordée d'arbres. En raison de disputes entre la municipalité et divers intérêts privés, il faudra attendre encore vingt ans avant la construction de cette route, The Esplanade. Toutefois, moins de deux ans après l'ouverture de The Esplanade en 1854, la ville de Toronto en cède une bande située au sud et d'une largeur de 12 mètres (40 pieds) aux Chemins de fer nationaux du Canada (aujourd'hui, le CN).

En 1855, une nouvelle gare est construite à l'intersection des rues Front et Bay. Le remblayage du lac continue de façon sporadique pendant encore un demi-siècle, pour les secteurs ferroviaire, maritime et industriel. Les nombreuses voies ferrées orientées est-ouest qui traversent la partie sud de la ville bourdonnant d'activités font naître des passages à niveau dangereux et peu commodes sur les rues York, Bay et Yonge. Un

pont est construit sur la rue York en 1892, au-dessus des voies ferrées, pour permettre aux piétons et aux véhicules de se rendre dans le secteur riverain et pour réduire l'effet de barrière des voies ferrées.

En 1904, la gare est rasée par les flammes lors du grand incendie de Toronto. Entre 1905 et 1924, les discussions se poursuivent entre CP Rails, les Chemins de fer nationaux, la ville, les Toronto Harbour Commissioners (THC) et le gouvernement fédéral sur la conception et l'emplacement de la nouvelle gare ainsi que sur le choix d'un corridor ferroviaire surélevé ou souterrain.

Les Chemins de fer nationaux, contrairement à CP Rails, appuient l'idée de surélever les voies ferrées sur un viaduc chevauchant les rues York, Bay et Yonge. Par conséquent, CP décide de construire sa propre gare (qui sera ensuite abandonnée) au coin des rues Summerhill et Yonge.

En 1924, une commission indépendante recommande la construction du viaduc, et le corridor ferroviaire est alors relevé de quelques six mètres (20 pieds). Il y a inauguration en 1927 de la gare Union telle que nous la connaissons



Foules traversant les voies ferrées sur la rue Bay, à l'été de 1912

aujourd'hui, et plus de 40 hectares (100 acres) de nouveaux terrains au sud de la gare sont consacrés au triage. On aménage également la voie de déviation qui passe sur un viaduc surélevé et qui longe la limite sud des terrains, pour le transport des marchandises, et on remblaye les abords pour former un accotement d'une hauteur de six mètres (20 pieds).

Au cours des années 1930, et pendant les trois décennies qui ont suivi, la THC poursuit son programme intensif de remblayage au sud des terrains ferroviaires, à des fins industrielles et portuaires. (Ironiquement, juste au moment où les compagnies de chemins de fer planifient la relocalisation de leurs gares de marchandises vers les banlieues, la communauté urbaine de Toronto, acceptant le statu quo, construit l'autoroute Gardiner, formant ainsi une autre barrière dans le secteur riverain.) Le boulevard Lake Shore est construit et, en 1963, on inaugure l'autoroute Gardiner. Tous ces obstacles, que l'on connaît si bien aujourd'hui et qui bloquent l'accès au secteur riverain, sont solidement établis : le corridor ferroviaire et les gares de triage se trouvent sur des remblais, à six mètres (20 pieds) au-dessus du niveau du lac, et le corridor Gardiner/Lake Shore est opérationnel.

LES ANNÉES 1970

À partir de la fin des années soixante, le CN et le CP créent conjointement le Metro Centre, société d'aménagement qui présente au conseil municipal un plan concernant les terrains appartenant au CN, au CP, à la THC, à la ville de Toronto, à la communauté urbaine de Toronto et au gouvernement fédéral. Comme il fallait s'y attendre, les questions de propriété et de contrôle des terrains ont toujours contrecarré les plans.

Metro Centre poursuit pendant quatre ans la négociation de sa proposition avec la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et le gouvernement provincial; dès 1972, la Commission des affaires municipales de l'Ontario approuve le plan. La même année, on commence la construction de la tour du CN.

En novembre 1974, le CN met en veilleuse le projet de la société d'aménagement, le CP ayant déjà rompu l'entente de partenariat.

En janvier 1976, le conseil municipal de Toronto adopte le nouveau Central Area Plan, qui préconise la réalisation d'études spéciales des terrains ferroviaires. À la Commission des affaires municipales de l'Ontario, les sociétés ferroviaires font valoir que ce plan est inacceptable, et, en janvier 1978, le conseil municipal de Toronto propose des modifications pour tenir compte des objections des sociétés. Deux nouvelles études sont présentées, *The Railway Lands: Basis for Planning* et *The Railway Lands: Proposed Goals and Objectives*, qui sont adoptées par le conseil municipal après quatre mois de pourparlers publics.

LES ANNÉES 1980 ET 1990

Une fois le Central Area Plan approuvé par la Commission des affaires municipales en juin 1978, un comité directeur des terrains ferroviaires (le Railway Lands Steering Group) est créé et l'honorable John Clement, alors membre du Cabinet ontarien, en est le président; ce comité réunit des représentants de tous les paliers de gouvernement et des chemins de fer, et est chargé d'effectuer des études détaillées et de coordonner les efforts des nombreuses parties intéressées. En mai 1982, le service de planification et d'aménagement de la ville soumet un rapport provisoire qui donne lieu à la formulation officielle du nouveau Railway Lands Part II Plan.

Le rapport final du plan officiel sur les terrains ferroviaires et du règlement de zonage est soumis au conseil municipal de Toronto en juillet 1985, suivi en août d'un rapport sur le Memorandum of Conditions, qui traite de la mise en oeuvre du plan (échange de terrains, infrastructure, partage des frais, etc.).

Le plan établit la politique du conseil municipal à propos des terrains ferroviaires de la façon suivante :

Ces terrains doivent être aménagés en tant que partie intégrante du Centre de Toronto, afin de réduire le plus possible les

effets de barrière engendrés par le corridor routier et ferroviaire et pour relier le centre-ville au secteur riverain.

Ces terrains doivent répondre à un large éventail de besoins d'ordre commercial, résidentiel, institutionnel, culturel, récréatif et paysager, tout en assurant des services de transport efficaces et rentables, notamment des services ferroviaires interurbains et de banlieue.

Le plan divise les 81 hectares (200 acres) de terrains ferroviaires en 14 districts où l'on peut prévoir de fortes densités, surtout à l'extrémité est, où l'on envisage un prolongement du district financier, et où les édifices pourraient atteindre une hauteur comparable à celle des édifices du district financier.

Un aspect important du processus d'approbation est l'adoption de règlements de suspension (désignation «H») par le conseil municipal, qui nécessitent l'étude des questions relatives à l'environnement et au transport avant que les terrains visés ne soient aménagés. Le conseil considère cet aspect comme étant «essentiel à un urbanisme rationnel et à un aménagement échelonné des terrains ferroviaires».

En janvier 1985, le premier ministre Davis annonce la construction d'un nouveau stade de base-ball couvert sur les terrains ferroviaires. Le conseil municipal a déjà adopté le Part II Plan, les règlements de zonage et le Memorandum of Conditions, et, en mars 1986, il approuve les règlements et les accords relatifs au stade. Tous ces règlements font l'objet d'un débat à la Commission des affaires municipales de l'Ontario à l'été de 1986 et sont approuvés en décembre de la même année.

En 1988, le CN et la Marathon Realty, filiale immobilière de CP, soumettent séparément leur candidature pour aménager certaines parties de ces terrains et demandent que la désignation H soit enlevée complètement des terrains ferroviaires. Au début de l'année suivante, incapables d'obtenir une réponse de la ville, les candidats font appel devant la Commission des affaires municipales de l'Ontario, demandant une audience, que la Commission fixe en septembre 1990. Mais en avril, le conseil de ville demande à son commissaire à la planification et au développement de lui remettre un rapport sur le traitement des candidatures relatives aux terrains ferroviaires. Le 25 mai 1990, le commissaire présente un rapport



Les terrains vacants offrent de nouvelles possibilités d'aménagement.

dans lequel il recommande que le Official Plan Part II relatif à ces terrains soit examiné, afin de prendre en considération les répercussions de nombreux changements survenus depuis son adoption.

L'examen fait par la ville n'a nullement pour but de tout recommencer à zéro, mais bien d'évaluer les améliorations possibles applicables au plan de 1985, en tenant compte des cinq objectifs principaux suivants :

- améliorer la qualité de l'environnement physique;
- convertir les utilisations commerciales en utilisations résidentielles, lorsque c'est possible;
- déterminer des emplacements pour les services à la collectivité (écoles et centre communautaire);
- refléter l'évolution, depuis 1985, des connaissances et de la compréhension des besoins et des processus environnementaux;
- déterminer le potentiel en matière d'aménagement et les emplacements où l'on peut construire par-dessus le corridor ferroviaire, et profiter de l'occasion pour donner au côté sud de la gare Union un portail public, faisant ainsi de cette gare une porte d'entrée sur le centre du secteur riverain.

Parmi les modifications apportées depuis d'adoption du plan, on compte les suivantes :

- des mesures visant à renforcer le domaine public, comme la concentration des efforts sur les rues orientées nord-sud, des marges de recul plus importantes et plus de plantation d'arbres, afin de créer une infrastructure plus agréable pour le piéton et pour établir de meilleures conditions d'ensoleillement;
- la réduction de la densité et de la hauteur permises pour les aménagements, dans la même optique que les mesures préconisées ci-dessus;

- la conversion d'utilisations commerciales en utilisations résidentielles, lorsque c'est possible, afin de favoriser un meilleur équilibre entre les habitations et les lieux de travail dans la ville et la région;
- l'agrandissement du parc Central à côté du SkyDome, englobant le bâtiment Roundhouse;
- un emplacement amélioré pour le parc communautaire à l'extrémité ouest des terrains et la désignation d'emplacements réservés à des écoles le long de ce parc;
- une conception urbaine améliorée autour de la gare Union;
- de meilleures stratégies sur la conservation de l'eau, l'efficacité énergétique, la gestion des eaux pluviales et des eaux souterraines, la gestion des déchets ainsi que sur le chauffage et la climatisation dans le district.

Dans l'ensemble, ces révisions réduisent d'environ 30 p. 100 l'espace réservé à l'aménagement, soit de 371 600 mètres carrés (quatre millions de pieds carrés) pour les utilisations commerciales et de 278 700 mètres carrés (trois millions de pieds carrés) pour les utilisations résidentielles. Elles permettent également de meilleurs liens entre les terrains ferroviaires et le secteur riverain, en facilitant l'accès pour les piétons, en améliorant les réseaux d'espaces verts et d'espaces libres du côté de Harbourfront, et à l'intérieur de ce secteur, jusqu'au bord de l'eau. Conformément à l'entente-cadre, les modifications apportées touchent également la relocalisation de la section surélevée de l'autoroute Gardiner et son tracé.

L'un des propriétaires, la Marathon Realty, prend également des dispositions relatives à ces modifications, en proposant de commencer l'aménagement au nord du boulevard Bremner. Cette étape, en plus des dispositions concernant des marges de recul que l'entreprise prévoit aménager, permettra de résoudre la question de l'autoroute Gardiner dans ce secteur grâce aux facteurs temps et espace.

À mesure que les plans se précisent, il devient évident que les terrains ferroviaires peuvent se diviser presque naturellement en trois, peut-être quatre, quartiers ou secteurs distincts. Ce sont les suivants :

- **CityPlace** : ce sont des terrains des Immeubles CN, situés à l'ouest de la rue John jusqu'à la rue Bathurst. On peut atténuer la vocation commerciale de ce secteur pour lui donner un caractère plus résidentiel, à la condition que les révisions de la ville soient acceptées par la Commission des affaires municipales de l'Ontario.
- **Central Park** : cette zone comporte des installations et des aménagements publics qui sont situés entre la rue John et la rue Simcoe, et elle englobe la tour du CN, le SkyDome, le Palais des congrès de la communauté urbaine de Toronto, le parc (en devenir) et le musée Roundhouse.
- **Southtown** : ces terrains appartiennent à la Marathon Realty et s'étendent de la rue Simcoe à la rue Bay; ils représentent principalement le prolongement du district financier vers le sud.
- **Quartier de la gare Union** : la gare intermodale centrale et le point d'échange de la région, qui représente une liaison majeure pour les piétons et les usagers du transport en commun entre le centre-ville et le secteur riverain.

Les valeurs et les intérêts publics inhérents à deux de ces emplacements, le parc Central et le quartier de la gare Union, méritent certains commentaires.

LE PARC CENTRAL

Il se dégage de tous les plans, modifications et négociations, que la ville de Toronto, à l'instar de tous les autres paliers de gouvernement et des organismes publics intéressés, a désormais une excellente occasion de créer un parc Central digne de ce nom, qui s'étendrait depuis la rue Front jusqu'au lac. Il passerait par les terrains

ferroviaires, comme il a été décrit précédemment, et croiserait le boulevard Bremner, le corridor Gardiner/Lakeshore, la Queen's Quay West et Harbourfront pour se rendre au bord de l'eau.

La superficie de 1,05 hectare (2,6 acres) située au nord du parc serait constituée d'une plate-forme paysagée au-dessus du corridor ferroviaire. Le parc constituerait un environnement attrayant pour la tour du CN, le SkyDome, le Roundhouse rénové et le Palais des congrès, soit 7,3 hectares (18 acres) de plus; dans le secteur de Harbourfront, on aménagerait 2 autres hectares (5 acres) en espaces verts pour faire le lien avec le bord de l'eau, soit à proximité du York Quay Centre et du Queen's Quay Terminal, soit près du Maple Leaf Quay.

Une expansion du Palais des congrès du Toronto métropolitain, proposée par la société d'État provinciale qui exploite cet aménagement public, pourrait faire partie du parc. Construit au départ avec des fonds fournis par les gouvernements fédéral et provincial et par la communauté urbaine de Toronto dans les années 1980, le Palais des congrès génère des profits d'exploitation tous les ans depuis son ouverture en 1985. Son conseil d'administration affirme que l'investissement initial a été récupéré en deux ans et demi.

Le Palais des congrès est l'hôte d'une multitude de congrès et d'assemblées, ce qui représente une source de revenus importante pour l'industrie touristique de Toronto, attirant quelque deux millions de visiteurs annuellement. Mais les responsables du Palais des congrès considèrent que même avec ses 100 000 mètres carrés (1,1 million de pieds carrés) de surface, il ne peut recevoir certains congrès, qui prennent de plus en plus d'envergure, et perd des clients, notamment une clientèle acquise, parce que sa capacité actuelle n'est plus suffisante.

Le Palais des congrès a donc proposé de doubler sa superficie en agrandissant ses installations vers le sud, sous le parc Central. Des études de faisabilité des urbanistes ont déjà démontré qu'il est possible de réaliser ce projet de façon attrayante, tout en appuyant et en



Expansion du Palais des congrès

complétant les objectifs de la ville relativement au parc Central.

En outre, le Palais des congrès indique que, compte tenu de sa bonne situation financière, il devrait être en mesure de mobiliser la majeure partie des capitaux d'immobilisations nécessaires au projet. Il estime que l'appui des gouvernements dont il a besoin représenterait moins du tiers des frais de construction.

DISTRICT DE LA GARE UNION

Dans *Un point tournant*, la Commission appuie les négociations en cours entre le gouvernement provincial et la TTR (Toronto Terminal Railways) pour l'achat de la gare Union et du corridor ferroviaire adjacent, afin de les convertir en centre intermodal de transport pour la région du Grand Toronto, en raison de leur fonction et de leur position stratégiques. Bien que les négociations aient progressé, elles n'étaient pas encore terminées en décembre 1991, au moment où l'on rédigeait le présent document. Selon la Commission, il est d'une importance capitale que la province soit propriétaire de ces actifs.

LA HARBOURFRONT CORPORATION

Les voies ferrées qui traversent d'est en ouest le secteur très achalandé de la basse-ville ne constituent qu'une des barrières qui empêchent le public d'accéder au secteur riverain et d'en profiter. L'utilisation de la

plupart de ces terrains riverains à des fins industrielles, commerciales et portuaires a résulté en l'implantation d'industries, de quais et d'entrepôts peu harmonieux ainsi qu'à l'expansion des gares ferroviaires. Plus récemment, l'autoroute Gardiner et les nouvelles structures imposantes du secteur du Central Bayfront menaçaient de former un paravent de béton le long du secteur riverain; elles bloquent effectivement l'entrée de l'eau mais rendent plus difficile l'accès au secteur riverain.

Du temps où le gouvernement fédéral se préoccupait de la salubrité des villes, et surtout de participer directement au maintien et à la restauration de la qualité de vie, il avait décidé, au cours de la campagne électorale de 1972, d'acheter 40 hectares (100 acres) de terrain dans le secteur West Bayfront pour en faire un parc urbain à l'intention de la population torontoise. Cette déclaration avait suscité des comparaisons entre les possibilités de l'emplacement et les attraits du Stanley Park de Vancouver, des Plaines d'Abraham de Québec et de Hyde Park à Londres — tous des parcs au sens traditionnel du terme.

Les terrains achetés, que l'on connaît plus tard sous le nom de Harbourfront, étaient délimités par le boulevard Lake Shore au nord, par la rue York à l'est, par le port au sud et par le chemin Stadium à l'ouest.

L'initiative du gouvernement fédéral, entreprise sans aucune consultation, était considérée d'un mauvais oeil par la province et par les gouvernements municipaux de

l'endroit, ouvrant ainsi la voie à des conflits et nécessitant des consultations publiques, ce qui a retardé de plusieurs années l'élaboration d'un plan faisant l'objet d'un consensus. Toutefois, l'importance de l'emplacement a incité les parties intéressées à entamer des négociations, et, en 1978, le gouvernement fédéral crée la Harbourfront Corporation qui a pour mandat d'assumer la gestion de l'aménagement du parc urbain.

Il était clair que, pour redonner accès au public, il fallait revitaliser le milieu physique du secteur; en outre, le public n'y serait attiré que s'il y avait des activités prévues. La Harbourfront Corporation devait relever le défi sur deux plans : il fallait, d'une part, réaménager les terrains et, d'autre part, mettre au point des programmes et des activités qui attireraient les visiteurs. Ces deux mandats, l'aménagement immobilier et la programmation, étaient au départ considérés comme étant complémentaires et même interdépendants; l'aménagement financerait les programmes, et les programmes justifieraient l'aménagement.

La Harbourfront connaît un grand succès dès les premières années; l'endroit attire un nombre toujours croissant de visiteurs grâce à des programmes imaginatifs et novateurs destinés à tous les groupes d'âge. Des expositions d'œuvres d'art, des troupes de danseurs, des démonstrations d'artisanat, des soirées de poésie et des pièces de théâtre captent l'attention du public. Le gouvernement fédéral, les promoteurs immobiliers, certaines entreprises et la vente de billets contribuent à financer ces activités. La Harbourfront Corporation et son personnel sont fiers, à juste titre, de pouvoir offrir des programmes de qualité à des prix abordables.

De plus, on considère les premiers aménagements comme étant de qualité supérieure et

répondant parfaitement aux attentes des citoyens. Les rénovations apportées au Queen's Quay Terminal et la construction de l'Admiral Hotel, du poste de police maritime du Toronto métropolitain ainsi que les habitations en copropriété King's Landing sont perçus comme étant de bons exemples de conception et de rénovation urbaines.

La nécessité de répondre aux exigences financières croissantes en matière de programmes, conjuguée au désir de la Harbourfront Corporation de continuer la poursuite de ses objectifs d'autosuffisance financière, incite celle-ci à envisager l'aménagement de terrains, ce qui se traduit finalement par la construction de grands immeubles dans le secteur.

Cependant, à mesure que l'on construit ces édifices, l'inquiétude des citoyens ne cesse d'augmenter, et en 1987, la ville doit imposer un moratoire sur les aménagements. Peu après, le gouvernement fédéral entreprend un examen de la politique relative au rôle et au mandat de la Harbourfront. La construction intensive de

grands immeubles sur les sites avoisinants du secteur riverain, entre les rues York et Yonge, irrite encore davantage les opposants à ce type d'édifices à Harbourfront. Qu'ils soient ou non sur les terrains de Harbourfront, les grands immeubles accroissent davantage chez les

citoyens le sentiment qu'ils sont coupés du lac, et que le rivage, plutôt que de servir de parc public, devient une zone à logements.

Selon les conclusions d'un sondage public, les citoyens pensent qu'il ne semble plus approprié que des promoteurs immobiliers financent les programmes de la Harbourfront. Un certain nombre de délégués s'expriment sur la question à des audiences publiques tenues au début de 1989. Comme l'explique June Callwood, le fait «d'établir des programmes...

