

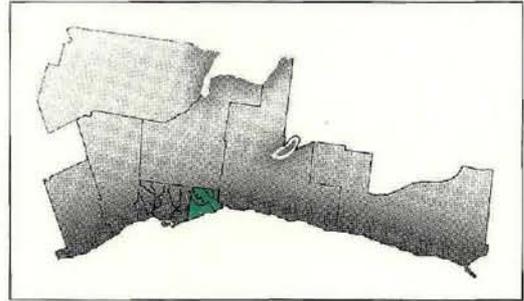


CHAPITRE 11 : VILLE DE SCARBOROUGH

En 1793, Elizabeth Simcoe, femme du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, fut impressionnée par les falaises massives qui surplombaient la côte à l'est de la nouvelle capitale de la colonie : elles lui rappelaient les majestueuses falaises du Yorkshire à Scarborough, en Angleterre. C'est ainsi que la région reçut le nom de Scarborough. Conçu en tant que canton en 1850, Scarborough fut intégré à la communauté urbaine de Toronto en 1953 et reçut officiellement le statut de ville en 1983.

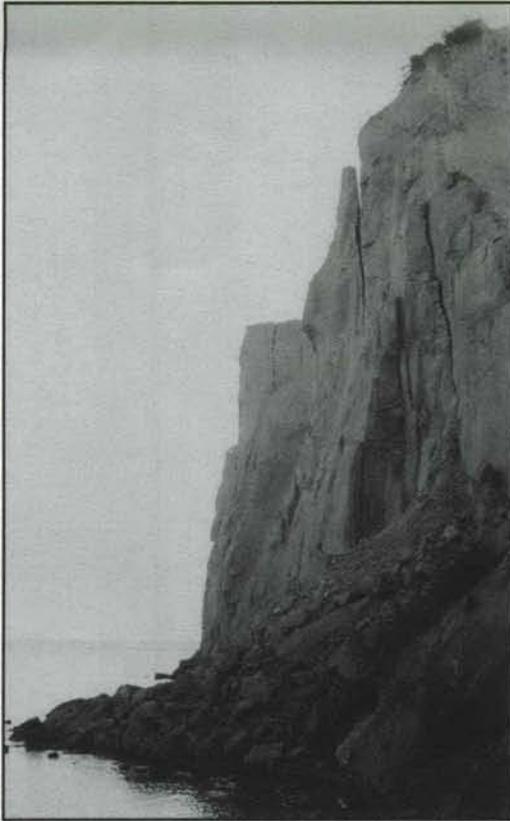
Le secteur riverain de Scarborough s'étend sur 20 kilomètres (12 milles) de littoral, soit sur 40 p. 100 du littoral de la communauté urbaine. La région renferme la plus forte proportion d'habitations unifamiliales et de logements de propriétaires-occupants le long du secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto.

L'urbanisation actuelle du secteur riverain de Scarborough (maisons unifamiliales surtout) et la présence des falaises font qu'il est plus difficile, mais non impossible, de relier les habitants à l'eau et de favoriser un accès public sécuritaire compatible avec les objectifs du sentier riverain. En fait, l'aménagement d'un réseau de couloirs de verdure peut tenir compte des collectivités résidentielles urbaines déjà établies et protéger ainsi le patrimoine culturel des résidents et le patrimoine naturel des falaises.



À cet égard, l'aménagement d'un sentier riverain à deux niveaux relié à un couloir de verdure régional aurait des répercussions positives sur la ville de Scarborough.

Une visite au parc Bluffer's, l'un des parcs récréatifs régionaux les plus populaires, où l'on peut pêcher, se promener en bateau, s'asseoir sur les rochers ou marcher simplement dans le parc et admirer les falaises à longueur d'année; une promenade dans la vallée de la Rouge à l'automne où l'on peut rencontrer des animaux et observer des oiseaux rares, assister à l'arrivée de l'hiver et admirer les merveilles de la nature à l'oeuvre, alors que les feuilles revêtent leurs plus beaux atours; le sentiment de sérénité qui nous entoure sur les terrains historiques du Guild Inn, avec une vue paisible sur le lac chatoyant et sur le soleil qui se couche au-dessus des falaises, voilà quelques-unes des expériences mémorables que l'on peut vivre à Scarborough, à peu de distance de l'activité commerciale et



Au pied des falaises, aux environs de 1968

économique du centre-ville de Toronto. Dans bien des cas, l'accès à ces endroits est limité et pourrait être grandement amélioré si un réseau régional de couloirs de verdure traversait le secteur riverain et remontait les vallées fluviales (Voir le chapitre 5 sur les couloirs de verdure).

Le relief naturel a toujours contribué à définir la configuration urbaine le long de cette partie du littoral. Les falaises de Scarborough qui atteignent une hauteur de 100 mètres (330 pieds) à certains endroits et composent 75 p. 100 du rivage de Scarborough sont un site patrimonial exceptionnel que la ville et la MTRCA s'efforcent de protéger. L'établissement d'un centre d'apprentissage le long du secteur riverain de Toronto, axé principalement sur les divers processus écologiques observés à cet endroit, serait une excellente façon de renseigner le public sur les falaises.

À Scarborough, deux grands cours d'eau seulement se jettent dans le lac Ontario : Highland Creek et la rivière Rouge. Highland Creek — situé intégralement dans les limites de la ville — draine une superficie de plus de 105 kilomètres carrés (40 milles carrés). Le bassin versant de la rivière Rouge, qui couvre plus de 300 kilomètres carrés (116 milles carrés), englobe certains secteurs des six municipalités locales. Le cours inférieur traverse principalement le nord-est de Scarborough et la rivière forme en fait la partie sud-est de la frontière politique de Scarborough.

Les eaux d'amont de la rivière Rouge, alimentées par des sources, prennent leur origine dans la Oak Ridges Moraine et s'écoulent rapidement sur son épaulement. De nombreux petits cours d'eau confluent dans les plaines agricoles de Markham et forment de grands tributaires à débit plus lent. Avant que les deux branches principales de la rivière, la Rouge et la Little Rouge, atteignent Scarborough, elles forment de vastes vallées bien définies, recouvrant les blocs et les roches. Les processus d'érosion naturelle ont exposé des formes géologiques d'importance provinciale, de même que des falaises typiques pouvant atteindre une hauteur de 40 mètres (131 pieds). Dans les derniers kilomètres de la Rouge, avant que celle-ci se jette dans le lac Ontario, elle s'élargit dans le marais Rouge — la plus vaste zone d'importance provinciale de la communauté urbaine de Toronto — qui renferme des populations fauniques exceptionnelles.

Dans une étude écologique provisoire du parc de la vallée de la Rouge effectuée par le ministère des Richesses naturelles (Varga, Jalava et Riley, 1991), il est écrit :

Collectivement, les vallées du cours inférieur de la Rouge, les marais littoraux et les hauts-plateaux forment le principal réseau d'aires naturelles reliées le long des vallées du cours inférieur de tous les cours d'eau se jetant dans le nord-ouest du lac Ontario. La Rouge (à Scarborough) représente l'un des rares grands couloirs

d'espace naturel entre la rive nord-ouest du lac Ontario et l'intérieur de Halton, Peel, York, Durham ou la communauté urbaine de Toronto.

La rivière Rouge et ses vallées sont exceptionnelles à plusieurs égards.

D'un versant de la vallée à l'autre, le couloir de la rivière Rouge mesure en moyenne deux kilomètres (un mille) de large. Il contient des éléments patrimoniaux naturels et ruraux très diversifiés et revêt une très grande importance en raison de sa proximité de la communauté urbaine — l'une des dernières occasions de conserver le milieu dans la région.

Au fil des ans, le réseau de la rivière Rouge à Scarborough a échappé en grande partie à l'urbanisation et constitue de nos jours un écosystème sain et diversifié. Dans les années 1980, des propositions visant à exploiter les hauts-plateaux de la Rouge, dans le nord-est de la ville, ont été présentées au Conseil de Scarborough; après une étude

détaillée, le Conseil a décidé de protéger la région et l'a désignée milieu naturel régional à vocation rurale. Toutefois, dans les zones

adjacentes et d'amont, les activités de développement ont entraîné la destruction de boisés et de terres humides, le remplacement des hautes herbes et d'autres habitats naturels par des pelouses bien entretenues et des problèmes d'érosion et de dégra-

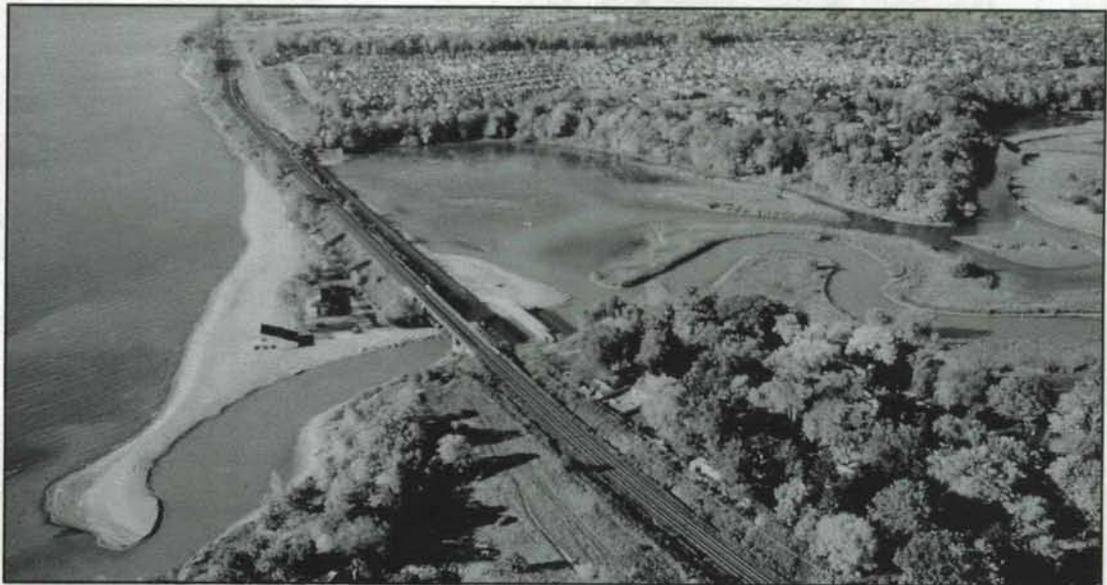
gradation de l'eau dus à une mauvaise gestion des eaux pluviales.

Dans son premier rapport provisoire publié en 1989, la Commission royale appuyait de nombreux groupes d'intérêt et recommandaient que la vallée de la Rouge soit protégée en tant que parc du patrimoine naturel. En mars 1990, le gouvernement provincial a annoncé son intention de créer le parc de la vallée de la Rouge et a établi un comité consultatif composé de divers professionnels. Ce comité est chargé de dresser un plan d'aménagement du

Les eaux d'amont de la rivière rouge, alimentées par des sources, prennent leur origine dans la Oak Ridges Moraine et s'écoulent rapidement sur son épaulement. . .

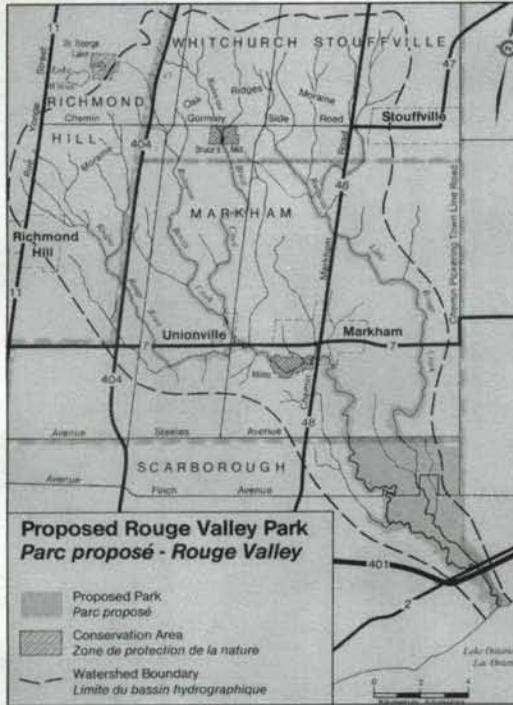
La région recèle d'éléments patrimoniaux naturels et ruraux très diversifiés . . .

l'une des dernières occasions de conserver le milieu dans l'agglomération torontoise



Vue de l'ouest à partir du marais de la Rouge

Carte 11.1 Projet de parc de la vallée de la Rouge



parc pour la portion située entre le lac Ontario et l'avenue Steeles (voir carte 11.1). L'objectif premier est de protéger l'intégrité écologique du parc de la vallée de la Rouge de même que ses éléments naturels, pittoresques, historiques et culturels par la mise en oeuvre d'une stratégie innovatrice d'aménagement, de gestion et d'utilisation dans le parc et ses environs (Rouge Valley Park Advisory Committee, 1991).

En juin 1992, le comité doit recommander une stratégie de protection du parc assortie d'un calendrier et, selon toute probabilité, proposera d'étendre la limite nord actuelle de manière à inclure les terres publiques situées dans les bassins versants de la Rouge et Petticoat Creek (lotissement provincial) ainsi que les hauts-plateaux qui surplombent les vallées.

On a demandé à des experts-conseils de collaborer avec les organismes appropriés et d'examiner l'inventaire écologique et culturel de la région et de participer à l'élaboration de

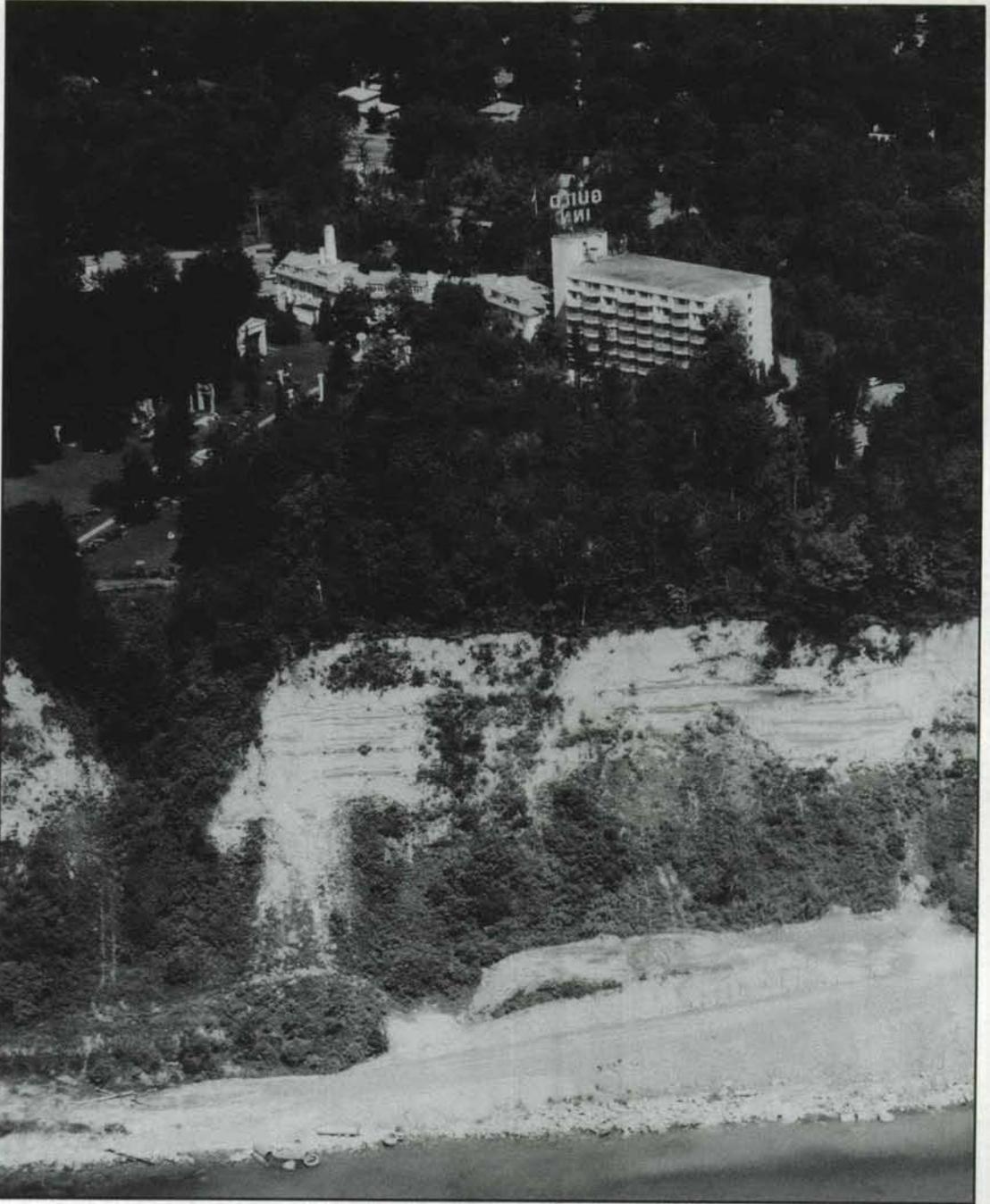
stratégies d'aménagement. Bien que la création du parc ait été annoncée et que son aménagement ait commencé, il est possible que le secteur à l'étude, notamment dans la région de York, soit dégradé par le développement des parcelles avoisinantes.

La ville de Scarborough revoit actuellement ses politiques d'aménagement secondaires pour s'assurer que les zones adjacentes au parc sont adéquatement protégées. Le comité consultatif a demandé que ces régions soient protégées entre-temps avant que la dégradation n'empêche les options du futur parc.

La santé du bassin versant de la Rouge et l'intégrité écologique à long terme du parc dépendent de l'ampleur et de la sensibilité écologique des activités de développement dans le reste du bassin versant. Des contrôles adéquats, tels que la gestion des eaux pluviales et la protection des corridors dans les vallées, y compris les hauts-plateaux adjacents, sont essentiels. Conformément à son mandat, le comité consultatif du parc de la Rouge examine les activités de développement qui affecteront le parc.

De toute évidence, le développement des terres adjacentes à la vallée de la Rouge devrait garantir la protection des processus écologiques et la préservation des beautés naturelles de la vallée. Le profil naturel de l'horizon a été défiguré dans maintes vallées urbaines par les gratte-ciels. Scarborough a commencé à se pencher sur ce problème. D'autres municipalités qui possèdent des vallées devraient limiter la hauteur des édifices et s'assurer que les sites d'aménagement maintiennent et améliorent les points de vue.

La Commission appuie les travaux préliminaires effectués sur le parc de la vallée de la Rouge et recommande d'élaborer une stratégie globale visant à garantir l'intégrité écologique du parc lorsque ce dernier sera parachevé dans de nombreuses années. La stratégie, qui tiendra compte des interventions du public, devrait être mise en oeuvre dès que possible même si l'aménagement de la partie nord du parc est en cours.



Le Guild Inn et les falaises de Scarborough

Dans le cadre de ce processus, on devrait songer à aménager un couloir de verdure qui protégerait les cours d'eau et les vallées qui aboutissent à la rivière Rouge. Ce faisant, on pourrait relier des aires naturelles d'importance, telles que la Oak Ridges Moraine et le Duffin's Creek,

les zones de conservation et les parcs locaux et régionaux existants.

Le Guild Inn, tout en haut des falaises du secteur riverain de Scarborough, à l'ouest de la rivière Rouge, possède une collection unique de pièces architecturales. Établi en 1932

GUILD OF ALL ARTS DE SCARBOROUGH

Les modestes grilles du Guildwood Parkway, le long du secteur riverain en banlieue de Scarborough, sont trompeuses. L'étroite allée et le feuillage s'ouvrent sur un hôtel pittoresque entouré, semble-t-il, d'objets et de ruines de la Grèce antique.

Les pièces d'architecture grecque, les sculptures de marbre et les reliefs dispersés sur le terrain du Guild Inn offrent un spectacle impressionnant et mystérieux, hors du temps. En fait, ils sont hors du temps : ils ont été sauvés par Spencer Clark alors que le reste des édifices dont ils faisaient partie étaient démolis dans les années 1960 et 1970. Ce sont les seuls vestiges des nombreux exemples les plus exquis de l'architecture classique du XIX^e siècle qui a été déuuite pour faire place à des styles architecturaux contemporains comme le Bauhaus.

On retrouve des échos du passé architectural de la civilisation dans quatre imposantes colonnes sur les terrains nord du Guild Inn. Ces colonnes et chapiteaux ioniques, provenant des cinquième et quatrième siècles avant Jésus-Christ, ont déjà orné l'immeuble Bankers Bond, à l'actuel emplacement de la First Canadian Place, le plus haut édifice du Canada réalisé par Edward Durrell Stone.

Les colonnes et chapiteaux corinthiens ont succédé aux colonnes et chapiteaux ioniques aux quatrième et troisième siècles avant Jésus-Christ. On peut trouver des exemples de style corinthien dans les colonnes de marbre récupérées au Guild; ces dernières ont déjà fait partie de la Banque de Toronto, à l'emplacement actuel du Centre Toronto-Dominion de Mies van der Rohe, et comptent parmi les 21 chapiteaux et colonnes qui forment un amphithéâtre, dessiné par feu Ron Thom, sur les terrains sud du Guild Inn.

Bien que le travail de la pierre ait décliné, le Guild — où maints chapiteaux, frontons et sculptures des bas-reliefs sont posés à même le sol, complètement hors du temps — offre l'occasion d'examiner de près et d'admirer le travail des pièces récupérées.

Plus de cinquante immeubles démolis sont représentés au Guild, un monument à Spencer Clark et à sa vision de préserver au moins une partie du passé architectural de Toronto. La collection devrait être entretenue avec un soin jaloux et améliorée de toutes les façons possibles.

Sources : Cowan, H. Novembre 1984. «The Ruins of Winter» *City and Country*; the Spencer Clark Collection of Historic Architecture.

par Rosa et Spencer Clark, le site a abrité le The Guild of All Arts, prospère colonie artistique. À mesure que les édifices commerciaux de Toronto étaient démolis, Spencer Clark a collectionné des objets historiques sur les terrains mêmes de l'hôtel. En 1978, il a finalement vendu le terrain et les bâtiments à la province et à la communauté urbaine de Toronto; en 1983, cette dernière a chargé le conseil d'administration du Guild de gérer la propriété en son nom. Le changement de propriétaire s'est accompagné d'une nouvelle orientation dans la vision de l'avenir du site :

on a récemment proposé d'agrandir l'hôtel et d'en faire un centre des congrès. Toutefois, la communauté urbaine de Toronto n'a pas encore présenté les plans officiels à la ville.

La population de Scarborough a considérablement augmenté, passant de 1 711 habitants en 1900 à plus de 267 000 habitants en 1967; elle s'est accrue d'environ 11 p. 100 depuis 1981. Elle devrait franchir le cap des 560 000 habitants d'ici 2001. La hausse prévue entre 1990 et 2001, soit plus de 12 p. 100, sera la plus importante de toutes les municipalités de la communauté urbaine de Toronto et elle sera supérieure

à la hausse régionale estimée à 8 p. 100 pour la même période.

Au début des années 1980, la croissance démographique du secteur riverain de Scarborough a été lente, soit le tiers de celle de la ville; le nombre d'enfants vivant dans la région indique la plus forte proportion de familles à Scarborough.

Les mises en chantier dans le secteur riverain ont considérablement augmenté à la fin des années 1980. Contrairement aux autres municipalités de la communauté urbaine de Toronto, le secteur riverain de Scarborough a la plus faible proportion de logements à forte densité. C'est aussi la partie la plus exclusive du secteur riverain de l'agglomération torontoise, avec la proportion la plus élevée de maisons unifamiliales, lesquelles représentent plus de la moitié du stock immobilier du secteur riverain, et la plus forte proportion de logements de propriétaires-occupants. L'emploi total dans la région du secteur riverain de Scarborough a augmenté de plus de 50 p. 100 dans les années 1980.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Au cours de la dernière année, la ville de Scarborough a continué d'assujettir l'aménagement du secteur riverain et, en fait, de l'ensemble de la ville, à une démarche axée sur l'écosystème qui a été bien accueillie aux niveaux politiques, administratifs et communautaires.

En octobre 1990, le comité du secteur riverain de Scarborough a recommandé l'adoption de la démarche axée sur l'écosystème, des neuf principes du secteur riverain et d'autres recommandations de la Commission comme politiques provisoires pour le secteur riverain de Scarborough. Au cours des neuf mois suivants, des audiences publiques ont eu lieu et des politiques présentées et étudiées. En juillet 1991, le conseil municipal a approuvé la modification 799 au plan officiel, donnant l'orientation de base aux activités menées le long des 20 kilomètres (12 milles) du secteur

riverain de la ville et conformes aux points de vue de la Commission.

De toute évidence, il n'y a aucune entente sur la nature de la coordination régionale, laquelle est essentielle de l'avis de la Commission au succès de l'aménagement dans l'avenir. Selon l'administration de la ville, le rôle de chef de file dans l'aménagement local du secteur riverain devrait rester entre ses mains, avec une coordination régionale de la communauté urbaine de Toronto et la participation de la MTRCA. À son avis, l'agglomération torontoise n'a pas clairement défini son propre rôle dans l'aménagement du secteur riverain dans le document *Planning Directions for the Metropolitan Waterfront: An Overview*, publié récemment (1991), qui devait servir de base de discussion entre la communauté urbaine de Toronto et d'autres municipalités locales afin d'élaborer un plan régional pour le secteur riverain. Scarborough a l'intention de continuer à développer son secteur riverain en fonction de l'établissement de liens et d'accès public sécuritaire et travaille avec la communauté urbaine de Toronto, la MTRCA et d'autres organismes au besoin.

Dans *Un point tournant*, la Commission a recommandé d'évaluer les conditions environnementales des zones industrielles telles que le terrain de la Johns-Manville avant d'autoriser toute activité de réaménagement. Le principal problème auquel fait face la ville est de savoir s'il faut maintenir la vocation industrielle du Centennial Industrial District qui couvre 60 hectares (150 acres) en bordure du lac Ontario. Les terrains situés au nord et à l'est de ce district sont composés de quartiers résidentiels bien établis, surtout de maisons unifamiliales.

Comme l'a indiqué la Commission dans *Un point tournant*, on pourrait établir un nouveau quartier résidentiel, la collectivité de Port Union, dans le secteur riverain de Scarborough. Depuis, la ville a continué de répondre aux demandes des promoteurs et des propriétaires qui voulaient redéfinir et rezoner les terrains industriels à d'autres fins

(principalement l'aménagement de quartiers résidentiels à forte densité). En décembre 1990, le conseil de Scarborough a approuvé une étude des options et possibilités de développement du Centennial Industrial District.