La construction intensive de grands immeubles sur les sites avoisinants du secteur riverain irrite encore davantage les opposants à ce type d'édifices à Harbourfront. Qu'ils soient ou non sur les terrains de Harbourfront, les grands immeubles accroissent davantage chez les citoyens le sentiment qu'ils sont coupés du lac.

à la condition de bâtir encore plus d'affreux immeubles me semble une façon inacceptable de faire de la planification».

Compte tenu des travaux de construction intensifs entrepris dans la partie du Central Bayfront située à l'est de Harbourfront et des grands projets élaborés pour les terrains ferroviaires, on ne considère plus Harbourfront comme étant un îlot urbain isolé. Dans son premier rapport provisoire, la Commission conclut qu'en ayant accompli essentiellement ce qu'il avait projeté en 1972, le gouvernement canadien devrait mettre en application les trois recommandations suivantes :

1. Que la Harbourfront Corporation soit convertie immédiatement en un nouvel organisme, la Harbourfront Foundation, qui sera mandatée pour continuer de fournir les nombreux et excellents programmes d'ordre culturel, récréatif et éducatif assurés par le Harbourfront, c'est-à-dire en général :
 - a) planifier ses propres activités;
 - b) fournir des installations et de l'appui aux autres organismes qui désirent se prévaloir de ses installations et compétences;
 - c) financer les programmes d'autres organismes qui, de l'avis de son conseil d'administration, sont dans l'intérêt public et sont compatibles avec un environnement riverain;
 - d) mettre davantage l'accent sur les programmes et activités maritimes et aquatiques;
 - e) refléter, maintenir et préserver le patrimoine riverain et maritime de Toronto;
 - f) donner des fonds à l'association lui permettant de maintenir le niveau de programmation actuellement fourni par la Harbourfront.

2. Les terrains et propriétés doivent faire l'objet d'une planification en collaboration avec la ville, conformément aux principes suivants :

- a) Un minimum de 16 hectares (40 acres) de terrain doivent être immédiatement transférés à la ville et mis à sa disposition pour qu'elle y aménage des parcs, y compris une promenade riveraine continue au bord de l'eau.
- b) Il faudra fournir un terrain (acceptable au conseil scolaire compétent) pour construire une école communautaire desservant le secteur de Harbourfront et la région avoisinante, pour fins de transmission au conseil scolaire visé.
- c) Il faudra fournir des installations communautaires, y compris, sans toutefois s'y limiter, un centre communautaire, une clinique médicale, une bibliothèque, une garderie et une aire de jeu pour les enfants, ainsi qu'un endroit réservé au culte.
- d) La Harbourfront Corporation devra achever de remplir ses engagements en ce qui concerne le logement subventionné.
- e) Des terrains et des propriétés suffisants doivent être alloués pour appuyer le mandat de la Harbourfront Foundation au chapitre des programmes, conformément à la recommandation 1 ci-dessus, et des installations supplémentaires devront être fournies pour les programmes, telles que :
 - i) un centre nautique ayant suffisamment d'espace pour loger en permanence les clubs et les écoles de voile utilisant actuellement des installations de fortune à Harbourfront;



Central Bayfront

- ii) les silos de Canada Malting, qui seraient préservés et peut-être éventuellement convertis.
- f) Dans son examen du plan d'urbanisme pour le secteur central, la ville doit songer à poursuivre la planification et l'aménagement des terrains de Harbourfront, et notamment la construction des liens avec les régions adjacentes comme le parc Coronation, Molson, Dylex, Loblaws, le SkyDome, les terrains ferroviaires, le district financier, les secteurs de Central et East Bayfront.
- g) Toute construction devra cesser au sud de Queen's Quay West, à l'exception possible de petits bâtiments que la ville considère comme étant d'intérêt public.
- h) Un plan de conception urbaine devra faire partie intégrante des modifications du Plan officiel de la Harbourfront.

- 3. Le gouvernement fédéral doit travailler avec la ville, la Harbourfront Foundation et les autres organismes compétents pour apporter les changements découlant de ces recommandations. Les terrains, les propriétés et les intérêts résiduels actuellement gérés par la Harbourfront Corporation, et ceux qui relèvent toujours de Travaux publics Canada, devront être détenus et administrés par ce ministère à titre temporaire, jusqu'à ce que les ententes nécessaires avec la ville soient mises en oeuvre.

Les gouvernements fédéral, provincial et municipaux réagissent rapidement à ces recommandations. En novembre 1989, le gouvernement ontarien déclare un Intérêt Provincial dans le secteur riverain de Toronto en soulignant le développement excessif dans le secteur et en insistant sur la nécessité de préserver des parcs pour les citoyens. En décembre 1989, le ministre provincial des Affaires municipales avise le maire de Toronto de ne pas mettre en application



L'apprentissage de la voile, Maple Leaf Quay

l'entente intervenue plus tôt cette année-là entre la ville et la Harbourfront Corporation et visant à céder à la ville les parcs et les bâtiments. Le ministre impose ensuite un décret sur le zonage interdisant de nouvelles constructions sur les terrains de Harbourfront; puis il demande à Duncan Allan, conseiller spécial du premier ministre pour le secteur riverain, d'examiner l'entente et d'élaborer un plan pour le secteur qui soit dans l'intérêt public, conformément aux recommandations de la Commission royale.

Le rapport soumis par M. Allan au ministre des Affaires municipales en mars 1990 recommande la création d'autres parcs, le financement inconditionnel de 28 millions de dollars à la ville pour l'amélioration des parcs, la dissolution de la Harbourfront Corporation et son remplacement, par le gouvernement fédéral, par un nouvel organisme dont le seul rôle serait d'élaborer des programmes publics financés par un capital de dotation, la vente de tous les actifs fédéraux de Harbourfront

et le maintien du décret ministériel provincial sur le zonage jusqu'à ce que des profits publics soient réalisés.

La ville de Toronto donne son appui à l'orientation générale adoptée et le conseil d'administration de la Harbourfront vote à l'unanimité pour ne concentrer ses efforts que sur la formulation de programmes. Le gouvernement fédéral confie à M. Darcy McKeough le mandat de faire des recommandations concernant les modalités d'action fédérale en regard des orientations provinciales.

En novembre 1990, M. McKeough propose une réorganisation de la Harbourfront Corporation prévoyant la répartition de ses fonctions entre trois nouveaux organismes : Harbourfront '90, une société de charité à but non lucratif, qui poursuivrait la mise en oeuvre des programmes culturels, récréatifs et éducatifs de Harbourfront; une fondation qui assurerait la gestion des fonds provenant de la liquidation de la Harbourfront Corporation ou des derniers actifs immobiliers non reliés aux programmes et appartenant à l'État, cette fondation devant faire les paiements annuels de revenus afin d'aider les activités reliées aux programmes de Harbourfront '90; enfin, la Harbourfront Disposition Company, qui verrait à la liquidation de la Harbourfront Corporation ou des derniers actifs immobiliers non reliés aux programmes et appartenant à l'État, et qui en remettrait les recettes à la fondation.

M. McKeough recommande également que les parcs et les fonds d'amélioration des parcs soient cédés à la ville de Toronto, selon les montants et les emplacements suggérés par le gouvernement provincial, dans le rapport de M. Allan.

Le gouvernement fédéral endosse les recommandations de M. McKeough et les met en application dès le début de 1991. M. McKeough accepte de superviser, au nom du gouvernement canadien, les activités relatives à la liquidation, notamment les négociations avec la ville de Toronto au sujet des terrains qui ne sont plus nécessaires à la Harbourfront Corporation et

L'ÉCOLE SUR L'EAU

Imaginez-vous en quatrième année; vous êtes sur un bateau, entouré de vos camarades de classe, tirant du fond du port de Toronto un échantillon d'eau afin d'en évaluer la qualité. Ce type d'enseignement est offert à l'École sur l'eau (School by the Water), centre éducatif à but non lucratif de Harbourfront, dans le York Quay Centre.

L'École sur l'eau dispense des cours en urbanisme et en arts visuels aux étudiants de la maternelle jusqu'au niveau collégial. Le programme d'études en urbanisme offre une possibilité d'acquérir par la pratique des connaissances sur le secteur riverain et l'incidence de la ville sur ce secteur; au moyen d'excursions et de présentations sur le terrain, on aborde avec les étudiants l'histoire du secteur riverain et les questions d'environnement, de planification et d'aménagement qui y sont reliées. La matière couverte dans une demi-journée ou une journée de classe peut devenir le point de départ d'un apprentissage plus poussé en classe régulière.

L'école sur l'eau est à l'oeuvre sur le secteur riverain depuis 16 ans et a permis à beaucoup d'enfants d'explorer Harbourfront, une partie vibrante de Toronto où la ville rencontre le lac. Un petit parc avec des arbres et du gazon au bord de York Quay a toujours été un endroit favori pour apprendre et s'amuser. L'école a donc été consternée quand elle découvrit que les arbres avaient été coupés en vue d'agrandir la scène Molson d'à-côté. Heureusement, de nouveaux arbres seront plantés et avec le temps donneront de l'ombre pour se reposer et regarder le lac.

Au cours des dernières années, elle a intégré les questions environnementales à son programme. Le programme d'arts visuels comprend un atelier de sculpture qui utilise des matériaux de «rebut» comme la mousse, le plastique et le carton, pour aider les étudiants de la première à la quatrième année à prendre conscience de l'importance du recyclage.

Le programme «Lakewise», offert par l'École sur l'eau, a été mis au point l'an dernier avec le Harbourfront Marine Department; il met l'accent sur la relation qui existe entre Toronto et le lac Ontario, ainsi que sur la dépendance de la ville envers le lac. Les étudiants visitent les Îles et le havre de Toronto; ils passent une journée sur l'eau et prennent des échantillons à partir desquels ils peuvent observer l'écologie aquatique des deux entités. À bord du bateau de passagers Rosemary, les jeunes étudient la qualité de l'eau, l'érosion, le remblayage du lac, les populations d'oiseaux et l'incidence des humains sur ces derniers. Le programme a été conçu pour faire apprécier le milieu naturel et pour aider les jeunes à développer des attitudes positives envers la conservation des ressources naturelles.

L'École sur l'eau offre à de nombreux enfants de la ville une occasion unique de vivre des expériences en plein air et de se familiariser avec la nature. En prenant contact avec la nature, et en apprenant l'incidence de la ville sur la qualité de l'eau, les enfants saisissent leur rôle dans le maintien de la salubrité de l'environnement. En outre, les jeunes d'aujourd'hui peuvent exercer une influence sur leurs parents, et plus tard, quand ils seront les décideurs de la société, ils auront peut-être une meilleure compréhension de l'importance des enjeux.

doivent être rendus à la ville; les négociations avec les promoteurs sur le déplacement des projets d'aménagement du côté sud du Queen's Quay West; et la liquidation de la

Harbourfront et des derniers actifs non reliés aux programmes et appartenant à l'État dans le but de recueillir des fonds pour soutenir l'organisation Harbourfront '90.



Patinage à Harbourfront

La recommandation de la Commission royale sur les questions de planification et de conception avait pour objectif de refléter le fait que, n'étant plus une entité isolée, les terrains de Harbourfront devraient faire l'objet d'une planification intégrée avec les terrains adjacents. Il importait également que les plans tiennent compte de l'esthétique dans le secteur riverain. Il fallait prendre en considération les enjeux sociaux du secteur et l'importance d'appuyer les objectifs établis par la ville à propos des parcs.

En 1991, après avoir conclu une entente avec M. McKeough, la ville de Toronto présente une demande officielle à la Commission des affaires municipales de l'Ontario pour que celle-ci approuve le règlement de zonage et l'Official Plan Amendment sur les terrains de Harbourfront. Les audiences commencent en novembre et sont ajournées au mois de février 1992.

Avant que la Commission des affaires municipales de l'Ontario puisse en approuver la demande, la Harbourfront Corporation et les promoteurs doivent accepter de déplacer les aménagements de terrains situés au sud du Queen's Quay West; de plus, la ville et la Harbourfront Corporation doivent s'entendre sur le transfert des terrains et de l'argent. Si la

Commission des affaires municipales donne son approbation et si la Province débloque le zonage, le règlement de zonage et la modification au plan officiel vont entrer en vigueur, facilitant ainsi la mise en oeuvre complète des recommandations que la Commission royale a formulées en 1989 sur la question.

La deuxième recommandation de la Commission royale fait également partie des points en discussion. Le plan officiel et le règlement de zonage comportent, par exemple, des dispositions visant à désigner plus de 16 hectares (40 acres) des terrains de Harbourfront pour faire un parc public, à permettre l'établissement d'une école dans la partie est du Bathurst Quay, d'installations communautaires et de garderies permanentes aussi sur le Bathurst Quay, d'un centre nautique qui poursuivra ses activités sur le Maple Leaf Quay et de sa relocalisation partielle sur le John Street Quay, et enfin la modification des désignations de terrains à des fins de construction résidentielle au sud du Queen's Quay West. En outre, la ville a approuvé les critères de conception urbaine pour les parcelles destinées à la construction, qui sont contenus dans le plan officiel et le règlement de zonage ainsi que dans les Urban Design Guidelines.

La troisième et dernière recommandation de la Commission royale portant sur la

Harbourfront Corporation traite de la mise en oeuvre des recommandations et des dispositions transitionnelles de gestion des intérêts résiduels. L'approbation des modifications au plan officiel et au règlement de zonage conjuguée à la levée de l'arrêté provincial portant sur le zonage des terrains de Harbourfront permettra la liquidation des derniers actifs immobiliers de la Harbourfront et de l'État, qui ne sont pas reliés aux programmes. Harbourfront '90 pourra utiliser les recettes provenant de ces ventes pour financer les programmes futurs et il aura toute latitude pour chercher du financement de sources telles que le Conseil des arts du Canada, ou du secteur privé; en attendant l'attribution du capital de dotation de l'organisation Harbourfront '90, le gouvernement fédéral accepte de mettre 8,8 millions de dollars à la disposition de la Harbourfront Corporation chaque année pour les trois prochaines années, à partir de 1991.

Harbourfront '90 aura comme objectif de faire correspondre les plans de programmation futurs aux fonds disponibles; à cette fin, il pourrait, entre autres, demander la collaboration d'autres organismes du secteur riverain dans des programmes conjoints qui mettent à contribution les compétences et l'expérience de Harbourfront '90 en ce domaine.

TORONTO ISLAND AIRPORT

Le mandat que le gouvernement fédéral a donné à la Commission royale exigeait précisément d'examiner l'avenir du Toronto Island Airport (TIA) et les services de transport connexes. Les audiences publiques ultérieures, tenues au début de 1989, ont permis de circonscrire un certain nombre d'enjeux, notamment les suivants : l'accès à l'aéroport à partir de la terre ferme, l'introduction des jets, le bruit, l'expansion des installations et des services, l'équilibre entre l'aviation générale et les vols de transporteurs réguliers ainsi que la gestion de l'aéroport et des terrains en cause. Les scénarios imaginés pour l'avenir de l'aéroport vont de sa suppression progressive le

plus rapidement possible à son expansion la plus considérable possible. Une analyse détaillée de ces enjeux était nécessaire avant de faire quelque recommandation que ce soit sur l'avenir du TIA.

Dans sa publication n° 7 intitulée *L'Avenir du Toronto Island Airport : les enjeux*, les membres de la Commission royale précisent les origines et l'histoire de l'aéroport et analysent les interventions aux audiences publiques de janvier et de février 1989; en outre, ils décrivent quelques-unes des façons d'aborder le sujet qu'ils ont envisagées avant de tirer des conclusions sur cet aéroport. Ce document devait constituer le point de départ d'une nouvelle réflexion et d'autres discussions dans les audiences publiques de juin 1989; les recommandations finales sont intégrées au rapport provisoire de 1989 de la Commission.

SURVOL HISTORIQUE

Le secteur riverain de Toronto est un élément déterminant de l'histoire de l'aviation au Canada depuis 1909, année où le premier aéronef amphibie se pose dans le havre de Toronto. Dans les années 1920, on songe sérieusement à utiliser le secteur riverain de Toronto pour l'aviation commerciale, mais il faudra attendre en 1937 pour que la ville de Toronto approuve la construction de deux aéroports municipaux et accepte, de concert avec le ministère fédéral des Transports, que l'un d'eux soit bâti dans les Îles de Toronto; les installations situées au village assez éloigné de Malton ne constituent qu'une solution de réserve en cas de brouillard. (Sa première aérogare étant abritée dans une baraque préfabriquée, l'aéroport de Malton prend rapidement de l'expansion et, en 1983, est rebaptisé aéroport international Pearson.) La ville est responsable de la moitié des coûts de construction des deux projets et demande aux Commissaires du havre de Toronto de gérer la construction des deux aéroports et de les exploiter.

En 1939, la ville de Toronto loue l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, mais les Commissaires du havre de Toronto

continuent d'assurer l'administration et l'exploitation du Toronto Island Airport. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, cet aéroport devient une base aérienne de la Norvège et, au cours des années qui suivent, à mesure que l'aéroport de Malton prend de l'expansion, il sert pour des écoles de pilotage d'aéronefs privés et commerciaux de petite taille.

En 1957, la ville transfère la propriété de l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, qui s'engage à apporter des améliorations importantes aux installations du Toronto Island Airport (TIA); en 1961, on agrandit le TIA vers l'est et l'ouest par des remblais et l'on construit les installations promises. La ville accepte que la THC agisse à titre de commettant du TIA et, en juillet 1962, loue pour 21 ans les terrains de l'aéroport à la THC.

Dans l'ensemble, l'exploitation du Toronto Island Airport n'est pas rentable, et en 1974, le gouvernement fédéral agréé la demande de subvention de la THC, à la condition qu'il y ait une entente intergouvernementale sur l'avenir de l'aéroport. En mars de la même année, le Comité mixte du TIA est constitué. Il compte des représentants des gouvernements fédéral et provincial, de la communauté urbaine de Toronto et de la ville de Toronto, ainsi que d'organisations communautaires locales.

Le Toronto Island Airport Intergovernmental Staff Forum (ISF) est établi en 1975, afin d'assurer un appui technique au Comité mixte et d'évaluer les autres utilisations possibles de l'aéroport; à son tour, le forum intergouvernemental est dirigé par un comité d'orientation, composé des ministres fédéral et provincial des Transports, du ministre d'État chargé des affaires urbaines du Canada, du président de la communauté urbaine de Toronto, du maire de la ville de Toronto et du président de la THC.

Après avoir étudié une vaste gamme de possibilités d'utilisation de l'aéroport, l'ISF en évalue trois en détail; il pourrait servir pour l'aviation générale seulement, pour l'aviation

générale et pour les Dash 7 ADAC (avion à décollage et atterrissage courts) ou à des fins récréatives, avec ou sans abri.

Lorsque l'ISF dépose son rapport en mars 1977, les gouvernements fédéral et provincial et le conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto sont en faveur de la solution combinant l'aviation générale et les aéronefs de type ADAC, tandis que la ville de Toronto préconise le service aérien général seulement. Les négociations ultérieures ne réussissent pas à concilier ces positions.

Entre février 1980 et mars 1981, la Commission canadienne des transports (CCT), organisme indépendant chargé de conseiller le ministre fédéral des Transports sur l'octroi de licences pour les services aériens commerciaux, tient des audiences sur la candidature de la Canavia Transit Inc., l'un des cinq transporteurs intéressés à exploiter les services ADAC entre les Îles de Toronto, Montréal et Ottawa. La ville de Toronto s'interpose en alléguant que si le TIA devient le second aéroport commercial de la ville, cela signifierait aller à contre-courant des efforts municipaux visant à promouvoir le caractère récréatif et résidentiel du secteur riverain. En outre, la ville déclare que les coûts du service ADAC dépasseraient tous les profits qu'il pourrait générer.

La CCT conclut que l'existence de services aériens appropriés dans le triangle Toronto-Montréal-Ottawa ne doit pas empêcher l'octroi de licences à de nouveaux transporteurs qui assureraient un service plus pratique aux voyageurs et justifie sa décision en tenant compte de la commodité et de la nécessité actuelles et futures de ces services.

Bien que la CCT soit persuadée de la nécessité actuelle de ce service, elle n'accorde pas de licence à cause de l'opposition de la ville au service ADAC et à la construction des infrastructures nécessaires, et aussi parce que Transports Canada ne s'est pas engagé à améliorer l'aéroport ni à fournir de telles infrastructures.

L'avenir de l'aéroport reste incertain jusqu'en février 1981, alors que le conseil

municipal de Toronto recommande d'accepter une suggestion du maire, selon laquelle une entente doit être conclue avec le gouvernement fédéral et la THC en vue d'aménager l'aéroport pour l'aviation générale et pour un service commercial ADAC limité, à condition que la ville puisse poursuivre ses objectifs dans le secteur riverain.

En juin 1981, le ministère fédéral des Transports, la ville de Toronto et la THC signent un protocole d'entente établissant les conditions en vertu desquelles on pourrait offrir aux voyageurs un service ADAC limité au TIA. Deux ans plus tard, la ville, la THC et le ministère des Transports signent une entente tripartite de 50 ans remplaçant le protocole d'entente et prévoyant la poursuite de l'utilisation du terrain municipal pour un aéroport public destiné à l'aviation générale et à un service ADAC commercial limité. En vertu de cette entente, les vols par jets ne sont permis qu'en cas d'évacuation médicale, en cas d'urgence et pendant le spectacle aérien de la Canadian National Exhibition. L'entente est modifiée en juillet 1985 pour permettre les vols de Dash 8 de la firme de Havilland au Toronto Island Airport.

Le réseau aéroportuaire de Toronto comprend l'aéroport international Pearson, et les aéroports de Toronto Island, Buttonville et Downsview. (Les aéroports existants de Hamilton, d'Oshawa et de Barrie ne font pas partie de l'étude de la Commission royale.) Des deux installations torontoises desservant un nombre important de passagers, soit Pearson et Toronto Island, ce dernier reçoit environ 3 p. 100 du trafic total de Toronto et environ 5 p. 100 du trafic intérieur total. De 1977 à 1988, le nombre de vols passant par l'aéroport Pearson se situe approximativement entre 200 000 et 350 000, tandis qu'au TIA, on l'évalue entre 150 000 et 200 000. Plus de la moitié des vols du TIA sont locaux, tandis qu'à Pearson, la majorité des vols sont itinérants (entre deux villes).

Le TIA est un aéroport régional; selon la définition de Transports Canada, c'est un

aéroport qui offre un service de transport vers un aéroport national ou international avec un seul type d'aéronef, correspondant à la classe 1 de la CCT, ainsi que des services de transport régulier ou des vols nolisés sans escale à au moins trois autres aéroports.

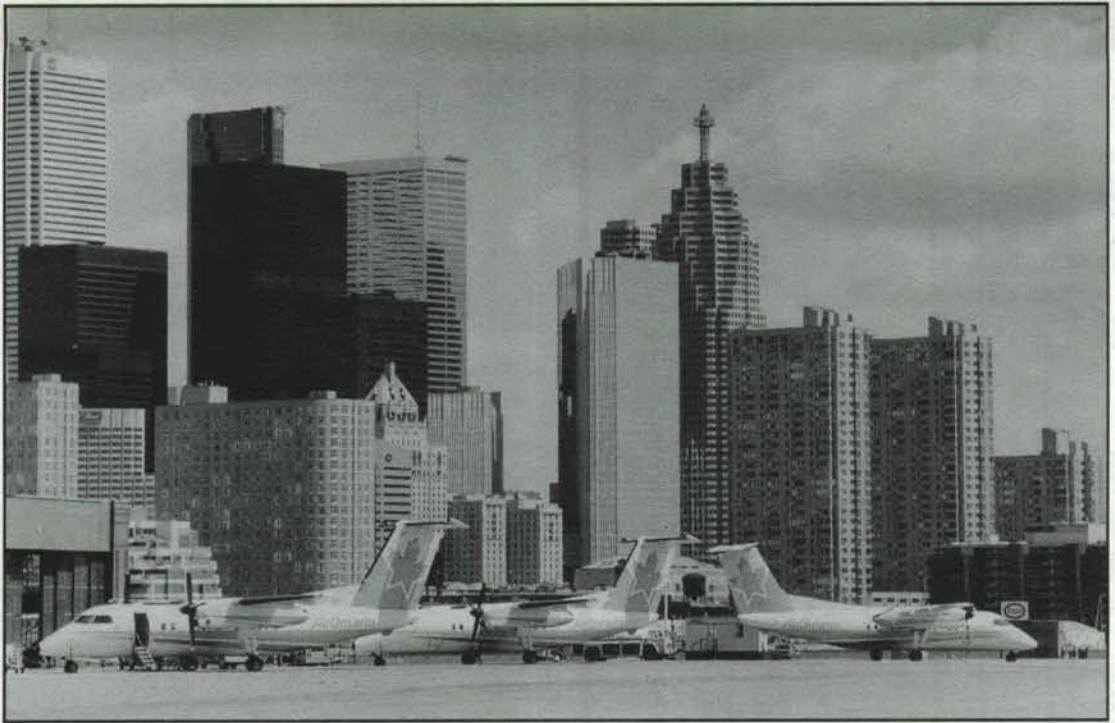
La plupart des aéronefs de transport régulier atterrissant au TIA sont des avions à turbopropulseur. Parce qu'il est plus proche du district commercial du centre-ville de Toronto, le TIA, avec ses appareils à turbopropulseurs, peut faire concurrence, sur de longues distances, au turboréacteurs plus rapides de l'aéroport Pearson.

En raison de l'existence du Western Channel, l'accès en surface à l'aéroport s'est toujours effectué au moyen de traversiers pour passagers et véhicules; l'amélioration de l'accès en surface au TIA fait depuis longtemps l'objet d'études officielles et non officielles. Toutefois, aucune des nombreuses recommandations formulées n'a jamais été mise en application à cause du manque d'unanimité nécessaire entre les parties.

L'Entente tripartite intervenue en 1983 interdit l'accès avec liaison fixe à l'aéroport sous forme de tunnel, de chaussée ou de pont routier. On doit également souligner que, en conformité avec la politique relative à l'accès en surface aux aéroports, la province doit assumer les pertes d'exploitation encourues par le traversier aéroportuaire. La THC met à la disposition des usagers un parc de stationnement commercial pouvant accueillir environ 125 véhicules sur la terre ferme.

PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE

La question de la propriété des 87 hectares (215 acres) des terrains et des installations du Toronto Island Airport est assez complexe. Au fil des années, la compétence rattachée aux subventions et aux conditions originales de l'État s'est modifiée par suite de l'expansion des terrains au moyen de travaux de remblayage effectués en 1938 et en 1962; ces modifications ont été faites au moment où la communauté urbaine



Atterrissage au Toronto Island Airport

de Toronto a été formée et en fonction de l'octroi de baux.

La THC possède la portion la plus importante de la superficie aéroportuaire, soit 65 hectares (162 acres) de terrains et 68 hectares (168 acres) d'eau. La ville de Toronto détient en tout 19 hectares (48 acres) de terrains et 6,5 hectares (16 acres) d'eau. Le gouvernement fédéral est propriétaire de deux petites parcelles de terrain qui font au total deux hectares (cinq acres). Le parc et les terrains riverains situés au sud et à l'est de l'aéroport sont la propriété du Toronto métropolitain, tandis que les lots non remblayés à l'ouest du secteur appartiennent à la ville et à la THC, mais ils sont contrôlés par la province.

En 1957, la ville de Toronto cède l'aéroport de Malton au gouvernement fédéral en échange d'améliorations importantes au TIA; elle accepte que la THC assure l'exploitation du TIA à titre de commettant et, en juillet 1962, elle lui loue tous les terrains de l'aéroport pour une période de 21 ans. À l'expiration de ce bail, c'est l'Entente tripartite qui entre en vigueur.

En 1974, la THC se rend compte que les revenus de l'aéroport ne couvrent pas les coûts d'exploitation combinés de l'aéroport et du traversier; elle demande alors aux gouvernements fédéral et provincial des subventions pour éviter la fermeture de l'aéroport. Ottawa accepte de combler le déficit d'exploitation jusqu'à ce qu'une décision soit prise au sujet de l'avenir de l'aéroport; la province accepte de prendre en charge les coûts d'exploitation du traversier.

En vertu de l'Entente tripartite de 1983, le gouvernement fédéral doit envisager des demandes de compensation pour les déficits de fonctionnement encourus par la THC en ce qui a trait à l'aéroport pendant les 21 ans qu'a duré le bail. Si la ville ou la THC, à cause d'un manque de fonds, informe le Ministre qu'elle ne veut plus assumer la responsabilité financière de l'exploitation de l'aéroport, Ottawa a 90 jours pour indiquer si Transports Canada prendra les opérations en main. Si le Ministre donne une réponse négative, l'aéroport doit être fermé et les terrains actuellement détenus par le

gouvernement fédéral sont transférés à la ville; celle-ci peut également acheter les terrains de la THC.

LES ENJEUX

Depuis les années 1970, les questions environnementales tiennent une place prépondérante dans les discussions intergouvernementales sur l'aéroport, notamment dans les nombreuses rencontres portant sur le bruit, la conception urbaine et la préoccupation de la ville concernant l'effet négatif que l'aéroport pourrait avoir sur les autres utilisations du secteur riverain, comme les utilisations récréatives et résidentielles.

Le bruit demeure la principale préoccupation des citoyens, tandis que les conséquences découlant de l'existence de l'aéroport telles que la contamination des sols et de l'eau par le carburant aviation, les voitures et les autobus, le remblayage du lac, les produits chimiques polluants et les eaux de ruissellement.

Plusieurs modèles mathématiques ont été mis au point pour exprimer, à l'aide d'un simple indice, l'effet combiné des variables qui ont une incidence sur la réaction humaine au bruit. L'un de ces modèles, l'indice de prévision d'ambiance sonore (NEF), a été adopté au Canada pour contrôler l'utilisation des terrains à proximité des aéroports. Les valeurs NEF n'indiquent pas le niveau réel de bruit, mais elles mesurent la réaction psychologique probable d'une collectivité au bruit produit par les déplacements d'aéronaf à un emplacement donné près d'un aéroport.

Les courbes NEF officielles sont préparées par Transports Canada et publiées par la Société canadienne d'hypothèques et de logement comme guide pour les urbanistes. Il n'existe pas d'obligation formelle de se conformer à ces normes, et aucun aéroport n'est juridiquement tenu de mener ses activités

de la façon présumée au moment de la préparation des prévisions de bruit. La courbe de bruit officielle NEF pour le Toronto Island Airport est de 28, tel qu'énoncée dans l'Entente tripartite, qui détermine le niveau maximal de bruit acceptable que les résidents peuvent tolérer. D'après les courbes NEF officielles de 1990, personne ne demeure à l'intérieur de la zone NEF 28. (Voir également la section portant sur les terrains du cours inférieur de la rivière Don).

Au cours de ses audiences publiques, la Commission royale a entendu différents points de vue portant sur le double rôle du Toronto Island Airport en tant qu'emplacement pour l'aviation générale et pour un service ADAC limité; faut-il maintenir le statu quo ou favoriser un type de service plutôt que l'autre, le traversier est-il un point d'embouteillage ou une soupape de sûreté — les opinions des gens sont partagées à ce sujet, selon qu'ils préconisent de garder à l'aéroport son envergure

actuelle ou de lui donner de l'expansion — faut-il aménager une liaison fixe pour les véhicules, les piétons ou les deux, et faut-il que la gestion du TIA soit assurée par un

organisme autre que la THC.

La Commission royale n'a pas trouvé de demande assez forte pour quelque changement que ce soit dans le rôle actuel de l'aéroport, et elle fait, dans son rapport provisoire de 1989, les recommandations suivantes :

- Le Toronto Island Airport doit conserver son double rôle, soit d'assurer un service d'aviation générale et un service aérien inter-cité dans le cadre de l'Entente tripartite.
- La ville de Toronto, de concert avec Transports Canada, doit examiner s'il y a lieu de garder ou de remplacer la Toronto Harbour Commissioners à titre de mandataire de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport.

La Commission royale n'a pas trouvé de demande assez forte pour quelque changement que ce soit dans le rôle actuel de l'aéroport.

- Quelle que soit la décision prise relativement à la recommandation précédente, la ville de Toronto et Transports Canada doivent apporter des améliorations dans la gestion de l'aéroport, notamment une nouvelle assise financière et comptable et un meilleur processus de consultation du public et des usagers.
- Un nouveau plan doit être mis au point en vue de refléter le rôle de l'aéroport tel que la Commission l'entend, pour s'assurer qu'il garde son envergure actuelle au sein de l'environnement riverain, qu'il soit plus propre, plus silencieux et plus adéquat aux besoins des usagers.

Par suite de ces recommandations, la ville de Toronto et un comité provincial-municipal commandent des études pour faire l'analyse de ces recommandations ainsi que d'autres questions ayant trait à l'aéroport. Les

résultats de ces études font actuellement l'objet d'un examen.

LES ÎLES DE TORONTO

Le Toronto Island Airport est situé sur la portion la plus à l'ouest de la pointe Hanlan's, elle-même située sur la partie la plus à l'ouest des Îles de Toronto. Deux kilomètres (1,2 mille) seulement le séparent du tourbillon d'activités du centre des affaires torontois; les 14 îles et leurs lagons abrités, les dunes de sable toujours changeantes et les bouquets de peupliers demeurent un sanctuaire unique pour les citoyens, qui se trouvent, comme l'explique M.J. Lennon (1980) dans *Memories of Toronto Island*, «à dix minutes de Toronto, mais à 1 000 milles de distance».

Lorsque le gouverneur Simcoe arrive en 1793 pour tailler la ville de York dans la forêt dense qui borde le rivage du lac Ontario, les îles forment une péninsule s'étendant sur une distance de 5,5 kilomètres (3,5 milles),



À la vue de l'horizon de Toronto, les îles offrent un changement rafraîchissant de paysage et de rythme de vie.

à partir de l'embouchure sud de la rivière Don, et dessinant une courbe vers l'ouest et le sud dans le lac, où elles abritent le havre. Les amérindiens disent que cette péninsule a le pouvoir de guérir; Elizabeth Simcoe y trouve ses «sables favoris», où elle se retire pour un repos salubre — pique-niquant, peignant ou se promenant à cheval.

Depuis l'époque des Simcoe, les îles continuent de jouer un rôle vital dans la vie récréative des Torontois. Au début des années 1800, des chasseurs et des pêcheurs aventureux vont dans la péninsule pour pêcher, faire la trappe au rat musqué et pour chasser les oiseaux aquatiques. Dès 1833, Michael O'Connor ouvre le premier hôtel de l'endroit, le *Retreat*; l'un des principaux attraits de l'hôtel est l'accès par le premier traversier à vapeur — le *Sir John of the Peninsula* — qui évite la dure traversée de l'embouchure houleuse de la rivière Don. Dès 1840, les pêcheurs construisent des cabanes tout le long de la péninsule, et peu après, les premiers colons intrépides y établissent leur demeure permanente.

Quelque dix années après que la péninsule a été coupée de la terre ferme par une violente tempête en 1858 et est devenue «l'Île», la ville commence à faire la promotion de l'aménagement de cet endroit. La première maison d'été est construite en 1872 par un avocat de renom, et par la suite, de nombreux citoyens torontois distingués font construire des maisons très luxueuses sur la pointe Hanlan's et dans l'île Centre.

Près des cottages de la pointe Hanlan, se trouve un parc d'attractions; en été, des dizaines de milliers de visiteurs viennent faire des tours de montagnes russes, voir le fameux cheval plongeur, assister aux parties de baseball ou de crosse au stade ou flâner nonchalamment sur la promenade en planches. Les îles et le havre renferment des possibilités de divertissement infinies — en été, on peut s'y baigner, faire du canotage, du bateau à rames, de la pêche et de la voile, et en hiver, on fait du traîneau, du patin et du canot sur glace.

Au début des années 1890, pendant la période estivale, la population insulaire s'accroît avec l'installation d'un village de campeurs à l'île Ward; dès 1931, la ville permet le remplacement des tentes par des habitations permanentes. Par la suite, le nombre de personnes résidant à longueur d'année dans l'Île augmente graduellement, plus particulièrement pendant la crise du logement qui suit la Deuxième Guerre mondiale, où l'on construit d'autres habitations dans l'île Algonquin.

Au cours des années 1950, les Îles ont leur «rue principale» sur l'île Centre, où l'on trouve des hôtels, une laiterie, un barbier, une quincaillerie et une salle de cinéma. Les trois collectivités, celles des îles Hanlan, Centre et Ward, possèdent des centres communautaires, des équipes sportives, des journaux et des activités sociales. Les gens vivent en permanence dans les Îles, faisant éduquer leurs enfants à l'Island School, se rendant à la ville par traversier en été et par remorqueur en hiver. Certains résidents des Îles, le livreur de glace entre autres, déclarent fièrement ne pas avoir été à la ville plus d'une demi-douzaine de fois dans leur vie.

Les Îles de Toronto subissent les assauts des forces naturelles du vent et de l'eau, qui les sculptent et les menacent, mais l'homme les met également à rude épreuve. Pendant 150 ans, des plans sont élaborés pour les Îles par les conseils municipaux successifs, la THC et d'autres. Au cours du XX^e siècle, la plupart de ces plans prévoient des modifications radicales dans l'utilisation des terres : des immeubles d'habitation rattachés à la ville par un tunnel et entourés de parcs de stationnement, des autoroutes faisant toute la longueur des îles, ou des quais et des entrepôts destinés à des activités portuaires.

En 1953, le nouveau conseil municipal de la communauté urbaine de Toronto a l'idée de faire des Îles un parc et un secteur récréatif. En dépit des protestations véhémentes des insulaires, la communauté urbaine de Toronto termine les procédures d'expropriation, verse les

compensations aux résidents et rase à la niveleuse 500 habitations. Les habitants des 260 maisons qui restent sur les îles Ward et Algonquin décident de s'opposer et engagent une longue et amère bataille pour rester. Ils protestent contre l'expropriation en cour et l'opinion publique en alléguant que les utilisations résidentielles et récréatives ne sont pas incompatibles.

Pour dénouer le conflit, la province de l'Ontario présente le 9 décembre 1981 le projet de loi 191, qui a pour but de permettre à la collectivité insulaire de demeurer sur place jusqu'en l'an 2005. Cependant, le projet de loi s'avère peu réaliste car il ne règle pas les questions fondamentales, comme la propriété des maisons. À l'automne de 1991, la province déclare qu'elle présentera une nouvelle loi sur les Îles, et que cette loi créera une fiducie foncière qui agira comme propriétaire et permettra la construction de 110 nouvelles

maisons. Cette loi pourrait aider à régler le conflit et assurerait à la collectivité existante une sécurité dont elle a grandement besoin.

Les Îles de Toronto constituent, à l'heure actuelle, une ressource régionale pleine de possibilités, mais quelque peu sous-utilisée. Parmi

Les Îles de Toronto constituent une ressource régionale qui compte des dunes et des plages magnifiques, des espèces végétales rares pour la région et diverses populations de poisson.

les richesses environnementales qu'elles renferment, on compte des dunes et des plages magnifiques, des espèces végétales rares pour la région et diverses populations de poisson. Le visiteur

peut y trouver des pelouses pour pique-niquer et jouer à la balle, des lagons tranquilles pour regarder les tortues se dorser au soleil et les hérons pêcher la nuit, ou faire des promenades et de l'observation d'oiseaux. Il existe des installations récréatives animées à Centreville, sur le parcours de canotage de Long Pond les jours de régates, et au port de plaisance public ainsi qu'à trois clubs de voile.



Habitations sur l'île Ward

Dans les îles Ward et Algonquin, sept cents personnes forment une collectivité vibrante, étroitement liée et exempte de véhicules, et ces gens sont en quelque sorte les gardiens du parc. Une station d'épuration d'eau dessert la ville en été, lorsque la consommation est maximale. L'école d'immersion en sciences naturelles de l'île (Island Natural Science School) offre aux étudiants de Toronto la possibilité de passer une semaine intensive d'étude des sciences naturelles. Le phare de la pointe Gibraltar, construit en 1808 sur les ordres du gouverneur Simcoe, représente un lien historique avec la fondation de la ville, un rappel des jours où les voyages par bateau constituaient un lien vital entre Toronto et le monde extérieur. Le phare domine le parc insulaire auquel l'agglomération torontoise tente d'attirer plus de visiteurs et une collectivité résidentielle qui veut poursuivre son expansion; du phare, on peut également voir au loin le secteur riverain de la ville, qui change et évolue sans cesse.



LES TERRES DU COURS INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DON

Les terres du cours inférieur de la rivière Don sont une autre partie importante du secteur riverain central de Toronto en pleine transition. Qui dit cours inférieur de la rivière Don, pense tout d'abord au transport maritime, à l'industrie lourde, à de vastes entrepôts et au transport; il ne faut toutefois pas oublier le couloir de verdure qui longe la rive nord de l'Outer Harbour, le long de la plage Cherry, rejoignant la zone reconquise par la nature de la flèche de la rue Leslie.