INITIATIVES D'AMÉNAGEMENT

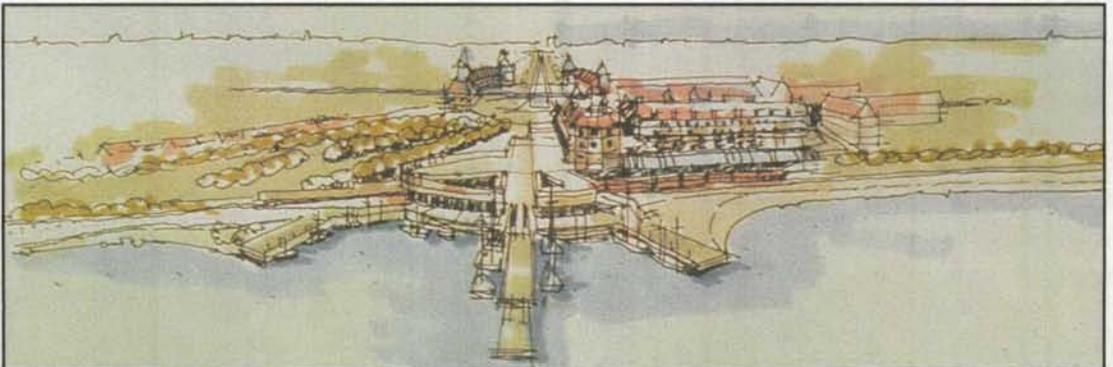
L'étude entreprise par des fonctionnaires municipaux visait à évaluer la faisabilité et la pertinence de maintenir la vocation industrielle du secteur et d'indiquer les prochaines étapes à franchir, d'après les utilisations souhaitées des terres et les possibilités offertes par le secteur riverain. Le mandat indique qu'il faudrait tenir compte des utilisations appropriées des terres dans le secteur riverain et appliquer les neuf principes formulés par la Commission. Le rapport sera publié au début de 1992.

C'est l'occasion inespérée pour la ville d'encourager la vocation résidentielle du secteur et d'implanter une nouvelle collectivité. La zone, y compris la station Rouge Hill du réseau GO, offre l'occasion exceptionnelle d'attirer des personnes dans le secteur riverain. La décision de la ville concernant les utilisations désirées des terrains devrait faire en sorte que le développement futur du Centennial Industrial District est compatible avec la vocation du secteur riverain. En outre, le village historique de Port Union devrait être restauré et préservé dans les plans d'aménagement futurs de la zone. La voie ferrée du CN qui longe le lac

Ontario en empêche l'accès public; il faudrait donc trouver des façons d'accroître l'accès public du lac.

Récemment, les urbanistes ont proposé que le Centennial Industrial District constitue une voie d'accès à la ville pour les visiteurs qui arrivent par bateau. Une entrée officielle mettrait en évidence les majestueuses falaises et mènerait à l'hôtel de ville de Scarborough par une allée bordée d'arbres. La route de Port Union pourrait devenir le principal élément de la collectivité et se terminer par des points centraux à chaque extrémité. Une installation publique pourrait inclure un passage jusqu'à la ville et le début d'une «promenade officielle» entre le secteur riverain et l'hôtel de ville de Scarborough; l'extrémité nord pourrait abriter un centre commercial ou tout autre élément qui délimiterait l'entrée à la nouvelle collectivité de Port Union.

La Commission a également recommandé de réaménager les terrains publics du Guild Inn. Dans *Un point tournant*, elle indique que la ville devrait tenir compte des intérêts publics locaux dans son évaluation des propositions d'aménagement des terrains publics du Guild Inn et s'appuyer sur des politiques visant le secteur riverain et sur les neuf principes énoncés dans le même rapport. Une proposition initiale formulée par le locataire, y compris le développement à forte densité, a été rejetée par la population et notamment par les résidents de la collectivité de Guildwood. La proposition



Plan conceptuel d'une entrée officielle dans le secteur riverain au pied de la route de Port Union.

rejetée par la communauté urbaine et le propriétaire du Guild Inn, n'a pas été présentée à la ville. Aucune autre proposition n'a été soumise.

Les plans de réaménagement du Guild Inn ne devraient pas avoir de répercussions négatives sur la collectivité voisine qui existe depuis les années 1950. Cela est particulièrement vrai au chapitre de la circulation et de l'accès au secteur riverain, lequel devrait conserver ses caractéristiques naturelles, culturelles et à petite échelle existantes.

Si les terrains du Centennial Industrial District et du Guild Inn deviennent enclavés par l'ajout non approprié d'éléments bâtis, les chances d'améliorer l'accès public et les points de vue sur le lac disparaîtront à des endroits stratégiques le long du littoral. La ville devrait s'assurer que les éléments bâtis approuvés respectent les caractéristiques du secteur riverain, améliorent les points de vue et encouragent les gens à se rendre dans le secteur riverain. Des installations publiques appropriées devraient aussi être mises en place et un accès linéaire reliant une partie du secteur riverain aux autres devrait être jugé prioritaire dans l'élaboration et l'examen de toutes les propositions.

Les préoccupations exprimées dans *Un point tournant* à propos de l'objet de l'ébauche du plan directeur et de l'évaluation environnementale du parc East Point et des répercussions écologiques du remblayage, de l'accès routier, de la circulation et de la sécurité sont examinées. Après la publication d'*Un point tournant*, et alors que la Commission procédait à l'examen des projets de remise en état du littoral, la MTRCA a fait preuve de plus de prudence dans les projets de remblayage. En 1991, l'organisme a commencé à étudier les effets du remblayage proposé dans le parc East Point sur la circulation maritime, la qualité de l'eau et les prises d'eau et exutoires adjacents. L'étude devrait être parachevée vers le milieu de 1992.

En tant que projet majeur potentiel nécessitant un remblayage, le parc East Point

devrait être évalué dans le cadre du plan de remise en état du littoral recommandé au chapitre 4.

La construction d'un complexe sportif dans le parc East Point a soulevé une controverse publique. Le site proposé pourrait détruire l'habitat de plantes rares, telles que la gentiane close, d'oiseaux migrateurs et d'autres espèces animales. Du point de vue juridique, le plan d'aménagement d'un complexe sportif est une proposition individuelle distincte du plan de l'organisme de conservation pour le reste du parc. Au milieu de 1990, le ministère de l'Environnement de l'Ontario a exempté la communauté urbaine de Toronto d'une évaluation environnementale individuelle visant le complexe sportif en affirmant que le projet était conforme aux projets de loisirs municipaux avec un coût estimé à moins de 3,5 millions de dollars. Toutefois, il faut préciser que cette décision ne considérerait pas d'autres emplacements ou les effets possibles des installations.

On a demandé au ministère de l'Environnement de revoir la situation; il étudie actuellement si les installations sportives proposées devraient être soumises à une évaluation environnementale individuelle, intégrées à une évaluation existante pour le parc d'East Point ou être exemptées de toute

Comme nous commençons à le constater, le danger est que lorsque nous apportons des changements à notre environnement, nous pouvons facilement nous pénaliser en nous privant de certains éléments visuels ou sons, de formes ou de textures, ou d'autres éléments qui ont contribué à façonner notre mode de compréhension et qui sont nécessaires à notre bien-être.

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

évaluation. La Commission espère que l'examen du ministère se soldera par un processus qui tienne compte des études existantes et prenne en considération la nécessité d'une évaluation globale des plans pour l'ensemble du parc axée sur le maintien et l'amélioration de l'intégrité écologique de la région.

Au cours des 32 dernières années, la stratégie d'aménagement dans la ville de Scarborough reposait sur le plan officiel de 1959 qui compte actuellement plus de 800 amendements. De l'avis de la Commission, le plan devrait être révisé et axé davantage sur la protection et l'amélioration du milieu naturel tout en tenant compte des besoins économiques et collectifs. On devrait également accorder une attention particulière à la protection et à la mise en valeur du secteur riverain de la ville et de son patrimoine; à cet égard, la Commission recommande de dresser un plan local pour le secteur riverain de la ville de Scarborough.

RECOMMANDATIONS

- 75.** La Commission royale recommande que la ville de Scarborough, la municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et l'organisme de conservation de l'agglomération de Toronto et de ses environs (MTRCA) examinent les documents pertinents, y compris les plans officiels et d'autres plans relatifs au secteur riverain, de manière à s'assurer qu'ils incorporent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes pour le secteur riverain décrits dans la partie I.
- 76.** La Commission recommande également que la ville de Scarborough, la communauté urbaine de Toronto et le MTRCA participent à l'élaboration du plan proposé de remise en état du littoral et veillent à ce que tous les autres plans visant des zones du secteur riverain soient examinés ou élaborés dans cette optique.
- 77.** La province de l'Ontario, la municipalité régionale de la communauté urbaine de Toronto et la ville de Scarborough devraient négocier une entente de collaboration visant le secteur riverain avec les autorités et organismes compétents. Cette entente devrait remplir diverses fonctions :
- indiquer clairement les rôles et responsabilités des divers organismes et autorités dans la formulation et la mise en oeuvre de plans visant le secteur riverain de Scarborough;
 - formuler des politiques globales sur le secteur riverain et les vallées fluviales qui tiennent compte de la sensibilité écologique des falaises de Scarborough et de la vallée de la Rouge. Ces politiques devraient par ailleurs indiquer les moyens d'obtenir, de maintenir et d'assurer l'accès aux terrains riverains et aux vallées. Elles pourraient prendre la forme d'un plan pour le secteur riverain et être intégrées au plan officiel et aux plans secondaires de la ville;
 - encourager l'aménagement d'un sentier riverain, y compris un sentier à deux niveaux à Scarborough, qui serait intégré au réseau régional de couloirs de verdure et de sentiers, une route en amont des falaises et une autre à leur pied. Le réseau devrait également mettre l'accent sur l'amélioration des points d'accès au secteur riverain et au parc Bluffer's et comprendre des installations pour sensibiliser le public aux processus géologiques à l'origine des falaises; et
 - s'assurer que les utilisations futures des terres du Centennial Industrial District sont compatibles avec le maintien et l'amélioration de l'intégrité écologique et de l'utilisation publique du secteur riverain. La

possibilité d'implanter une nouvelle collectivité intégrée au secteur riverain devrait être évaluée et la priorité accordée à l'élaboration de lignes directrices en matière d'esthétique urbaine dans le secteur riverain. On devrait également trouver des moyens de mieux intégrer le voie ferrée du CN, laquelle représente un élément majeur de la région, afin qu'elle ne fasse plus obstacle à l'accès au secteur riverain.

- 78.** La province de l'Ontario, la communauté urbaine de Toronto et la ville de Scarborough devraient s'assurer que tout projet de réaménagement du Guild Inn respecte et mette en valeur ses caractéristiques naturelles, historiques et culturelles et maintienne l'accès public aux terrains.

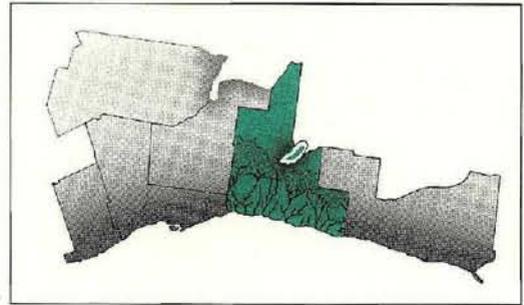


CHAPITRE 12 : DURHAM

La région de Durham, qui s'étend à l'est de la région de York et de la communauté urbaine de Toronto, est partiellement entourée par les rives de trois lacs — les lacs Simcoe et Scugog au nord de la Oak Ridges Moraine, et le lac Ontario, dont la rive s'étend sur environ 62 kilomètres au sud.

La Municipalité régionale de Durham a vu le jour en 1974, un an après la mise en place du concept de gouvernement régional par le gouvernement ontarien. Sept des huit municipalités de la région sont voisines d'une étendue d'eau; parmi celles-ci, cinq (Pickering, Ajax, Whitby, Oshawa et Newcastle) touchent au lac Ontario. Durham comprend environ 40 p. 100 du territoire de la biorégion du Grand Toronto attenant au lac Ontario. Toutefois, c'est cette région qui a le moins progressé, avec à l'heure actuelle seulement 20 p. 100 (environ 70 000 personnes en 1986) de la population totale du secteur riverain.

La région est comprise dans le territoire desservi par quatre offices de protection de la nature, à savoir la Lake Simcoe Conservation Authority, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, la Central Lake Ontario Conservation Authority et la Ganaraska Region Conservation Authority. Dans cette partie de la biorégion du Grand Toronto, les cours d'eau se jetant dans le lac Ontario sont la rivière Rouge et le ruisseau



Petticoat à Pickering, où l'on trouve aussi la baie Frenchman's; les ruisseaux Duffin et Carruther's à Ajax; le ruisseau Lynde à Whitby; les ruisseaux Oshawa, Harmony/Farewell et Black à Oshawa; les ruisseaux Bowmanville, Soper, Wilmot et Graham à Newcastle; et la rivière Ganaraska à Newcastle et Port Hope. Il n'existe des plans directeurs en matière de système hydrographique que pour les bassins versants des ruisseaux Petticoat et Carruther's. En outre, la région de la rivière Rouge est pourvue de la *Comprehensive Basin Management Strategy*.

Le bord de l'eau de Durham présente des éléments variés, notamment des zones naturelles tranquilles et propices à la détente, des terrains libres et des parcs urbains vivants, de nouveaux et d'anciens quartiers résidentiels, des ports de plaisance, de petits et de grands immeubles de services publics, ainsi qu'un volet industriel d'importance.

Les amateurs de la nature et les ornithologues amateurs de la région sont parmi les nombreuses personnes qui aiment visiter des habitats naturels tels que la baie Frenchman's et les marécages l'entourant; la zone de protection de la nature du ruisseau Petticoat à Pickering; le ruisseau Carruther's et ses marécages à Ajax; ainsi que la zone de protection de la nature Lynde Shores à Whitby. Le parc Lakeview d'Oshawa présente des installations récréatives et des immeubles historiques et est fréquenté par de nombreuses familles. À Newcastle, le parc provincial Darlington offre de nombreux terrains libres à l'état naturel tant à ceux qui désirent y exercer une activité qu'à ceux qui désirent s'y reposer. À l'est, le ruisseau Wilmot est reconnu pour les superbes saumons que l'on peut y pêcher.

Pickering est une ville à l'image d'hier et d'aujourd'hui où l'on peut voir des propriétés campagnardes et des subdivisions résidentielles modernes, des hameaux et des villages au charme rural, de riches

zones agricoles et de vastes étendues de terrains boisés et de terrains libres à l'état naturel. Les installations de services publics en place, notamment la centrale nucléaire de Pickering et la station d'épuration des eaux usées de Duffin

Creek, sont des constructions essentielles qui se trouvent au bord de l'eau et qui sont devenues en quelque sorte des points nous permettant de repérer Pickering d'une grande distance sur le lac Ontario.

Le charme rural d'Ajax équivaut à celui de Pickering. Toutefois, on y constate une urbanisation sans cesse grandissante. Les aménagements à venir doivent protéger et améliorer le patrimoine naturel. Les terrains libres que l'on rencontre au bord de l'eau doivent faire l'objet d'une diversification afin que l'on puisse profiter d'une variété d'expériences le long de la rive.

Environ 70 p. 100 du secteur riverain de Whitby appartient à l'État. Les résidents et les amateurs de la nature peuvent prendre plaisir à observer la faune vivant dans le riche couvert végétal et les marécages de la zone de protection de la nature Lynde Shores. À l'est, les terrains appartenant actuellement à l'hôpital psychiatrique Whitby sont officieusement accessibles au public et font présentement l'objet d'une évaluation en vue d'un réaménagement institutionnel et résidentiel. Le site appartenant au gouvernement provincial offre des vues spectaculaires sur la rive du lac Ontario, tant à l'est qu'à l'ouest. Dans l'avenir, toute modification touchant la forme des constructions doit préserver et améliorer ces vues.

Les plans stipulent des aménagements résidentiels et récréatifs, notamment des parcs et des terrains libres pour le port de Whitby qui est laissé à l'abandon ainsi que pour les terrains environnants se trouvant à l'est de l'hôpital. Le reste du secteur riverain de Whitby

est voué à l'industrie, mais la Ville espère qu'éventuellement le public aura accès à l'ensemble du secteur riverain.

Presque 80 p. 100 du secteur riverain d'Oshawa appartient à des organismes publics. Environ la moitié de ces terrains

Pickering est une ville à l'image d'hier et d'aujourd'hui où l'on peut voir des propriétés campagnardes et des subdivisions résidentielles modernes, des hameaux et des villages au charme rural, de riches zones agricoles et de vastes étendues de terrains boisés et de terrains libres à l'état naturel.

sont la propriété de la Commission du port d'Oshawa, y compris la zone portuaire et le Second Marsh qui présente un écosystème fragile. Le reste de ce secteur est en grande partie aménagé en parc public ou en terrain régi par un office de protection de la nature.

Les parcs Lakefront West et Lakeview sont les deux principaux parcs de la ville se trouvant au bord de l'eau: On prévoit aménager entre autres un jardin thématique sur le milieu aquatique et une port de plaisance au parc Lakeview. Les aménagements de milieux naturels ainsi que les nombreuses installations récréatives

pour enfants sont souvent utilisés par les familles du voisinage.

Le parc Lakeview est davantage orienté sur la nature et il possède des origines historiques. Le secteur est relié à d'importantes vallées situées au nord et pourrait être relié au secteur du port d'Oshawa à l'est. À l'origine, ces terres qui étaient vouées à l'agriculture appartenaient en grande partie à la famille Henry et à d'autres colons, puis ont été transférées à leurs descendants. Par la suite, General Motors du Canada les a acquises et les a données à la Ville pour qu'elle y aménage un parc public. Les vieux bâtiments et ce qu'ils contiennent racontent l'histoire d'Oshawa. Le Henry House Museum, l'une des plus vieilles maisons d'Oshawa, fut la résidence de Thomas Henry, citoyen fondateur renommé qui vécut au milieu du siècle dernier. La Robinson House, construite au cours des années 1840 a une valeur historique et présente une architecture hors du commun. Il s'agissait à l'origine d'une taverne où se réunissaient les marins en escale au port d'Oshawa. En 1965, elle a été rénovée et rattachée au Henry House Museum. L'Oshawa Historical Society joue un rôle important en veillant à ce que ces bâtiments soient sauvegardés et rénovés.

Le littoral de Newcastle se distingue par la présence de la centrale électrique Darlington d'Hydro-Ontario et des installations de la St. Mary's Cement. La majeure partie du reste du secteur riverain est actuellement laissée à des milieux ruraux et naturels, à l'exception du port de plaisance Port Darlington et de la Communauté de retraités de Wilmot Creek. En plus de pratiquer la pêche dans le ruisseau Wilmot, certains résidents utilisent les terrains agricoles abandonnés et la rive comme champ de tir. Il s'agit là d'une situation qui inquiète les résidents du voisinage.

La population de la région de Durham s'est accrue légèrement au début des années 1980 et l'on s'attend à ce qu'elle augmente d'environ 65 p. 100 de 1986 à 2001. À l'heure actuelle, on l'évalue à 370 000 personnes. Cette prévision, basée sur des facteurs comme le taux de croissance de

l'économie régionale et la répartition de la population dans la région, constitue la prédiction la plus élevée des quatre régions du secteur riverain du Grand Toronto.

Dans la région de Durham, l'urbanisation est concentrée dans trois noeuds importants, soit Pickering/Ajax, Whitby/Oshawa/Courtice et Bowmanville/Newcastle. Le secteur de Bowmanville/Newcastle sera celui qui continuera de s'accroître le plus. Un grand nombre de personnes font la navette entre la région de Durham et la communauté urbaine de Toronto en utilisant une automobile ou le service de trains de banlieue GO. Un agrandissement du réseau de trains GO vers l'est pourrait réduire la proportion actuelle de banlieusards utilisant l'automobile pour se rendre à leur travail.

La majeure partie du secteur riverain de Pickering, qui va du sud de l'autoroute 401 au lac Ontario, et de la rivière Rouge, à l'ouest, au ruisseau Duffin, à l'est, est utilisée à des fins résidentielles. On y trouve surtout des résidences unifamiliales à faible densité. Les résidents de la ville ont le revenu familial moyen le plus élevé du secteur riverain de la région de Durham. Trente-cinq pour cent des résidents de Pickering vivent au bord de l'eau et environ les deux tiers de ceux-ci travaillent dans la communauté urbaine de Toronto. À l'est du secteur de la baie Frenchman's, les terrains du bord de l'eau sont consacrés à l'industrie, notamment la centrale nucléaire Pickering.

La quasi totalité du secteur riverain d'Ajax est également utilisée à des fins résidentielles. On estime que plus de 60 p. 100 (plus de 23 000 résidents) de la population totale de la ville habite le secteur riverain, ce qui constitue une augmentation supérieure à 20 p. 100 en cinq années. Il est aussi possible d'aménager d'autres résidences dans le secteur riverain, la majeure partie de la rive d'Ajax étant constituée de vastes terrains libres qui se sont accumulés au fil des ans.

Par rapport à sa population totale, Whitby a la population la moins élevée du secteur riverain de Durham. En effet, moins de 5 p. 100 des résidents de la ville y habitent. Une telle situation



Duffin Creek au Lac Ontario

est sans doute attribuable au fait que la majeure partie des terrains du secteur riverain de Whitby ont été assignés à des fins industrielles et institutionnelles. La situation est semblable à Oshawa où environ 15 p. 100 des 125 000 résidents habitent le secteur riverain.

L'état naturel que présente actuellement la majeure partie de la rive de Newcastle résulte du fait que seulement 29 p. 100 des 34 000 résidents de cette ville vivent dans le secteur riverain.

Les principales industries sises au bord de l'eau sont principalement à Whitby, à Oshawa et à Newcastle. À l'est du marécage Cranberry et du secteur Lynde Shores, des industries telles que la Lake Ontario Steel Corporation (LASCO) occupent la majeure partie de la rive. À la fin des années 1980, 78 p. 100 des emplois reliés au secteur riverain d'Oshawa consistaient en des activités de transformation et d'usinage. La ville est toujours un pilier industriel dans la région, mais elle risque d'être fortement touchée advenant une réduction des effectifs de General Motors du Canada, le plus important employeur d'Oshawa.

Les installations du port d'Oshawa sont exploitées par des entreprises telles que McAsphalt, Chieftain Cement, LASCO et Courtice Steel. D'autres entreprises, notamment General Motors du Canada, General Electric, Honda Canada et la brasserie Molson, utilisent de temps en temps les installations portuaires.

Les deux principaux employeurs de Newcastle sont la centrale nucléaire Darlington d'Hydro-Ontario et la St. Mary's Cement.

LA RÉGION

La région de Durham et ses municipalités riveraines disposent d'une chance unique de conserver leurs rives et leurs importantes zones aux caractéristiques naturelles, richesses dont ils sont abondamment pourvus s'ils se comparent au reste du secteur riverain de la biorégion. La région et la plupart des municipalités du secteur ont adopté une démarche axée sur l'écosystème qui tient compte de l'économie, de l'environnement et de la collectivité ainsi que les principes de la Commission. Ainsi, on dispose d'une base solide sur

laquelle s'appuieront les aménagements et la croissance.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Dans son rapport intitulé *Un point tournant*, la Commission a conseillé vivement au gouvernement provincial de négocier une ou plusieurs ententes de collaboration avec la région de Durham, les autres paliers de gouvernement ainsi que les autres parties visées afin de coordonner les activités qui seront exécutées dans le secteur riverain. Elle a également recommandé que ces ententes soient étroitement liées à la préparation d'un plan pour le secteur riverain de Durham, lequel comprendrait 17 objectifs fondés sur l'environnement, l'économie et la collectivité. En effectuant la planification selon une démarche axée sur l'écosystème, ces objectifs devraient être atteints. Depuis lors, des progrès ont été réalisés à cet égard.

Des mesures menant à l'établissement de stratégies qui permettront la conservation et la protection des habitats naturels importants ont été prises dans diverses parties de la région de Durham:

- la province de l'Ontario a commandé une étude sur le secteur de la baie Frenchman's afin d'en évaluer l'état écologique; une étude plus poussée est proposée.
- Runnymede Corporation, propriétaire des terrains du secteur du ruisseau Carruther's, a chargé M. M. Dillon de préparer un plan de gestion de l'environnement pour le secteur en question.
- travaillant pour le compte des propriétaires fonciers des environs (y compris le gouvernement de l'Ontario et la région de Durham), des spécialistes des questions

environnementales de Bird et Hale ont réalisé un plan de gestion de l'environnement pour le secteur du grand terrain libre Lynde Shores à Whitby.

- un plan de gestion à long terme a été réalisé pour le marécage Pumphouse qui se trouve dans la ville d'Oshawa en vue de conserver et de protéger l'écosystème actuel et d'améliorer les qualités naturelles du marécage.
- diverses études ont été entreprises sur le marécage Second. Un comité directeur évalue actuellement la façon dont on pourrait mettre en oeuvre des plans à

court et à long terme pour réhabiliter, protéger et sauvegarder l'écosystème.

Parmi les emplacements naturels qui restent le long du secteur riverain et qui devraient être protégés, on compte la baie McLaughlin,

l'embouchure du ruisseau Wilmot, ainsi que les falaises escarpées de Bond Head, dans la ville de Newcastle.

PRINCIPES GÉNÉRAUX SUR L'AMÉNAGEMENT RÉGIONAL

En 1991, la région de Durham a approuvé son plan officiel révisé, lequel fait l'objet d'un examen par le gouvernement ontarien. Dans l'ensemble, le plan officiel révisé de Durham comprend les neuf principes énoncés dans *Un point tournant* et favorise de bonnes relations de travail avec les municipalités de la région afin de mettre en oeuvre des principes d'aménagement sains sur les plans de l'environnement, de l'économie et de la société. Le document comporte des principes généraux orientés sur la mise en oeuvre d'une démarche axée sur l'écosystème et utilisés pour définir certains objectifs d'ensemble. L'accent est mis sur la nécessité d'évaluer l'incidence cumulative qu'ont

*La région de Durham et ses municipalités
au riveraines disposent d'une chance
unique de conserver leurs rives et
leurs importantes zones aux caractéristiques
naturelles, richesses dont ils sont
abondamment pourvus s'ils se comparent
au reste du secteur riverain
de la biorégion.*

les différents types d'aménagements au sein de la région.