Il y a deux cents ans, les terres du cours inférieur de la Don auraient pu être considérées comme une unité écologique : elles se composaient des parties d'aval de la sinueuse rivière Don, de l'estuaire à son embouchure et de la presqu'île au sud. Les berges du cours inférieur de la Don

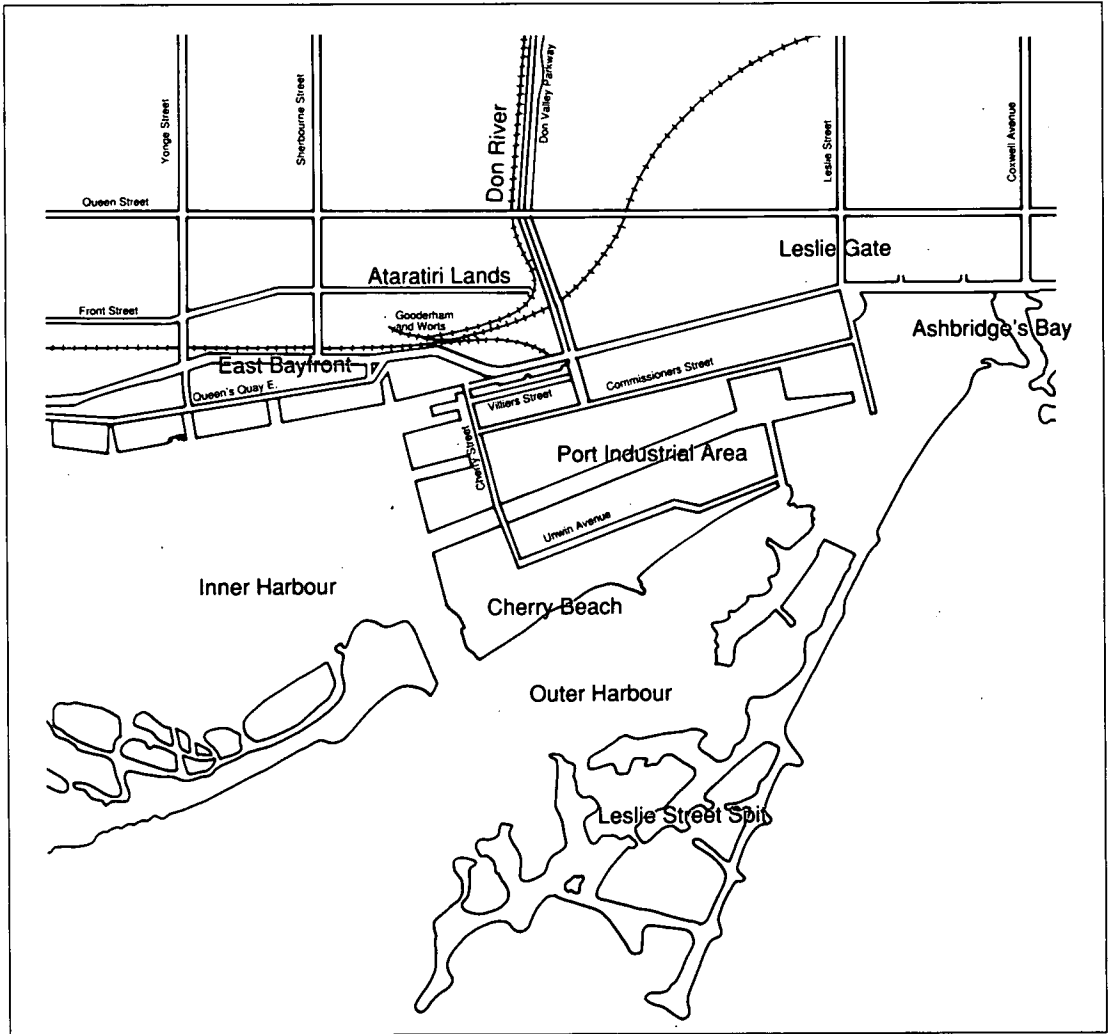
étaient bordées d'arbres et d'arbustes ripicoles qui donnaient sur une forêt mélangée de feuillus et de conifères. La forêt contribuait à réapprovisionner la nappe d'eau souterraine, à régulariser le débit de la rivière, à freiner l'érosion des berges, à garder l'eau des affluents fraîche et à maintenir la diversité des communautés de poissons.

Les mammifères de la région venaient s'y abreuver; la rivière offrait également des frayères et des sources de nourriture aux poissons et à d'autres espèces aquatiques. L'estuaire de la rivière Don, appelé pendant de nombreuses années marécage de la baie Ashbridge's, était un paysage en perpétuel changement où se succédaient des zones de végétation marécageuses, des îles et des étendues d'eau libre; il offrait des habitats aux mammifères, aux oiseaux, aux poissons, aux amphibiens et aux reptiles. Les eaux du marécage étaient protégées des eaux du large par la péninsule, une flèche littorale naturelle où, en 1858, une violente tempête a ouvert une brèche pour former ce qui s'appelle aujourd'hui l'Eastern Gap et les Îles de Toronto. L'arrivée des européens est venue graduellement saper l'unité organique des terres du cours inférieur de la Don; n'ayant maintenant plus de vue d'ensemble, nous avons tendance à considérer ces terres comme des parcelles limitées par des routes, des voies ferrées et des jetées de béton.

Il existe six composantes principales : les terres du cours inférieur de la Don, Ataritari, East Bayfront, le secteur industriel portuaire, les régions semi-naturelles de la flèche de la rue Leslie et la rive nord de l'Outer Harbour ainsi que les parcs de la baie Ashbridge's. Bien que l'avenir des terres du cours inférieur de la Don reste incertain, il ne fait aucun doute que cette région est sur le point de connaître un grand changement. La présente section expose une vision de ce que pourrait comporter ce bouleversement.

Les limites du cours inférieur de la vallée de la rivière Don sont généralement considérées comme étant situées immédiatement au nord du viaduc de Bloor. Une grande

Carte 10.10 Terres du cours inférieur de la Don



partie de la vallée a surtout une fonction utilitaire : on y retrouve une voie rapide, deux voies ferrées, une voie à grande circulation, des emprises de services publics, des dépotoirs à neige, quelques industries lourdes qui y subsistent, des postes de transformation et des dépôts de marchandises. Les berges de la rivière sont bordées de clôtures à mailles losangées et des estacades installées à son embouchure retiennent les débris flottants qui dévalent la rivière pendant les tempêtes de pluie. L'eau et les sédiments sont de piètre qualité tout comme les habitats fauniques. L'accès aux berges est limité et peu invitant

et les cyclistes ou les promeneurs y sont très peu nombreux.

Ataratiri est le nom donné aux terrains limités en gros par l'avenue Eastern au nord, la rivière Don à l'est, les voies ferrées du CN au sud et la rue Parliament à l'ouest. À l'heure actuelle, ce secteur est occupé par un certain nombre d'industries, dont des gares ferroviaires de marchandises, des entrepôts, des usines et des parcs à ferrailles. En juillet 1988, la ville de Toronto signait une entente avec la province de l'Ontario en vue de la construction de 7 000 unités de logement dans ce secteur, la ville agissant comme urbaniste et promoteur

et la province garantissant les fonds nécessaires à l'achat et à l'aménagement du site.

La ville possède maintenant la totalité des 32,5 hectares (80 acres); elle a exproprié plus de 40 propriétés privées et a acheté le tiers restant des terrains des filiales immobilières du Canadien Pacifique et du Canadien National. Au cours des trois dernières années et demie, la ville a axé ses efforts sur la planification nécessaire au réaménagement des terrains et à la conception de la future collectivité. Beaucoup de temps et d'argent ont été consacrés à l'évaluation des conditions environnementales dans ce secteur et à l'élaboration de solutions aux problèmes de taille qui y ont été relevés.

L'East Bayfront est le secteur compris entre le port et le corridor Gardiner/Lakeshore, entre les rues Yonge et Cherry. Le terme de corridor de transport est celui qui le désigne le mieux puisque c'est une route qui mène vers quelque part et non pas vraiment un «endroit». L'East Bayfront est surplombé par l'autoroute Gardiner et le boulevard Lake Shore qui isolent visuellement et physiquement du port les régions situées au nord.

L'East Bayfront, qui est le fruit de travaux de remblayage effectués au cours des années 1950, a été le siège d'une activité portuaire intense, mais est en perte de vitesse depuis les 30 dernières années. La plupart des

terminaux maritimes et des quais sont disparus et il n'y reste que la Redpath Sugar, la Lake Ontario Cement et les entrepôts et les centres de distribution de la Régie des alcools de l'Ontario.

Le secteur industriel portuaire, aménagé grâce à des travaux de remblayage de l'ancien marécage de la baie Ashbridge's, au pied de la rivière Don, conformément au plan de 1912 de la Toronto Harbour Commissioners, se trouve au sud du corridor Gardiner/Lakeshore, entre les rues Cherry et Leslie. Ce secteur devait

être le coeur industriel de Toronto, le point central à partir duquel rayonneraient vers le monde extérieur les différents moyens de transport (bateau, rail et route). Ces attentes ne se sont jamais toutefois concrétisées puisque survint la Première Guerre mondiale qui fut suivie de la Crise. Ce secteur, plutôt que de devenir un centre manufacturier, en vint à servir principalement à l'entreposage en vrac du charbon, du ciment et de produits pétroliers. Depuis quelques années, bon nombre des industries plus bruyantes et plus salissantes ont quitté le secteur qui est maintenant mûr pour un changement.

Une mince bande de verdure borde l'extrémité sud du secteur industriel portuaire, occupant les secteurs semi-naturels de la rive nord du port; elle se termine à l'ouest à la plage Cherry, l'une des plages les plus propres de Toronto qui attire baigneurs et véliplanchistes. Plus à l'est, les clubs de canotage et les clubs nautiques parsèment la rive nord; le sentier riverain Martin Goodman serpente le long d'une mince bande de terre plus au nord. Ce secteur offre des habitats variés et de qualité à la faune et attire les amateurs de la nature, les cyclistes,

les joggeurs et les promeneurs. La flèche Leslie se trouve plus à l'est et doit son origine à des travaux de remblayage du lac. Laisseé en grande partie à elle-même, cette étendue quasi

Laisseé en grande partie à elle-même, cette étendue quasi désertique a été reconquise par la nature et une série d'habitats semi-naturels uniques et riches s'y retrouvent maintenant.

désertique a été reconquise par la nature et une série d'habitats semi-naturels uniques et riches s'y retrouvent maintenant. Un port de plaisance construit par la THC est ancré à la flèche et s'avance dans l'Outer Harbour.

La station principale d'épuration, l'un des principaux employeurs de ce secteur, est située à l'est de la rue Leslie et fait actuellement l'objet de plans d'amélioration et d'agrandissement. Le reste des terres du cours inférieur de la Don — les parcs créés par les travaux de remblayage appelés parc Woodbine et parc

LA VICTORY SOYA MILLS

En 1943, l'industriel E. P. Taylor cherchait un endroit où construire une nouvelle usine de transformation du soya afin d'alléger les pénuries de matières grasses et d'huiles éprouvées pendant la guerre en raison du rationnement de la nourriture et du pétrole. Il avait été nommé président de la Victory Mills Limited, une nouvelle compagnie créée par la filiale Sunsoy Products de la Canadian Breweries Limited. La Victory Mills loua bientôt un emplacement à l'angle sud-est des rues Fleet et Parliament, emplacement idéal pour recevoir et expédier des cargaisons par chemin de fer, camion ou bateau. L'usine qui y a été construite avait été conçue pour extraire et transformer les graines de soya et de lin et d'autres huiles végétales transformables en produits destinés à la consommation humaine et animale ainsi que d'autres produits qui seraient transformés par d'autres types d'industries en biens divers comme de la colle, de la peinture, de l'encre d'impression et du savon.

Malgré les pénuries de guerre et d'après-guerre de matériaux, la construction de la nouvelle usine a commencé presque immédiatement sur un terrain appartenant à la Board of Toronto Harbour Commissioners. Des silos de béton ont tout d'abord été érigés afin de pouvoir disposer des stocks de soya nécessaires dès que les installations de pressage et d'extraction par solvant seraient prêtes à fonctionner. Ces silos trônent à l'extrémité est du port de Toronto depuis ce temps.

L'usine a officiellement ouvert ses portes le 27 mars 1946 et, en 1947, la Victory Mills achetait le terrain ainsi qu'une parcelle adjacente de la THC. Au fil des ans, l'usine a changé de propriétaire à deux reprises : en 1954, la Victory Mills a été vendue à Procter and Gamble Co. et rebaptisée Victory Soya Mills; en 1980, la compagnie était à nouveau vendue à la Central Soya Inc. de Fort Wayne, en Indiana.

Il ne faut pas sous-estimer l'importance de cette usine de transformation : sa construction conjuguée à une vaste campagne concertée destinée à encourager les agriculteurs à cultiver le soya a provoqué une croissance immédiate du marché du soya. En 1940, le Canada produisait 6 000 tonnes (220 000 boisseaux) de soya; en 1953, sa production atteignait 120 000 tonnes (4,4 millions de boisseaux). La demande de produits de soya a peu changé au cours des années 1950 et 1960, puis a atteint un nouveau sommet pendant les années 1970 lorsque la population a été sensibilisée au fait que la consommation d'huiles végétales était meilleure pour la santé que la consommation de gras animaux. En 1990, les 25 000 cultivateurs de soya de l'Ontario ont produit 1,3 million de tonnes (47 millions de boisseaux) de soya.

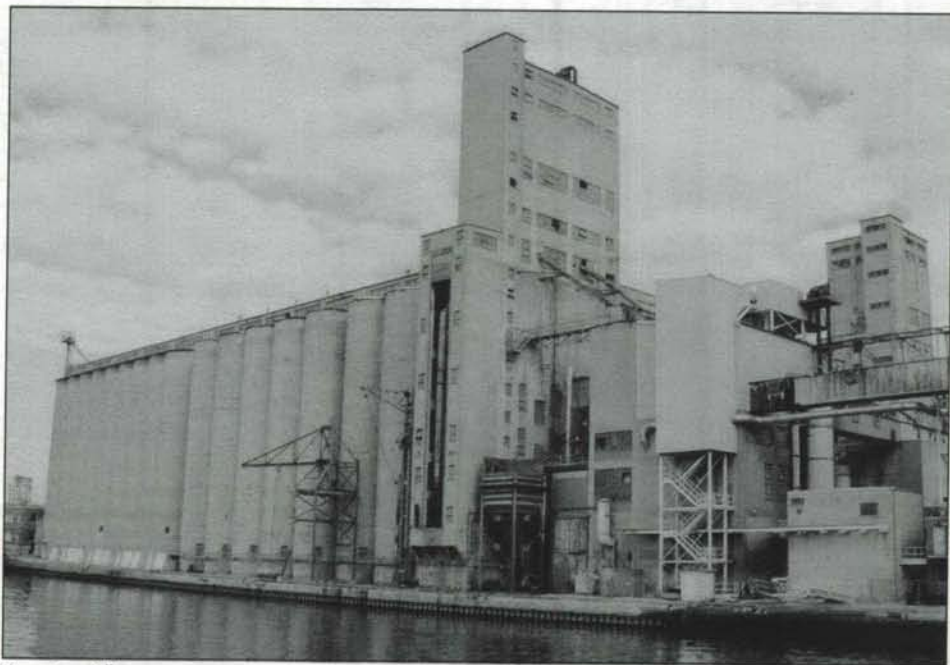
Lors de sa fermeture en mars 1991, la Victory Soya Mills Limited traitait de 400 000 à 540 000 tonnes (15 à 20 millions de boisseaux) de soya par année. Plus important des trois triturateurs de soya au Canada, elle transformait ces graines de soya en huiles pour la margarine, en huiles de cuisson et en compléments protéiques pour les aliments du bétail.

La Central Soya Inc. a cessé ses activités en invoquant de faibles profits attribuables à l'Accord de libre échange Canada-États-Unis, le versement de subventions par le gouvernement à un produit concurrent (le colza canola) et les taxes municipales élevées.

D'autres conditions avaient également changé depuis que E.P. Taylor avait choisi avec soin l'emplacement de son usine : la proximité des chemins de fer et des installations portuaires n'était plus avantageuse en cette ère de domination du transport routier des marchandises. De plus, le secteur riverain de Toronto était développé à un point tel que l'usine était affligée de problèmes de circulation.

L'emplacement n'a pas encore été vendu. Il n'est pas difficile de s'imaginer ce qui arrivera lorsqu'il le sera : étant situé à la limite du quartier central de la ville, il sera réaménagé. Reste à savoir si l'on peut trouver un moyen de construire pour l'avenir sans anéantir complètement notre passé industriel.

Sources : Stinson, J. et M. Moir. 1991. Built Heritage of the East Bayfront. Environmental audit of the East Bayfront/Port Industrial Area Phase II, Technical Paper no. 7. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, Toronto.



Victory Soya Mills

Ashbridge's Bay — sont séparés du reste du secteur par le Coastworth Cut et la station d'épuration et sont également isolés des quartiers résidentiels situés au nord. Toutefois, ces parcs qui comportent un port de plaisance ainsi que des aménagements paysagers attrayants où se divertir, se détendre ou pique-niquer sont reliés à la plage plus à l'est par une passerelle et des espaces verts.

La majeure partie des terres du cours inférieur de la Don sont dans les limbes, bon nombre des activités d'antan étant disparues ou en voie de disparaître et de nombreuses études et plans entrepris récemment et à divers stades d'avancement tentent de revitaliser ce secteur stratégique de la ville.

En septembre 1991, la ville, conformément à ses plans de développement domiciliaire d'Ataritari, rendait publique son évaluation des conditions environnementales du secteur ainsi que la partie II de son projet de plan officiel. La ville a également abordé la question des terres du cours inférieur de la Don dans son Cityplan '91 et dans le Gardiner Expressway East/Don Valley Sweep Civic Design Study (1990). Le City of Toronto Task Force to Bring Back the Don a fait connaître sa position à l'égard des terres du cours inférieur de la Don en août 1991.

La communauté urbaine de Toronto a effectué plusieurs études sur les transports

dans la partie inférieure de la vallée de la Don (dont la Waterfront Transit Light Rail Extensions Feasibility Study (1990) et la Long Range Rapid Transit Network Study, qui était une étude de base pour le nouveau plan officiel de la communauté urbaine de Toronto); en outre, il y a le *Revised Report on Metropolitan Interests in the Port Area*, l'élaboration d'un nouveau plan d'aménagement du secteur riverain du Toronto métropolitain, des propositions pour transformer l'incinérateur de la rue Commissioners en un centre élargi de tri et de recyclage et l'évaluation des incidences environnementales de la station principale d'épuration de la communauté urbaine de Toronto conjointement à un rapport global sur le réseau d'égouts du Toronto métropolitain.

Le secteur privé joue également un rôle actif dans la planification de l'aménagement de certaines parties des terres du cours inférieur de la Don. Ainsi, il a effectué des études et soumis des propositions pour le site de Gooderham et Worts, qui est adjacent à Ataratiri, pour la LeslieGate à l'angle nord-est du boulevard Lake Shore et de la rue Leslie, pour l'agrandissement de la propriété de Lever Brothers au pied de l'autoroute Don Valley et pour plusieurs grandes sections du secteur industriel portuaire, y compris le parc St. Lawrence à l'extrémité nord-ouest et Castlepoint au quai Polson.

La THC a préparé son Port Industrial Area Concept Plan en 1988 afin de favoriser le développement économique de ce secteur, d'améliorer l'accès du public et d'assurer l'avenir du port. Une étude conjointe des incidences économiques du port de Toronto sur la ville de Toronto et les territoires environnants a été récemment effectuée par la province, la communauté urbaine de Toronto, la ville de Toronto et la THC.

Les rôles de la THC et du port de Toronto ont également été étudiés en profondeur par la Commission royale. Dès le début de son mandat, la Commission s'est rendu compte qu'il était temps de trouver une nouvelle vocation à

l'East Bayfront et au secteur industriel portuaire. La Commission, préoccupée par la pollution de ce secteur dans son premier rapport provisoire, recommandait la tenue d'un examen environnemental. Le 17 octobre 1989, le gouvernement de l'Ontario déclarait cette zone d'Intérêt Provincial au sens de la *Loi sur l'aménagement du territoire* afin de sauvegarder l'intégrité de l'étude de la Commission. Le procédé utilisé pour entreprendre l'examen environnemental constituait la première tentative de la Commission de mettre en pratique la démarche axée sur l'écosystème; le résultat a été un exemple probant de l'efficacité d'application de cette démarche à la recherche, l'analyse et l'interprétation de l'information.