Les aménagements réalisés dans le secteur riverain de Durham ont souvent été faits sans plan véritable, sous la direction générale des municipalités visées. Comme la Commission l'a indiqué clairement dans *Un point tournant* (c'est aussi l'avis de la région de Durham), la région doit coordonner les plans locaux d'aménagement de la rive selon une perspective régionale. Même si des discussions ont été entreprises, aucune mesure importante n'a été prise en vue de réaliser un plan régional sur le secteur riverain au cours de la dernière année.

Il faut vite donner suite à la proposition de la région voulant que l'on prépare un plan pour le secteur riverain qui inclura, en tout ou partie, dans un amendement apporté au plan officiel régional, la portion de Durham se trouvant au bord du lac Ontario, de Pickering à Newcastle. La Commission appuie cette initiative qui consiste à aborder les premières recommandations formulées dans *Un point tournant*, les possibilités d'aménagements récréatifs, l'accès au public, la conservation des terres humides et d'autres questions.

Des propositions d'aménagement ont été présentées pour de vastes étendues de terre se trouvant au bord de l'eau, notamment à Ajax, à Whitby et à Newcastle, tandis que des projets de plus petite envergure ont été proposés pour Pickering. Le secteur du port d'Oshawa fait aussi l'objet de discussions portant sur sa revitalisation et sur l'augmentation de son utilisation par le public, tout en assurant l'intégrité environnementale du terrain.

La région de Durham doit jouer un rôle de chef de file en offrant des projets d'aménagement qui respectent l'environnement et qui tiennent compte de l'incidence cumulative qu'ont les activités économiques et l'aménagement de l'agglomération sur les milieux naturels et bâtis.

Les municipalités visées ont aussi besoin des outils qui leur permettront de mettre en application une telle démarche de planification

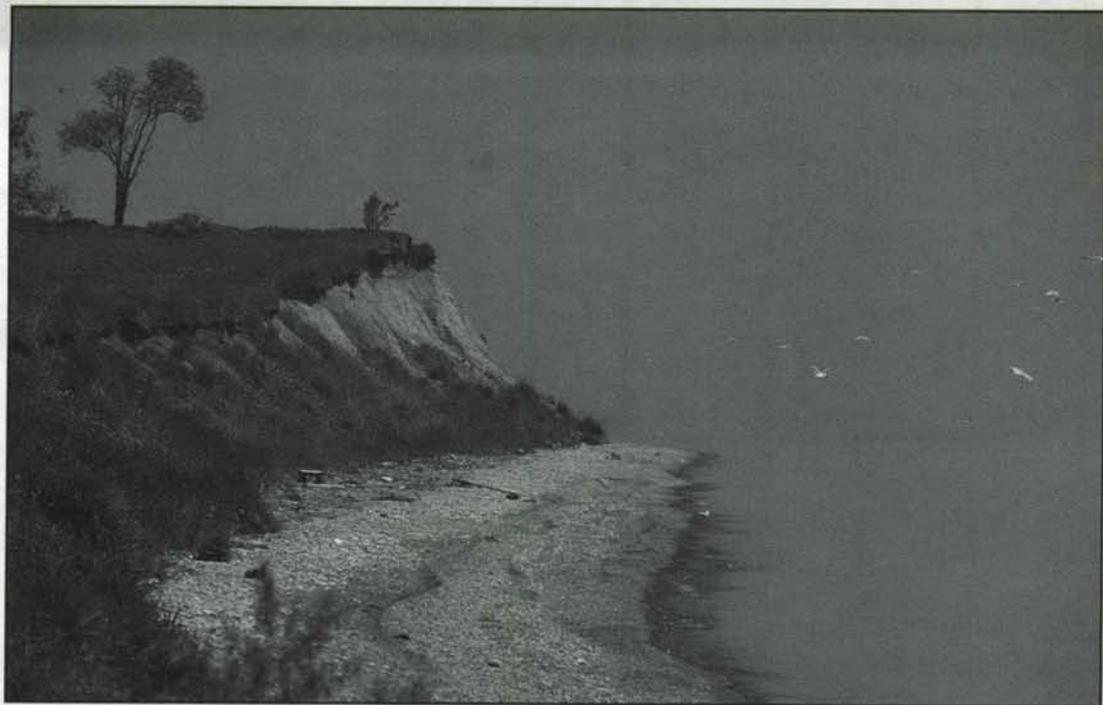
à leur échelon. Qui plus est, une action concertée s'impose tant à l'échelle locale, provinciale et fédérale qu'entre ces divers paliers, ainsi qu'avec les citoyens et les parties du secteur privé qui sont concernées. Cela doit garantir l'apport du soutien nécessaire et l'acceptation des questions environnementales urgentes, l'adoption des principes et la mise en oeuvre des lignes directrices. Ainsi, la région pourra travailler avec les autorités des municipalités du bord de l'eau visées pour mettre en oeuvre une stratégie sur les espaces verts qui servira d'outil pour protéger l'intégrité écologique et les zones naturelles qui existent à l'heure actuelle. Il n'est pas approprié, en autres, de rassembler les parcelles de terrains restant après l'approbation de chaque aménagement ou de perdre ces emplacements aux mains d'autres utilisateurs, notamment les promoteurs de terrains de golf.

Hydro-Ontario a signalé son désir de collaborer pour garantir, dans la région de Durham, un accès sûr à la rive dans les zones situées près des centrales nucléaires Darlington et Pickering et partout sur leurs terrains riverains.

Tel qu'il est indiqué au chapitre 3, la province a reconnu la nécessité de protéger la moraine. Récemment, on a déclaré un intérêt provincial à cet égard, déterminé des lignes directrices provisoires pour les décisions concernant la planification et établi un calendrier pour une étude de deux ans sur les mesures de protection à long terme qui doit être terminée en 1993.

Le plan régional de Durham reconnaît la Oak Ridges Moraine en tant qu'emplacement naturel d'importance devant être protégé. La rive de la région de Durham, laquelle s'étend sur 62 kilomètres (39 milles) le long du lac Ontario, doit faire l'objet d'une considération semblable. Celle-ci est passablement aménagée dans l'ouest, mais présente à l'est des étendues de terrain vierges, notamment des falaises escarpées qui s'élèvent jusqu'à 20 mètres (66 pieds).

En outre, d'importantes zones naturelles, des vallées fluviales et des sources s'écoulant de la moraine vers le sud doivent être protégées en tant qu'éléments de la biorégion du Grand Toronto. Ces zones comptent notamment la forêt



Le littoral de Newcastle

Altona de Pickering et la rivière Ganaraska qui passe par Newcastle et Port Hope avant de se jeter dans le lac Ontario.

LA VILLE DE PICKERING

La ville de Pickering a été fondée au début du siècle dernier et la première assemblée municipale y a été tenue en 1811. Au milieu des années 1800, la population s'établissait à environ 8 000 personnes et, un siècle plus tard, elle avait doublé. Dans les années 1950, l'agriculture constituait toujours la principale source de richesses du canton. Lorsque l'on a aménagé l'autoroute 401, les promoteurs commencèrent à visiter le secteur à la recherche de terrains résidentiels intéressants, terrains qu'ils trouvèrent au bord de l'eau. Pickering, municipalité de Durham se trouvant le plus à l'ouest, en bordure du lac Ontario, est habitée par plus de 50 000 personnes aujourd'hui.

Pickering a toujours laissé à la MTRCA le soin de prendre l'initiative en ce qui touche la planification des aménagements et l'acquisition des terrains se trouvant sur son littoral d'une

longueur de 8 kilomètres (5 milles). La capacité qu'affichait l'office de protection de la nature pour assumer ses responsabilités avec succès ainsi que le débat historique entourant la propriété de la baie Frenchman's ont limité l'intérêt qu'ont pu porter la Ville et ses résidents aux questions reliées au secteur riverain.

Le débat entourant la question de la propriété des terrains de la baie Frenchman's, d'une partie des marécages et de la rive est à vu le jour en 1791 lorsque le Canton a transféré par actes notariés des parties de la baie à diverses personnes. Au milieu du siècle dernier, les actes notariés en question ont été achetés par la Pickering Harbour and Road Joint Stock Company qui a exploité un port commercial achalandé dans la baie jusque dans les années 1920.

La baie ensuite a été vendue à la Pickering Harbour Company, en 1965, mais on soutient qu'en vertu de la *Loi fédérale sur les lits des cours d'eau navigables de 1914*, la propriété de masses d'eau de ce genre revient à la Couronne lorsqu'il n'y a pas de concession formelle du gouvernement fédéral ou de détermination légale. Comme ni

l'une ni l'autre mesure n'a été prise lorsque la Pickering Harbour and Road Joint Stock Company possédait la baie, en 1914, la propriété des terrains est revenue effectivement à la Couronne à ce moment-là.

La situation de la propriété des terrains de la baie et le pouvoir de réglementation des municipalités sur les propositions concernant la vocation des terrains font actuellement l'objet d'une évaluation par les tribunaux. Par conséquent, l'avenir des projets reliés à ces terrains et aux masses d'eau est fonction de l'aboutissement de ces questions légales.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

En décembre 1990, le conseil municipal de Pickering a réagi de façon positive au rapport de la Commission et s'est dit d'accord avec la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes. Il s'est aussi dit d'accord avec d'autres recommandations, notamment l'idée d'un sentier au bord de l'eau reliant Burlington à Newcastle et une évaluation immédiate de la *Loi sur les arbres de l'Ontario*.

Le gouvernement ontarien, en réponse à une recommandation antérieure exprimée dans *Un point tournant* et concernant une étude de la baie Frenchman's — et reconnaissant que l'équilibre entre les aménagements et la protection de la nature dans le secteur soulève des préoccupations et qu'il n'y a pas d'analyse intégrée du problème — a commandé la réalisation d'un rapport sur le potentiel qu'offre la baie pour des aménagements supplémentaires.

L'étude, terminée en juin 1991 par le Heritage Resources Centre de l'Université de Waterloo (Nelson et al.), a démontré qu'un grand nombre de modifications de l'environnement et de changements de vocation des terrains se sont produits dans la baie au cours des 35 dernières années et que l'avenir en réserve encore bien d'autres. Elle signale aussi que les changements de vocation des terrains ont eu une incidence négative sur les marais et sur d'autres éléments environnementaux se trouvant dans le secteur de la baie.

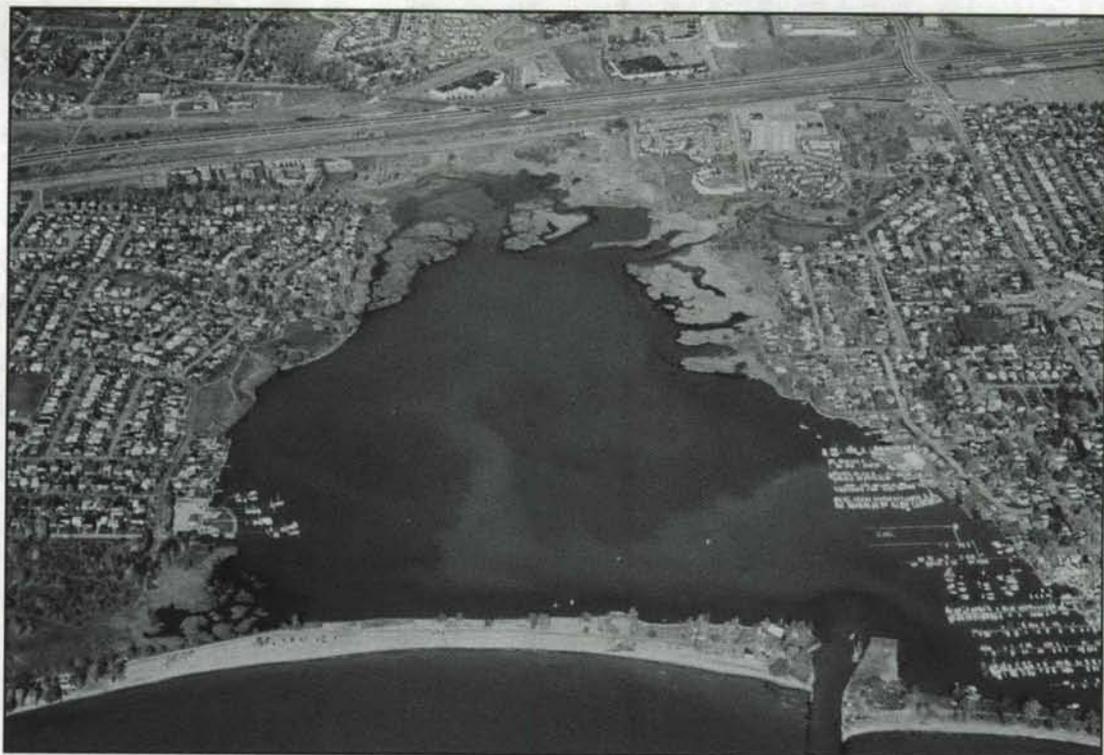
L'étude a aussi permis de conclure qu'un accroissement de la recherche, de la

communication et de la coordination à l'échelle des organismes gouvernementaux, de la population et des groupes industriels était nécessaire pour discuter en bloc des visions, des buts et des objectifs concernant la baie. Cela doit être fait avant que l'on prenne des décisions qui feront en sorte que des propositions d'aménagement pour la zone pourront aller de l'avant. Pour appuyer ces conclusions, le rapport recommande «qu'un moratoire soit décrété à l'égard des aménagements dans la baie et des terrains l'entourant jusqu'à ce qu'une stratégie concertée de protection de l'environnement et d'aménagement (aménagement durable) soit préparée».

Au cours des dernières années, l'aménagement du secteur de la baie Frenchman's a fait l'objet de contestations. Les résidents se sont regroupés pour prendre position contre l'aménagement, ce qui a amené la Ville à reconnaître qu'il existait un manque d'orientation et de principes généraux à l'égard de l'incidence cumulative qu'ont les aménagements sur le littoral et le milieu naturel.

À la suite de la présentation, en juin 1991, d'un rapport intitulé *Frenchman's Bay, Ontario : Conservation and Sustainable Development*, on constate que la MTRCA, la ville de Pickering et des organismes provinciaux clés accordent un soutien général. Ces organismes ont convenu de concerter leurs efforts sur la stratégie recommandée en matière d'aménagement durable.

En attendant, l'office de protection de la nature et la Ville explorent la possibilité d'acquérir des terrains appartenant à la Sandbury Building Corporation, à l'extrémité nord-est de la baie Frenchman's. Les plans d'aménagement actuels de Sandbury comprennent la construction de 39 maisons en rangée sur le plateau qui se trouve sur ses terrains ainsi que la réalisation de moyens permettant au public d'accéder à la plaine inondable séparant l'aménagement et la baie. À l'heure actuelle, on ne peut utiliser l'emplacement que pour des fins résidentielles à faible densité et il faudrait le rezoner pour permettre au projet d'aller de l'avant. Les terrains se trouvant au nord de la baie, actuellement propriété de la Pickering Harbour Company, font aussi l'objet de



Baie Frenchman's

projets d'aménagement résidentiels. Cet emplacement comprend des marécages, importants sur le plan écologique, qui ont été créés par des travaux de remblai effectués il y a de nombreuses années.

Des décisions concernant la vocation future des terrains de la baie, y compris les aménagements proposés, ne doivent pas être prises tant que l'on n'en saura pas davantage sur l'environnement de celle-ci.

INITIATIVES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION LOCALE

Dans un avenir rapproché, la ville de Pickering commencera vraisemblablement un examen détaillé de son plan de district de 1981. Cela offrira à la Ville une occasion de choix pour revoir son plan et pour adopter la démarche axée sur l'écosystème qu'elle a appuyée dans sa première réaction au rapport intitulé *Un point tournant*.

L'examen doit être concentré sur l'établissement de relations entre les caractéristiques touchant les quartiers, l'économie et l'environnement, lesquelles devraient apparaître dans un milieu

offrant une qualité de vie améliorée et un écosystème mieux équilibré et en meilleure santé. D'importantes zones naturelles doivent être protégées et améliorées, notamment le secteur riverain, les principaux cours d'eau et la baie Frenchman's, tandis que les propositions d'aménagement doivent être étudiées pour évaluer les répercussions qu'elles pourraient avoir sur l'environnement.

LA VILLE D'AJAX

Autrefois, l'emplacement qu'occupe actuellement la ville d'Ajax était un territoire agricole vallonneux du bord du lac Ontario, dans le canton de Pickering. Utilisé en tant qu'emplacement industriel au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la ville a reçu plus tard le nom d'un vaisseau de guerre britannique, le HMS Ajax, symbole de courage et de détermination. Ajax allait devenir une agglomération d'après guerre. Jusqu'en 1950, elle n'avait aucun gouvernement local. Elle a reçu officiellement le titre de ville en 1954, année où furent élus son premier conseil

de ville et sa première commission scolaire publique. En 1974, Ajax a fait l'objet d'un réaménagement visant à réunir l'ancienne ville d'Ajax, le village de Pickering et des parties de la ville de Pickering. Ainsi, ses dimensions qui étaient inférieures à 1 214 hectares (3 000 acres) sont passées à plus de 6 475 hectares (16 000 acres). Grâce à la combinaison de maisons villageoises historiques, de fermes de canton paisibles et de quartiers modernes qu'elle offre, la ville d'Ajax constitue un endroit intéressant où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

La population de la ville, qui était de 23 000 résidents en 1979, s'établit aujourd'hui à plus de 50 000 personnes

dont plus de la moitié vivent dans le secteur riverain. La majeure partie du littoral d'Ajax, d'une longueur de 6 kilomètres (4 milles), est constituée de vastes terrains libres — du ruisseau Duffin, à l'est, à la route Lakeridge. Cette

situation résulte du fait que la Ville exige un retrait du bord de l'eau de 400 pieds (122 mètres) dans de nombreux quartiers résidentiels à faible densité. En outre, la MTRCA a joué un rôle important dans la gestion de ces terrains libres situés sur la rive.

Lorsque les résidents d'Ajax regardent vers le sud depuis leurs quartiers du bord de l'eau, ils peuvent apercevoir de vastes zones de gazon bien entretenu les séparant du lac Ontario. Cette vue n'est obstruée qu'en un seul endroit le long de ce secteur résidentiel, soit à l'endroit où se trouve la station régionale d'épuration des eaux usées, à l'est de l'avenue Harwood. Les projets d'agrandissements de la station pourraient empiéter davantage sur les terrains libres. Bien que l'on reconnaisse la nécessité d'une telle installation au bord de l'eau, elle n'est pas acceptable pour tous les résidents des environs.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

L'an dernier, lorsqu'elle a abordé la question de l'agrandissement de la station régionale

d'épuration des eaux usées, la Commission a signalé que «la station proposée se traduirait par une perte des espaces verts existants et par une réduction de la vue au bord de l'eau». On a recommandé que «l'on ait recours à des plans d'immeubles et à des aménagements paysagers innovateurs pour aborder ces problèmes en ayant comme objectif l'intégration de l'installation au quartier résidentiel environnant». La Commission continue d'appuyer ce point de vue, donnant en exemple la station d'épuration des eaux R. C. Harris de la Communauté urbaine de Toronto, la plus grosse installation du genre, en tant qu'exemple pertinent d'un immeuble public

conçu avec une extrême finesse. Au lieu d'être une horreur sur la rive, l'usine est considérée par de nombreuses personnes comme étant un chef-d'oeuvre architectural. Sa symétrie et ses pelouses en terrasse sont parmi ses caractéristi-

Grâce à la combinaison de maisons villageoises historiques, de fermes de canton paisibles et de quartiers modernes qu'elle offre, la ville d'Ajax constitue un endroit intéressant où il fait bon vivre, travailler et se divertir.

ques les plus attrayantes. Toutefois, ce n'est qu'au cours de la dernière décennie que les architectes ont reconnu cet aménagement à sa juste valeur et qu'ils ont commencé à lui donner la reconnaissance qu'il mérite.

La région de Durham attend actuellement les résultats de l'examen du ministère de l'Environnement sur le rapport concernant l'étude environnementale sur l'agrandissement de la station régionale d'approvisionnement en eau se trouvant dans le secteur riverain d'Ajax. Le Ministère a reçu des demandes voulant que l'on modifie la catégorie de ce projet pour le faire passer d'une évaluation environnementale par catégories à une évaluation environnementale individuelle. Le Ministère a en outre prolongé indéfiniment la durée de l'examen. Dernièrement, des préoccupations à propos des fortes concentrations de tritium ont amené la région à prévoir la tenue, dans un avenir rapproché, d'une autre étude sur la qualité de l'eau. Avant de répondre à la demande de transfert de catégorie, les personnes chargées de l'examen provincial doivent étudier la question de la proposition

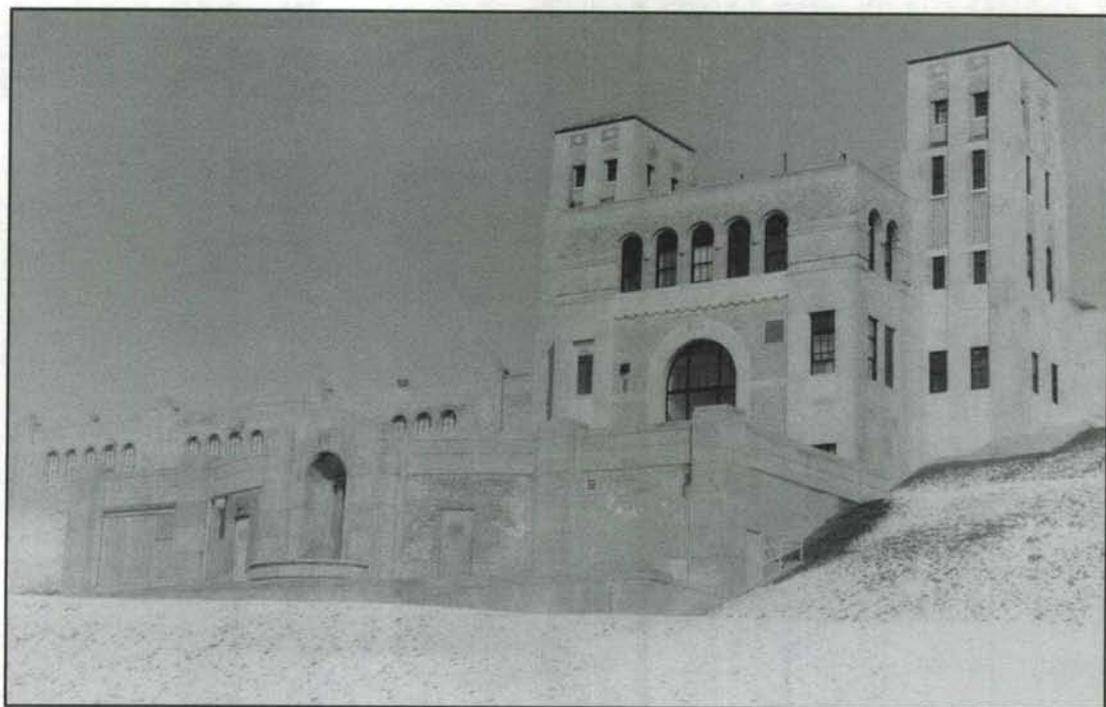
d'agrandissement de la station pour déterminer dans quelle mesure le rapport sur l'étude environnementale est touché par les recommandations pertinentes du présent rapport.

On continuera vraisemblablement à réaliser des aménagements résidentiels un peu partout le long de la rive d'Ajax. Il existe notamment deux parcelles de terrain en bordure de l'eau où on pourrait le faire : une importante partie des terrains appartenant à la Runnymede Development Corporation Limited, lesquels se trouvent à l'extrémité est d'Ajax et comprennent le marécage du ruisseau Carruther's, milieu humide de classe III et une série de terrains situés au bas de l'avenue Harwood et appartenant actuellement à Hi-Rise Structures Limited.

Les propositions d'aménagement initiales mises de l'avant par Runnymede en juin 1990 indiquaient un projet de quartier riverain de 95 hectares (234 acres) comprenant un port de plaisance à l'embouchure du ruisseau Carruther's. Par la suite, Runnymede a volontairement retiré ses plans d'aménagement pour l'emplacement du ruisseau Carruther's et s'affaire actuellement à

préparer de nouveaux plans qui considèrent l'environnement comme une priorité. La Commission et la ville d'Ajax conviennent qu'il s'agit là d'une attitude louable, d'un exemple de l'adoption, par des promoteurs, d'une démarche axée sur l'écosystème dans le cadre de leur processus de planification qui met l'accent sur l'environnement naturel existant et sur des moyens de protéger et d'améliorer des secteurs importants. En outre, cela peut être effectué tout en gardant les densités préférées et en élaborant un projet économiquement réalisable qui tient compte de formes architecturales plus appropriées et qui fait en sorte que le public a accès au bord de l'eau.

Lorsqu'elle a évalué les terrains de Runnymede se trouvant le long de la rive d'Ajax, la Commission a recommandé l'adoption d'une stratégie de sauvegarde et de protection du ruisseau Carruther's, la cession à un organisme qui en assurera la gestion des terres humides de classe III à l'embouchure du ruisseau, la création d'une zone tampon appartenant à l'État pour protéger le milieu humide ainsi que, l'acquisition des terrains riverains à l'est du ruisseau par la ville d'Ajax ou la



La station d'épuration des eaux R. C. Harris, Scarborough



Ruisseau Carruther's

MTRCA, en vue d'aménagements futurs. La Commission maintient toujours ces recommandations.

À l'est du ruisseau Carruther's et de la station régionale d'épuration des eaux, à côté des terrains libres du bord de l'eau, on trouve la parcelle de terrain de 3,72 hectares (9 acres) appartenant Hi-Rise Structures.

Les plans d'aménagement de Hi-Rise prévoient la répartition d'environ 440 appartements dans quatre immeubles à 10 étages construits en retrait de la rive. Ils prévoient en outre la réalisation d'autres immeubles commerciaux et récréatifs. Le plan officiel et la classe de zonage permettent, pour cet emplacement, l'érection d'immeubles commerciaux et résidentiels à haute densité à condition qu'un port de plaisance soit aménagé. Hi-Rise a présenté une proposition conforme aux prescriptions relatives au volet résidentiel, mais a demandé à ce que le port de plaisance soit laissé de côté, car son implantation à cet endroit nécessiterait des études environnementales détaillées et une somme importante de travaux de remblai ou de dragage.

Selon la Commission, le plan d'aménagement actuel n'est pas conçu pour respecter

l'environnement. Aussi voudrait-elle que la proposition soit modifiée pour que l'on utilise une démarche axée sur l'écosystème semblable à celle mise de l'avant par la Runnymede Development Corporation. Les plans doivent être compatibles avec l'échelle et le caractère dégagé et accessible que présente actuellement le secteur riverain d'Ajax.

La ville d'Ajax doit reconsidérer la pertinence du zonage des terrains de Hi-Rise en tant que terrains résidentiels à haute densité ainsi que la pertinence de l'obligation de construire un port de plaisance en tenant compte des questions étudiées dans le présent rapport, lesquelles doivent être abordées avant que le gouvernement provincial n'approuve la construction d'un port de plaisance ou d'autres aménagements à cet endroit.

INITIATIVES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS LOCAUX

La planification des aménagements dans la ville d'Ajax s'appuie actuellement sur le plan de

district de 1978. Le plan, bien que nécessitant une mise en retrait de 400 pieds (122 mètres) pour les aménagements réalisés le long de la rive, n'est pas basé sur un cadre environnemental. Les principes généraux en matière d'environnement utilisés sont plutôt ceux du plan officiel de la région de Durham et ceux des office locaux de protection de la nature.

La ville d'Ajax a compté énormément sur la MTRCA pour acquérir les terrains riverains et les entretenir. En raison de la clause de retrait, de vastes terrains libres sont entretenus par l'office de protection de la nature et utilisés principalement pour des activités récréatives passives notamment les randonnées à pied ou à bicyclette, ou encore le jogging. Il existe une possibilité d'utiliser ces terrains en tant que raccords permettant de relier des zones environnementales naturelles comme le ruisseau Duffin et le ruisseau Carruther's. Toutefois, de tels corridors doivent présenter un couvert végétal dense, de préférence constitué par des groupes de plantes indigènes adaptées les unes aux autres et qui peuvent faire des corridors en question un habitat pouvant accueillir divers éléments de la faune et de la flore.

Le Conseil de la ville d'Ajax est encore en train d'examiner le rapport intitulé *Un point tournant*, mais le personnel de la Ville est en général d'accord avec la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes. Comme la Ville peut tirer profit de la mise en oeuvre d'une telle démarche, elle devrait passer en revue le plan de district pour adopter les principes appropriés. L'examen devrait comprendre un plan pour le secteur riverain qui convienne aux besoins de la ville, à savoir la protection de l'environnement de la rive, des zones naturelles et des cours d'eau se jetant dans le lac; l'utilisation appropriée des terrains riverains; l'aménagement de couloirs de verdure au sein de la ville afin de la relier aux municipalités environnantes.

LA VILLE DE WHITBY

En 1855, la localité qui se trouve tout juste à l'est d'Ajax reçoit le nom de Whitby, nom emprunté de la ville côtière du Yorkshire,

en Angleterre. Officiellement constituée en 1855, elle affiche une population atteignant presque 3 000 personnes peu de temps après. Dans les années 1950, Whitby a une population supérieure à 15 000 habitants et, aujourd'hui, elle a quadruplé. D'ici 2001, on s'attend à ce que sa population soit d'environ 100 000 habitants.

Aujourd'hui, la ville compte huit kilomètres (cinq milles) de littoral sur le lac Ontario qui s'étend grosso modo du marécage Cranberry, à l'est, jusqu'au ruisseau Corbett. Les cours d'eau qui se jettent dans le lac à Whitby comprennent le ruisseau Lynde, le ruisseau Pringle et le ruisseau Corbett. Le marécage Cranberry et la zone de conservation Lynde Shores constituent deux des plus importants sites naturels se trouvant au bord du lac.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Au cours de la dernière année, l'aménagement résidentiel Coscan's Harbour Isle, situé dans la ville de Whitby, a fait l'objet d'un débat animé sur des questions d'accès, de masse, de hauteur et de densité. La Commission a recommandé que les plans du projet fassent en sorte que le public ait accès de façon continue à la rive du port de Whitby. En décembre 1990, la province de l'Ontario a approuvé le sentier riverain et les neuf principes de la Commission.

La ville de Whitby a ensuite approuvé les plans du projet Coscan qui n'étaient pas conformes aux principes généraux récemment approuvés. Le ministère des Affaires municipales de l'Ontario a signalé qu'il avait l'intention de déposer un appel en matière de zonage devant la Commission municipale de l'Ontario en invoquant des motifs de non-conformité.

Les désaccords ont finalement été résolus de façon satisfaisante pour les deux parties. Bob Attersley, maire à ce moment-là, signale que «toutes les parties visées, après avoir consacré d'énormes efforts, ont réussi à s'entendre mutuellement... Je suis fier que la Municipalité, le gouvernement provincial et le promoteur aient

été capables de s'entendre mutuellement sur ce projet».

La proposition révisée concernant l'aménagement de Harbour Isle a été modifiée afin qu'on y ajoute une promenade entourant l'emplacement en entier, un petit parc public et un trottoir au niveau du sol allant de la rue Brock jusqu'au bord de l'eau, ce dernier permettant au public de traverser l'aménagement. Les modifications portaient aussi sur la réduction globale du nombre d'unités résidentielles, lequel devra passer de 791 à 734.

La région de Lynde Shores Secondary Plan, situé juste à l'ouest de Whitby Harbour a été l'objet d'études depuis un an. En 1990, des consultants ont été engagés par des propriétaires de Durham, la province de l'Ontario et le secteur privé pour préparer un plan sur la gestion environnementale (EMP) pour la région.

Cette étude approfondie évalue l'incidence que peuvent avoir les aménagements dans le secteur visé par le plan secondaire Lynde Shores sur des zones où l'environnement est fragile. Elle contient en outre des recommandations sur la création et la gestion de ces secteurs en tant que terrains libres. Ces terrains doivent être entretenus ou améliorés au fur et à mesure que les aménagements sont réalisés.

Le Plan EMP a été préparé pour répondre aux besoins du ministère de l'Environnement d'accorder une exemption d'évaluation environnementales au ministère des Services gouvernementaux qui devrait normalement le faire.

INITIATIVES EN MATIÈRE DE PLANIFICATION DES AMÉNAGEMENTS

La ville de Whitby a entrepris un examen de son plan officiel de 1974 et, dernièrement, elle a terminé la troisième des cinq étapes de l'étude intitulée *Development of Strategies and Options* (M. M. Dillon et al. 1991). Au cours des deux premières étapes, on a compilé des données de base et on a commencé une évaluation

et une révision des principes généraux. Les deux dernières étapes se traduiront par la proposition et la mise au point d'un plan officiel préliminaire et des principes généraux l'accompagnant.

La stratégie d'aménagement de la ville comprend une démarche axée sur l'écosystème et mettra l'accent sur un certain nombre d'éléments comprenant entre autres :

- la prise de dispositions en vue de réaliser des aménagements durables grâce à l'adoption de principes généraux et d'objectifs appropriés;
- l'adoption du principe de l'administration des terrains afin de protéger les ressources terrestres et aquatiques de l'incidence négative d'une utilisation inadéquate ou d'un aménagement prématuré;
- l'adoption de méthodes assurant «une meilleure gestion» pour gérer, améliorer et conserver les ressources naturelles de Whitby;
- l'établissement d'un réseau de parcs et de terrains libres donnant accès principalement à la Oak Ridges Moraine, à la rive du lac Iroquois, à celle du lac Ontario et à la Heber Down Conservation Area, ainsi que l'établissement d'un réseau d'espaces verts comprenant des vallées, des parcs, des corridors d'installations publiques et des réseaux de terrains libres;
- l'encouragement à la conservation et à la protection des masses d'eau, des pêcheries, des terres humides, des forêts et des terrains boisés.

La Commission estime que les étapes franchies par la ville de Whitby dans la révision de son plan officiel constituent des progrès substantiels. Elle croit que l'on pourra ainsi aboutir à des principes généraux complets qui assureront une croissance continue ainsi que des zones rurales et urbaines en santé au sein de la ville et qui, du même coup, favoriseront les retombées économiques.

LA VILLE D'OSHAWA

Au début, la ville d'Oshawa n'était qu'une clairière dans la vaste forêt de la rive nord du lac Ontario, connue à partir du début jusqu'au milieu du 19^e siècle sous le nom de Skae's Corners. En 1849, lorsqu'elle devient une municipalité distincte portant le nom d'Oshawa, sa population était d'environ 2 000 habitants.

En 1876, l'industrie commence à prendre de l'ampleur lorsque le fabricant de voitures Robert McLaughlin déménage à Oshawa pour lancer la McLaughlin Carriage Company. Après avoir débuté avec une petite usine, l'entreprise fait des progrès et, en 1918, la McLaughlin Carriage Company est vendue et fusionne avec la Chevrolet Motor Car Company du Canada pour constituer la General Motors du Canada Limitée. À l'heure actuelle, l'entreprise exploite, dans le secteur riverain d'Oshawa, la plus importante usine d'automobiles du Canada.

De nos jours, General Motors du Canada est une entreprise qui s'harmonise avec le secteur riverain en collaborant à la protection du Second Marsh d'Oshawa, lequel se trouve à côté du quartier général de l'entreprise, et en établissant la McLaughlin Bay Wildlife Reserve. On procède actuellement à la plantation d'espèces végétales indigènes et à la création de sentiers. Le public aura bientôt accès à cette zone. La protection active du marais a évolué au cours des dernières décennies, gagnant le soutien des gouvernements et du secteur privé. En juin 1991, General Motors s'est vu décerner le Pickering Naturalists' Conservation Award pour ses efforts soutenus dans la conception de quartiers généraux qui s'harmonisent avec le concept de protection du marécage — la hauteur de l'immeuble, le vitrage et l'éclairage ont été conçus en fonction des oiseaux migrateurs. En outre, l'aménagement du quartier général protège le Second Marsh grâce à un agencement de terrasses et de dépressions ainsi qu'à des bassins aménagés dans le sol limoneux pour régulariser le ruissellement.

Le secteur riverain d'Oshawa longe le lac Ontario sur presque huit kilomètres (cinq milles),

du ruisseau Corbett à la baie McLaughlin. Les principales zones ayant une importance sur le plan environnemental et les principaux cours d'eau se jetant dans le lac Ontario comprennent le Second Marsh d'Oshawa, le Pump House Marsh ainsi que le ruisseau Oshawa. Le secteur du port d'Oshawa constitue aussi l'un des éléments d'importance du secteur riverain de la ville.

Les terrains de la Commission du port d'Oshawa comprennent à l'heure actuelle le secteur du port d'Oshawa et le Second Marsh. De nombreuses personnes estiment que le secteur portuaire présente des industries qui n'ont pas leur place à proximité d'une zone récréative, en l'occurrence le parc Lakeview, qui devrait vraisemblablement faire l'objet d'un usage accru dans l'avenir. La majeure partie du trafic des marchandises s'effectue du côté est du port, à côté du Second Marsh dont l'environnement est fragile. Le rôle futur de la zone portuaire fait présentement l'objet d'une étude effectuée par la Ville.

Au cours de la dernière décennie, le port a subi d'importants changements sur le plan de son trafic de marchandises et de ses utilisateurs. Au début des années 1980, la St. Mary's Cement a transféré les importantes expéditions de charbon qu'elle effectuait du port d'Oshawa à sa propre installation de Newcastle. Depuis lors, ses entrepôts de sel, la distribution régionale et d'autres activités ont aussi été transférés au dock de la St. Mary's Cement.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

La Commission a recommandé la tenue d'un examen du plan d'aménagement du port d'Oshawa de 1984 afin de mieux définir le rôle du port à la lumière des autres possibilités d'utilisation des terrains. En outre, la Commission a recommandé que si l'on décidait que la fonction industrielle et commerciale du port n'était plus justifiée, la Commission du port d'Oshawa devrait être dissoute et ses terrains transférés à la ville d'Oshawa pour qu'elle en fasse l'aménagement selon un plan approuvé et conforme aux neuf principes.



Immeuble du bureau-chef de la General Motors près du Second Marsh d'Oshawa

Depuis que ces recommandations ont été formulées, la ville d'Oshawa a commencé une étude d'aménagement complète de la région du sud-est d'Oshawa comprenant le port d'Oshawa, le Second Marsh et les terrains environnants. L'examen se divise en deux zones géographiques, soit les terrains de la zone du port d'Oshawa et le reste des terrains se trouvant au nord et à l'est du port, y compris le Second Marsh.

L'étude sur le port visant la zone portuaire, entreprise par Malone Given Parsons pour le compte de la ville d'Oshawa, a porté sur l'examen du rôle et de la viabilité économique du port actuel afin de déterminer la façon la plus appropriée d'utiliser, dans l'avenir, les terrains de la zone sud-est du port d'Oshawa. L'entreprise chargée de l'étude a utilisé la démarche axée sur l'écosystème décrite dans *Un point tournant* et a tenu compte, dans son mandat, de la condition environnementale des terrains, de l'avenir économique du port, de ses rôles sur le plan local et régional et des questions qui pourraient toucher la collectivité, y compris l'accès au bord de l'eau pour le public et l'utilisation de cet emplacement. Voici les principales conclusions tirées de l'étude :

- le mariage d'aménagements à vocation culturelle et récréative constitue le plan à long terme le plus approprié pour le port;
- un amalgame d'aménagements industriels et non industriels constitue une stratégie viable à court terme pour entretenir les activités industrielles du port dans un avenir rapproché, en reconnaissant toutefois qu'un aménagement durable nécessite un équilibre entre les modifications économiques et environnementales;
- la mise en oeuvre des objectifs de plus grande envergure pour une utilisation à long terme des terrains portuaires (ce qui est toujours prévu) signifie le transfert des activités actuelles du port d'Oshawa vers un autre port;
- le port d'Oshawa peut rester économiquement viable et auto-suffisant jusqu'à ce que les solutions de rechange bien définies existent;
- une entente de collaboration sur le secteur riverain, conforme aux recommandations de la Commission présentée dans *Un point tournant*, constitue la façon la plus appropriée de s'assurer que le gouvernement et les propriétaires du secteur privé collaborent à la mise en oeuvre de ce plan (ou d'un autre plan);
- le plan d'aménagement du port d'Oshawa de 1984 et les études s'y rapportant faisaient preuve d'une trop grande ambition et ne peuvent être justifiés par la

demande actuelle du marché ou celle prévue.

Le reste des terrains du sud-est d'Oshawa ont fait l'objet d'un examen dans une étude réalisée par le personnel de la ville d'Oshawa. À l'heure actuelle, les terrains sont en grande partie soit des terrains libres, soit des terrains industriels. Le secteur comprend le Second Marsh, dont l'environnement est fragile, et d'autres importantes zones de terrains libres à l'état naturel. Les principales questions touchant le secteur visé par l'étude sur le sud-est d'Oshawa sont le besoin d'une planification à long terme, la contamination des sols, d'autres contraintes environnementales, ainsi que la préservation et l'amélioration des zones naturelles, en particulier le Second Marsh.

Les études sur le sud-est d'Oshawa font actuellement l'objet d'un examen auquel participent le public, des organismes et des ministères. À la suite de cette partie du processus, la ville d'Oshawa émettra ses recommandations sur le fonction et le rôle futurs du port d'Oshawa, ainsi que sur les concepts d'aménagement des terrains appropriés. Les objectifs économiques régionaux comprennent le maintien du port d'Oshawa en tant qu'installation portuaire commerciale et ce, jusqu'à ce que les études soient terminées. Si ces études favorisent le transfert des activités portuaires effectuées à d'Oshawa au dock de la St. Mary's Cement à Newcastle, la région pourra se pencher de nouveau sur le rôle du port d'Oshawa.

Une étape supplémentaire de l'étude sur le port permettra de déterminer l'utilisation des terrains, les choix en matière de conception et les lignes directrices de mise en oeuvre. Selon la Commission, le rôle futur du secteur portuaire doit être décidé dans un contexte environnemental approprié. De son côté, le succès de la mise en oeuvre des plans créés par la Ville sera fonction de l'aptitude que l'on démontrera pour rassembler toutes les parties le plus rapidement possible. Certes, il est avantageux pour la Ville d'agir de la sorte dès le début. Pour ce faire, il faut discuter des recommandations appropriées et s'entendre

sur les modes de mise en oeuvre d'un choix en établissant un processus de consultation au sein des divers ministères provinciaux, de la Commission du port d'Oshawa, de la ville de Newcastle et de la région de Durham.

Le plan d'aménagement du secteur riverain de 1987 de la ville d'Oshawa a constitué une bonne base pour l'aménagement de son secteur riverain. Le plan s'est révélé particulièrement utile par les renseignements qu'il a fournis à l'égard de l'établissement et de la mise en oeuvre d'un réseau de sentiers local qui, éventuellement, reliera le centre de la ville à son secteur riverain.

La planification des aménagements pour toute la ville est régie par le plan officiel de 1987. Bien que le plan soit complet et à jour, il serait profitable qu'il redéfinisse les bases des principes généraux sur la gestion de l'environnement, la croissance économique et l'amélioration des quartiers. On devrait intégrer ces principes à l'ensemble du plan officiel, en se concentrant sur la protection et l'amélioration de l'environnement naturel, tout en faisant la promotion de la croissance économique et de l'évolution de l'agglomération.

LA VILLE DE NEWCASTLE

La ville de Newcastle a été fondée lorsque les gouvernements régionaux ont fait leur apparition en 1974. Actuellement, elle comprend trois zones urbaines d'importance, soit les villages de Newcastle, de Bowmanville et de Courtice, les deux premiers étant situés près du lac Ontario.

En 1794, les premiers colons arrivent à Bowmanville (connu sous le nom de Darlington Mills jusque dans les années 1830). Le secteur reçoit alors le nom de Charles Bowman, marchand écossais de Montréal qui achète le magasin local et un nombre considérable de terrains dans la ville. Bowmanville est constituée en 1853 et devient une ville en 1858. En 1878, sa population est d'environ 3 500 habitants. À l'heure actuelle, avec une population dépassant 14 000 personnes, Bowmanville constitue le plus important secteur urbain de Newcastle.

Le village de Newcastle, constitué en 1856, est fondé au milieu du siècle dernier par des personnes qui désirent tirer profit du fait que ce site est situé près du grand chemin de fer national qui avait été construit de Toronto à Montréal entre 1853 et 1856. Le chemin de fer constitue une source d'affaires pour les villageois, notamment les marchands de briques, les constructeurs et les ébénistes. Les grands incendies de 1877, 1891 et 1893 entraînent la destruction de plusieurs immeubles et de nombreuses entreprises locales. Une partie de ces immeubles et de ces entreprises disparaît lorsque l'on reconstruit le village. Dans les années 1960, sa population est supérieure à 1 500 habitants et on estime qu'à l'heure actuelle, elle se chiffre à 2 500 personnes.

La population totale de la ville de Newcastle est supérieure à 45 000 habitants et l'on s'attend à ce qu'elle dépasse 65 000 personnes d'ici l'an 2001. Comme la majeure partie de son secteur riverain n'est pas aménagé et que son arrière-pays est constitué d'un mélange de zones agricoles et urbaines (on compte aussi certaines zones industrielles), la ville bénéficie d'excellentes possibilités de conserver une grande partie de son état naturel actuel.

La ville de Newcastle constitue, dans la région de Durham, la municipalité ayant le plus d'enjeux reliés au secteur riverain. En effet, elle compte plus de 30 kilomètres (19 milles) de rive qui s'étendent de l'est de la baie McLaughlin jusqu'à Port Grandby et dont la majeure partie n'est pas aménagée. D'importantes parties des terrains de la rive de Newcastle relèvent du parc provincial Darlington, de la centrale nucléaire Darlington, de la St. Mary's Cement et de la Communauté de retraités de Wilmot Creek.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

Le conseil local a tout d'abord approuvé, en 1960, le plan officiel pour le canton de Darlington (rebaptisé, en 1985, Plan officiel de la ville de Newcastle). Ce plan, approuvé en partie par le gouvernement de l'Ontario en 1986 et en 1987, comporte actuellement des principes généraux

visant les trois principales zones urbaines. Ces principes portent sur l'environnement, le commerce, l'industrie et les institutions. Il ne comprend pas de principes généraux ni de détermination de la vocation des terrains pour le secteur riverain ou pour les secteurs ruraux de Newcastle. Toutefois, il est à noter que des parties de ces secteurs seront aménagées à court et à moyen terme, comme l'indique le plan officiel régional révisé.

Dans les recommandations portant sur la ville de Newcastle, *Un point tournant* conseillait vivement que les approbations liées à des projets résidentiels, commerciaux, industriels, touristiques ou récréatifs et visant le secteur riverain de Newcastle soient suspendus jusqu'à ce qu'un plan local soit préparé pour l'ensemble du secteur riverain, à moins que les projets en question soient conformes aux objectifs d'un tel plan et aux neuf principes de la Commission. Depuis que les recommandations ont été effectuées, la Ville n'a approuvé aucun projet lié au secteur riverain.

Un examen du plan officiel de Newcastle a été amorcé par le personnel et la première assemblée publique à cet égard a été tenue en septembre 1991. La Commission appuie l'initiative de mise à jour des principes généraux en matière de planification de la ville et de reformulation de ceux-ci afin qu'ils soient conformes au plan régional, en mettant l'accent sur la gestion de la croissance ainsi qu'en maintenant et en améliorant la qualité de vie. En outre, on procède d'une part à une étude détaillée du secteur riverain de la ville tandis que d'autre part, une étude sur le secteur riverain de Bowmanville sera terminée sous peu.

La Commission est en faveur de cette méthode qui aidera la Ville à orienter l'aménagement de Newcastle et de son secteur riverain de la manière qui sera la plus profitable pour ces localités et pour les gens qui y vivent. Elle estime que, dans l'avenir, le secteur riverain de Newcastle pourra offrir un amalgame intéressant de milieux naturels et artificiels ainsi qu'une variété d'aménagements qui s'harmoniseront avec leur entourage naturel par exemple, des aménagements industriels, résidentiels, mixtes, récréatifs, ainsi que les terrains libres urbains et naturels.

UNE INDUSTRIE DU SECTEUR RIVERAIN, LA ST. MARY'S CEMENT

En 1912, une entreprise du domaine des matériaux de construction, faisant partie de la St. Mary's Corporation, fut fondée à St. Mary's, en Ontario. Aujourd'hui, elle constitue une importante société canadienne faisant affaire au Canada et aux États-Unis.

Depuis la fin des années 1960, la St. Mary's exploite une carrière et une usine de ciment dans le secteur riverain de Bowmanville, à Newcastle. En 1973, l'entreprise recevait l'autorisation d'extraire des matériaux du site en vertu de la *Loi sur les puits d'extraction et les carrières*. L'année suivante, la St. Mary's faisait l'acquisition d'un terrain au bord de l'eau appartenant à la province afin d'y construire des installations d'entreposage et d'amarrage. En 1988, l'usine a produit environ 500 000 tonnes de ciment, soit environ 8,5 p. 100 de la production totale de la province.

Afin de rester compétitive sur le plan international, la St. Mary's envisage augmenter la capacité de l'usine de Bowmanville. Pour ce faire, elle compte investir 160 millions de dollars. Sa capacité de production passera alors de 2 000 à 5 000 tonnes de ciment par jour. L'entreprise a demandé au gouvernement provincial de lui vendre un terrain de 32 hectares (80 acres) situé immédiatement à l'ouest du dock actuel, au bord de l'eau. Elle pourra ainsi agrandir ses installations portuaires afin d'être en mesure de recevoir deux navires de très fort tonnage adaptés au transport en vrac. De telles installations sont essentielles pour que l'entreprise puisse continuer à exporter sur les marchés américains. Elle veut en outre satisfaire aux exigences en matière de transport de marchandises en vrac des autres entreprises canadiennes. Qui plus est, la St. Mary's pourrait offrir, d'ici plusieurs années, un port pouvant accueillir des navires à fort tirant.

Toutefois, l'agrandissement du dock de la St. Mary's et l'accroissement de ses activités minières peuvent avoir une incidence sur l'habitat faunique et sur les quartiers résidentiels adjacents. L'entreprise est consciente de la valeur du milieu naturel et tente de tenir compte des attributs naturels de l'emplacement dans la planification de ses activités futures. Ainsi, elle propose de remplacer l'habitat relativement médiocre dont disposent les poissons, et qui serait perdu au moment de l'élargissement du bassin, par un bas fond expérimental dans le lac où les truites pourraient frayer. Pour ce faire, elle ferait appel à des experts en matière de faune du gouvernement et d'autres organismes. De façon analogue, on s'intéressera aux façons permettant de conserver la valeur des terres humides si l'expansion future de la carrière nuit au marécage Westside Beach, terre humide de classe II se trouvant sur les terrains de la St. Mary's.

En concevant avec minutie le bassin proposé, l'entreprise espère réduire au minimum les répercussions sur l'environnement. Elle surveillera les poissons dans le bas fond et suivra de près les répercussions potentielles du nouveau bassin, y compris l'érosion et le mouvement des sédiments.

Les résidents du voisinage sont préoccupés par la détérioration de la vue sur les environs, la poussière, les eaux pluviales, le bruit et les vibrations résultant des activités industrielles, ainsi que par l'érosion de la rive. La St. Mary's Cement tente de remédier à cette situation en construisant des terrasses s'harmonisant avec le paysage et en mettant de l'avant de bons procédés internes qui réduiront les émissions de poussière et le bruit. Elle a exprimé son désir de travailler avec divers organismes gouvernementaux et avec l'ensemble de la collectivité pour protéger l'environnement tout en exploitant avec succès une industrie au bord de l'eau.

Un point tournant signale aussi qu'il faut procéder à d'autres analyses détaillées avant de formuler des recommandations sur l'agrandissement futur du dock de la St. Mary's Cement

se trouvant dans le secteur riverain de Bowmanville, à Newcastle. En 1989, la St. Mary's a présenté une demande au ministère des Ressources naturelles en vue d'acquérir un terrain supplémentaire

de 80 acres (32 hectares), en bordure du lac Ontario, lequel lui donnerait l'espace nécessaire pour agrandir son dock actuel en effectuant des travaux de remblai. Le gouvernement provincial évalue présentement s'il doit se départir du terrain en question et si les travaux de remblai proposés doivent faire l'objet d'une évaluation environnementale.

Le Plan de régénération du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto recommandé au chapitre 4 aidera également à préparer un cadre d'orientation pour l'avenir du secteur riverain de Newcastle.