LE PROCESSUS D'EXAMEN ENVIRONNEMENTAL

L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire a été effectué de novembre 1989 à décembre 1991. Il avait pour but d'obtenir une description et une compréhension aussi précises que possible des conditions environnementales régnant dans l'East Bayfront et dans le secteur industriel portuaire (avec les inévitables contraintes temporelles et budgétaires). Il est à souligner que cet examen environnemental a été effectué avant qu'aucune décision ne soit prise sur les futures utilisations des terres — une exception radicale à la règle habituelle.

La plupart des activités de planification de l'utilisation des terres débutent avec un terrain particulier. Un jour, un promoteur a une idée de projet de construction — une copropriété, une tour à bureaux, un centre commercial — et si l'environnement est pris en compte, il y aura une évaluation environnementale du projet. Le promoteur examine quelles incidences le projet aura sur l'environnement et comment réduire ou atténuer ces incidences. L'un des inconvénients de cette façon de procéder est qu'un terrain peut être utilisé de façon inadéquate.

Par ailleurs, la grande priorité d'un examen environnemental est de recueillir de l'information

sur les conditions de l'environnement afin que de meilleures décisions puissent être prises par la suite. En fait, l'équipe chargée de l'examen environnemental n'a pas participé au processus décisionnel à l'égard de l'avenir de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire :

d'autres intervenants seront cependant en mesure de prendre des décisions éclairées concernant l'utilisation des terres puisqu'ils disposeront de toute l'information environnementale nécessaire.

Une autre différence fondamentale de l'examen environnemental de la Commission a été

son recours à la «démarche axée sur l'écosystème» comme cadre de recherche, d'analyse et d'interprétation de l'information. Comme nous l'avons vu précédemment, cette démarche s'applique aux interactions et examine comment une région en influence une autre et est influencée par les régions qui l'entourent. Elle étudie également les effets des actions de l'homme sur l'écosystème et, inversement, les effets possibles des conditions écologiques sur la santé de l'homme. La démarche axée sur l'écosystème a permis à la Commission d'aller au-delà de la compartimentation de la gestion traditionnelle de l'environnement : c'est l'état de l'écosystème et non de l'environnement qui a été examiné.

Afin de mesurer la santé de l'écosystème dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire, l'équipe a dû élaborer des critères appropriés au secteur et pour lesquels on disposait de renseignements. Les critères et les indicateurs utilisés ailleurs ont été examinés, y compris ceux de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, le concept des villes en santé, l'Ecosystem Charter élaborée par l'Académie Rawson, les objectifs du plan d'action correctrice du Metro Toronto et les principes énoncés dans *Un point tournant*.

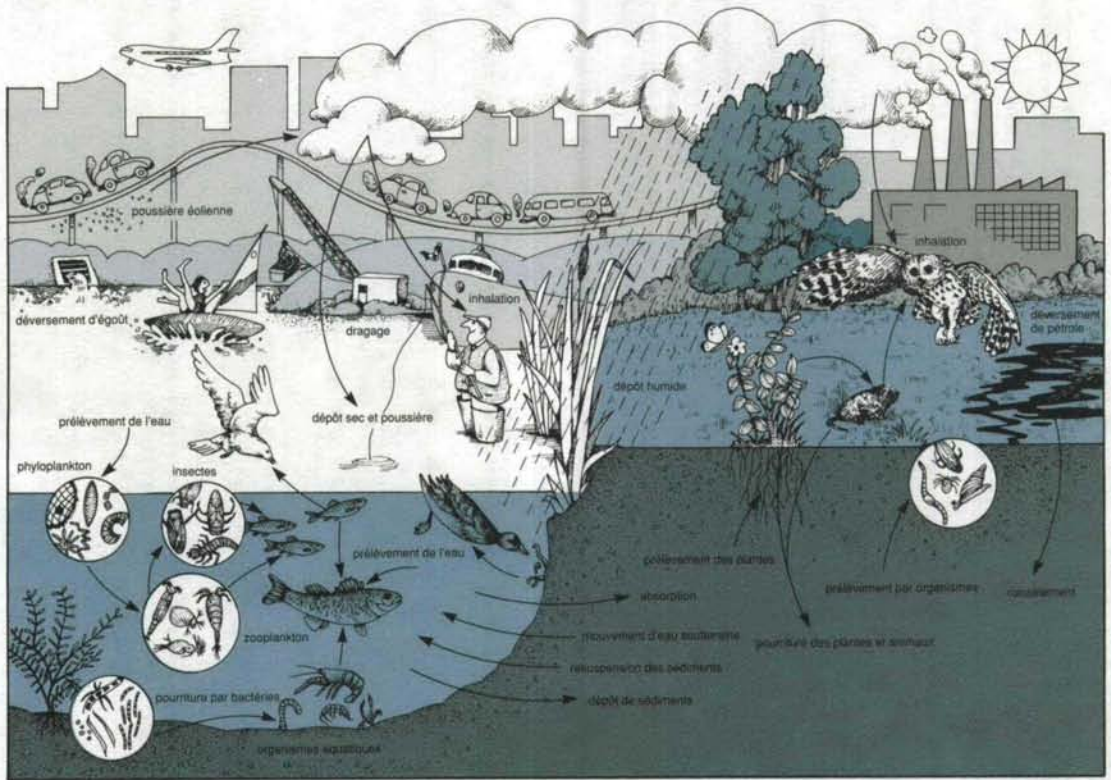
L'homme étant partie intégrante de l'écosystème, certains des critères retenus par l'équipe d'examen étaient anthropocentriques (centrés sur l'homme) ainsi que biocentriques. Parmi les critères utilisés, mentionnons :

- la diversité, la quantité, la connexité et la qualité des habitats fauniques;
- la diversité et l'abondance des espèces fauniques;
- la complexité du réseau trophique;
- la présence d'espèces introduites;
- les réserves adéquates de substances nutritives;
- le niveau de produits chimiques toxiques dans l'écosystème;
- les effets des produits chimiques toxiques sur l'homme et la faune;
- la poussière, les odeurs et le bruit;
- la variété, la qualité et l'accessibilité des possibilités d'activités humaines;
- la protection contre les risques environnementaux;
- les liens avec le passé;
- l'aspect esthétique (forme urbaine, perception de l'environnement, caractéristiques naturelles).

La façon dont l'examen a été mené était un troisième écart par rapport à la norme : lors de la phase I, cinq groupes de travail composés d'experts ont compilé l'information existante (et produit des rapports techniques) sur l'environnement atmosphérique, l'environnement aquatique, les sols et la nappe phréatique, le patrimoine naturel et le patrimoine construit. Lors de la phase II, sept groupes de travail, sous la direction générale d'un comité directeur, ont entrepris des recherches plus approfondies pour combler les nombreuses lacunes des données identifiées précédemment; ils ont rédigé des rapports techniques sur l'environnement atmosphérique, le patrimoine construit,

La démarche axée sur l'écosystème a permis à la Commission d'aller au-delà de la compartimentation de la gestion traditionnelle de l'environnement : c'est l'état de l'écosystème et non de l'environnement qui a été examiné.

Figure 10.2 Voies multiples de l'écosystème



les matières dangereuses, le patrimoine naturel, les sols et la nappe phréatique, l'eau et les sédiments et la santé de l'écosystème.

Lors de la tenue de l'examen, la Commission royale a pu compter sur une multitude de personnes talentueuses et d'experts. Quarante-trois personnes ont participé au comité directeur et aux groupes de travail : 53 d'entre elles étaient des fonctionnaires provenant de quatre paliers de gouvernement et d'organismes publics; 18 d'entre elles étaient des citoyens faisant partie d'organisations non gouvernementales, 7 venaient d'universités, 3 représentaient l'industrie et le monde du travail et 12 étaient des experts-conseils de différents domaines. Les groupes de travail comptaient des employés des gouvernements fédéral et provincial, de la communauté urbaine de Toronto et de la ville de Toronto. Ils regroupaient également des représentants de la

Toronto Harbour Commissioners, du Toronto Historical Board, du South East Toronto Industrial Awareness Organization (SETIAO), du Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, d'un certain nombre d'organismes communautaires et environnementaux et des services d'ambulance, d'incendie et de police.

De nombreux efforts ont été déployés pour tenter d'intégrer les résultats des travaux des divers groupes de travail. Des rencontres périodiques permettaient aux membres de différentes disciplines de discuter et de partager l'information. Deux «coordinateurs» faisaient le lien entre ces groupes de travail afin de s'assurer que les membres de chaque discipline des groupes de travail prennent conscience de la façon dont ses constatations se rapportaient aux préoccupations des autres. Ainsi, les coordinateurs pouvaient demander

aux membres du groupe de travail sur l'environnement atmosphérique comment la qualité de l'air était affectée par le sol, l'industrie et les transports ou comment celle-ci affectait le sol, l'eau, la faune ou l'homme. Les coordinateurs ont par la suite fait la synthèse de toute l'information recueillie par les diverses disciplines et l'ont interprétée, et les résultats ont été publiés dans le cadre de deux rapports, soit *Un milieu en transition* (1990) qui portait sur la phase I de l'examen et *Voies multiples* (1991) qui est le rapport final de l'examen environnemental.

DÉFIS À RELEVER ET POSSIBILITÉS À EXPLOITER SUR LES TERRES DU COURS INFÉRIEUR DE LA DON

Bon nombre des caractéristiques communes aux différentes parties des terres du cours inférieur de la Don peuvent être considérées comme des défis à relever et des possibilités à exploiter. Ces secteurs :

- partagent une histoire intéressante;
- sont généralement sous-utilisés;
- se trouvent surtout dans la plaine inondable de la Don;
- ont des problèmes environnementaux similaires;
- sont mal reliés avec le reste de la ville;
- appartiennent, pour la plupart, à l'État.

Au cours des deux derniers siècles, l'activité humaine a complètement transformé l'environnement physique des terres du cours inférieur de la Don. Un marais fertile occupait autrefois l'embouchure de la Don, là où l'on trouve maintenant des usines de recyclage ou des grues. Il y a deux cents ans, les Autochtones y harponnaient à la lanterne du poisson dans le marécage Ashbridge's. Les premiers colons européens y trouvaient du poisson, des rats musqués et des tortues et des chasseurs y abattaient du gibier d'eau qu'ils revendaient au marché aux citoyens de la ville de York.

Les rives du lac Ontario étaient parsemées d'humbles chaumières.

L'industrialisation des terres du cours inférieur de la Don a débuté en 1831 lorsque James Worts, à son arrivée de l'Angleterre, établit une meunerie à l'extrémité est du port; l'année suivante, William Gooderham, le beau-frère de Worts, arrivait à York. Les deux hommes se lancèrent en affaires ensemble et transformèrent leur meunerie en distillerie en 1837. Celle-ci a été exploitée sous le nom de Gooderham et Worts jusqu'en 1990, laissant derrière elle un amalgame de bâtiments industriels d'une grande valeur architecturale et historique — l'un des sites historiques les plus importants de Toronto.

Dès les années 1880, le marécage Ashbridge's était pollué par des déchets humains, animaux et industriels non traités et son insalubrité devint vite une préoccupation de la collectivité. En réponse aux problèmes rencontrés dans le marécage et aux problèmes de navigation dans le port, la Toronto Harbour Commissioners (THC), un organisme nouvellement créé, élaborait un plan pour remettre en état l'extrémité nord-est du port et le marais. Le plan, dévoilé en 1912, prévoyait des quais à la fine pointe de la technologie, de larges avenues bordées d'arbres et des usines modernes reliées au monde extérieur par bateau, par train et par route. Le secteur industriel portuaire devait être le centre industriel de Toronto et occuper des terres créées de toute pièce à partir du sable dragué au fond du lac par le *Cyclone*, la plus grande et la plus puissante drague flottante de l'époque.

Le cours inférieur sinueux de la Don a été redressé et confiné dans un chenal de béton, son embouchure a été remodelée pour qu'il se jette à angle droit dans le Keating Channel et l'Inner Harbour. Le delta a été remplacé par de nouvelles terres industrielles dotées de quais, d'un chenal de navigation et d'un bassin de manoeuvre ainsi que de liaisons ferroviaires et routières au reste de la ville.

La création de l'East Bayfront a débuté beaucoup plus tard, pendant les années 1950,

BAIE ASHBRIDGE'S

Le nom de la baie Ashbridge's, jadis une des terres humides les plus importantes de l'Amérique du Nord, vient d'une famille qui vint de la Pennsylvanie pour s'établir dans la ville de York en 1793 sur la rive est de la rivière Don tout près de son déversement dans la baie. Ce qui reste aujourd'hui de ces marécages si vibrants sont les mémoires des chasseurs et des naturalistes qui ont utilisé les 520 hectares (128 acres).

Lorsque la famille Ashbridge's s'est vu concéder des terres, la baie était composée de grands et de petits étangs, de lagons herbeux, de marais et d'îlots de quenouilles, de nénuphars, de sagittaires, de populages des marais, de roseaux et de lenticules. La rivière Don serpentait dans le marais deltaïque qu'elle avait contribué à créer. Ses eaux chaudes et peu profondes, riches en nutriments, et la végétation luxuriante y créaient des habitats idéaux pour des centaines d'espèces fauniques. Les premiers colons parlent «d'immenses vols de canards en si grand nombre au-dessus de l'eau qu'ils faisaient un bruit de tonnerre» (Barnett, 1971).

Le marais giboyeux permettait d'approvisionner la petite colonie de York. Moins d'un siècle plus tard, avec l'invention des armes se chargeant par la culasse, les chasseurs étaient capables d'abattre les espèces de gibier d'eau par centaines. Frank Smith, un membre du Toronto Ornithological Club de 1942 à 1965, année de son décès, se rappelait de Bill Loam, un chasseur commercial qui gagnait sa vie en chassant et en pêchant dans le marais et «revenait chez lui le soir avec un bateau si plein [de canards] qu'il n'y avait plus de place pour aucun autre» (Fairfield, 1991).

Frank Smith a lui-même chassé dans le marécage et en disait ce qui suit:

J'y ai déjà vu des milliers de huttes construites par des rats musqués et je puis dire sans me tromper que dix à douze mille rats musqués pouvaient y être capturés au cours d'un seul printemps. . . Il était plus difficile de capturer des tortues bourbeuses. La meilleure façon d'y arriver était de se déshabiller, de prendre un sac, de s'immerger jusqu'aux aisselles dans l'eau et lorsque vous marchiez sur une tortue, vous plongiez, l'attrapiez et la mettiez dans le sac [sic]. J'en ai déjà pris de 75 à 100 en une seule journée de cette façon et les ai vendues au marché pour être apprêtées comme soupe (Fairfield, 1991).

Au cours des années 1850, des tempêtes ont fissuré la presqu'île sablonneuse qui séparait le marais du lac, créant les Îles de Toronto. Des problèmes ultérieurs d'érosion ont poussé la ville à ériger en 1890 une digue à l'extrémité ouest du marais, interrompant ainsi la circulation d'eau entre le marais et le port.

Isolée du lac et recevant de grandes quantités de déchets industriels, humains et animaux, notamment des écoulements des étables Gooderham et Worts, l'eau de la baie devint stagnante et polluée. Dans l'espoir d'améliorer la circulation et la qualité de l'eau, on pratiqua vers le lac, à l'extrémité est du marécage, une ouverture appelée Coastworth Cut, mais une solution plus permanente dut être proposée : remblayer le marécage pour créer des terres industrielles riveraines.

En 1912, la ville acceptait les plans de la Toronto Harbour Commissioners et dès 1930, la majeure partie du marécage avait été remblayée par des résidus, des gravats de construction et des sédiments dragués au fond du port. Le reste a été remblayé au cours des années 1950 pour faire place à la station d'épuration principale. La baie Ashbridge's, abritant autrefois une communauté faunique riche et complexe, a été remplacée par des entrepôts de sel et de charbon, des réservoirs de pétrole, des bâtiments industriels et des terrains vagues.

Néanmoins, la nature, laissée à elle-même, s'est imposée et une grande variété de plantes et d'animaux ont colonisé ces terrains vagues et la berge nord de l'Outer Harbour. Ces régions naturelles du secteur industriel portuaire conjuguées aux communautés naturelles de la flèche de la rue Leslie et à la remise en état espérée de l'embouchure de la rivière Don, pourraient faire revivre symboliquement le patrimoine naturel enfoui sous des tonnes de remblais.

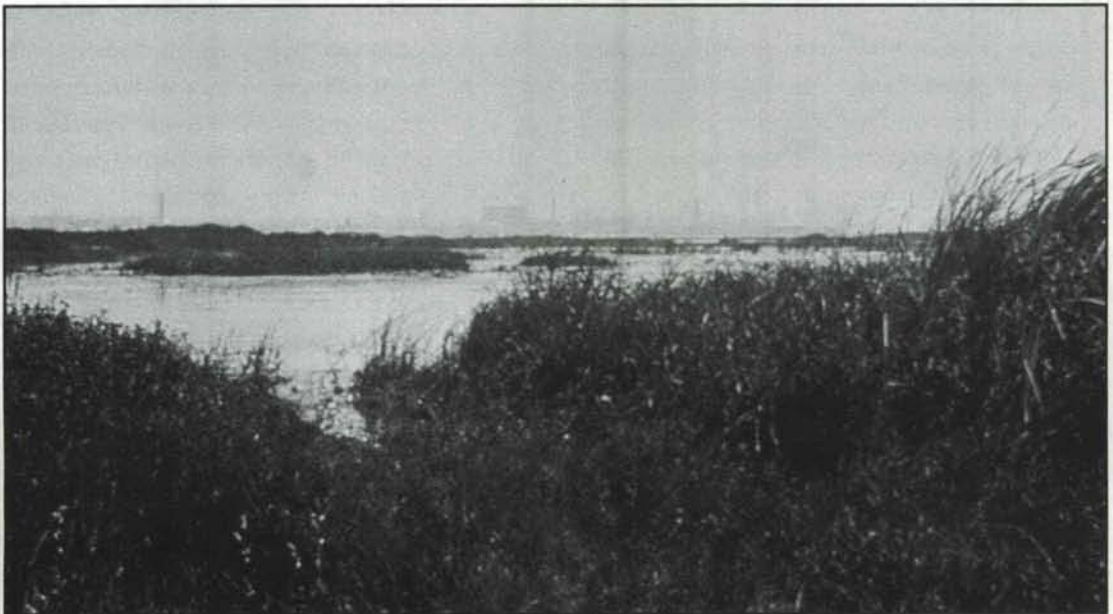
Sources : Barnett, J. M. 1972. «*Ashbridge's Bay*». *Ontario Naturalists* 9(7); Fairfield, G. (dir. de pub.). 1991. *Ashbridge's Bay*. [manuscrit inédit].

après de difficiles négociations entre les Harbour Commissioners, la ville et les chemins de fer. Des quais, des docks et des industries faisant appel au transport maritime comme la Redpath Sugar sont venus occuper ces nouvelles terres.

Le remodelage des terres du cours inférieur de la Don se poursuit encore de nos jours. On agrandit encore la flèche de la rue Leslie, la presqu'île de quatre kilomètres de longueur (2,5 milles) créée par des travaux de remblayage qui ont débuté au début des années 1960 et conçue comme une digue de protection de l'Outer Harbour. Il est vite devenu

évident que Toronto n'avait pas besoin d'un deuxième port et la nature a repris ses droits à cet endroit qui est devenu l'habitat naturel d'une grande diversité de plantes et d'animaux. Le plus récent projet de création de terres dans le secteur étudié du cours inférieur de la Don est le port de plaisance de l'Outer Harbour dont les travaux ont débuté en 1986 et qui est destiné à permettre l'amarrage d'embarcations de plaisance et l'aménagement d'une marina à la base de cette digue.

Même si le plan de la THC de 1912 a perdu de son éclat, il n'en reste pas moins un riche patrimoine industriel : l'«armature» du



Baie Ashbridge's avec la ville de Toronto à l'arrière-plan

plan — les docks, les ponts basculants, le Ship Channel, les ponts, les voies ferrées et les routes — découpe nettement les terrains. Les grandes constructions comme les silos, les grues, les cheminées d'usine et les réservoirs de carburants balisent le paysage, évoquant les activités industrielles antérieures et actuelles. Les bâtiments de Gooderham et Worts, l'école Palace Street à l'angle des rues Front et Cherry et l'ancien édifice de la Banque de Montréal sur la rue Cherry sont uniques et doivent être préservés en raison de leurs qualités architecturales. Le patrimoine industriel que laissent voir l'infrastructure et les bâtiments du secteur — la grande artère de la rue Commissioners, le réseau bien défini de quais et de digues, les grues et les réservoirs — devrait être traité avec respect et, si possible, servir de base à tout réaménagement futur.