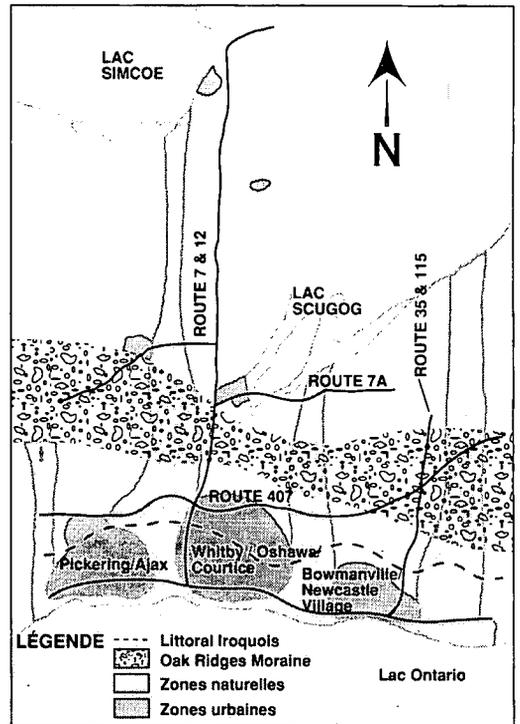
COULOIRS DE VERDURE

Le site de la Oak Ridges Moraine, s'étendant vers le sud-est en direction de la rivière Trent, a été utilisé en tant que frontière pour délimiter le nord de la biorégion du Grand Toronto. Toutefois, dans la région de Durham, il paraît évident qu'il s'agit au moins d'une biorégion supplémentaire qu'il conviendrait aussi d'examiner, c'est-à-dire le secteur comprenant les bassins versants nord et est de la moraine (y compris les zones de verdure reliant les trois secteurs urbains régionaux de Durham, au sud de la moraine), jusqu'au lac Simcoe et au lac Scugog (voir Carte 12.1).

Il est possible de séparer les secteurs urbains de la région de Durham par des zones naturelles où vivraient diverses espèces animales et végétales. Ces zones pourraient en outre constituer les raccords d'un réseau de couloirs de verdure régional, assurant la liaison avec les principaux éléments naturels de la biorégion.

À l'heure actuelle, la région de Durham n'a pas encore été très active au chapitre de l'aménagement du sentier riverain approuvé par le gouvernement provincial. Elle appuie toutefois la création d'un réseau de couloirs de verdure permettant au public d'accéder tant au secteur riverain qu'aux vallées et mettant en valeur les caractéristiques naturelles de l'important réseau de terrains libres. En outre, elle travaille avec l'administration des municipalités visées et avec d'autres organismes appropriés afin d'atteindre ces objectifs.

Map 12.1 Concept du couloir de verdure



Parmi les secteurs clés offrant des possibilités d'aménager, dans un avenir rapproché, des parties d'un réseau de couloirs de verdure dans Durham, il y a :

- les terrains de l'État du secteur Lynde Shores, lesquels s'étendent dans le marécage Cranberry, ainsi que les terrains de l'hôpital psychiatrique de Whitby, lesquels sont dans le secteur riverain de Whitby;
- les terrains qui entourent le Second Marsh, sur la rive d'Oshawa, lesquels pourraient être ouverts au public à des fins didactiques;
- les terrains riverains qui font l'objet de propositions d'aménagement, parce qu'ils offrent des possibilités d'acquisition de droits de passage publics. La ville de Newcastle offre le plus de possibilité à cet égard.

RECOMMANDATIONS

79. La Commission royale recommande que la région de Durham, l'administration de ses municipalités, la MTRCA, la CLOCA et la GRCA poursuivent leur examen de documents pertinents tels que des plans officiels, des plans secondaires et d'autres plans se rapportant au secteur riverain afin de s'assurer qu'ils comportent la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes de *Un point tournant*.

L'examen devrait comprendre, sans toutefois y être limité :

- un plan régional du secteur riverain comprenant l'ensemble de la rive de la région de Durham touchant le lac Ontario;
- un examen du plan du district de Pickering;
- un examen du plan du district d'Ajax et la préparation d'un plan pour la rive d'Ajax.

Avant de procéder à l'établissement d'un plan régional complet pour la rive, les projets concernant cette dernière ne doivent être approuvés que si les personnes les mettant de l'avant démontrent que l'aménagement est conforme aux neuf principes dans la Partie I et aux recommandations contenues dans la Partie II.

80. La Commission recommande en outre que la région de Durham, les villes de Pickering, d'Ajax, de Whitby, de Newcastle et d'Oshawa, ainsi que la MTRCA, la CLOCA et la GRCA participent à la préparation du plan proposé pour la régénération du secteur riverain et qu'elles fassent en sorte que tout autre plan visant les zones du bord de l'eau soit révisé ou élaboré selon ce contexte.

81. La province de l'Ontario devrait négocier avec la région de Durham, l'administration

des municipalités et d'autres paliers de gouvernement et leurs organismes, ainsi qu'avec des intérêts légitimes du secteur privé, une entente de collaboration sur le secteur riverain qui régirait les activités futures dans ce secteur. Comme la planification de l'aménagement du secteur riverain en est à différentes étapes dans les diverses municipalités, les ententes de collaboration sur le secteur riverain doivent être étroitement liées à la préparation et à la mise en oeuvre du plan régional sur le secteur riverain. En outre, elle devraient comprendre :

- une définition claire des rôles et des responsabilités des divers organismes dans la mise en oeuvre des plans du secteur riverain de Durham, la coordination étant assurée par la région de Durham;
- une évaluation des plans d'installation d'approvisionnement en eau et d'égouts proposée par la région dans le secteur riverain, pour s'assurer qu'ils ne vont pas à l'encontre d'autres objectifs formulés à l'égard du secteur riverain;
- des stratégies de protection et de conservation des habitats naturels d'importance, dont les suivants :
 - les marécages de la baie Frenchman's;
 - l'embouchure du ruisseau Carruther's;
 - l'embouchure du ruisseau Lynde;
 - le Pumphouse Marsh;
 - le Second Marsh d'Oshawa;
 - la baie McLaughlin;
 - l'embouchure du ruisseau Wilmot;
 - les falaises de Bond Head;
- l'approbation et la mise en oeuvre des recommandations faites pour la baie Frenchman's et formulées dans son rapport intitulé *Conservation and Sustainable Development*, et ce,

après avoir consulté le public et des organismes intéressés tel que la ville de Pickering, la région de Durham et la MTRCA. Jusqu'à ce que cette étude soit terminée et que ses recommandations aient été évaluées, aucun aménagement ne doit être réalisé dans le secteur de la baie;

- une stratégie régionale en matière de couloirs de verdure et de sentiers, compatible avec les recommandations du chapitre 5. Ce réseau régional devrait aller à partir de la Oak Ridges Moraine jusqu'au lac Ontario, au sud, et jusqu'aux lacs Simcoe et Scugog, au nord.

Les zones naturelles se trouvant entre les trois points urbains — Pickering/Ajax, Whitby/Oshawa/Courtice et Bowmanville/Newcastle — doivent être réétablies et conservées à leur état naturel (voir Carte 12.1);

- la cession, à un organisme public qui en assurera la gestion, des terres humides de classe III qui se trouvent à l'embouchure du ruisseau Carruther's et d'une zone tampon suffisante ainsi que l'acquisition, par la ville d'Ajax ou la MTRCA, des terrains riverains se trouvant à l'est du ruisseau en vue d'aménagements futurs;
- les choix et les stratégies de mise en oeuvre pour l'avenir du secteur du port d'Oshawa. Ce processus doit comprendre la collecte de renseignements sur la contamination des sols et des eaux souterraines, des normes de nettoyage appropriées pour les aménagements proposés, des techniques correctives de rechange, ainsi que des analyses coût/avantage des choix.



L'EST DE DURHAM

Comme on l'a mentionné au chapitre 1, le rapport intitulé *Un point tournant* est axé sur le secteur riverain de la région du Grand Toronto. Toutefois, forts d'une compréhension plus générale des caractéristiques écologiques de la biorégion, nous nous aventurons à l'est de Durham, jusqu'à la rivière Trent. Les villes de Port Hope, Cobourg, Colborne, Brighton et Trenton sont situées le long du lac Ontario, dans le comté de Northumberland. À l'heure actuelle, la Commission a communiqué avec les villes de Cobourg et de Port Hope et elle a fait l'ajout de commentaires se rapportant particulièrement à ces secteurs.

LA VILLE DE PORT HOPE

La ville de Port Hope est située à l'endroit où la rivière Ganaraska se jette dans le lac Ontario. En 1793, les 27 premiers colons arrivent à cet endroit qui s'appelle initialement Smith's Creek et qui est par la suite rebaptisé du nom de Port Hope, en l'honneur du colonel Henry Hope, l'un des lieutenants gouverneurs de la colonie. En 1834, la population de la ville s'établit à 1 517 personnes et, au milieu des années 1900, elle atteint 6 327 habitants. À l'heure actuelle, la population de Port Hope se chiffre à environ 11 830 personnes et l'on s'attend à ce qu'elle s'accroisse d'environ 36 p. 100 au cours de la prochaine décennie.

La rivière Ganaraska a contribué de façon importante à la croissance économique de Port Hope. Par le passé, elle constituait la force motrice des scieries et des moulins et fournissait une eau propre aux distilleries, ce qui a fait de Port Hope un centre industriel et commercial florissant jusqu'au début du 20^e siècle, moment où la concurrence exercée par les centres plus importants s'est faite de plus en plus féroce.

De nos jours, la rivière Ganaraska, laquelle s'écoule depuis la Oak Ridges Moraine,

PREMIÈRE PLANIFICATION DE L'ÉCOSYSTÈME : LE BASSIN VERSANT DE LA GANARASKA

Même si des concepts tels que la démarche axée sur l'écosystème, l'aménagement du bassin versant et la qualité de la vie peuvent sembler être des ajouts récents à nos modes de représentation intellectuels, ils existent et sont utilisés depuis de nombreuses décennies. Le rapport sur le bassin hydrographique de la Ganaraska de 1944 constitue un exemple ancien et fascinant de l'utilisation de ces concepts. Même si la terminologie a évolué depuis ce temps-là, nombre des idées et des objectifs restent les mêmes.

En 1941, des citoyens préoccupés par la santé de l'écosystème du Canada, et de celui de l'Ontario en particulier, se sont rencontrés, à ce que l'on a plus tard appelé la conférence de Guelph, pour formuler un programme de protection de la nature et exercer des pressions sur le gouvernement. Les gouvernements canadien et ontarien ont réagi en convenant de collaborer à une étude du bassin hydrographique de la Ganaraska et à la publication d'un rapport de suivi. Mais il a fallu attendre 48 autres années avant que les deux gouvernements ne mettent réellement sur pied une enquête conjointe visant entre autres les questions de l'utilisation des terrains, laquelle est menée par la présente Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. L'une des innovations les plus importantes de l'étude initiale sur la Ganaraska — l'utilisation des frontières naturelles plutôt que des frontières politiques pour déterminer la limite de la planification de l'utilisation des terrains — a été utilisée par la Commission royale.

L'étude sur la Ganaraska a été choisie en tant qu'exemple d'étude sur la protection de la nature pour tout le Canada. Parmi les questions environnementales les plus importantes de l'époque, on signalait l'érosion et les inondations. La pollution par des produits toxiques, l'étalement urbain et le changement atmosphérique appartenaient encore à l'avenir. Ce furent plutôt les terribles années de sécheresse qui sensibilisèrent les gens à la vulnérabilité des sols du Canada. Des photographies montrent les étendues désertiques du nord du bassin hydrographique de la Ganaraska où l'on pouvait voir des dunes de sable et des ravines érodées.

Bien que ceux qui réalisèrent l'étude sur la Ganaraska au cours des années quarante n'aient pas utilisé le terme «démarche axée sur l'environnement» (il n'était pas encore inventé), il était évident qu'ils comprenaient sa valeur comme en témoigne un simple paragraphe tiré de leur rapport.

Les ressources naturelles forment un système à l'équilibre fragile dans lequel toutes les parties reposent les unes sur les autres et ne peuvent être manipulées au hasard. La situation actuelle nécessite tout d'abord la coordination des connaissances pertinentes et l'approfondissement de celles-ci, si c'est nécessaire, puis l'élaboration d'un plan détaillé pour traiter les ressources naturelles à l'échelle de la population.

La première étape de l'étude a consisté à rapprocher les problèmes environnementaux connus et les tendances historiques d'utilisation des terrains pour mieux comprendre la nature et la portée des problèmes. Au début du XIX^e siècle, le bois d'oeuvre constituait la principale industrie de la région de la Ganaraska. Entre 1793 et 1861, 38 scieries étaient exploitées dans la région. L'agriculture a pris de l'ampleur au fur et à mesure que l'on déboisait les terres. Or, l'action combinée du déboisement et de l'agriculture a contribué à la création de problèmes d'érosion et d'inondation dans le bassin hydrographique de la Ganaraska. N'ayant plus les racines des arbres pour les retenir, et n'ayant plus d'arbres pour atténuer l'incidence de la pluie, les sols étaient facilement érodables. Qui plus est, l'absence de racines d'arbres pour emmagasiner l'humidité faisait que la pluie ou la fonte des neiges subite engendraient des inondations torrentielles qui endommageaient gravement les propriétés et, à l'occasion, étaient la cause de pertes de vie.

À la suite d'une étude sur le climat, les sols, les fermes, les zones naturelles, la végétation, la faune, les zones touchées par l'érosion et les aménagements (semblable au rapport d'aujourd'hui «sur

la situation environnementale»), des recommandations ont été effectuées pour réhabiliter le bassin hydrographique. Elles comprenaient le reboisement d'environ 8 100 hectares (20 000 acres) (particulièrement sur les sols délicats de la Oak Ridges Moraine), l'aménagement de bassins de rétention des eaux, la mise en oeuvre de techniques agricoles améliorées (lesquelles recommandaient même que les sols fragiles ne soient pas utilisés pour la production agricole) et la création de plusieurs centres récréatifs. Comme on s'attendait à la fin prochaine de la Deuxième Guerre mondiale, les auteurs du rapport percevaient ces mesures correctives comme étant une importante source d'emplois pour les soldats revenant au pays.

Le rapport demandait aussi l'adoption d'une législation provinciale qui combinerait les meilleures caractéristiques des deux programmes de protection de la nature existants «de sorte que les projets de protection de la nature visant des zones en ayant besoin pouvaient être amorcés immédiatement après avoir répertorié les exigences locales de base prescrites par la *Loi avec les Municipalités visées*». Deux années plus tard, en 1946, le gouvernement ontarien réagissait et adoptait la *Loi sur les offices de protection de la nature*.

Source : Richardson, A.H., *A Report on the Ganaraska Watershed: a study in land use with plans for the rehabilitation of the area in the post-war period*. Toronto : Dept. of Planning and Development.



Les étendues desséchées du nord du bassin versant de la Ganaraska, vers les années 40

à Newcastle, jusqu'à Port Hope, au sud-est, constitue une ressource récréative importante où vivent des milliers de truites arc-en-ciel et d'autres espèces de poissons. Les pêcheurs viennent à la rivière Ganaraska pour participer à un événement annuel de pêche au saumon ou à d'autres événements de pêche.

Certaines parties du bas de la rivière Ganaraska sont sujettes à l'érosion et à de graves inondations annuelles. Par conséquent, la municipalité de Port Hope a construit des chenaux en béton et en pierres pour retenir les

eaux de crue et, dernièrement, a terminé le projet de lutte contre l'érosion de la rue Caven. Ce projet consistait à recouvrir les berges de la rivière avec des pierres pour prévenir l'érosion.

Le secteur riverain se trouvant à l'ouest de la Ganaraska est occupé par un petit parc avec plage et par la raffinerie d'uranium Eldorado/Cameco. L'emplacement de cette dernière est caractérisé par le bruit, les odeurs et les sols contaminés, ce qui rend le public réticent à utiliser le bord du lac ainsi que les aménagements commerciaux, résidentiels et autres se trouvant dans les environs.

À l'est de la rivière Ganaraska, on trouve une station d'épuration des eaux usées et le secteur industriel Esco, sur lequel on peut voir une usine de peinture abandonnée. La majeure partie des terrains restant le long de la rive est de la rivière sont étatisés. On peut s'y divertir en pêchant et en faisant des excursions, de la navigation et de la natation. Les routes d'accès menant directement aux zones du bord de l'eau et reliant celles-ci sont limitées et sont actuellement étudiées par la Ville.

Le port de Port Hope, situé à l'embouchure de la rivière Ganaraska, est une frayère au printemps et à l'automne où l'on retrouve plusieurs espèces de poissons, notamment la truite brune, la truite arc-en-ciel, le touladi et le saumon du Pacifique. Malheureusement, les eaux du port et les sédiments s'y trouvant sont pollués par des radionuclides que les anciens procédés d'affinage du radium et de l'uranium ont rejetés dans l'environnement, ainsi que par de fortes teneurs en phosphore, en nitrate et en métaux. La concentration de nombre de ces polluants dépasse les normes sur l'élimination en site ouvert des matériaux de dragage (*Guidelines for Open Disposal of Dredged Materials*) établies dans le cadre de l'accord canado-américain sur la qualité des eaux des Grands Lacs. À l'heure actuelle, le port est le centre d'intérêt d'un plan de mesures correctives (*Remedial Action Plan [RAP]*).

Le ruisseau Gage's, situé à l'est du port de Port Hope, prend aussi sa source dans la Oak Ridges Moraine. À son embouchure, on trouve des terres humides où pousse une végétation de marais comprenant des espèces d'arbres adaptées aux terres humides. Des échantillons prélevés dans le ruisseau et dans les terrains environnants indiquent une qualité d'eau médiocre ainsi que de fortes concentrations de bactéries et d'éléments nutritifs. Qui plus est, les températures maximales atteintes au cours de l'été sont trop élevées pour la truite arc-en-ciel.

Des plans conceptuels ont été préparés pour réhabiliter le ruisseau Gage's et d'autres emplacements pollués de la région de Port Hope. Le gouvernement fédéral doit choisir et préparer un site d'entreposage pour les matériaux pollués,

un processus qui devrait être terminé d'ici cinq ans, après quoi le nettoyage pourra commencer.

En février 1991, la ville de Port Hope a publié la *Town of Port Hope : Waterfront Master Planning Study*, laquelle met l'accent sur la nécessité d'améliorer le tourisme et les activités récréatives. En outre, cette étude recommande que les principes généraux en matière d'aménagement soient modifiés pour faire en sorte que les zones riveraines de la ville attirent le public. Conformément au plan directeur, les principes généraux du plan officiel de Port Hope doivent assurer que les zones où l'environnement est fragile sont protégées et que différents aménagements coexistent le long de la rivière et de la rive du lac. Qui plus est, ils doivent assurer, pour le secteur riverain, l'amélioration des activités récréatives et l'accès au public. Ces objectifs sont appuyés par la Commission du fait qu'ils sont conformes aux neuf principes sur la régénération du secteur riverain.

Par suite de l'étude sur le secteur riverain, le conseil de ville de Port Hope a approuvé la formation du Port Hope Waterfront Implementation Committee qui est maintenant engagé dans son premier projet, soit la construction d'un nouveau port sur la rive est de l'embouchure de la Ganaraska. Ce projet a pour objet d'améliorer la situation économique de la ville et de permettre aux citoyens de Port Hope d'avoir de nouveau accès au secteur riverain en tant que lieu public. Les nouvelles installations pourraient aussi attirer un nombre accru de touristes à Port Hope, ce qui accroîtrait les revenus de la Ville et créerait de nouveaux emplois.

On prévoit doter le nouveau port d'un parc longeant le lac et d'un port de plaisance public muni d'installations telles qu'un restaurant. La Ville propose l'exécution de travaux de remblai au bord du lac à certains endroits pour pouvoir construire des installations terrestres relatives au port de plaisance. L'aménagement du secteur riverain de Port Hope doit être guidé par le plan de régénération du littoral décrit précédemment dans le présent rapport.

La Ville a formé un Greenways Subcommittee afin de coordonner la planification et l'aménagement de trottoirs et de sentiers au bord du lac, du

ruisseau Gage's et de la rivière Ganaraska. Le sous-comité a entièrement adopté le concept des sentiers riverains décrit dans *Un point tournant* et dans le rapport provincial intitulé *The Waterfront Trail : First Steps from Concept to Reality*. Les membres du sous-comité travaillent actuellement à la réhabilitation des terres humides du ruisseau Gage's afin de restaurer ses éléments naturels (marécages, zones de nidification des oiseaux d'eau) et afin d'aménager des sentiers reliés au réseau riverain proposé.

LA VILLE DE COBOURG

À l'origine appelée Amherst, la ville de Cobourg est fondée en 1798 et rebaptisée en l'honneur du mariage de la princesse Charlotte et du prince Leopold de Sax-Cobourg. Dans les années 1830, la municipalité se définit elle-même en tant que centre régional et affiche une population d'environ 1 000 personnes. Au milieu du siècle en question, la population passe à 7 818 habitants. De nos jours, elle compte plus de 15 000 personnes et l'on s'attend à ce qu'elle s'accroisse d'environ 20 p. 100 au cours de la prochaine décennie.

Cobourg a un certain nombre d'immeubles publics ayant une valeur architecturale ou historique. Le Victoria Hall, aussi connu comme étant l'hôtel de ville, fut terminé en 1860 et demeure un exemple impressionnant de l'architecture du milieu de l'époque victorienne, rehaussé par des sculptures détaillées. Cet immeuble abrite la galerie d'art Northumberland ainsi que la salle de concert Victoria Hall. Le vieux collège Victoria de Cobourg, fondé en 1836, possède aussi une valeur historique. Son premier président fut le révérend Egerton Ryerson, éducateur qui a attiré de nombreux visiteurs au collège, notamment des acteurs et des musiciens, et qui s'est occupé de la mise sur pied du système scolaire de l'Ontario.

Dans les années 1840, la construction d'un havre sur la plage de Cobourg a stimulé la croissance de la ville et celui-ci est bientôt devenu un port achalandé à partir duquel le minerai de fer et d'autres produits étaient exportés. Un siècle plus tard, après la Deuxième Guerre mondiale, le secteur industriel a pris de l'ampleur et Cobourg a

accueilli plusieurs entreprises internationales de premier plan au Canada, notamment General Foods et Curtis Products. Toutefois, le commerce a connu une baisse dans le port dans les années 1950 et des plans d'aménagement pour utiliser les terrains à d'autres fins ont depuis été proposés.

Parmi les préoccupations concernant l'état actuel de la zone portuaire de Cobourg, on compte la présence de sols contaminés dans des emplacements industriels se trouvant sur les terrains du port, causés par les fuites d'huile et d'essence provenant des réservoirs. La ville de Cobourg reconnaît qu'il est nécessaire d'aménager et d'améliorer le secteur portuaire de sorte qu'il devienne plus accessible, plus facile à utiliser et plus attrayant pour les résidents et les touristes.

À la fin de 1990, le maire de Cobourg a demandé au personnel de la Ville d'examiner *Un point tournant* dans le but d'adapter et d'appliquer ses recommandations au secteur riverain de Cobourg. Le rapport du personnel, lequel a adopté les recommandations pertinentes de *Un point tournant*, mentionnait que certaines recommandations pouvaient avoir des répercussions sur l'avenir de la ville, tandis que d'autres pouvaient être adoptées par des énoncés de principes ou mis en oeuvre par l'entremise de programmes ministériels. Ainsi, des principes généraux axés sur l'écosystème visant à aborder des questions liées au secteur riverain pouvaient être inclus dans le plan officiel, de la même façon qu'il était possible d'inclure des principes généraux sur un sentier riverain. Le rapport du personnel a été approuvé par le conseil et des mesures sont prises pour inclure les recommandations particulières de *Un point tournant* dans le plan d'aménagement de la ville.

Un plan secondaire sur le secteur portuaire a été approuvé par la ville de Cobourg et par le gouvernement de l'Ontario. Il orientera l'aménagement de la zone portuaire en vue de la rendre accessible et d'y attirer les résidents et les touristes. Le plan signale aussi que l'aménagement doit soutenir le centre de la ville, tant sur le plan physique que sur le plan commercial, et qu'il doit assurer le maintien de l'échelle et du caractère actuels de la ville. Parmi les améliorations

proposées, on compte la création d'un parc, de promenades, de sentiers et d'une plaza; l'agrandissement des installations du port de plaisance; l'élaboration d'aménagements mixtes.

La ville de Cobourg aura la possibilité d'améliorer sa zone portuaire et son secteur riverain à court et à long terme. La Commission estime que les aménagements à venir doivent être guidés par des principes généraux globaux qui traitent entre autres des questions ci-après, sans toutefois y être limités : la protection de l'environnement, la régénération du littoral, l'utilisation appropriée des aménagements et l'inclusion du concept d'ouverture au public.

Le Comté de Northumberland et l'administration des municipalités qui le composent, tout particulièrement celles des villes situées le long du lac Ontario, auront la possibilité de participer à des études sur la biorégion du Grand Toronto.

RECOMMANDATIONS

82. La Commission royale recommande que les villes de Port Hope et de Cobourg, le Comté de Northumberland et la Ganaraska Region Conservation Authority continuent de procéder à l'examen de documents pertinents comprenant des plans officiels, des plans secondaires et d'autres plans se rapportant particulièrement au secteur riverain afin de s'assurer qu'ils englobent la démarche axée sur l'écosystème ainsi que les neuf principes de la Commission sur le secteur riverain décrits dans la Partie I.

83. En outre, la Commission recommande que les villes de Port Hope, Cobourg, Colborne, Brighton et Trenton, le Comté de Northumberland, la Ganaraska Region Conservation Authority et la Lower Trent Region Conservation Authority participent à la préparation du plan de régénération du littoral proposé au chapitre 4, comprenant des sentiers et des couloirs de verdure au bord de l'eau, et s'assurent que les autres plans pour les zones riveraines sont révisés ou élaborés selon ce contexte.



RÉGÉNÉRATION ET RÉCUPÉRATION

L'INTRODUCTION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE AURA UN EFFET RÉVOLUTIONNAIRE AUSSI IMPORTANT QUE L'AVÈNEMENT DE LA MACHINE À VAPEUR, DE L'ÉLECTRICITÉ OU ENCORE DE L'ÉLECTRONIQUE À LEURS ÉPOQUES RESPECTIVES. IL S'AGIT AVANT TOUT D'UNE RÉVOLUTION INTELLECTUELLE. (RAPPORT DE 45 CHEFS DE FILE DE L'INDUSTRIE, INTITULÉ *RESHAPING EUROPE*.)