Les terres du cours inférieur de la Don occupent toujours un emplacement stratégique — à quelques minutes du centre-ville de Toronto — mais le secteur est sous-utilisé, miteux et négligé. Les expropriations effectuées dans Ataratiri ont laissé des pâtés complets de bâtiments vides. De nombreuses industries, occupantes de longue date de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire, sont également parties, laissant derrière elles des bâtiments vides ou des terrains vagues. Les terres dites industrielles de Toronto fournissent en moyenne de l'emploi à 79 personnes par hectare (32 personnes/acre); par contre, cette densité n'est que de 11,6 employés par hectare (4,7 employés/acre) dans le secteur industriel portuaire.

Les terres du cours inférieur de la Don donnent également lieu à toute une gamme d'activités récréatives : des clubs de voile, d'aviron et de véliplanchistes se retrouvent un peu partout sur la rive nord de l'Outer Harbour, les bateaux plus gros sont ancrés au port de

plaisance de l'Outer Harbour et au Ashbridge's Bay Park et la plage Cherry reste l'une des plages les plus propres pour la baignade du centre du secteur riverain. Les naturalistes sillonnent la région tandis que les joggeurs, les promeneurs et les cyclistes empruntent le sentier Martin Goodman, certains s'aventurant même en amont dans la vallée de la Don. Néanmoins, bon nombre de ces installations récréatives sont sous-utilisées, en partie parce qu'elles sont difficiles d'accès et peu attrayantes.

Presque toutes les terres du cours inférieur de la Don se trouvent en plaine inondable. S'il devait y avoir une autre tempête dans la région de l'ampleur de l'ouragan Hazel de 1954, de vastes secteurs se retrouveraient sous près d'un mètre (3 pieds) d'eau, certains endroits pouvant être plus durement touchés que d'autres. Les travaux de modélisation entrepris dans le

cadre de l'Ataratiri Environmental Evaluation Study ont montré que près de 3 800 unités de logements et plus de 900 entreprises employant plus de 23 000 personnes dans la plaine inondable du cours inférieur de la Don pourraient être touchées.

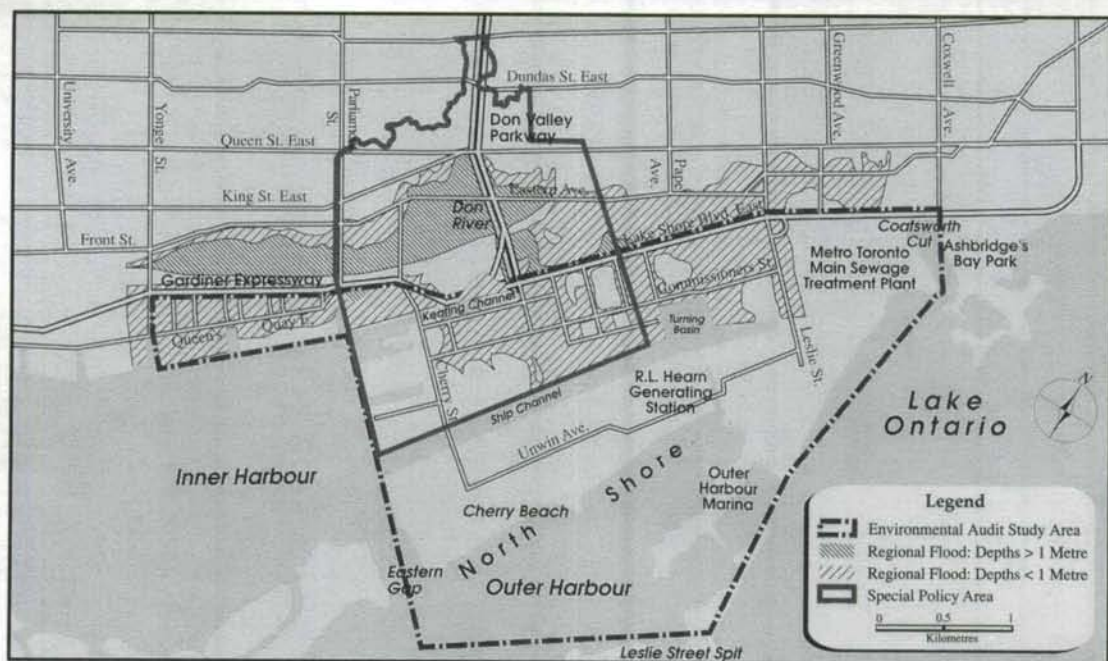
○

Le patrimoine industriel que laissent voir l'infrastructure et les bâtiments du secteur — la grande artère de la rue Commissioners, le réseau bien défini de quais et de digues, les grues et les réservoirs — devrait être traité avec respect et servir de base à tout réaménagement futur.

○

En vertu de l'énoncé de politique relatif à l'aménagement des plaines inondables rendu public par les ministères des Richesses naturelles et des Affaires municipales, tout nouvel aménagement sur un terrain exposé à des dommages causés par des inondations n'est habituellement pas permis. Toutefois, les municipalités peuvent demander qu'un secteur particulier soit désigné afin d'y permettre un certain type d'aménagement qui pourrait y être autrement interdit. La ville de Toronto a demandé que la plaine inondable du cours inférieur de la Don soit ainsi désignée afin de permettre l'aménagement du projet Ataratiri et diverses mesures sont actuellement examinées afin d'y réduire les risques d'inondation.

Carte 10.11 Plaine inondable du cours inférieur de la Don



Les terres du cours inférieur de la Don font également face à d'autres problèmes environnementaux : dans de nombreux endroits, les sols sont contaminés par des métaux lourds et des produits chimiques organiques, en partie en raison du type de remblayage utilisé. Ainsi, le secteur industriel portuaire a été créé à même les débris de construction, les boues usées, les cendres d'incinérateur et les ordures municipales ainsi qu'au moyen de sable. La flèche de la rue Leslie a été édifée avec du remblai provenant du centre-ville de Toronto (dont une certaine quantité était sans aucun doute contaminée) et également avec des gravats, des cendres d'incinérateur, des cendres volantes et des vieilles carcasses de batterie. Dans les corridors ferroviaires, sur les terres du projet Ataratiri et dans le secteur portuaire, les problèmes étaient aggravés par des déversements, des fuites, ainsi que par l'entreposage et l'élimination de matières dangereuses. Lorsque le sol est contaminé, il est probable que la nappe phréatique le soit également.

L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire a

mis en lumière la contamination du sol et de la nappe phréatique dans 27 des 28 sites étudiés par la Commission royale et par d'autres (sur un total de 123 sites dans le secteur). Bien qu'il soit difficile de généraliser — les types et les niveaux de contaminants variant énormément d'un site à l'autre et dans un même site — ces études montrent que le sol et la nappe phréatique étaient fortement contaminés dans certains endroits. Les conditions établies par les Directives pour la dépollution des sites publiées par le ministère de l'Environnement de l'Ontario sont dépassées pour un certain nombre de métaux lourds : bien qu'il n'existe aucune directive provinciale pour certains composés organiques, des études ont révélé la présence de benzène, d'éthylbenzène, de toluène, de xylène, de HAP et de BPC. Dans certains endroits, la nappe phréatique est contaminée par des métaux lourds et des composés organiques ainsi que par des produits pétroliers non combinés flottants sur l'eau.

Selon le *Ataratiri Draft Environmental Evaluation Study Report* (Clarkin, 1991), des échantillons de sol prélevés à plus de 250 endroits

dans le secteur d'Ataratiri ont révélé que plus de la moitié de la superficie ne satisfaisait pas aux normes actuelles concernant les utilisations domiciliaires, commerciales ou industrielles. Parmi les polluants trouvés, mentionnons des métaux, des composés organiques comme des biphényles polychlorés (BPC) et du goudron de houille. Les plus forts taux de contamination se retrouvent dans la partie ouest du secteur où une usine de gazéification a été en exploitation jusque dans les années 1950.

Comme dans tout secteur industriel, plusieurs milliers de matières dangereuses sont utilisées, entreposées ou transportées sur les terres du cours inférieur de la Don. Bien que l'information disponible pour évaluer les risques engendrés par ces matières dangereuses soit insuffisante, l'examen environnemental a révélé que, au cours des deux dernières années uniquement, 73 déversements et incendies mettant en cause des matières dangereuses ont été relevés dans l'East Bayfront et le secteur industriel portuaire.

L'air y est de piètre qualité car les terres du cours inférieur de la Don sont dominées par l'industrie et les transports. Les odeurs provenant des industries et de la station d'épuration posent un problème aux résidents du voisinage et les émissions fugitives de poussières, de composés organiques volatils et de métaux provenant de l'industrie et de la circulation sont inquiétantes. Près du corridor Gardiner/Lakeshore et de l'autoroute Don Valley, des travaux préliminaires de modélisation révèlent que les normes provinciales pour le monoxyde de carbone, les particules en suspension et les retombées de poussière sont dépassées. On sait peu de choses sur les émissions ou les niveaux de composés organiques à l'état de trace dans l'air.

Le smog, y compris la concentration d'ozone au niveau du sol, pose un problème sur les terres du cours inférieur de la Don, tout comme dans l'ensemble du sud de l'Ontario, surtout par temps ensoleillé, à la fin du printemps et en été.

Dans le secteur d'Ataratiri et le secteur industriel portuaire, le bruit est suffisamment élevé pour nuire à des utilisations résidentielles, mais peut être ramené à des niveaux acceptables grâce à la conception architecturale et à d'autres mesures. Les principales sources de bruit sont la circulation dans les corridors de transport et, dans le secteur portuaire, la circulation aérienne (décollages et atterrissages) du Toronto Island Airport.

Les taux de poussière, d'odeur et de bruit le long de la rive nord de l'Outer Harbour sont plus faibles que dans les secteurs industriels car les terres y sont beaucoup plus utilisées à des fins récréatives.

L'eau du cours inférieur de la Don, du Keating Channel, de l'Inner Harbour, du Ship Channel et du Turning Basin est de piètre qualité et les sédiments de fond sont contaminés par des substances nutritives, des métaux lourds et des produits chimiques organiques. Peu de poissons réussissent à y vivre, même si le gibier d'eau y passe l'hiver, attiré par les eaux plus chaudes qu'ailleurs.

L'eau de l'Outer Harbour est généralement de meilleure qualité que celle de l'Inner Harbour et les sédiments sont plus propres. Il est rare de voir une affiche interdisant la baignade à la plage Cherry, contrairement à toutes les autres plages de Toronto.

Les produits chimiques toxiques se retrouvent dans le biote aquatique, y compris chez les organismes benthiques, le poisson et les oiseaux aquatiques. La consommation de 8 espèces de poisson (de certaines tailles) fréquentant le cours inférieur de la Don est interdite.

Sur la rive nord de l'Outer Harbour, la flèche de la rue Leslie et plusieurs terrains vagues du secteur industriel, on retrouve diverses régions naturelles et semi-naturelles, y compris des plages et des littoraux graveleux, des terres humides, des prés, des bosquets de saules, des peuplements de peupliers et d'autres habitats.

Grâce surtout à une certaine négligence, ces secteurs en sont venus à abriter une mosaïque d'habitats offrant différents stades de succession

et constituant d'excellents lieux de reproduction et de repos pour les espèces migratrices. Les données recueillies pour l'examen environnemental révèlent qu'ils abritent un réseau trophique assez complexe : uniquement sur la rive nord, on compte quelque 330 espèces de plantes, 260 espèces d'oiseaux, 19 espèces de poissons, 12 espèces de mammifères, 2 espèces d'amphibiens, 1 espèce de serpent et 27 espèces de papillons. Un nombre similaire d'espèces a été recensé à la flèche de la rue Leslie.

Par contre, les secteurs industriels d'Ataratiri, de l'East Bayfront et du secteur portuaire se caractérisent par la pauvreté de leurs habitats. Ils sont, pour la plupart, de piètre qualité — un champ ici et là entre des routes, des terrains de stationnement et des édifices industriels ou commerciaux. Il s'ensuit donc qu'ils abritent un nombre limité d'espèces fauniques et que la chaîne alimentaire y est rudimentaire.

De plus, bien qu'il existe des habitats fauniques de qualité, principalement dans les parties sud des terres du cours inférieur de la Don, les couloirs qui relient les habitats entre eux sont rares. C'est le cas du couloir est-ouest et, encore davantage, du couloir nord-sud avec l'important couloir de la vallée de la Don.

Les couloirs permettant à l'homme de se déplacer dans les terres du cours inférieur de la Don sont tout aussi déficients que ceux unissant les habitats fauniques. Le corridor Gardiner/Lakeshore coupe véritablement les terres situées au sud des quartiers résidentiels situés au nord. Le secteur industriel portuaire est isolé davantage de la ville par le Keating Channel. Le secteur d'Ataratiri est en réalité un cul-de-sac, cerné de trois côtés par des voies ferrées, la rivière Don, et les voies d'accès à l'autoroute de la Don Valley de la rue Adélaïde.

La majeure partie des terres du cours inférieur de la Don appartiennent à des organismes publics. Les principaux propriétaires de ces terres industrielles portuaires sont la THC, la communauté urbaine de Toronto et l'Hydro-Ontario. La Régie des alcools de l'Ontario et la police provinciale de l'Ontario détiennent des propriétés dans

l'East Bayfront; le CN et le CP possèdent le couloir ferroviaire et les cours de triage au sud d'Ataratiri. Les terres d'Ataratiri appartiennent maintenant entièrement à la ville de Toronto.

Bref, pour ce qui est de la santé de l'écosystème des terres du cours inférieur de la Don, il convient de dire que cette région pose des défis importants à relever et des possibilités de régénération à exploiter. Les graves problèmes que constituent la contamination du sol et de la nappe phréatique, la pollution de l'air et de l'eau, les risques d'inondation, les taux de poussière et les niveaux de bruit doivent être abordés si l'écosystème doit un jour retrouver sa santé.

Nos connaissances sur l'état de l'environnement de cette région sont encore très incomplètes et il faudra combler ces lacunes. De plus, des questions de compétence, de réglementation et de planification sont au nombre des obstacles institutionnels qui ont contribué à la dégradation de l'environnement et qui font obstacle à son rétablissement.

UN PLAN INTÉGRÉ POUR LES TERRES DU COURS INFÉRIEUR DE LA DON

La Commission royale, à la lumière des défis à relever et des possibilités à exploiter sur les terres du cours inférieur de la Don et des résultats des nombreuses études et plans pour des parties données du secteur, s'est rendu compte qu'il était nécessaire d'élaborer un plan intégré; une planification ponctuelle ne peut aborder de façon efficace des problèmes comme l'inondation et la contamination des sols, la remise en état de la rivière Don, l'accès et la nécessité de stimuler une reprise économique. Un plan intégré permettrait :

- de conserver et d'améliorer le patrimoine construit et naturel;
- d'accroître la diversité et l'intensité des utilisations;
- de réduire les risques d'inondation;
- de partager les technologies de décontamination des sols;
- de partager des programmes de surveillance de la pollution atmosphérique;



Habitats marécageux et boisés le long de la rive nord de l'Outer Harbour

- d'améliorer les liens avec le reste de la ville;
- de s'assurer que les terres publiques sont utilisées de façon à procurer un maximum d'avantages à la société;
- d'intégrer les divers exercices de planification actuellement en cours;
- d'aider à la reprise économique de la région.

Un tel concept intégré permettrait des solutions efficaces (et rentables) qui ne pourraient être appropriées ni possibles si la planification ne touchait qu'une seule partie des terres du cours inférieur de la Don. Une planification régionale intégrée permettrait de prendre en compte l'ensemble, plutôt qu'un certain nombre de secteurs épars dont s'occuperaient des organismes multiples ayant des visées et des priorités différentes.

Le projet Ataratiri illustre bien les embûches qui guettent une planification qui n'est ni intégrée ni basée sur une solide compréhension de l'état de l'environnement — une planification qui débute avec un bout de terrain avec l'intention

d'en faire un «projet». Ataratiri est économiquement handicapé, écrasé par le coût des terres achetées au plus fort du boum immobilier; de plus, avant même de débiter, il faudra dépenser des millions de dollars pour décontaminer le sol et assurer une protection contre les inondations. La mentalité de «méga-projet» pourrait bien être cependant l'aspect le plus nuisible : la mentalité inflexible du «tout ou rien» préconisant un projet de développement à vocation unique.

Il pourrait être tentant de considérer que le projet d'Ataratiri consiste à éliminer totalement une industrie unique dans un secteur qui n'a jamais eu de tissu urbain. Mais ces terres ont déjà fait partie de la ville : on y trouvait des rues, diverses utilisations, des activités et une histoire. Par conséquent, cela ne donne pas grand-chose de traiter tout le secteur en même temps et de façon globale. Il vaudrait mieux favoriser le développement de l'habitation dans le secteur de façon flexible et évolutive en la traitant comme la «rénovation» d'un voisinage existant. Grâce à cette optique, des changements se produiront et des améliorations pourront être

apportées, mais le tissu social et urbain existant ne disparaîtra pas entièrement. La vie dans le secteur suivrait son cours en même temps que se produirait sa régénération. Une telle évolution graduelle peut être frustrante pour ceux qui désirent fortement voir tout se faire «tout d'un coup», mais cela produit les résultats escomptés d'une façon plus organisée et plus économique.

Une telle conception flexible et progressive du développement devrait être mise en pratique sur l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don dans un cadre général comportant :

- des améliorations à la santé de l'environnement, y compris une «infrastructure verte» de rues, de parcs, de jardins publics, d'installations récréatives et de corridors de verdure accueillants; une stratégie de gestion des inondations et des mesures correctrices de la qualité de l'air, de l'eau et des sols;
- un plan de transport qui réponde aux besoins des personnes de l'extérieur tout en respectant ceux des personnes qui y vivent (c'est-à-dire trouver un équilibre entre la notion de «corridor» et de «milieu de vie»).
- un équilibre entre les utilisations des terres — résidentielles, industrielles, commerciales et récréatives passives et actives — qui intègre milieu de travail et milieu de vie;
- une vision harmonisée du développement économique du secteur, y compris des possibilités clairement identifiées de participation et d'investissement de la part du secteur privé;
- un examen intégré et un système d'approbation.

LA SANTÉ DE L'ENVIRONNEMENT

Compte tenu des problèmes environnementaux du secteur et de la sensibilisation de la population à la nécessité d'un environnement en santé, la planification de l'utilisation des terres du cours inférieur de la Don devrait débiter par l'élaboration d'une stratégie destinée à rétablir la santé de l'environnement. Elle devrait comporter

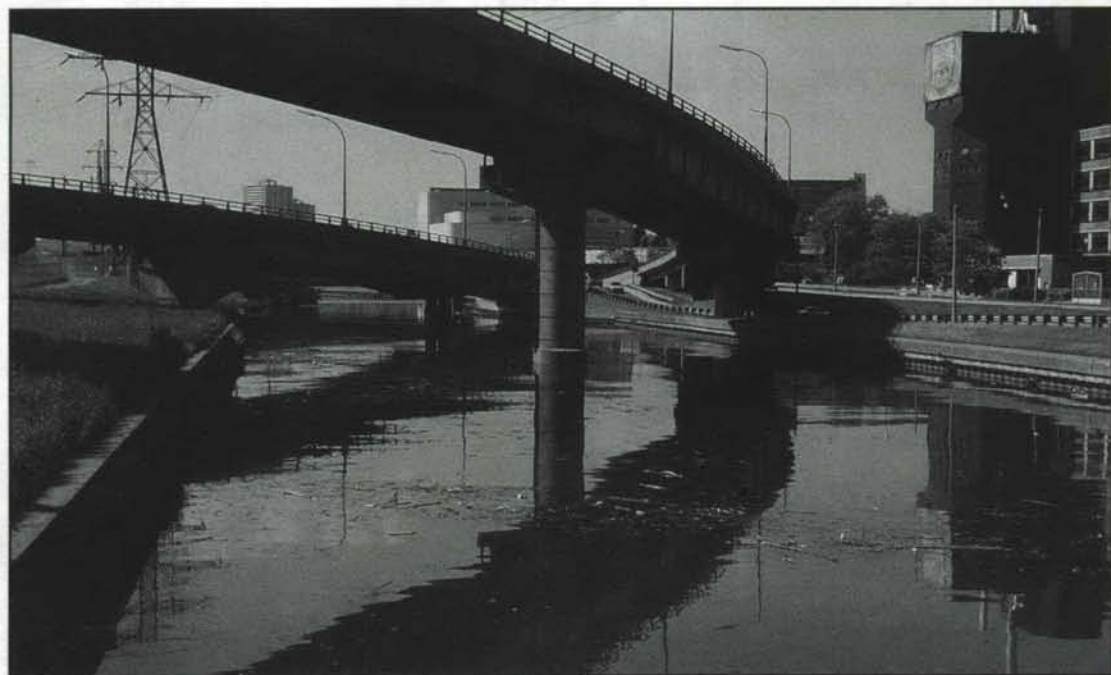
quatre buts principaux : mettre en place une «infrastructure verte» composée de parcs, d'espaces verts et de corridors de verdure, aborder les problèmes environnementaux particuliers au secteur, minimiser l'incidence de l'aménagement sur l'environnement et conserver le patrimoine bâti et naturel du secteur. Un plan peut être élaboré à partir des données compilées par le grand nombre d'études et d'exercices de planification qui ont été effectués depuis quelques années.

Une rivière Don plus propre et remise en état est au centre de cette infrastructure verte; bon nombre des améliorations apportées à la qualité de l'eau émaneront des travaux effectués dans l'ensemble du bassin versant dans le cadre du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto; le Task Force to Bring Back the Don a préparé un canevas des changements à apporter à l'environnement physique qui amélioreraient l'accès, l'esthétique et l'habitat et contribueraient à améliorer la qualité de l'eau. (Ces mesures sont décrites dans le document intitulé *Remise en état d'un bassin versant en milieu urbain : l'histoire de la Don.*)

Le plan du Task Force prévoit que les biefs d'amont du cours inférieur de la Don deviendraient les marécages Rosedale; un petit déversoir de béton créerait un bassin d'amont marécageux;

Autant par sa forme que par son fonctionnement, la ville porte les traces de notre histoire et de notre mémoire collective; en cela, elle est dépositaire du potentiel par lequel nous pouvons former nos visions de l'avenir. Les réseaux et les partenariats offrent l'avantage de pouvoir sortir des modèles de la sagesse conventionnelle et des méthodes normales de résolution des problèmes, pour formuler une problématique différente et mettre au point de nouvelles possibilités.

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



Le cours inférieur de la Don

des étangs latéraux seraient dragués pour créer des marécages pouvant servir d'habitat au poisson. La plaine inondable se composerait d'un mélange de terres humides, de prés et de versants boisés. La régénération des ravins améliorerait les habitats fauniques et les sentiers, encourageraient des utilisations récréatives passives comme la randonnée pédestre et l'observation de la nature. Au sud des nouveaux marais, la rivière canalisée aurait une apparence plus urbaine et plus régulière : ses bords seraient plantés d'une multitude d'arbres, des escaliers et des passerelles permettraient d'accéder à des sentiers plus larges séparés des voies ferrées par des plantations denses.

Le cours inférieur amélioré de la Don aurait une nouvelle embouchure dans les terres du port, au sud de celle qui existe actuellement, qui s'élargirait graduellement pour recréer l'estuaire qui s'y trouvait autrefois. Le delta et le marécage serviraient de nouveaux habitats à la flore et à la faune aquatiques, favoriseraient les utilisations récréatives et éducatives passives et offriraient un magnifique cadre à d'autres utilisations. Un corridor migratoire se poursuivrait au sud de la nouvelle embouchure de la Don et

mènerait aux régions naturelles le long de la rive nord de l'Outer Harbour. Divers habitats y seraient protégés et améliorés et seraient reliés aux vastes régions naturelles de la flèche de la rue Leslie.

Les corridors de verdure devraient être suffisamment larges pour servir de tampon entre les utilisations fauniques et humaines et des plantes indigènes devraient être plantées pour encourager la reconstitution naturelle de la végétation. Les parcs nouvellement reliés et les nouveaux espaces verts de l'East Bayfront assureraient la liaison vers l'ouest entre les secteurs publics du Harbourfront et le corridor de verdure de la rivière Don. Du côté est des terres du cours inférieur de la Don, des liens de verdure amélioreraient ce qui est actuellement un couloir peu attrayant menant aux magnifiques aires récréatives du parc Ashbridge's Bay et aux Eastern Beaches situées un peu plus loin.

L'un des grands problèmes environnementaux affligeant presque toutes les terres du cours inférieur de la Don est la menace possible d'inondation. Bien que l'on puisse difficilement qualifier ce problème de nouveau, les tentatives pour y remédier au cours des ans n'ont été que

des solutions «temporaires» : enfermer la rivière dans un couloir de béton (afin de réduire l'érosion et d'accélérer le débit), limiter les nouveaux aménagements dans les plaines inondables et construire des bermes, n'abordent pas les véritables causes des débits de pointe élevés. Le problème de l'inondation a été aggravé parce que la Don est utilisée comme égout des eaux pluviales engendrées dans l'ensemble du bassin versant.

Une démarche axée sur l'écosystème aux problèmes d'inondation de la Don comporterait des mesures à l'échelle du bassin versant destinées à réduire l'écoulement des eaux de pluie dans la rivière. Cette démarche concorde avec les buts et principes adoptés en vertu du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto qui renferme des mesures comme l'utilisation de bassins de rétention des eaux pluviales et la réorientation des tuyaux de descente pluviale des résidences vers les parterres. Il faudra peut-être plus de temps pour mettre ces solutions en oeuvre, mais elles sont probablement moins coûteuses, plus équitables et plus avantageuses à long terme.

La modélisation montre qu'une forte tempête inonderait un secteur s'étendant de l'est de la rue Yonge jusqu'à un point au-delà de l'avenue Greenwood, submergeant la majeure partie du secteur industriel portuaire et les terres au nord de la rue King. De toute évidence, il faut protéger les installations existantes, de même que celles qui sont prévues, dans la plaine inondable du cours inférieur de la Don. Les études effectuées pour le projet Ataratiri ont permis de déterminer une série de mesures minimales de protection contre les inondations qui seraient nécessaires avant d'entreprendre des travaux d'aménagement; il s'agirait notamment de remblayer une partie du site d'Ataratiri, d'élargir les ouvertures de quatre ponts traversant la Don et de construire un canal de dérivation sur la rive ouest de la rivière Don, au nord du Keating Channel. Le coût de telles mesures devrait être assumé par ceux qui en bénéficieraient.

Tout plan de réaménagement des terres du cours inférieur de la Don doit tenir compte du

problème de contamination des sols et de la nappe phréatique. Une stratégie correctrice devrait être élaborée pour l'ensemble du secteur, en se basant sur les résultats de l'examen environnemental de la Commission royale et de l'étude d'évaluation des incidences environnementales du projet Ataratiri de la ville de Toronto.

Une stratégie de gestion intégrée des sols et des eaux souterraines du cours inférieur de la Don permettra de regrouper les sites à nettoyer et d'avoir recours à une démarche progressive plutôt que de tenter de tout faire en même temps, partout à la fois. Les groupes de sites devraient être déterminés en fonction de types et de degrés similaires de pollution, du potentiel de migration des contaminants d'un site à d'autres sites adjacents ou à des eaux de surface avoisinantes et des utilisations futures prévues. Il faut considérer soigneusement la profondeur du sol à décontaminer et les normes appropriées de dépollution en fonction du futur environnement bâti, des types de paysages, de la gamme d'activités et des risques probables pour la santé. La stratégie devrait :

- être basée sur des directives globales et numériques de décontamination qui puissent être appliquées à l'ensemble du secteur et qui conviennent aux utilisations finales prévues;
- être élaborée après un examen en profondeur de l'information sur les techniques disponibles de dépollution des sols et des eaux souterraines, y compris les travaux actuellement entrepris par la Toronto Harbour Commission;
- s'assurer que des études détaillées et ponctuelles du sol et de la nappe phréatique soient entreprises avant la vente, la location ou le réaménagement des parcelles de terrain et avant que des décisions ne soient prises sur le nombre et le type de mesures correctrices nécessaires;
- comporter les recherches nécessaires pour en venir à mieux comprendre la circulation des eaux souterraines et les sources de contamination;

- comporter une étude de la qualité des sols et de l'eau souterraine des régions naturelles situées le long de la rive nord de l'Outer Harbour et l'élaboration d'une stratégie appropriée de gestion des sols dans ces secteurs.

On peut également faire des économies d'échelle en envisageant le problème de contamination des sols et des eaux souterraines au niveau du secteur. De plus, il y aurait lieu de transformer ce défi — la nécessité de nettoyer le sol contaminé — en une possibilité à exploiter. Une usine de décontamination du sol située dans le secteur pourrait décontaminer les sols de l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don et donner naissance à une expertise et à une technologie de décontamination des sols qui pourraient être exportées ailleurs.

L'examen environnemental a soulevé de nombreuses questions sur la qualité de l'air, questions qui sont applicables à l'ensemble du secteur du cours inférieur de la Don. Ainsi, il était recommandé que des études sur les niveaux de bruit, les concentrations de contaminants toxiques dans l'air et la qualité de l'air à proximité des corridors de transport soient effectuées. De telles études pourraient être menées pour l'ensemble de la région et le plan élaboré devrait comporter des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air dans l'ensemble du secteur.

L'aménagement des terres du cours inférieur de la Don devrait être orchestré de façon à améliorer l'état de l'environnement et à minimiser les effets nuisibles. Il devrait comporter des mesures visant à :

- déclasser et nettoyer des usines, du matériel, des bâtiments, des réservoirs de stockage et des pipelines souterrains;
- concevoir des édifices et des aménagements paysagers afin d'améliorer les conditions microclimatiques et de réduire la consommation d'énergie à des fins de chauffage et de climatisation;

- favoriser l'accès au transport en commun et redonner aux piétons la place qui leur revient;
- faire le nécessaire pour réduire la quantité et améliorer la qualité du ruissellement pluvial urbain;
- favoriser un aménagement paysager naturel qui offre des habitats fauniques et réduit la quantité d'énergie, de produits chimiques et d'eau nécessaires à son entretien;
- exiger que les industries qui restent dans le secteur ou viennent s'y établir utilisent les meilleures méthodes possibles de gestion pour contrôler la poussière, le bruit et les odeurs, traiter les eaux pluviales ainsi que les matières dangereuses et s'assurer de la santé et de la sécurité des travailleurs.

Une stratégie environnementale pour l'ensemble des terres du cours inférieur de la Don devrait s'appuyer sur la totalité du potentiel du patrimoine naturel et bâti du secteur. Les habitats fauniques existants devraient être remis en état, protégés et améliorés, et les liaisons entre la vallée de la Don, le secteur de la plage Cherry, la flèche de la rue Leslie et la baie Ashbridge's devraient être améliorées.

Les édifices présentant un intérêt architectural ou historique devraient être conservés et réutilisés, dans la mesure du possible, et les aspects importants du patrimoine industriel du secteur devraient être intégrés au nouvel aménagement. Ces mesures contribueront à ce que ce secteur devienne un endroit particulier aux valeurs historiques, multiples et profondes où les bâtiments, les motifs architecturaux et les structures de tous âges coexisteront et où les habitats naturels prospéreront.

LES TRANSPORTS

Comme on le soulignait dans la section intitulée «Milieu de vie et corridor», la Commission royale a recommandé un programme intégrant l'environnement, l'utilisation des terres et le transport dans le secteur riverain central. Un

tel programme répondrait aux besoins régionaux et locaux, y compris la relocalisation et le réaménagement de l'autoroute Gardiner, l'amélioration des transports en commun et la création d'îlots et de rues dans des secteurs qui ne sont maintenant que de vastes étendues de terrain.

Le plan de transport pour les terres du cours inférieur de la Don devrait s'insérer au plan d'ensemble du secteur riverain central et équilibrer les besoins en transport des résidents de l'extérieur de ce secteur et de ceux qui y vivent. Il faudrait pour cela, par exemple, conserver ligne de chemin de fer qui dessert la Redpath Sugar. Il devrait être conçu de manière à améliorer les liens nord-sud entre les terres du cours inférieur de la Don et les quartiers résidentiels au nord, l'accès par les moyens de transport en commun ainsi que les pistes cyclables. Le sentier Martin Goodman, une fois mieux aménagé et embelli, deviendra partie intégrante du sentier riverain.

Le réaménagement du corridor Gardiner/Lakeshore permettrait de mettre en place un réseau de voies publiques mieux reliées entre elles et adaptées aux besoins des résidents, et dotées de la capacité de circulation nécessaire, créerait un cadre approprié au réaménagement et améliorerait la qualité du paysage bordant les rues du secteur. Les propositions du plan officiel de la phase II d'Ataratiri recommandent une configuration qui incorpore les rues existantes et subdivisent les îlots plus gros afin de ramener à des dimensions plus humaines les nouveaux quartiers qui seront aménagés.

Il serait possible de construire une gare de GO Transit sur la rue Cherry sur un prolongement du LRT du centre-ville relié à une gare de GO Transit à Garrison Common afin de desservir les banlieues. Parmi les améliorations au transport en commun local, mentionnons un prolongement vers l'est de la ligne de Harbourfront LRT et l'amélioration du service d'autobus.

Le port de Toronto est l'autre installation de transports très importante des terres du cours inférieur de la Don. La Commission royale lui a

accordé une attention toute particulière (voir *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto* (1989) et les deux rapports provisoires de la Commission). En mai et juin 1989, elle a tenu des audiences publiques sur le rôle, le mandat et les plans d'aménagement de la THC au cours desquelles elle a reçu de nombreuses propositions sur des questions comme l'accessibilité, la santé et l'environnement, le port, la propriété et l'utilisation des terres et le manque de responsabilité de la THC.

Le port de Toronto, autrefois l'un des ports majeurs des Grands Lacs, se classe maintenant au 16^e rang à l'échelle nationale pour ce qui est du tonnage de marchandises et joue un rôle local plutôt que national. La diminution à long terme du trafic portuaire reflète les changements qu'a connus l'industrie maritime marchande : il n'est maintenant plus économique pour les armateurs d'utiliser le port de Toronto comme destination principale. Néanmoins, la présence d'un port commercial sera toujours essentielle à plusieurs entreprises situées dans le secteur riverain et ailleurs qui reçoivent leurs matières premières et expédient leurs produits par bateau.

Comme nous le réalisons graduellement, les expériences à notre portée dans différents milieux sont un patrimoine dont la garde nous a été confiée. Ces rôles de vigile et de protecteur qui nous échoient, comme nous nous en apercevons également, sont des aptitudes innées de l'être humain — car chacun de nous est directement touché par les sensations du milieu qui nous imprègnent à tout moment. Nous n'avons qu'un petit effort de compréhension à faire pour bien réussir à revitaliser les endroits qui nous entourent.

Hiss, T. 1990. *The experience of place*. New York: Alfred A. Knopf.

Dans son premier rapport provisoire, la Commission royale recommandait que les responsabilités, la compétence et le mandat de la THC touchant l'exploitation du port de Toronto soient clairement séparés de la planification et de l'aménagement des terrains qui n'ont pas de fonction portuaire dans le secteur riverain. Dans *Un point tournant*, son deuxième rapport provisoire, la Commission recommandait que la THC continue d'exploiter le port et que la fonction portuaire soit regroupée sur une quarantaine d'hectares (100 acres) dans la partie ouest du secteur industriel portuaire, au sud du Ship Channel. Le reste du secteur industriel portuaire devrait être utilisé par des industries non polluantes ou à diverses fins. La Commission recommandait également de définir clairement le mandat de la THC et de l'appuyer par un bon plan d'affaires stratégique afin de rationaliser

l'utilisation des terres publiques du secteur industriel portuaire.

Il est évident que beaucoup sont en faveur de modifications à la *Loi sur les commissaires du havre de Toronto* de 1911 afin de rendre plus explicite la responsabilité de la THC. La Commission royale est également en faveur de cette démarche. À la fin de 1991, la THC a entrepris des négociations actives en vue de céder à la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO) les terres dont elle n'a pas besoin pour l'exploitation du port.

En décembre 1991, l'honorable David Crombie, à la demande du ministre fédéral des Transports, acceptait de réunir des représentants de la THC, de la ville de Toronto et du ministère des Transports en vue de l'élaboration d'un protocole d'entente précisant la superficie des terres qui seraient cédées par la Toronto Harbour Commissioners à la



Terminal maritime des Toronto Harbour Commissioners

TEDCO. Il abordera également la question des terres fédérales ou de compétence fédérale, la viabilité future du port de Toronto et toute aide financière qui pourrait s'avérer nécessaire.

UTILISATION DES TERRES

L'utilisation des terres du secteur riverain central est actuellement en voie de transition : les zones autrefois vouées uniquement à l'industrie et aux transports sont converties à diverses utilisations englobant le commerce, l'habitation, les loisirs, l'industrie et les transports.

Trois des neuf principes de planification écosystémique énoncés dans *Un point tournant* s'appliquent tout particulièrement aux terres du cours inférieur de la Don : elles doivent être diversifiées, utilisables et accessibles. Les paysages, les lieux, les habitats fauniques et les utilisations doivent être diversifiés. La planification de l'avenir de ce secteur devrait comporter un équilibre entre les possibilités d'emploi et d'habitation, ce qui réduirait les déplacements. Ainsi, on pourrait envisager que les utilisations commerciales et industrielles légères compatibles (comme des entreprises de graphisme et des imprimeries) soient intégrées au site d'Ataratiri, tout comme elles le sont actuellement sur la rue King, au nord. Finalement, ces utilisations devraient permettre au public d'avoir accès au bord de l'eau et d'en bénéficier.

La diversité des utilisations signifie qu'il vaut mieux prévenir d'éventuels conflits qui pourraient en découler : il faut aménager des zones tampons entre des zones vulnérables et l'industrie, surtout dans celles qui dégagent des odeurs comme la station principale d'épuration. De telles mesures s'avèrent également nécessaires autour des sources de bruit et de pollution atmosphérique comme le corridor Gardiner/Lakeshore, les voies ferrées et l'autoroute de la Don Valley.

L'objectif de la ville de Toronto est d'étendre physiquement son centre-ville jusqu'au secteur riverain. L'aménagement de divers types

d'habitations aux deux extrémités du secteur riverain central servirait en quelque sorte de lien ou d'extension aux secteurs voisins d'Ataratiri, de Bathurst/Spadina et de Harbourfront. De plus, il offre une plus grande flexibilité à l'objectif d'Ataratiri qui est actuellement de 7 000 unités d'habitation.

Compte tenu de nos connaissances sur l'état de l'environnement, non seulement dans le secteur d'Ataratiri, mais également dans le reste des terres du cours inférieur de la Don, il est impératif d'examiner les endroits les plus appropriés et les moins coûteux pour construire certaines de ces unités d'habitation. Ainsi, certaines d'entre elles ne pourraient-elles pas être construites dans l'East Bayfront, dans St. Lawrence Park à l'est, ou à l'extrémité nord-ouest du secteur industriel portuaire, et être jumelées à d'autres utilisations? (La Redpath Sugar est un exemple d'industrie importante et non polluante qui pourrait s'insérer à un paysage modifié et plus intensivement utilisé, pourvu que les quartiers d'habitation en soient convenablement séparés.)

Un autre objectif de la ville de Toronto est de préserver ses terres industrielles et les emplois qu'elles produisent. Dans *Un point tournant*, la Commission royale recommandait qu'un nouveau parc industriel soit aménagé dans le secteur industriel portuaire afin d'exploiter la possibilité de créer des milliers d'emplois riverains. (La section qui aborde le développement économique examine plus en détail le secteur industriel du cours inférieur de la Don.)

En ce qui a trait à l'habitation et à l'industrie, un plan sur l'avenir des terres du cours inférieur de la Don doit tenir compte des besoins et des possibilités récréatifs. Une vallée de la Don revitalisée et la création d'un nouveau delta offrent un énorme potentiel d'aménager des sentiers piétonniers et des pistes cyclables ainsi que des centres et des installations d'interprétation et d'éducation. Dans *Un point tournant*, la Commission recommandait de porter à 80 hectares (200 acres) la



La Redpath Sugar dans l'East Bayfront

superficie totale du parc de la plage Cherry sur la rive nord de l'Outer Harbour qui serait cédée à la ville de Toronto par la THC. Certains progrès ont été accomplis à cet égard : en effet, la THC a cédé environ la moitié des terrains à la ville de Toronto qui élabore actuellement un plan de gestion destiné à harmoniser les besoins de la population et ceux de la faune.

Les plans visant le secteur de l'Outer Harbour, y compris la plage Cherry, la rive nord et le port de plaisance de l'Outer Harbour devraient également satisfaire les besoins des clubs membres de l'Outer Harbour Sailing Federation, et leur garantir une location à long terme. La Commission royale, comme elle le recommande dans *Un point tournant*, est d'avis qu'il faudrait limiter aux 400 mouillages actuels le port de plaisance de l'Outer Harbour afin d'éviter tout désagrément aux autres utilisateurs de la région (naturalistes,

véloplanchistes et membres des clubs de voile).