Cette évaluation, par des chefs de file de l'industrie, de l'effet du développement durable sur l'avenir de leur continent, concorde complètement avec les conclusions du rapport provisoire de la Commission royale, *Un point tournant* : l'environnement et l'économie sont interdépendants. Le développement économique et une bonne qualité de vie ne peuvent être maintenus dans un environnement qui se dégrade du point de vue écologique.

La voie que nous choisirons pour développer le secteur riverain du Grand Toronto est capitale : si les gouvernements, le secteur privé et le public reconnaissent la nécessité de résoudre les problèmes environnementaux passés et de trouver des stratégies permettant de protéger aujourd'hui et demain ce secteur riverain, et s'ils agissent en conséquence, alors nous serons arrivés au port.

Pendant les 18 mois qui ont suivi la publication du rapport *Un point tournant* par la Commission, la communauté régionale du Grand Toronto et le Canada lui-même ont connu une période difficile, marquée par l'incertitude et le doute d'eux-mêmes, dus en

partie au débat constitutionnel, et, également, au déclin de l'économie et à une reprise très laborieuse.

Dans son introduction-analyse des *The Fourth Morningside Papers*, l'auteur-commentateur Peter Gzowski (1991), parle des problèmes actuels du Canada en ces termes :

Je ne connais pas les réponses. Je ne suis pas même sûr si je connais toutes les questions, et, de toute façon, l'homme de radio que je suis est meilleur dans les questions que dans les réponses. Mais, elles sont là pourtant. Je crois qu'il y a un moyen de nous sortir du pétrin où nous nous sommes empêtrés. Je ne crois pas que les Canadiens peuvent rester immuablement comme ils ont été dans le passé, et, lorsque j'y pense, cela me rappelle une histoire de golf, où un homme qui revient du 18^e trou et à qui on demande s'il a joué sa partie habituelle répond : «je ne joue jamais ma partie habituelle».

«Comme nous étions dans le passé», cela peut vouloir dire beaucoup de choses, et celles que vous croyez — ou avez crues —

importantes étaient toujours déterminées par l'endroit où vous vous trouviez alors et par votre état d'esprit à ce moment-là.

Nous avons besoin d'une victoire maintenant, aussi mince soit-elle. Désespérément. Par «victoire», je veux simplement dire quelque chose qui fonctionne, sur laquelle nous pouvons nous entendre, même s'il ne s'agit pas encore du contenu d'une nouvelle entente, mais seulement du processus par lequel nous essayons de remettre les choses en place. En terme marin, il faut changer de cap. Nous devons réunir des gens et leur dire : «regardez, nous sommes d'accord sur ces points, il nous faut maintenant nous attaquer à ce que Lester Pearson appelait 'l'élargissement de la base commune'».

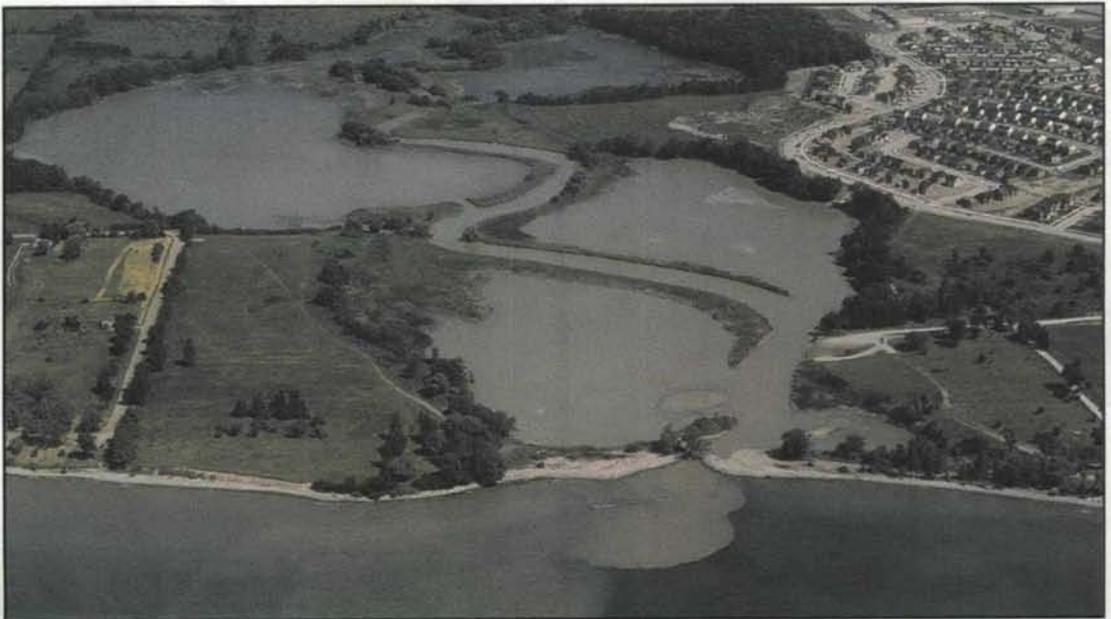
Ce qui est vrai à l'échelle nationale s'applique également à Toronto et à l'expérience de la Commission royale. À mesure que son travail progressait en s'étalant sur trois années, la Commission était de plus en plus impressionnée par les espoirs, les rêves, les talents, les besoins et les frustrations des gens et des organismes avec lesquels elle travaillait : administrations municipales et régionales, ministères fédéraux

et provinciaux, chefs de file de l'industrie et du milieu syndical, environnementalistes, responsables communautaires et citoyens de tous horizons. Tous veulent travailler et remporter la «victoire» de Peter Gzowski. Tous veulent aller de l'avant pour le développement du secteur riverain, pour la planification et la mise en oeuvre du principe de durabilité, pour l'application des critères environnementaux, et enfin pour la remise en état des sites historiques ou d'autres lieux présentant un intérêt particulier.

Cette quatrième partie du rapport final réunit toutes les perspectives et propose des solutions dans le cadre d'une stratégie de mise en oeuvre du présent rapport.

La stratégie comprend six étapes de base :

1. Adopter la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes du rapport *Un point tournant* (propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant).
2. Élaborer ou ajuster les plans relatifs au secteur riverain pour s'assurer qu'ils reflètent bien la démarche et les principes



L'embouchure de Duffin Creek, Ajax

écosystémiques, autrement dit les principes de durabilité.

3. S'entendre en matière de coopération, d'accords et d'engagements intergouvernementaux, de priorités, de responsabilités et d'échéancier au niveau de la conception et de l'exécution.
4. Consolider les budgets d'investissement et les ressources communes, selon les besoins, de façon à faire avancer les projets.
5. Créer le cadre et les conditions favorables à l'engagement du secteur privé; capitaliser sur son esprit d'entreprise, d'initiative et de créativité, ainsi que sur sa capacité d'investissement.
6. Établir un partenariat entre les gouvernements et entre le secteur public et privé, conformément aux besoins de planification et de projets.

En ce qui concerne les deux premières étapes, la démarche axée sur l'écosystème est une façon de faire les choses tout comme une façon de les concevoir; en adopter les valeurs et la philosophie conduit à différentes façons de faire les choses. Ces valeurs sont de plus en plus acceptées par les gouvernements, par de nombreuses entreprises du secteur privé et par la communauté en général. La démarche axée sur l'écosystème est la pierre angulaire de *Notre avenir à tous*, le rapport de la Commission mondiale sur l'environnement et le développement (1987), et elle se reflète dans le mandat des nombreuses tables rondes qui ont été organisées pour traiter de cette question.

En 1978, la Commission mixte internationale s'est engagée à rétablir et à conserver l'intégrité de l'écosystème du bassin des Grands Lacs dans le cadre du nouvel Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs. L'objectif

du Plan vert pour un environnement sain (1990) du gouvernement fédéral vise à équilibrer la croissance économique avec un environnement qui protège la vie aujourd'hui et pour les généra-

tions futures. En réponse à *Un point tournant*, le gouvernement de l'Ontario a adopté pour politique provinciale une démarche écosystémique en matière de planification.

Ce rapport final donne de nombreux exemples

d'organismes gouvernementaux, d'entreprises, de propriétaires fonciers et de promoteurs qui ont modifié leurs plans et leurs activités pour s'ajuster à cette démarche. Il en a résulté un système plus souple et plus rapide au niveau de l'approbation des projets et de la prise de décision, ce qui signifie des investissements plus faciles et plus efficaces ainsi que la création d'emplois, qui à leur tour assurent de meilleurs résultats pour l'environnement et l'économie.

L'étape trois de la stratégie concerne les accords, les engagements et la coopération entre les divers ordres de gouvernements. Le nombre imposant d'organismes publics (plus de 75 selon le dénombrement de la Commission royale) a conduit à la fragmentation, à la saturation et à un manque de responsabilité publique. L'idée qu'il faut des changements radicaux au niveau de l'administration et de la responsabilité publiques pour réduire le nombre d'organismes et de paliers, comme condition préalable pour la remise en état du secteur riverain, n'est pas nouvelle.

Les yeux de l'administration sont rivés sur le secteur riverain.

Aux premières années de la communauté urbaine de Toronto, les politiciens et les planificateurs regardaient vers le nord, l'est et l'ouest pour faire face au développement résidentiel et commercial galopant. Pendant ce temps, le secteur riverain — environ 20 milles de rive —

À mesure que son travail progressait en s'étalant sur trois années, la Commission était de plus en plus impressionnée par les espoirs, les rêves, les talents, les besoins et les frustrations des gens et des organismes avec lesquels elle travaillait.

RUNNYMEDE DEVELOPMENT CORPORATION LIMITED ET LA DÉMARCHE «ENVIRONNEMENT D'ABORD» EN MATIÈRE DE PLANIFICATION

Runnymede Development Corporation Limited possède 95 hectares (234 acres) de terres à Ajax, au bord du lac Ontario. Pendant l'été de 1990, la compagnie a proposé d'aménager le site en lotissements pour 600 maisons unifamiliales, 130 maisons en rangée, 1 300 copropriétés, et à d'autres fins, comme un hôtel, un port de plaisance, des bureaux, des magasins et des installations récréatives.

À cette époque, cependant, les promoteurs n'étaient pas pleinement conscients des conséquences que le projet aurait sur l'environnement, et particulièrement sur les écosystèmes existants, à savoir Carruther's Creek Marsh et Ajax Warbler Swamps, qui se situent tous deux dans les limites de la propriété. Ces régions naturelles, dont l'importance est reconnue à l'échelle tant régionale que provinciale, auraient été endommagées; un port de plaisance de 250 postes d'amarrage aurait été particulièrement nuisible au marais.

Après discussion avec les organismes gouvernementaux et les groupes de pression de l'endroit, Runnymede a décidé de retirer sa proposition et de réévaluer le projet; l'entreprise a opté pour la mise en oeuvre d'une nouvelle stratégie, qui met l'accent sur la démarche «environnement d'abord» et sur la mise en oeuvre d'un plan innovateur pour la propriété.

Ce processus a débuté avec une évaluation des caractéristiques physiques et biologiques de la propriété. À partir de là, on a préparé un document précisant les directives environnementales pour la planification; il indiquait la surface nette pouvant être aménagée tout en préservant les Ajax Warbles Swamps et en créant deux zones tampons autour du marais. La zone tampon de 60 à 90 mètres de large (197 à 295 pieds) préservera les surfaces enherbées existantes, importantes pour les oiseaux migrateurs nicheurs, et formera une zone externe de reforestation, qui empêchera les piétons d'accéder au marais et qui le protégera contre les empiétements des terres aménagées limitrophes.

Les résultats de l'étude ont été examinés avec les autorités et les organismes locaux ainsi qu'avec des groupes intéressés avant que la compagnie commence à préparer un Plan de gestion environnementale. Le but du Plan était de trouver des moyens pour réduire au minimum les dommages pouvant être causés aux marais et au boisé par les futures zones résidentielles.

Tout en préparant le Plan, Runnymede a mis sur pied un système particulier de lotissements. Au moment d'écrire ces lignes, la compagnie est en train d'élaborer un plan final qui inclura diverses unités d'habitations de densité faible, moyenne et élevée, avec un petit centre commercial voisin. On propose également l'aménagement d'un parc de 122 mètres (400 pieds) de large le long de la rive, qui comprendra des liens vers l'ouest et, plus tard, vers l'est pour les piétons.

La démarche «environnement d'abord» de Runnymede embrasse les principes d'un secteur riverain sain, comme on le décrit dans «Un point tournant», lesquels se refléteront de diverses façons dans la communauté proposée : la préservation des terres humides et l'aménagement de bassins d'eaux de pluies pour filtrer les eaux de ruissellement urbaines les rendront propres et inoffensives pour l'environnement. Des pistes cyclables et des pistes rejoignant le marais, ainsi qu'une route longeant le lac rendront la zone plus accessible, plus facilement utilisable et plus ouverte. Au nord, on propose un corridor faunique qui pourrait relier les habitats du marécage à un autre complexe vers l'est.

Le projet sera également très diversifié et à la portée de toutes les bourses, se prêtant à une vaste gamme d'activités et de types d'habitations. Finalement, tout en maintenant et en améliorant les caractéristiques naturelles existantes, Runnymede créera une communauté attrayante, qui offrira aux futurs résidents une qualité de vie supérieure.

Carruther's Creek Marsh



était considérablement fragmenté, avec des champs de compétence éparpillés entre plusieurs organismes . . .

Il en a résulté un développement hasardeux. Le Conseil de ville de Toronto se rendait compte du problème et admettait qu'il y avait un développement anarchique sur son propre pas de porte. Le

Conseil chargea donc sa Commission de planification de préparer un rapport.

La Section du Grand Toronto de l'Association canadienne d'urbanisme commença elle aussi à s'intéresser à l'affaire . . . Elle proposa un plan-cadre pour le développement du port et recommanda la création d'un organisme de

supervision pour le développement de l'ensemble du secteur riverain d'une extrémité à l'autre.

Pendant ce temps, une métropole de 1,5 million de personnes est en train de fondre dans la chaleur du milieu de l'été, et on a interdit toute baignade le long des 20 milles de rive en raison de la pollution.

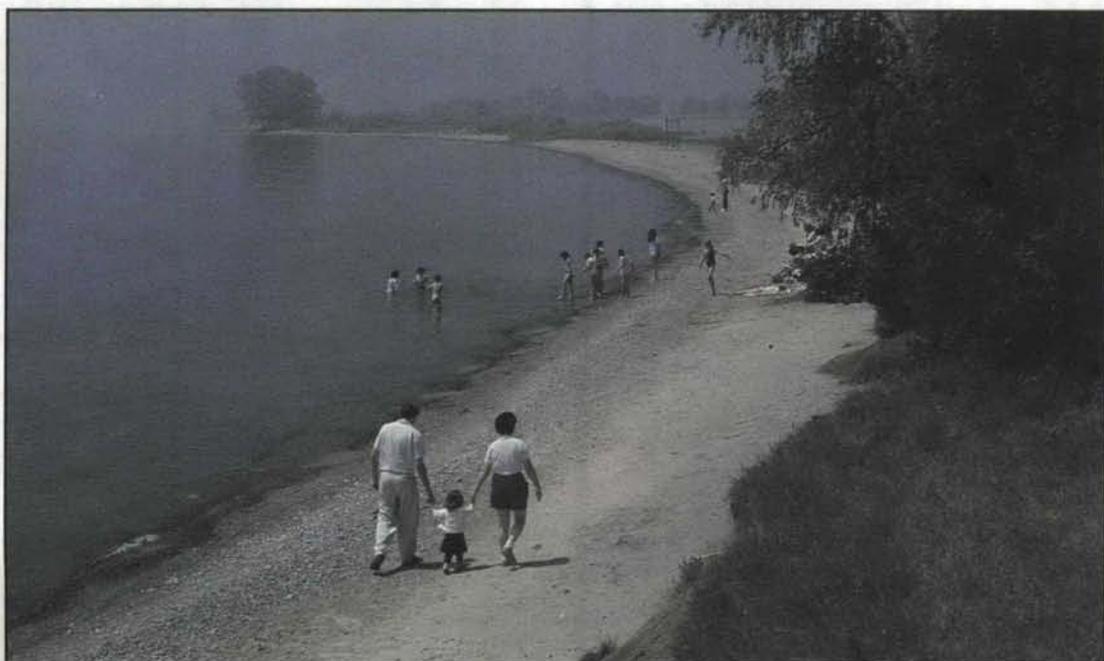
Cela est, comparativement, un petit problème, mais un problème quand même.

On n'a jamais tenu compte de cet appel en faveur d'un «organisme superviseur pour le développement du secteur riverain d'une extrémité à l'autre» mentionné dans un article du *Telegram* du 24 juillet 1959, par Raymond Hill. Et même si on l'avait fait, il est peu probable, pour de multiples raisons, que cela aurait été utile.

Après un examen détaillé et attentif de l'administration publique du secteur riverain, la Commission royale en est arrivée à la conclusion qu'elle ne devrait pas relever d'un seul et unique ordre de gouvernement, qui ne pourrait suffire à la tâche. Les questions sont trop

complexes, recouvrent trop de champs de compétence, concernent trop d'intervenants à l'échelle locale, provinciale, nationale et internationale; elles ne peuvent être confiées à une seule personne, ni même à plusieurs. Même si, théoriquement, cela serait souhaitable, la question de savoir quelle personne pourrait s'acquitter de cette tâche est aussi délicate et pleine d'embûches que de trouver une réponse à notre complexe conjoncture constitutionnelle, et demanderait certainement autant de temps!

L'administration publique du secteur riverain est une responsabilité partagée et devrait le demeurer, chaque ordre de gouvernement — fédéral, provincial et local — jouant son propre rôle dans son champ de compétence, en partenariat avec les autres. Cela ne veut pas dire qu'il ne doit pas y avoir ou qu'il ne peut pas y avoir de changements et d'ajustements au niveau des organismes publics. Les recommandations de la Commission visant à modifier les rôles et les mandats de la Harbourfront Corporation et des Toronto Harbour Commissioners, recommandations acceptées par le



Parc provincial Darlington, Newcastle

gouvernement du Canada et qui sont en train d'être appliquées, constituent deux exemples de ce type de changements.

Dans l'ensemble, il s'agit certainement là d'ajustements relativement mineurs, et il en faudra peut-être d'autres dans le futur. La vraie clé pour l'administration publique du secteur riverain est la table ronde — celle qui réunit toutes les parties au moment opportun et au grand jour, de telle façon qu'on puisse débattre utilement des valeurs publiques et rendre les divers organismes responsables. En fait, la démarche axée sur l'écosystème l'exige.

Dans son rapport *Un point tournant*, la Commission royale propose ce qui suit :

Le processus de concertation doit commencer avec le gouvernement de l'Ontario. La Province doit désigner comme Ressource Provinciale le secteur riverain de la région de Toronto, et s'engager à poursuivre une politique et un programme de remise en état de ce secteur. Une telle déclaration recevrait les louanges et l'appui des fonctionnaires et des nombreux groupes de pression et particuliers qui, quand ils ont comparu devant la Commission, ont tous préconisé de nouvelles formes de coopération provinciale-municipale, qui exigent que la province fasse preuve de leadership et d'esprit de collaboration et soit disposée à engager les ressources nécessaires.

Ces ententes pourraient être conclues avec toutes les municipalités du secteur riverain et, au besoin, avec celles des vallées fluviales. Elles auraient sans doute des éléments en commun, mais il est évident que la forme, la nature, la teneur et la durée de chacune dépendraient des sujets abordés et des options de

remise en état retenues par chaque municipalité.

Le gouvernement fédéral pourrait envisager d'être partie à ces ententes lorsque cela est opportun. Ce serait pour lui l'occasion rêvée de respecter, de façon tangible, les engagements fort louables qu'il a pris

dans le domaine de l'environnement.

L'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs impose au Canada et aux États-Unis certaines responsabilités quant à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs, dont, bien

entendu, le lac Ontario. Par ailleurs, le Canada a d'autres responsabilités aux termes d'ententes fédérales-provinciales, comme les plans d'action correctrice.

La province a fait preuve de leadership, à la fois avant et après la publication de *Un point tournant*; elle a répondu rapidement et énergiquement, de diverses manières, aux idées contenues dans les deux rapports provisoires, et notamment :

- en adoptant la démarche axée sur l'écosystème et les neuf principes de base comme politique pour le secteur riverain;
- en approuvant la piste et le sentier vert riverains et en agissant en conséquence;
- en convenant de mettre sur pied le Waterfront Regeneration Trust et de participer aux Accords de partenariat sur le secteur riverain avec les municipalités, le gouvernement fédéral et d'autres parties, selon les besoins, de façon à atteindre les objectifs visés pour le secteur riverain.

Le gouvernement du Canada a également fait part de son intention d'agir dans son propre champ de compétence en association

La vraie clé pour l'administration publique du secteur riverain est la table ronde — celle qui réunit toutes les parties au moment opportun et au grand jour, de telle façon qu'on puisse débattre utilement des valeurs publiques et rendre les divers organismes responsables.

avec d'autres parties, et de continuer à oeuvrer dans le sens des recommandations de la Commission. Il a lui aussi adopté l'approche écosystémique (avec le Plan vert, par exemple, que le gouvernement envisage actuellement d'appliquer à la région du Grand Toronto). Il a procédé à des changements organisationnels dans la Harbourfront Corporation et a commencé à apporter des modifications aux Toronto Harbour Commissioners, selon les recommandations de la Commission royale.

Poste Canada, une société de la Couronne, a négocié une transaction foncière stratégique à Mississauga, qui aidera à faire progresser le plan pour le secteur riverain de cette municipalité. D'autres ministères fédéraux se sont montrés intéressés par les diverses initiatives touchant le secteur riverain, comme l'organisation d'une exposition internationale et le International Trade Centre, et sont même prêts à y contribuer financièrement. En décembre 1991, le gouvernement fédéral a demandé au Commissaire de réunir les parties pour préparer un protocole d'entente sur le devenir des terres du port et sur les Toronto Harbour Commissioners.

Les municipalités et les offices de protection ont également réagi positivement, en acceptant généralement les principales recommandations de *Un point tournant*, en développant leurs propres idées pour leurs secteurs riverains à l'intérieur d'un cadre régional élargi, et en faisant part de leur volonté de participer à des accords de partenariat. Par exemple :

- La région de Halton, la ville de Burlington, la ville d'Oakville et l'office de protection de la région de Halton sont organisées en véritable association pour le secteur riverain et travaillent pour la mise en oeuvre de projets axés sur ce secteur, comme «Windows-on-the-Lake», et pour consolider les propriétés stratégiques.
- La ville de Mississauga a réuni un consortium intergouvernemental afin

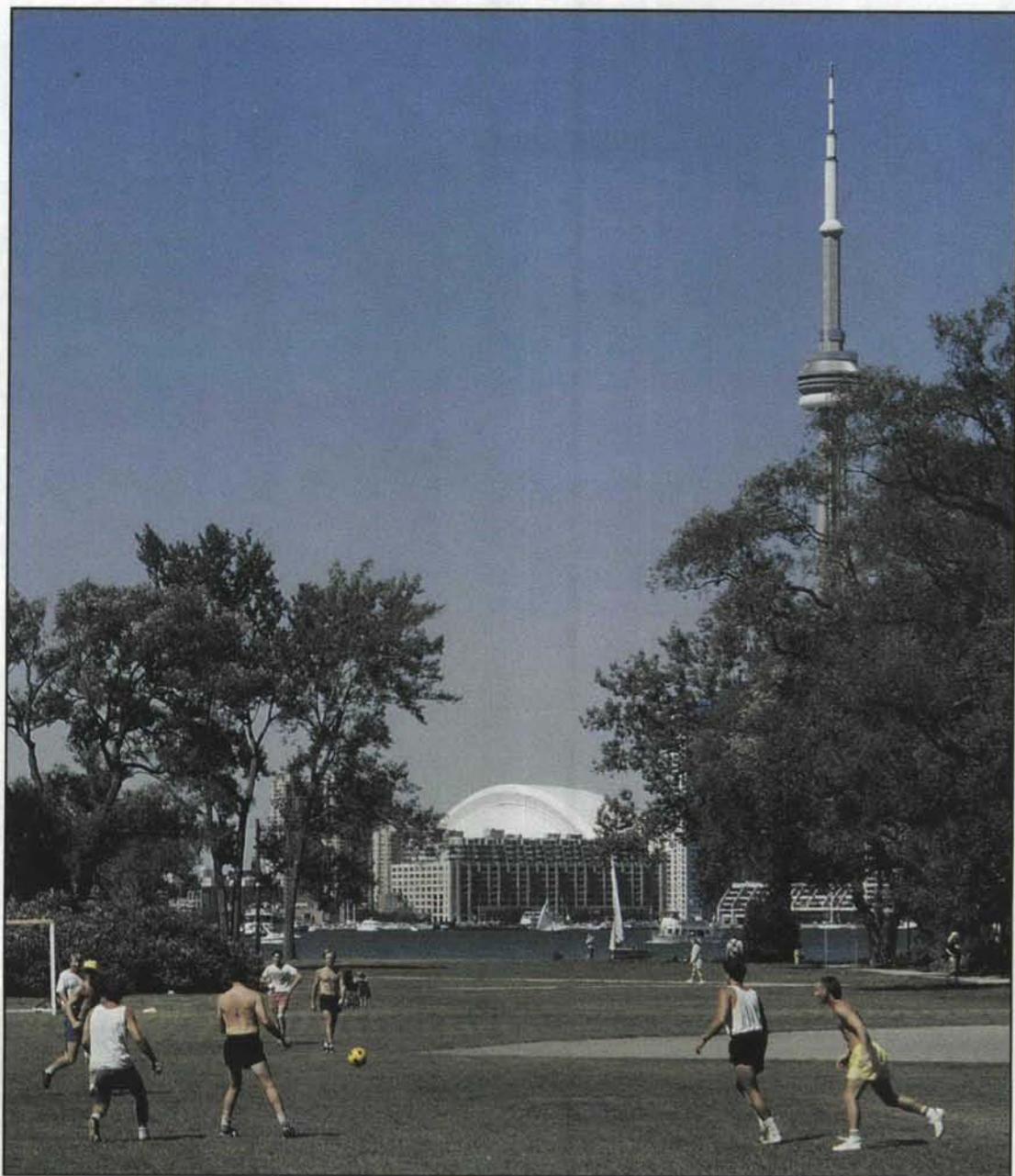
de négocier une transaction foncière majeure dans le secteur riverain avec la Société canadienne des postes.