La flèche de la rue Leslie est le seul endroit accessible du secteur riverain de Toronto suffisamment étendu et sauvage pour être qualifié de région sauvage urbaine. Elle abrite une variété étonnante de plantes et d'animaux, dont un certain nombre d'espèces rares : elle a été colonisée par près de 300 espèces de plantes vasculaires et attire 266 espèces d'oiseaux migrants, hivernant et reproducteurs. Afin de protéger l'intégrité de la flèche comme habitat faunique, il faudrait y interdire l'accès aux autos et ne la réserver qu'à des utilisations récréatives passives qui sont compatibles avec son caractère de nature sauvage en milieu urbain.

DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

Une stratégie de développement économique est primordiale à la revitalisation des

terres du cours inférieur de la Don et devrait prévoir un plus grand nombre d'habitations et de possibilités d'emploi et des installations récréatives améliorées dans le secteur riverain.

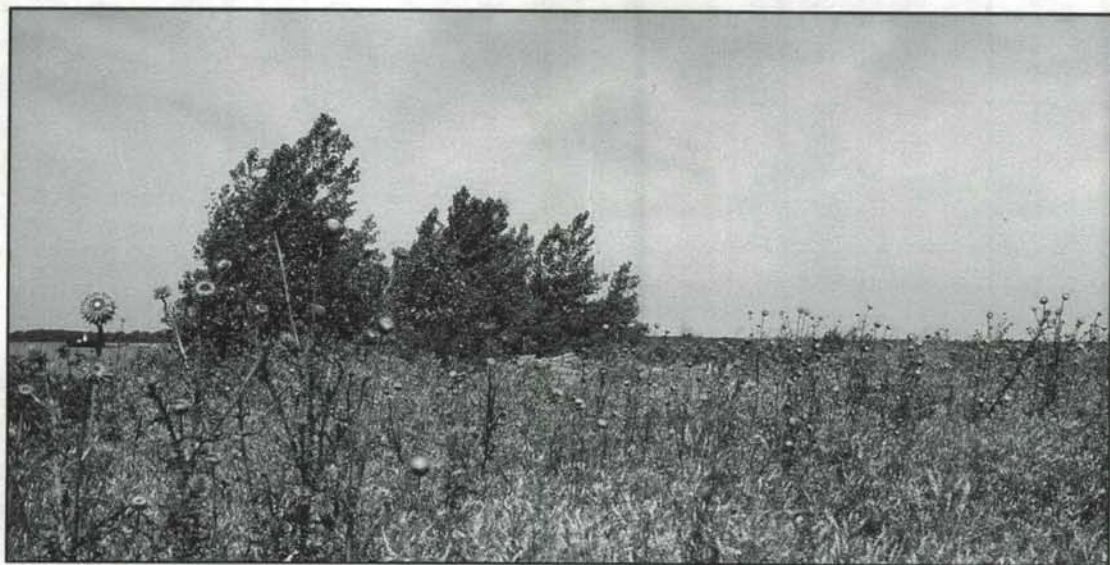
Dans la région Ataratiri, actuellement axée sur l'habitation, l'accent devrait être mis davantage sur une vaste gamme d'activités économiques, y compris des activités commerciales, industrielles légères, récréatives et institutionnelles. Il peut également être souhaitable d'encourager les utilisations temporaires et acceptables sur le plan environnemental de certains terrains jusqu'à ce que le marché de l'immobilier s'améliore, ce qui entraînerait une certaine activité et un rendement économique dans le secteur et du même coup démontrerait l'attrait des lieux.

Si on laisse le marché réagir aux possibilités qui s'offrent à lui, il s'en dégagera un effet de synergie. Un secteur d'activité, une fois établi dans une région, attire des utilisations dérivées; c'est ce qui se produira dans Ataratiri, de la même façon que cela s'est produit dans le nouveau quartier design de King/Parliament ou le quartier de la mode de King/Spadina. Il est probable que les entrepreneurs verront dans le site d'Ataratiri plusieurs possibilités intéressantes pour une vaste gamme d'utilisations, tout comme

dans d'autres parties des «régions périphériques» du centre-ville de Toronto.

Le secteur industriel du cours inférieur de la Don est un autre endroit cible où l'on peut accroître le nombre de possibilités d'emplois; ce secteur pourrait être aménagé à l'est de la nouvelle embouchure de la rivière Don, dans l'ancien secteur industriel portuaire, sur les terres autrefois possédées ou administrées par la THC. Une fois les terrains portuaires regroupés, les terres excédentaires de la THC offrirait de nouvelles possibilités de diversification économique dans la ville de Toronto. C'est la raison pour laquelle la Commission royale, dans son rapport intitulé *Un point tournant*, recommandait que ces terrains excédentaires servent à créer un nouveau secteur industriel riverain pour accueillir un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement dont l'aménagement et la gestion seraient confiés à la Toronto Economic Development Corporation (TEDCO).

La TEDCO, créée par la ville de Toronto, est une société de régime provincial qui a pour mandat de susciter des emplois, notamment sur les terrains sous-utilisés ou excédentaires de la ville. Des hommes et des femmes du secteur des affaires, des syndicats, de l'environnement et



Flèche de la rue Leslie

Les considérations d'ordre économique et écologique ne sont pas forcément contradictoires. Mais la compatibilité entre ces deux types de considérations s'opère souvent dans la poursuite d'avantages individuels ou collectifs où l'on ne tient pas compte des conséquences et où l'on fait une confiance aveugle en la science, censée pouvoir tout résoudre, où l'on néglige les conséquences à longue échéance des décisions prises aujourd'hui.

Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1987. *Notre avenir à tous*. Les éditions du fleuve. Les publications du Québec. Montréal, Québec, Canada.

du secteur public siègent à son conseil d'administration. Ces gestionnaires sont capables d'accélérer le processus d'aménagement parce qu'ils connaissent à fond les rouages de l'administration municipale.

Bien que son mandat s'étende à l'ensemble de la ville, il est évident que la TEDCO a un rôle particulièrement important à jouer dans l'avenir du nouveau secteur industriel du cours inférieur de la Don. Pour bien fonctionner, les organismes de développement industriel doivent être indépendants de la ville et avoir la coopération des représentants de la municipalité, du monde des affaires et des syndicats. La TEDCO est en bonne position à ces égards : bien qu'elle ait des comptes à rendre à la ville de Toronto — et il devrait continuer d'en être ainsi, elle jouit en fait d'une certaine autonomie par rapport à la municipalité. Son conseil d'administration doit continuer de comprendre des représentants de la ville, de la communauté urbaine de Toronto, du monde des affaires, de groupes d'environnementalistes et des syndicats.

De nombreuses occasions s'offrent à la TEDCO dans le secteur riverain : elle pourrait, par exemple, collaborer avec le Centre du commerce international (World Trade Centre) qui fait partie d'un réseau de centres semblables établis dans plus de 50 pays. L'importation et l'exportation

de technologies de l'environnement auraient beaucoup à gagner des compétences de ce centre dans le domaine de la promotion du commerce international et l'implantation d'un nouveau centre du commerce international à Exhibition Place serait l'endroit tout désigné pour établir des salles d'exposition et de démonstration des technologies environnementales.

L'état de la majeure partie des sols du secteur industriel portuaire nous donne l'occasion de mettre à l'essai les technologies de dépollution disponibles et nouvelles, en collaboration avec le Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement. De tels essais pourraient doter les compagnies canadiennes d'une expertise concrète et commerciale dans un domaine de plus en plus préoccupant dans la plupart des pays industrialisés.

Le secteur industriel du cours inférieur de la Don pourrait en réalité devenir un lieu privilégié pour les industries de l'avenir qui respectent l'environnement, alors que Toronto se dirige vers le XXI^e siècle. Et compte tenu de la préoccupation du public à l'égard de la qualité de l'environnement, les anciennes terres de la THC pourraient servir à attirer des industries dont l'exploitation ou les produits sont axés sur la protection et l'amélioration de l'environnement.

Le secret de l'essor que connaît le secteur des industries misant sur l'environnement est de savoir reconnaître que les problèmes environnementaux actuels sont l'occasion de tirer financièrement parti des erreurs du passé. La société a besoin de nouveaux produits et procédés qui répareront les méfaits de la pollution et empêcheront qu'ils ne se reproduisent — depuis les épurateurs industriels jusqu'aux systèmes de fabrication en circuit fermé. Selon les estimations, le Canada compte aujourd'hui plus de 3 000 entreprises dont le chiffre d'affaires dépasse 7 milliards de dollars par année et qui se disent offrir des produits et des services en harmonie avec l'environnement. Aux États-Unis, le chiffre d'affaires des industries environnementales atteint 100 milliards de dollars par année et, aux dires de certains, ces entreprises constituent aujourd'hui le troisième secteur industriel du pays en importance.

En Europe, on estime que les industries environnementales emploient 2 millions de personnes. Il est probable que ce nombre augmentera rapidement vu la transformation politique et économique et les graves problèmes environnementaux que connaît l'Europe de l'Est. De plus, l'industrialisation du Tiers Monde entraînera une énorme demande de produits et services liés à l'environnement.

Pour pouvoir jouer un rôle important dans l'avenir industriel du Canada, Toronto doit créer ou attirer de telles industries. C'est là l'une des tâches auxquelles doit se consacrer la TEDCO. Mais il ne suffit pas d'attirer les entreprises d'autres villes : Toronto doit avoir l'imagination et l'audace nécessaires pour contribuer dans les faits à créer ces industries et ces produits et les emplois qu'ils signifient. À cette fin, il faut dresser un plan visant à attirer la recherche — développement industrielle se rapportant à l'environnement, offrir un endroit où le nombre croissant de gens qui s'intéressent à l'environnement peuvent recevoir une formation et un enseignement, où des techniques et des produits innovateurs peuvent être mis au point, rodés et fabriqués, et où les spécialistes de la commercialisation et de la distribution des produits et services environnementaux peuvent avoir leur siège social.

Le secteur industriel portuaire abrite déjà certains des éléments industriels qui pourraient faire partie d'un complexe industriel environnemental : télécommunications, film et télévision, production d'électricité, recyclage des déchets de construction, etc. La Commission a examiné de très près les possibilités d'expansion de ces industries et d'autres industries du secteur, avec le concours des experts du gouvernement, de l'entreprise, des syndicats et des universités qui ont participé aux deux séminaires qu'elle a organisés à l'hiver 1989 et au printemps 1990 sur l'entreprise et l'industrie conciliables avec l'environnement.

À la suite de ces délibérations, la Commission a conclu qu'il manquait un catalyseur pour faire converger ces différents secteurs et intérêts, et réaliser le potentiel d'une entreprise et d'une industrie misant sur l'environnement pour contribuer à faire du Toronto du XXI^e siècle ce que la ville a toujours été : un centre commercial et industriel où il fait bon vivre et travailler.

Le catalyseur en question pourrait être un institut ou un centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement, dont les locaux seraient situés dans le nouveau parc industriel de la TEDCO. Il aurait pour mission de collaborer avec le gouvernement, l'entreprise, l'industrie, les syndicats, les chercheurs, les écologistes et les universitaires à la promotion de ce genre d'entreprise et d'industrie à Toronto et au Canada.

Ce centre chercherait à attirer les entreprises qui s'intéressent à la recherche-développement liée à l'environnement ou encore des entreprises et industries oeuvrant dans le domaine de l'environnement. Il

offrirait aux chercheurs canadiens et à ceux de renommée mondiale, ainsi qu'à ceux qui participent aux programmes fédéraux et provinciaux de développement industriel et environnemental, un cadre de travail où les organismes de recherche et de protection de l'environnement peuvent mettre au point des projets répondant aux besoins actuels et futurs des économies provinciale et nationale, et permettant de saisir les occasions qui s'y présentent.

Au nombre des organismes fédéraux qu'il faudrait encourager à participer aux travaux de ce centre, mentionnons le ministère de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, le Conseil national de recherches, le Conseil de recherches en sciences naturelles et en génie et Environnement Canada. Parmi les organismes provinciaux, mentionnons le ministère du Commerce et de la Technologie, ORTECH

Le secret de l'essor que connaît le secteur des industries misant sur l'environnement est de savoir reconnaître que les problèmes environnementaux actuels sont l'occasion de tirer financièrement parti des erreurs du passé.

LESLIEGATE : UNE RÉACTION AUX TRAVAUX DE LA COMMISSION ROYALE

En 1990, l'IPCF Properties, filiale de la Weston Group, propose d'intensifier son utilisation d'un emplacement de 2,4 hectares (six acres) situé au coin de la rue Leslie et du boulevard Lake Shore, occupé à cette période par le supermarché Loblaw et un grand parc de stationnement.

Toutefois, il devient bientôt manifeste que la propriété, connue sous le nom de LeslieGate, possède un grand potentiel local et sous-régional. Au lieu de poursuivre des choix de développement traditionnels, l'IPCF décide d'explorer ces possibilités dans un cadre d'aménagement axé sur une démarche écosystémique. Comprenant qu'une telle démarche se fonde sur le principe selon lequel «tout est raccordé à tout le reste», le cadre écosystémique tend à lier LeslieGate au quartier environnant et plus particulièrement, au secteur riverain.

Une équipe de planification commence à examiner l'utilisation des terres, les formes architecturales et le milieu physique des quartiers avoisinants. Le secteur voisin est principalement à vocations multiples; il sert d'abord à des fins résidentielles — des maisons unifamiliales de faible hauteur alternant parfois avec des immeubles d'habitation au nord — en plus d'un secteur à vocation industrielle et commerciale longeant l'avenue Eastern, qui s'étend, de certains côtés, au sud vers le lac.

L'équipe recommande l'intégration de l'emplacement de LeslieGate aux collectivités environnantes au moyen d'aménagements polyvalents, compatibles avec la hauteur d'édifice actuelle, l'extension de la grille urbaine au sud jusqu'au rivage du lac et l'aménagement de passages à niveaux pour piétons. Les bureaux, les maisons et les espaces libres viendront s'ajouter au magasin Loblaw et au parc de stationnement pour doter le secteur d'un centre d'activités économiques et sociales plus diversifié.

L'équipe suggère également d'établir un corridor vert le long de la rue Leslie jusqu'au secteur industriel portuaire. Cette allée piétonnière «verte et agréable aux promeneurs», aménagée au moyen de matériaux inertes et de zones de verdure, assurerait un paysage cohérent en bordure de la rue Leslie, traverserait le secteur industriel portuaire et se rendrait jusqu'à la flèche de la rue Leslie.

Les liaisons jusqu'au secteur riverain seraient améliorées grâce à un renforcement bien pensé et solide des voies pédestres, cyclables et routières longeant et traversant le boulevard Lake Shore jusqu'à la baie Ashbridge's. Les liens entre LeslieGate et le secteur riverain seraient encore renforcés si les étages supérieurs des futurs édifices de l'emplacement permettaient aux gens de voir la baie Ashbridge's à l'est et le lac Ontario au sud.

Le type de développement mixte proposé reflète l'importance croissante de réduire les distances entre le lieu de travail, l'habitation et le centre d'achat. Le magasin Loblaw demeurant à cet emplacement, l'utilisation actuelle des terres serait maintenue et cette entreprise commerciale vitale continuerait de contribuer à la vitalité économique du secteur.

L'IPCF Properties a le sentiment que LeslieGate peut exercer une influence sur le caractère futur du secteur. Son emplacement en bordure du secteur industriel portuaire, près de la plage Cherry et de la flèche de la rue Leslie, peut permettre à LeslieGate de devenir une porte d'entrée donnant accès aux possibilités visuelles, récréatives et historiques du secteur riverain.

Source : Volgyesi + Props Inc. 1991. *LeslieGate: a private sector response to ecosystem planning rational*. Toronto: Volgyesi + Props. Inc.

INTERNATIONAL (ancienne Fondation de recherches de l'Ontario) et le ministère de l'Environnement.

Le centre pourrait envisager d'attirer des entreprises ou organisations qui s'intéressent à la collecte et à la diffusion de données sur l'environnement (statistiques, expériences et tendances). Pour aider à constituer des banques de données sur l'environnement, la TEDCO devrait travailler de concert avec le réseau d'information et de recherche sur la biorégion du Grand Toronto (recommandation 24 du chapitre 3 du présent rapport) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) ainsi qu'avec d'autres organismes internationaux et nationaux responsables de la collecte, de la publication et de la surveillance des données sur l'environnement.

Le centre offrirait ses installations et ses moyens de formation et d'enseignement axés sur une conception écosystémique à l'entreprise et à l'industrie, aux élèves des collèges communautaires, aux étudiants d'université des premier et deuxième cycles et à ceux qui pensent faire carrière dans l'entreprise ou l'industrie. Pour s'acquitter de cette partie de son mandat, la TEDCO devrait collaborer avec les collèges communautaires du Grand Toronto, notamment les collèges Ryerson, George Brown et Humber, ainsi qu'avec les universités du sud de l'Ontario, dont celles de Trent, Toronto, York, Windsor, Waterloo et Guelph, qui offrent toutes cette forme d'enseignement. Le centre pourrait ainsi offrir l'occasion de contacts directs entre étudiants, experts de la R-D, gestionnaires et employés des entreprises et industries misant sur l'environnement, dont Toronto a tant besoin pour garantir son avenir.

La TEDCO, en plus de ses négociations avec la THC, a entrepris de définir le rôle et le mandat du centre proposé des entreprises et industries conciliables avec l'environnement, y compris d'élaborer un plan d'entreprise. C'est dans ce contexte que le Commissaire Crombie a consenti à réunir des représentants de la THC, de la ville de Toronto et du ministère des Transports pour déterminer la superficie des terres que la

THC devrait céder à la TEDCO ainsi que pour traiter de questions connexes.

SYSTÈME INTÉGRÉ D'EXAMEN ET D'APPROBATION

Comme nous l'avons vu dans la partie I du présent rapport, la remise en état du secteur riverain du Grand Toronto est entravée par la complexité des compétences, de la planification, de la réglementation et des systèmes d'approbation; cette constatation est tout à fait applicable dans le cas des terres du cours inférieur de la Don. L'examen environnemental de l'East Bayfront et du secteur industriel portuaire comportait une analyse des cadres actuels de gérance et de responsabilité et a établi que les processus de réglementation et de prise de décisions restreignent les possibilités d'adopter une démarche axée sur l'écosystème pour la planification et la gestion du secteur.

De façon similaire, la planification du projet Ataratiri s'avère un processus long et compliqué. Les propositions de la partie II du plan d'urbanisme officiel (1991) décrivent un processus d'approbation du développement en quatre étapes et échelonné sur plusieurs années devant comporter :

- l'approbation des énoncés de politique figurant dans les propositions ainsi qu'un règlement de zonage, un schéma d'aménagement et un plan de lotissement pour l'ensemble du site d'Ataratiri;
- l'approbation des sous-zones comprenant plusieurs îlots d'habitation, à condition que les questions relatives aux services communautaires, aux inondations et à l'environnement aient été abordées en profondeur;
- l'approbation de chaque îlot d'habitation dont la construction exige un nettoyage préalable de l'environnement;
- l'approbation des différentes demandes d'aménagement individuelles, pourvu que la conception du bâtiment satisfasse aux normes concernant le bruit, la conservation de l'eau, l'économie d'énergie,

la réduction des déchets, la diminution de l'utilisation des automobiles, les mesures correctrices en ce qui a trait à l'environnement et (le cas échéant) la protection contre les inondations.

Il est absolument nécessaire que le réaménagement des terres du cours inférieur de la Don serve entièrement l'intérêt public et qu'il permette notamment d'offrir des services communautaires et de prendre des mesures correctrices pour remédier aux problèmes environnementaux. Il est toutefois également clair qu'il faut trouver des moyens de structurer le processus d'approbation afin d'obtenir la flexibilité nécessaire pour tirer parti des possibilités, intégrer les activités des différents organismes gouvernementaux et offrir une plus grande prévisibilité et efficacité afin d'encourager la participation du secteur privé. Une conception intégrée à l'aménagement des terres du cours inférieur de la Don pourrait aider à aplanir certains des problèmes de réglementation et de compétence entravant actuellement la planification, l'approbation et la mise en oeuvre.

RECOMMANDATIONS

- 72.** La Commission royale recommande l'adoption d'une démarche intégrée à la planification de l'aménagement des terres du cours inférieur de la Don, laquelle sera basée sur le cadre décrit ci-dessus, ainsi que la participation de tous les paliers de gouvernement de même que du secteur privé et du public.
- 73.** La Commission royale recommande de plus que le plan provisoire intégré serve de base à un débat public auquel participeront le fédéral, le provincial, la communauté urbaine de Toronto et la ville de Toronto, le public, les propriétaires fonciers du secteur privé, les résidents des quartiers et autres parties intéressées.

- 74.** Un processus intégré devrait être élaboré afin de faciliter l'examen et l'approbation des propositions de mesures correctrices et d'aménagement par tous les paliers et organismes du gouvernement.