- La ville d'Etobicoke et plusieurs promoteurs et propriétaires fonciers de la région fait d'énormes efforts pour terminer les plans et obtenir l'approbation pour le réaménagement du secteur de motels.
- La communauté urbaine de Toronto est en train d'élaborer un plan pour le secteur riverain. Il tiendra compte prioritairement de ses intérêts dans Garrison Common, et apportera son aide pour la coordination du sentier riverain à travers tout le secteur riverain métropolitain.
- La ville de Toronto, après négociation avec la Harbourfront Corporation, les Toronto Harbour Commissioners et les propriétaires des Railway Lands a obtenu 61 hectares (150 acres) de terres pour les parcs, et les ressources financières pour les aménager. Ajoutés aux parcs du secteur riverain métropolitain et à ceux de la MTRCA, on a là une base pour l'aménagement de l'infrastructure verte dans le secteur riverain central, selon les recommandations du chapitre 10.
- Scarborough participe activement à l'action visant à sauver la vallée de la Rouge et collabore avec la MTRCA et d'autres organismes pour élaborer le plan concernant le Parc Rouge.
- Les municipalités de la région de Durham — Pickering, Ajax, Oshawa, Whitby et Newcastle — ont pris des mesures, en coopération avec d'autres organismes, pour assurer un certain équilibre entre la protection et le développement de leurs secteurs riverains respectifs, tout en s'adaptant aux conditions particulières de chacun.
 - Pickering travaille avec la province pour aider à caractériser le cadre

légal et administratif de Frenchman's Bay.

- Ajax collabore avec la région de Durham pour trouver la meilleure solution quant à l'installation de la station régionale d'épuration des eaux et à l'aménagement de la zone environnante.

- Oshawa, de concert avec la Harbour Commission nommée par le gouvernement fédéral, examine les diverses options pour l'avenir de son port.
- Whitby a demandé à la province d'approuver un projet majeur de réaménagement pour le côté est



Parc des Îles de Toronto

de son port et, avec la province et d'autres propriétaires fonciers, la municipalité termine les plans pour Lynde Shore.

- En collaboration avec sa contrepartie régionale, Newcastle met la dernière main à son premier plan pour le secteur riverain, encore largement sous-développé, de façon à assurer un certain support à l'industrie tout en protégeant l'environnement.
- La région de Durham élabore un nouveau plan qui comprend le secteur riverain dans le cadre d'un objectif régional pour les municipalités de la région.
- À l'est de Durham, Port Hope commence à mettre en oeuvre son étude de planification directrice, en mettant l'accent sur le renouveau économique, le tourisme, les loisirs et la protection des zones sensibles du point de vue environnemental. Cobourg a un plan secondaire pour son secteur portuaire, couvrant les domaines suivants : utilisations diverses, expansion du port de plaisance, parcs et possibilités de tourisme.

Il est clair que les perspectives d'une collaboration intergouvernementale élargie sont très bonnes; il y a des signes qui montrent que tous les gouvernements de la région recherchent la meilleure voie possible pour une revalorisation économique et environnementale. Il ne s'agit pas là d'un vague désir de suivre le mouvement en faveur de l'environnement, mais plutôt d'une prise de conscience très nette de la part des gouvernements, qui admettent désormais que de nouvelles façon de concevoir et de faire les choses, conformément aux six étapes de bases proposées dans la stratégie de remise en état, sont absolument nécessaires si on veut progresser.

Il est très important aussi de tenir compte des conséquences économiques de la démarche axée sur l'écosystème. En 1991, La Commission

a organisé un débat sur l'économie régionale, dans le cadre duquel on a fait les constatations suivantes :

- Le relèvement de Toronto est important, non seulement pour la métropole comme telle, mais aussi à cause de son incidence sur l'économie provinciale et nationale.
- Il est évident que la faiblesse chronique des plus importants partenaires commerciaux de Toronto dans le passé (Québec et États-Unis) peut empêcher ou retarder tout relèvement lié à l'exportation.
- Le nombre d'emplois dans l'industrie de transformation continue à diminuer; beaucoup d'experts pensent qu'un changement fondamental des structures est en cours et que de nombreux emplois du secteur de la transformation, qui ont disparu depuis le dernier recul de l'économie, sont définitivement perdus, ce qui signifie que nous devons développer une nouvelle base pour le secteur secondaire en déterminant quelles nouvelles industries pourront remplacer les emplois perdus.
- Dans la mesure où le secteur des services est dépendant des conditions économiques générales, y compris de la conjoncture commerciale interprovinciale et internationale qui demeure difficile, il est peu probable que ce secteur puisse assurer le relèvement de la région.
- Le tourisme, deuxième industrie en importance de la région, est également en baisse et le demeurera aussi longtemps que les prix à Toronto seront élevés, comparative-ment à ceux de ses concurrents, et aussi longtemps que Toronto ne pourra offrir de nouveaux «produits» touristiques pour attirer la clientèle canadienne et internationale.
- L'industrie la plus durement touchée est probablement celle de la construction; depuis la fin abrupte de l'ère de prospérité dans le marché immobilier,

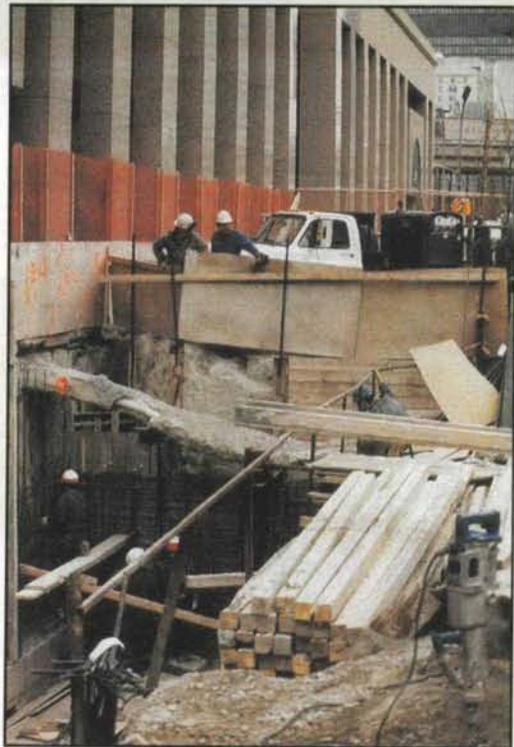
elle a connu un taux de chômage atteignant parfois 40 p. 100.

Le recul économique a été difficile et, dans certains cas, dévastateur pour les individus, les familles et les compagnies directement touchés; cependant, les Torontois, comme d'autres Canadiens, restent optimistes quant à leur avenir et à celui de leurs communautés. Par exemple, dans sa colonne hebdomadaire du *Globe and Mail* du 8 novembre 1991, David Olive écrivait :

Incroyable. Au milieu des nombreuses mises à pied et fermetures d'usines, des manifestations de cynisme sans précédent à l'égard du gouvernement et de certains signes voulant que leur pays soit au bord de la rupture, il semble que les Canadiens se disent très heureux de leur vie actuelle.

Ce n'est certainement pas une façon désagréable de commencer la semaine que de lire dans le *Globe and Mail* du lundi les résultats optimistes d'un sondage auprès de 2 631 Canadiens effectué entre le 21 et le 28 octobre par les *Globe and Mail* — CBC News. À en croire ce sondage, 91 p. 100 des Canadiens estiment avoir une qualité de vie bonne ou très bonne. Deux tiers des Canadiens pensent que nous aurons suffisamment d'argent pour couvrir nos futures dépenses. Neuf personnes sur dix dans le sondage trouvent que leurs communautés sont des endroits où il fait bon vivre. Enfin, 51 p. 100 affirment que leur emploi leur donne beaucoup de satisfaction et 38 p. 100 qu'il leur donne au moins une certaine satisfaction. Le public sondé comprenait des hommes et des femmes de tous âges, ayant des revenus variés et habitant toutes les régions.

La Commission est d'avis que, s'il s'agit là d'une réflexion exacte sur l'état de l'économie régionale et sur la façon dont les gens du Grand Toronto se voient eux-mêmes et leur communauté, alors il existe une base solide pour agir. Un programme pour la remise en état du secteur riverain — utilisant nos ressources



Construction de la gare Queen's Quay pour la ligne Harbourfront LRT, à Toronto

humaines et financières, bâti sur ce que nous avons appris grâce à la démarche axée sur l'écosystème et tenant compte des questions environnementales — aidera à stimuler l'économie régionale. Les trois éléments de ce programme proposé sont les suivants :

- ériger une nouvelle infrastructure, compatible avec l'environnement;
- mettre sur pied un programme d'habitation à long terme pour le secteur riverain central et autour des gares GO ailleurs le long de ce secteur;
- assurer un développement de l'entreprise et de l'industrie, conciliable avec l'environnement;

Le premier élément du programme est la reconnaissance du fait que la région vit depuis plus de 15 ans sans maintenir un niveau approprié d'investissement dans son infrastructure de base, ce qui est généralement déjà reconnu par les divers ordres de gouvernement

et par le secteur privé. Par exemple, dans son rapport annuel de 1991, le Toronto Board of Trade est de ceux qui estimaient qu'un investissement insuffisant au niveau de l'infrastructure représente l'un des dangers qui menacent la situation économique de notre communauté. Le retard ainsi pris pourrait être très dommageable si on ne prend pas rapidement les mesures voulues pour rétablir un meilleur équilibre entre les diverses priorités d'investissement. Si on peut se mettre d'accord sur un programme et le mettre en oeuvre dès maintenant, cela aurait certainement un effet anticyclique bénéfique, qui stimulerait l'économie.

L'idée de faire appel à une infrastructure appropriée pour aider le Grand Toronto à retrouver une bonne santé économique n'est pas tout à fait nouvelle; la reconstruction de la promenade de Sunnyside et les premiers travaux sur le Queen Elizabeth Way ont servi à combattre la Dépression des années 30; le reboisement de la Ganaraska a permis à la région d'atténuer les difficultés d'après-guerre; enfin, les 2,4 milliards de dollars du Programme fédéral d'assistance spéciale pour la relance des investissements ont aidé à tracer la voie pour la prospérité économique du milieu et de la fin des années 1980.

On a besoin d'une infrastructure très vaste — dont une grande partie dans les zones du secteur riverain — comprenant les éléments suivants : «infrastructure verte» (piste et sentier vert, parcs et autres espaces libres); gestion et décontamination environnementales (stations d'épuration et réseaux d'égouts); transport (expansion du réseau ferré de banlieue et du transport urbain); expansion et construction d'installations pour le tourisme, le commerce et les congrès.

Beaucoup de ces éléments ont été clairement définis par divers gouvernements; certains projets, maintenant à divers stades de préparation et d'évaluation, pourraient être accélérés.

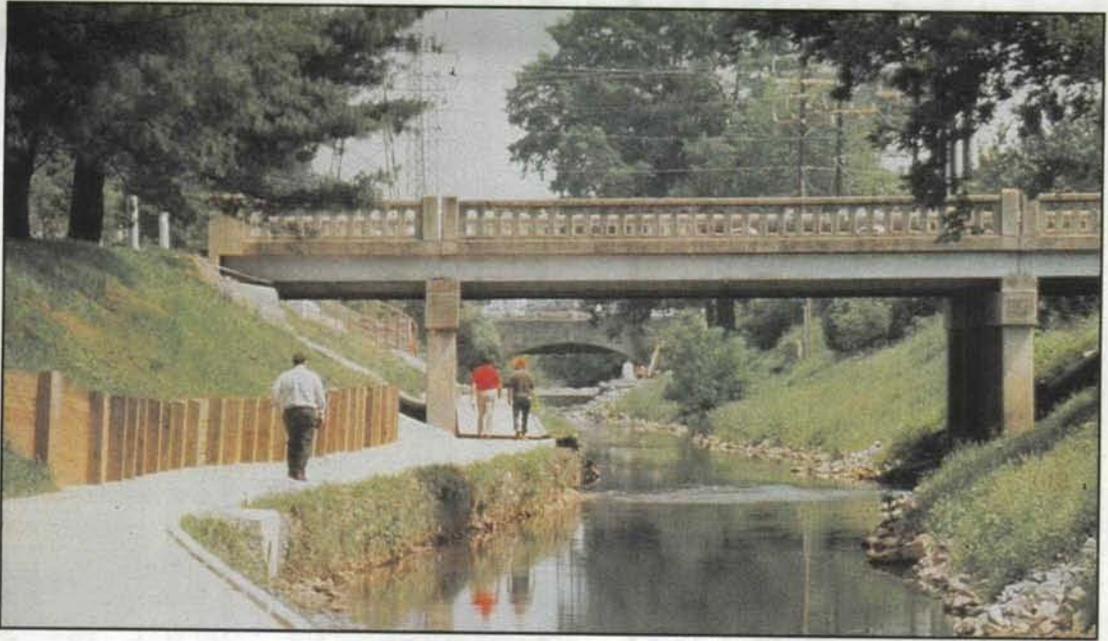
Le second élément de la stratégie comprend la construction d'habitations dans la partie centrale du secteur riverain et dans d'autres parties

de ce secteur — par exemple, autour des gares GO. La publication n° 15 de la Commission, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study* (examinée en détail au chapitre 10 du présent rapport), ainsi que d'autres études et rapports de planification préparés pour la Commission, la ville de Toronto, la communauté urbaine de Toronto et la province en sont tous arrivés à la conclusion que le secteur riverain central avait besoin d'un important programme de construction de logements.

L'équipe de consultants, qui a préparé la publication n° 15, a calculé que la construction de 3 500 unités de logements par année dans le secteur riverain central ou près de celui-ci (ce qui correspond aux chiffres proposés dans «Cityplan 91») permettrait d'investir annuellement 400 millions de dollars dans ce secteur et créerait chaque année 7 000 années-personnes en emplois directs et indirects. L'équipe a proposé que ce niveau d'activités soit maintenu pendant les 20 à 30 prochaines années et a affirmé qu'il y avait suffisamment de terres — environ 304 hectares (750 acres) — dans le secteur riverain central pour recevoir cette population supplémentaire.

Un programme de ce type serait également plus souple pour l'environnement, car il serait possible ainsi d'exercer un certain contrôle sur l'évolution galopante de cette zone. Cela permettrait de réduire les pressions dues à la croissance sur les longues voies de communication vers le centre-ville via le secteur riverain central, encouragerait une plus grande utilisation du transport en commun, permettrait d'acquérir une expérience plus riche dans le domaine urbain, et enfin réduirait de beaucoup la consommation de terres dans les banlieues.

Le troisième élément du programme proposé est la création, dans la région, d'une industrie et d'entreprises environnementales. Dans une certaine mesure, le processus est déjà en cours, mais les gens commencent seulement à se rendre compte des grandes possibilités dans ce domaine. Pour explorer les perspectives d'investissements productifs dans l'industrie, les services et les emplois, et pour leur concrétisation



Little Sugar Creek Greenway, downtown Charlotte, North Carolina

éventuelle, la Commission a proposé, dans son rapport *Un point tournant*, la création d'un Centre des entreprises et industries conciliables avec l'environnement dans les Lower Don Lands.

Dans le chapitre 10 de ce rapport final, on examine les autres études et activités liées à ce concept, qui ont émergé depuis la publication du rapport *Un point tournant*. Toujours dans le même ordre d'idée, on précise certains champs d'activités possibles : télécommunications, films et télévision, dessin et arts graphiques, recyclage des déchets. De nouveaux produits et procédés sont proposés, qui permettront de réparer les dommages actuels à l'environnement et de les prévenir dans le futur — cela peut aller des épurateurs industriels jusqu'aux systèmes de fabrication en circuit fermé.

L'industrie environnementale peut également être envisagée dans un contexte plus large : nettoyage d'un des Grands Lacs ou d'un bassin hydrographique régional; décontamination de sols pollués; expansion du réseau GO plutôt que de la voie rapide urbaine; réaménagement de terrains abandonnés de l'industrie ou du réseau de communication à l'intérieur de la ville, pour la construction de

logements, ce qui évitera d'empiéter sur les terres agricoles périphériques. Chacune de ces activités a un caractère environnemental.

Si les gouvernements peuvent s'entendre sur un programme de relèvement et sont prêts à travailler en partenariat, alors de nombreuses possibilités verront le jour le long du secteur riverain pour des projets, petits ou grands, publics ou privés. Les projets du secteur privé, fondés sur des principes et des pratiques respectant la démarche axée sur l'écosystème et conformes aux plans municipaux pour le secteur riverain, doivent être approuvés sans délai. Les projets publics à petite échelle, ne dépassant pas les objectifs ni les budgets d'un organisme public pris individuellement, doivent eux aussi être retenus et mis en oeuvre le plus tôt possible.

Un nombre assez important de projets stratégiques majeurs se situent au delà des capacités financières d'un seul organisme ou ordre de gouvernement, particulièrement aujourd'hui où tous les gouvernements doivent faire face à de sévères contraintes budgétaires. Ces projets, pour pouvoir se concrétiser, doivent donc être pris en charge dans le cadre d'un

partenariat intergouvernemental et, dans certains cas, d'un partenariat secteur public — secteur privé.

Certains de ces projets sont proposés pour divers endroits tout le long du secteur riverain et il faut maintenir ou créer un partenariat approprié pour les mener à bien; cependant, la majorité des projets sont conçus plus précisément pour le secteur riverain du Toronto métropolitain. C'est-à-dire là où se situent les transitions foncières les plus importantes, où les contraintes environnementales sont les plus fortes et où les perspectives économiques sont les plus intéressantes. L'étape I du programme pour le secteur riverain central, visant l'intégration de l'environnement, de l'utilisation des terres et du transport, constituerait le noyau d'un programme de relèvement dans cette région.

Le secteur riverain central offre quatre grandes possibilités de redéveloppement : Humber Bay, Garrison Common, Central Transportation Corridor, Lower Don Lands. Dans chacune de ces zones, d'importants projets de plusieurs millions de dollars sont proposés ou planifiés



Windward Co-op et le parc Little Norway, Bathurst Quay, Harbourfront, Toronto

par divers représentants des secteurs public et privé. Parmi ces projets, on peut citer les suivants :

- expansion des principaux parcs et espaces libres, y compris des liaisons par piste et couloirs de verdure;
- expansion et amélioration des systèmes de gestion et d'assainissement de l'environnement (eau et égouts);
- mesures contre les inondations;
- expansion du réseau ferré de banlieue et du réseau de transport local, nouvelles gare pour le GO Transit et lignes de métro supplémentaires;
- amélioration des grandes artères, des autoroutes et des ponts;
- modification du tracé de la voie ferrée;
- construction de logements et d'installations diverses, comme Etobicoke's Harbour Village, Garrison Creek, CityPlace, Southtown, St. Lawrence Park et Castlepoint à Polson's Quay;
- construction et aménagement d'installations supplémentaires, commerciales, culturelles et récréatives à Exhibition Place et à Ontario Place;
- amélioration et expansion des installations pour le tourisme, les congrès, et les activités commerciales;
- éventuellement, une exposition internationale (Expo 96, 97 ou 98).

Le coût des composantes publiques est très élevé : par exemple, au mois de décembre 1991, le budget d'investissement du secteur riverain du Toronto métropolitain comprenait à lui seul 1,2 milliard de dollars de travaux en cours, 1,1 milliard de dollars de travaux pour lesquels des moyens financiers étaient déjà engagés, et enfin 700 millions de dollars pour des travaux à effectuer dans les cinq prochaines années, mais pour lesquels il n'y a eu jusqu'ici aucun engagement financier.

La ville de Toronto et la province ont des projets de plusieurs millions de dollars dans leurs plans. Par exemple, la province a accordé une haute priorité aux nouvelles gares GO, alors

que la ville de Toronto privilégie un projet d'investissements sur plusieurs années, se chiffrant à 350-400 millions de dollars, pour un réseau d'égouts, qui éliminera pratiquement les trop-pleins de l'égout unitaire et permettra d'évacuer et de traiter les eaux de ruissellement.

Ce qui nous amène à la quatrième étape de la stratégie : vu la variété, la taille et la complexité de ces projets d'investissement, les sévères contraintes budgétaires auxquelles doivent faire face tous les gouvernements, et enfin l'urgent besoin de relèvement tant économique qu'environnemental, il n'y a qu'une solution.

Les gouvernements doivent se réunir rapidement, se mettre d'accord sur les plans, les projets et les priorités, consolider leurs budgets d'investissement et réunir leurs ressources. Ils doivent ensuite créer des conditions propices permettant au secteur privé de participer spontanément avec ses ressources aux investissements et à la création d'emplois.

Heureusement, tout cela a déjà commencé.

La politique de la table ronde, mise en oeuvre par la Commission royale pour l'évaluation environnementale, le Plan directeur préliminaire de Garrison Common et la «Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study» a réuni les gouvernements et les parties intéressées du secteur privé. Le processus en est maintenant au stade où les quatre gouvernements concernés par le secteur riverain central — la province, le Toronto métropolitain, la ville de Toronto et la ville d'Etobicoke — commencent à échanger de l'information sur les plans d'investissements et à envisager d'utiliser leurs terres domaniales comme fonds propres dans le cadre du partenariat secteur public-secteur privé. Le gouvernement du Canada

s'est engagé à faire sa part dans son propre champ de compétence.

Si les gouvernements s'entendent rapidement, on aura satisfait à la cinquième étape des six qui composent la stratégie, et cela créera les conditions favorables pour répondre à la sixième : établir des partenariats entre, d'une part, les gouvernements, et, d'autre part, entre le secteur public et le secteur privé, en fonction de la planification et des projets.

La Commission est d'avis que les conditions sont là pour créer une masse critique d'activité dans les secteurs public et privé aussitôt que les gouvernements se seront mis d'accord sur les plans et les projets à mettre en oeuvre, de façon à permettre au secteur privé d'en assurer la conception, le financement et la concrétisation. Cela aura comme effet de faire «démarrer en trombe» la remise en état de l'environnement

et de contribuer au relèvement économique, avec l'apport d'emplois à long et à court termes pour le secteur riverain et pour toute la région.

Pour retirer le maximum d'avantages de la stratégie proposée, il faudra s'entendre sur un processus intergouvernemental

de coordination, devant inclure des ententes appropriées en matière de partenariat pour le secteur riverain, et peut-être un ou plusieurs «véhicules» de développement pour appuyer les initiatives publiques et privées.

Doivent contribuer au processus de coordination et à la création de partenariats : les gouvernements locaux, régionaux, provinciaux et fédéral, selon les besoins, ainsi que les organismes compétents spéciaux, le secteur privé concerné et les groupes communautaires. Tout instrument de développement doit fonctionner en se tenant à une certaine distance des gouvernements et adopter comme mandat une approche axée sur le marché.

Les gouvernements doivent se réunir rapidement, se mettre d'accord sur les plans, les projets et les priorités, consolider leurs budgets d'investissement et réunir leurs ressources. Ils doivent ensuite créer des conditions propices permettant au secteur privé de participer spontanément avec ses ressources aux investissements et à la création d'emplois.



ÉPILOGUE

Il est difficile de trouver une autre période dans notre histoire où la portée des changements est aussi grande et où la possibilité d'intervenir efficacement est aussi exceptionnelle.

En proposant son point de vue sur les endroits situés le long du secteur riverain de la biorégion du Grand Toronto et en recommandant des mesures spéciales pour les remettre en état, la Commission est évidemment guidée par les principes et les valeurs de la démarche axée sur l'écosystème.

Elles sont fondées sur certains principes qui ne doivent pas être perdus de vue; ainsi, les caractéristiques hydrologiques, topographiques et climatiques déterminent les conditions de base pour l'habitation de l'homme, qui, si elles sont respectées, donnent à notre environnement une apparence et un caractère uniques. Il ne faut pas non plus perdre de vue que la nature existe dans les villes, qu'il existe encore des lieux sauvages et des systèmes naturels — rivières, ruisseaux, vallées, collines, rives et terrains libres — qui, une fois remis en état et entretenus, pourront régénérer la vie.

Nous devons tirer parti de la nouvelle façon de concevoir les choses que l'on observe dans nos banlieues; de simples enclaves résidentielles au départ, dépendant généralement du noyau urbain pour les emplois, les banlieues ont fait de la navette quotidienne un mode de vie. Mais, avec le temps, de nombreuses banlieues se sont imposées comme centres de plus en plus importants pour les possibilités d'emploi ainsi que pour la diversification sociale et les perspectives culturelles. Aujourd'hui, la nouvelle démarche vise une plus grande intégration de l'utilisation des terres, de l'habitation, des économies d'énergie et du transport public, et une plus forte demande de tous ces éléments. Cette

remise en état des banlieues, que l'on observe dans le monde entier, pourrait les propulser au rôle qu'elles ont toujours promis de jouer : offrir le meilleur de deux mondes : la ville et la campagne!

Nous devons nous rappeler qu'il faut conserver nos sites; des sites naturels issus de processus écologiques et répondant à nos besoins d'équilibre environnemental; aussi bien les sites ruraux où nous récoltons les produits pour nous nourrir nous et les générations futures que les sites urbains qui nous rappellent notre patrimoine culturel et un mode de vie enrichissant.

Nous sommes responsables des conséquences de nos actes — aussi bien vis-à-vis de nous-mêmes, que des autres personnes, des autres générations et des autres espèces. Arriver, consommer, jeter, puis aller ailleurs et recommencer, cette façon de faire n'est plus acceptable. Nous pensons, avec l'architecte torontois Jeffery

Stinson, que «notre histoire est enchâssée dans chaque chose que nous bâtissons», que revaloriser ce qui a été nous permettra d'être plus prudent lorsque nous planifions ce qui sera notre avenir.

Nous sommes responsables des conséquences de nos actes — aussi bien vis-à-vis de nous-mêmes que des autres personnes, des autres générations et des autres espèces.

Lorsque nous supposons que «progrès» signifie dégradation de notre patrimoine naturel et culturel, qu'il est préférable de «recommencer à zéro», nous courons toujours le risque d'effacer nos mémoires collectives. Ainsi, nous ramenons souvent notre histoire à une généalogie personnelle et visitons des lieux en Europe, en Asie et en Afrique pour retrouver un certain passé — dont il reste si peu dans notre expérience locale. De plus, lorsque souffle le vent du changement, nous ne sommes pas assez enracinés pour savoir ce qui est important pour nous ou pour la perception que nous avons de nous-mêmes, et comment défendre ce nouvel ordre des choses. Résultat : les endroits où nous vivons ressemblent de plus en plus à tous les autres endroits modernes du monde occidental et les gens — même ceux qui ont vécu au même endroit pendant toute leur vie — finissent par s'en détacher de plus en plus.

Il nous faut comprendre le cheminement évolutif; la cité ultime parfaite n'existe pas, car, inévitablement, nos changements seront modifiés par ceux qui viendront après nous. Nous devons comprendre que le changement arrive comme un bienfait s'il s'effectue dans un contexte global de continuité.

Nous devons comprendre et apprécier notre patrimoine naturel et humain — procéder à un inventaire détaillé de ce que nous possédons, réutiliser et recycler tout ce que nous pouvons, cultiver ce dont nous avons besoin et tisser le nouveau dans l'ancien.

La route que nous avons prise n'est pas viable. Notre économie et notre environnement sont tous deux soumis à de fortes contraintes; nous sacrifions le futur pour masquer la réalité du présent. La Commission est d'avis que, si la remise en état se fait de façon efficace et imaginative, elle contribuera non seulement à la rationalisation de nos ressources pour le relèvement économique, mais nous donnera également des lieux dont les caractéristiques uniques seront rehaussées plutôt que banalisées, et où «développement» et «conservation» deviendront des idées soeurs qui nous réunissent.

Finalement, dans le présent rapport, nous avons essayé de nous inspirer de l'esprit olympien qui imprègne la grande oeuvre de Lewis Mumford, *The Culture of Cities*.

Les villes sont le produit du temps.

Elles sont les moules dans lesquels se figent la vie des hommes, donnant une forme durable, grâce aux arts, à des événements qui autrement auraient disparu avec les vivants et qui n'auraient laissé aucun moyen de renouveau ou de participation plus large derrière eux. Dans la ville, le temps devient visible : Les bâtiments, les monuments et les voies publiques, plus explicites qu'un écrit, plus exposés au regard inquisiteur d'une grande population que les pièces façonnées éparpillées dans la campagne, laissent une empreinte dans l'esprit, même de l'ignorant ou de l'indifférent. Grâce à la préservation matérielle, le temps est un défi pour le temps, le temps se bat contre le temps; les habitudes

et les valeurs se perpétuent au delà du groupe de vivants, marquant différemment selon chaque époque le caractère des générations.

La ville est un fait de la nature. Mais, elle est également une oeuvre artistique humaine, et renferme dans son cadre communautaire beaucoup de formes d'art plus simples et plus personnelles. L'esprit prend forme dans la ville, et à son tour la ville forme l'esprit. L'espace, tout comme le temps, est réorganisé de façon artistique dans les villes; par ses lignes et ses silhouettes, ses plans horizontaux et ses pics verticaux, l'absence ou la présence de sites naturels, la ville reflète les caractéristiques d'une culture ou d'une époque dans les traits fondamentaux de son existence. Le dôme et la flèche, l'avenue largement ouverte et la cour fermée, racontent l'histoire, pas simplement de différentes adaptations physiques, mais essentiellement de différentes conceptions de la destinée de l'homme. La ville est à la fois une utilité publique ou un mode de vie collective, et un symbole de ces fins et unanimités collectives, qui sont engendrées par des circonstances favorables. Avec le langage, la ville est la plus grande oeuvre d'art de l'homme.





ANNEXE 1 :

DÉCRETS



CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du
Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le
30 mars 1988

VU QUE la possibilité historique d'aménager
un secteur riverain unique de classe internationale à
Toronto;

VU QUE le défi ne peut manifestement pas être
relevé sans une collaboration accrue des divers paliers
de gouvernements, des commissions, des organismes
spéciaux et du secteur privé;

VU QUE le Comité intergouvernemental du
secteur riverain a relevé un certain nombre de
questions urgentes à étudier et à régler;

ET VU QUE le gouvernement du Canada détient
certaines attributions en matière de compétences et de
biens immobiliers dans ce secteur;

À ces causes, le Comité du Conseil privé, sur
avis conforme du Premier ministre, recommande que
l'honorable David Crombie soit autorisé à exercer les
fonctions de commissaire à compter du 1^{er} juin 1988 et
que soit émise, à compter de cette date et en vertu de
la Partie I de la Loi sur les enquêtes, une commission
revêtue du grand sceau du Canada portant nomination de
l'honorable David Crombie à titre de commissaire chargé
de faire enquête, de formuler des recommandations au
sujet de l'avenir du secteur riverain de Toronto,
d'amener les autorités en cause à souscrire auxdites
recommandations afin que, dans l'intérêt public, les
terres et les compétences fédérales favorisent l'aspect
physique, écologique, législatif et administratif de
l'utilisation, de la fréquentation et de l'aménagement
du secteur riverain de Toronto et des terres
avoisnantes, et, plus particulièrement, d'examiner

- a) le rôle et le mandat de la Commission du
havre de Toronto;
- b) l'avenir de l'aéroport de l'île de Toronto et
des services de transport connexes;
- c) les questions relatives à la protection et au
rétablissement du milieu naturel, dans la
mesure où elles relèvent de la compétence
fédérale;

.../2

- d) les questions relatives à la gestion efficace des terres fédérales situées dans le secteur riverain de Toronto; et
- e) l'utilisation possible des compétences, des installations et des terres fédérales pour favoriser des projets d'envergure tels que les Jeux olympiques et l'Exposition universelle; et,

le Comité recommande également que le commissaire:

- a) reçoive pour instructions de chercher à consulter toutes les parties intéressées, surtout le gouvernement de la province d'Ontario et l'administration de la ville et de la banlieue de Toronto;
- b) soit autorisé à adopter les méthodes et les procédures qu'il considère les plus indiquées à l'égard de la conduite de l'enquête au moment qu'il jugera opportun;
- c) reçoive, dans la conduite de l'enquête, l'aide nécessaire de la part des fonctionnaires et employés des divers ministères ou organismes du gouvernement du Canada;
- d) soit autorisé à siéger aux endroits et aux moments qui peuvent s'imposer et à louer des bureaux et des installations dont peut avoir besoin son personnel, conformément aux politiques du Conseil du Trésor, tant à Ottawa qu'à Toronto;
- e) soit autorisé à recourir, lorsqu'il le jugera nécessaire ou souhaitable, aux services de personnel et de conseillers techniques, y compris un avocat, dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;
- f) soit autorisé à recourir, comme le prévoit l'article 11 de la Loi sur les enquêtes, aux services d'experts et d'autres personnes dont les taux de rémunération et de remboursement devront être approuvés par le Conseil du Trésor;

.../3

- g) soit autorisé à publier des études spéciales aux moments qu'il jugera convenir et à présenter au gouverneur en conseil les rapports provisoires que ce dernier peut exiger;
- h) reçoive pour instructions de présenter au gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 1^{er} juin 1991, son rapport dans les deux langues officielles; et
- i) reçoive pour instructions de remettre les dossiers et documents de l'enquête au greffier du Conseil privé le plus tôt possible après la fin de l'enquête.

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME



CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ



Décret 2465/89

(Traduction)

Sur la recommandation du soussigné, le Lieutenant-gouverneur, de l'avis et du consentement du Conseil exécutif, décrète ce qui suit:

ATTENDU

Que la province d'Ontario reconnaît l'importance du Rapport provisoire et des recommandations de la Commission royale fédérale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, présidée par l'honorable David Crombie;

Que, afin de rouvrir le secteur riverain au public en général, le Commissaire a recommandé qu'il y ait une gestion et une coopération intergouvernementales, que le mandat de la Toronto Harbour Commission soit repensé et que les terrains de la Toronto Harbour Commission et les terrains provinciaux situés dans la partie centrale du secteur riverain soient "mis en commun" afin qu'on puisse mener à bonne fin une évaluation environnementale globale permettant de déterminer l'aménagement convenant le mieux à ces terrains;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît l'importance environnementale du secteur riverain et sa dépendance écologique des régions traversées par des cours d'eau qui se jettent dans le lac Ontario;

Que dans son Rapport intérimaire, la Commission reconnaît aussi les importantes pressions socio-économiques qui déterminent le développement du secteur riverain et l'importance de planifier et de développer le secteur riverain en pensant à la qualité de vie et au bien-être des zones non riveraines;

Que la province d'Ontario reconnaît avoir un intérêt dans plusieurs aspects primordiaux de la prochaine étape (la deuxième étape) de la réalisation du mandat de la Commission, notamment faire en sorte qu'il soit dûment tenu compte de l'environnement naturel dans tous les projets de développement du secteur riverain, que tous ces projets fassent une large place aux espaces verts et permettent au public d'avoir continuellement accès au secteur riverain et qu'on trouve de bonnes solutions aux problèmes de transport et de qualité de vie posés par la nécessité d'assurer le développement socio-économique durable de la région économique qui connaît la croissance la plus rapide au pays;

Que la province possède dans le secteur d'importantes superficies de terrain indispensables au développement futur du secteur riverain;

Que la province d'Ontario souhaite collaborer avec le gouvernement fédéral à la deuxième étape des travaux de la Commission royale afin de permettre la réalisation des objectifs énoncés dans le Rapport provisoire de la Commission, d'éviter toute confusion quant à la conviction de la province d'Ontario qu'il est nécessaire de coordonner et de planifier soigneusement le développement du secteur riverain et d'éviter aussi une inutile répétition d'audiences publiques;

Que la province estime opportun de faire effectuer, en vertu de la Loi sur les enquêtes publiques, Lois refondues de l'Ontario, 1980, c. 411, une enquête sur les sujets ci-dessous concernant le secteur riverain de Toronto, sujets qui sont ici déclarés être d'intérêt public;

Et que ladite enquête n'est régie par aucune loi particulière,

Conformément à la Loi sur les enquêtes publiques, l'honorable David Crombie est nommé, par commission, commissaire pour :

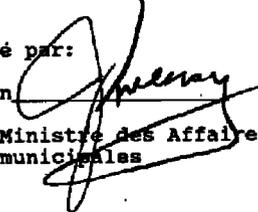
1. faire enquête et recommander des mesures pour ouvrir et protéger l'accès continu du public à la partie de rivage qui va de la limite est de la région de Durham à la limite ouest de la région de Halton;
2. faire enquête et établir une évaluation environnementale des terrains de la Toronto Harbour Commissioners et des terrains provinciaux adjacents qu'il a été recommandé, dans le Rapport provisoire, de mettre en commun;
3. faire enquête et formuler des recommandations sur tout ce qui touche à la gestion et au développement des terrains mis en commun et d'autres terrains riverains visés, et notamment sur :
 - a) la répartition appropriée des terrains riverains entre divers usages, à savoir l'habitation, les espaces verts, les utilisations industrielles et commerciales;

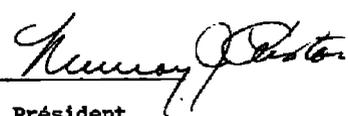
- b) l'intégration du réseau de transport desservant le secteur riverain au réseau régional;
 - c) l'aménagement résidentiel et les installations communautaires du secteur riverain;
 - d) les perspectives d'emploi et de travail dans le secteur riverain;
4. faire enquête et recommander, touchant le secteur riverain, des initiatives propres à conserver et à améliorer la qualité de l'environnement et la qualité de vie des résidents de la région métropolitaine entre la limite est de la région de Durham et la limite ouest de la région de Halton;
 5. faire enquête et recommander des formules de financement et autres mécanismes pour relier et intégrer le secteur riverain aux lignes de partage des eaux en amont des lieux ci-haut mentionnés.

Le Commissaire doit avoir terminé son enquête et son évaluation, formulé ses recommandations et remis son rapport d'ici le 1^{er} juin 1991.

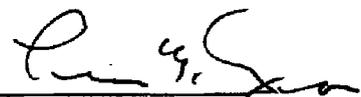
Tous les ministères et organismes de l'État doivent prêter au Commissaire toute l'assistance possible de façon qu'il puisse mener à bien son mandat et le Commissaire est habilité à engager les avocats, experts, conseillers techniques, enquêteurs et autre personnel qu'il jugera bon, aux taux de rémunération et de remboursement des frais approuvés par le Conseil de gestion du gouvernement.

Original signé par:

Recommandation 
 Ministère des Affaires
 municipales

Accord 
 Président

Approuvé et
 décrété le 12 octobre 1989
 Date


 Lieutenant-gouverneur



CONSEIL PRIVÉ

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du Comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général le 14 mars 1991

VU QUE la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto a reçu instruction de présenter au gouverneur en conseil, au plus tard le 1^{er} juin 1991, un rapport où elle exposera ses constatations, suggestions et recommandations;

ET VU QUE la Commission ne sera pas en mesure de présenter son rapport le ou avant le 1^{er} juin 1991,

À CES CAUSES, sur avis conforme du Premier ministre et en vertu de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, le Comité du Conseil privé recommande qu'une Commission soit émise modifiant la Commission émise en vertu du décret C.P. 1988-589 du 30 mars 1988 en abrogeant le paragraphe suivant :

"ET NOUS DEMANDONS à Notre commissaire de présenter au Gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 1^{er} juin 1991, son rapport dans les deux langues officielles;"

lequel est remplacé par ce qui suit :

"ET NOUS DEMANDONS à Notre commissaire de présenter au Gouverneur en conseil, dans un délai raisonnable sans toutefois dépasser le 30 décembre 1991, son rapport dans les deux langues officielles;"

CERTIFIED TO BE A TRUE COPY - COPIE CERTIFIÉE CONFORME

CLERK OF THE PRIVY COUNCIL - LE GREFFIER DU CONSEIL PRIVÉ



Décret Order in Council

(Traduction)

Sur la recommandation du soussigné, le Lieutenant-gouverneur, sur l'avis et avec le consentement du Conseil des ministres, décrète ce qui suit :

On the recommendation of the undersigned, the Lieutenant Governor, by and with the advice and concurrence of the Executive Council, orders that:

ATTENDU QUE l'honorable David Crombie a été nommé commissaire en vertu de la *Loi sur les enquêtes publiques* par le décret 2465/89;

ET ATTENDU QUE selon le décret, le commissaire doit achever son enquête ainsi que son évaluation et présenter des recommandations et son rapport d'ici le 1^{er} juin 1991;

ET ATTENDU QU'il est jugé nécessaire et dans l'intérêt public de prolonger le mandat du commissaire;

PAR CONSÉQUENT, le commissaire, l'honorable David Crombie, doit achever son enquête ainsi que son évaluation et présenter des recommandations et son rapport d'ici le 31 décembre 1991. Les directives contenues dans le décret 2465/89 continuent à tous autres égards.

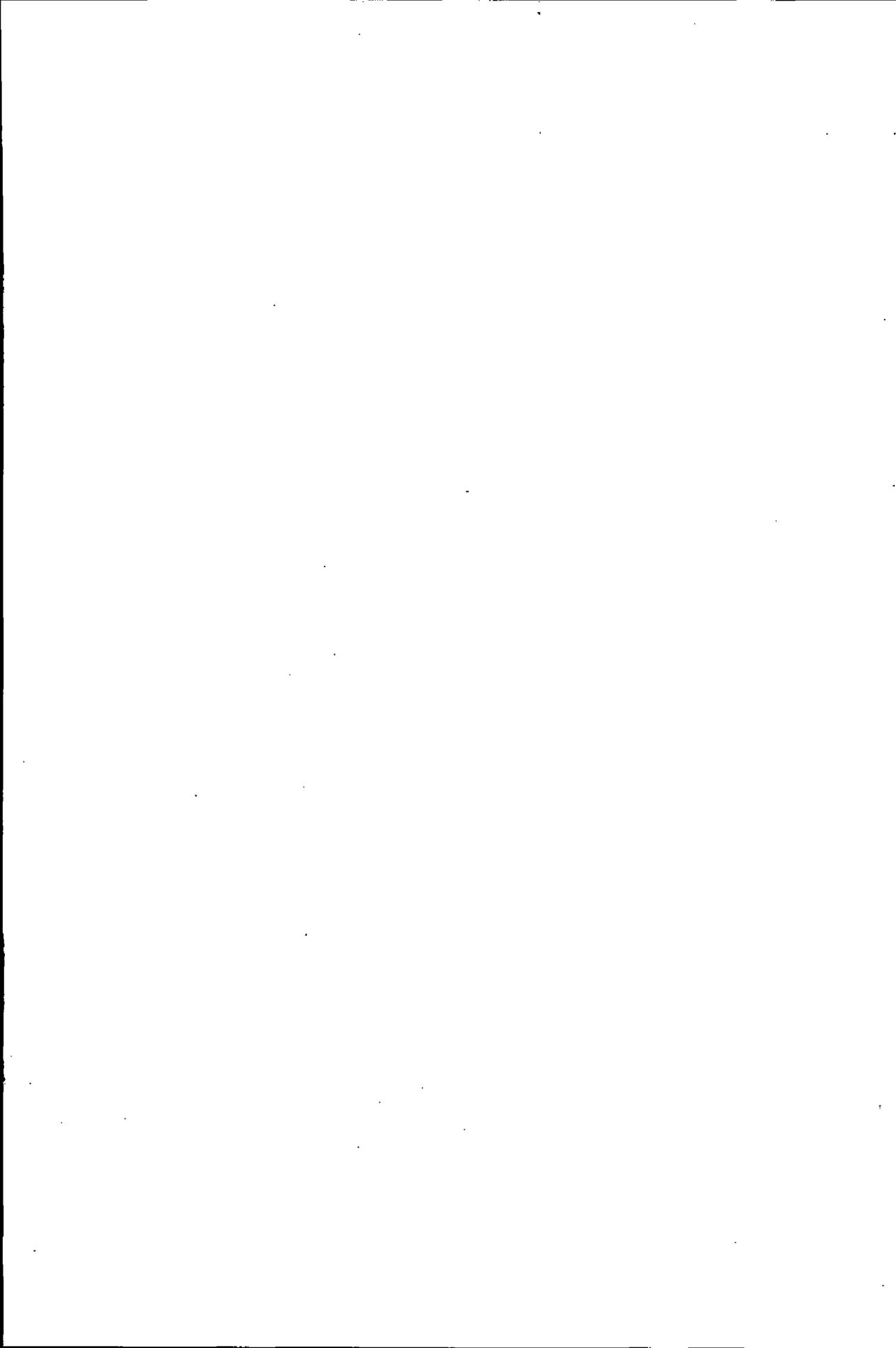
Recommandé par *Ruth Szei*
Ministre de
l'Environnement

Avec le
consentement de *James P. ...*
Président

Approuvé et . le 20 mars 1991
Date

R. G. ...
Lieutenant-gouverneur

O.C./Décret 536/91





ANNEXE 2 : BIBLIOGRAPHIE ANNOTÉE

PUBLICATIONS DE LA COMMISSION ROYALE

Outre ce rapport final, la Commission a publié 15 principaux rapports d'étude, deux rapports provisoires, 11 documents de travail et 12 rapports techniques. En général, chacun résumait les plans et les initiatives en cours dans un domaine thématique donné; signalait les questions qui exigent l'attention de tous les paliers de gouvernement si l'on veut que le secteur riverain réalise son potentiel maximum; et mettait en lumière les nouvelles possibilités dont il serait possible de tirer profit à condition d'assurer une meilleure coordination dans les travaux de tous les gouvernements et des autorités publiques.

La Commission royale a également publié 13 numéros du *Bulletin* du Centre canadien de documentation sur le secteur riverain (ISSN 0840-9846) afin de mieux sensibiliser le public aux questions et aux orientations des politiques.

RAPPORTS D'ÉTUDE

1. *Environnement et santé : questions liées au secteur riverain de Toronto*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'environnement et la santé. ISBN 0-662-16937-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-1F.

Examine l'ensemble des politiques existantes en matière d'environnement et d'hygiène publique qui touchent au secteur riverain de Toronto, et propose des améliorations. Axé sur six aspects qui illustrent une bonne partie des problèmes d'environnement et d'hygiène publique que pose l'écosystème du secteur riverain : la qualité de

l'eau, le remblayage, la préservation du patrimoine, les zones naturelles et la faune, la participation du public et la juridiction. Les thèmes qui reviennent tout au long du rapport comportent le principe du développement durable, l'objectif de l'élimination quasi totale des substances toxiques et la démarche basée sur l'écosystème. Bibliographie.

2. *Logement et voisinages : un secteur riverain habitable*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur le logement et les voisinages. ISBN 0-662-16936-0. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-2F.

Porte sur le logement et les voisinages situés dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto, ou à proximité de celui-ci : il est possible de protéger le milieu et de mettre en valeur les voisinages des résidents actuels et, en même temps, de doubler la population de ce secteur en assurant la croissance raisonnable des collectivités actuelles et l'aménagement judicieux de nouveaux voisinages. Cerne les principaux buts en matière de politique et formule des recommandations sur les moyens d'atteindre ces buts en termes de logement abordable, d'aménagement et d'urbanisme de coordination et de responsabilité gouvernementales. L'Annexe donne un profil statistique (jusqu'en 1988) de la communauté urbaine de Toronto, des trois municipalités riveraines et de la partie riveraine de chacune de celles-ci. (Ces statistiques sont mises à jour dans le document de travail de la Commission royale, *Greater Toronto Region and Waterfront : Community Overview*).

3. *Accès et déplacements*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur l'accès et les déplacements. ISBN 0-662-16937-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-3F.

Propose un réseau de divers modes de transport vers le secteur riverain et le long de ce secteur, en portant une attention particulière à l'interdépendance et la complémentarité de ces divers modes. Cette infrastructure comporte des terminaux où plusieurs modes de transport se rejoignent et où s'offrent des perspectives de développement et diverses possibilités d'accès au lac. Examine plusieurs types de réseaux : sentiers et promenades, pistes cyclables, terrains de stationnement, tramways et autobus, réseau ferroviaire GO de même que des routes panoramiques sur le bord de l'eau, le prolongement des rues dans l'Axe nord-sud, un accès visuel, des embarcations de plaisance et des bateaux de croisière. Les cartes représentent l'infrastructure actuelle du réseau de transports; le cadre proposé pour ce réseau; les questions locales dans le secteur riverain de la communauté urbaine de Toronto et les enjeux locaux dans la partie centrale de ce secteur. Bibliographie.

4. *Parcs, distractions et aménagements publics*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics. ISBN 0-662-16936-0. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-4F.

Examine les questions liées aux espaces libres et aux installations récréatives le long du secteur riverain de Toronto. Dresse un inventaire des installations récréatives existantes dans le secteur riverain de Toronto, suivi d'un examen des politiques, des plans et des projets en cours ou à l'étude par divers organismes publics, par des promoteurs privés et autres parties intéressées. Cerne de nouvelles façons de rendre le secteur riverain plus attrayant en soulignant les objectifs de politique générale et les stratégies de mise en oeuvre. Des annexes utiles portent sur le «cadre institutionnel», les mandats, les pouvoirs et les démarches des principaux intervenants dans le secteur riverain, à tous les paliers de gouvernement. Liste bibliographique.

5. *Emploi, perspectives et croissance économique*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Groupe de travail sur les emplois, les perspectives et la croissance économique. ISBN 0-662-16930-0. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-5F.

Recommande de donner au secteur riverain un rôle dynamique, examine les plans établis pour les 12 zones géographiques du secteur riverain et cerne les principales questions et possibilités de réaménagement liées à ces plans. Propose des initiatives administratives qui pourraient servir à encourager les industries à demeurer dans le secteur riverain ou à venir s'y installer. Bibliographie.

6. *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Comité d'orientation chargé du dossier des Commissaires du havre de Toronto. ISBN 0-662-16966-2. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-6F.

Attire l'attention sur les questions liées au port et au secteur riverain de Toronto, fait l'historique de chaque question et en présente les incidences futures afin d'exposer la situation générale pour le port et pour le secteur riverain de Toronto dans son ensemble. Certaines questions relatives au secteur riverain examinées dans ce rapport ne relèvent pas exclusivement de la compétence de la Toronto Harbour Commissioners (THC), mais étant donné leur importance pour la communauté dans son ensemble, elles peuvent avoir des incidences sur ce qu'on attend de la THC. Porte sur les questions telles que l'accès, l'environnement et la santé, le port, la propriété, l'utilisation des terrains et la responsabilité.

7. *L'avenir du Toronto Island Airport : les enjeux*. 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN-0-662-17067-9. MAS — N° de catalogue Z1-1988/1-41-7F.

Traite des questions liées à l'aéroport, aux services de transport connexes, à la nécessité d'élaborer des options stratégiques qui répondent aux besoins des compagnies d'aviation, des voyageurs et aux intérêts généraux de tous les usagers du secteur riverain de Toronto. Décrit les origines et l'historique de l'aéroport, examine les commentaires de plus de 50 intervenants lors des audiences tenues par la Commission et consacrées

à l'aéroport et propose un certain nombre de démarches de la prise de décisions touchant l'avenir de l'aéroport. Bibliographie.

8. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : contexte et enjeux*. 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96264-8. MAS - N° de catalogue Z1-1988/1-41-8F.

Complète la publication de la Commission royale # 4, *Parcs, distractions et aménagements publics*; résume les informations relatives aux utilisations et aux valeurs actuelles sur les plans écologique, récréatif et public le long du secteur riverain et de ses vallées fluviales; aux réalisations des organismes publics dans le maintien ou la création d'espaces libres et d'installations récréatives le long du secteur riverain. Définit les interruptions et les obstacles d'un réseau interdépendant d'espaces libres du secteur riverain et de terrains des vallées et examine les enjeux et les possibilités qui devraient être abordés dans le cadre d'une Stratégie de verdissement ainsi que les mesures requises pour la mise en oeuvre d'une telle stratégie. Trois annexes : Sommaire des politiques relatives au secteur riverain des municipalités régionales et locales; planification régionale et municipale — documents et études connexes; problèmes et possibilités spécifiques des municipalités du secteur riverain. Bibliographie.

9. *Le transport riverain dans le contexte du transport régional : contexte et enjeux*. 1990. — Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-926232-X. MAS — N° de catalogue Z-1-1988/1-52-2F.

Ce document décrit les besoins de transport ainsi que les moyens et les services existants et possibles, d'abord dans le Grand Toronto, puis dans son secteur riverain. Présente des exemples d'interactions entre l'infrastructure de transport et l'utilisation des terrains. Le dernier chapitre pose des interrogations pouvant servir de critères dans l'élaboration et l'évaluation d'autres concepts de transport pour le secteur riverain. Des cartes représentent l'infrastructure existante du réseau de transport et le concept de transport du Corridor Lake Shore.

10. *Un milieu en transition : East Bayfront et le secteur industriel portuaire*. 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

ISBN 0-662-96265-5. N° de catalogue MAS — Z1-1988/1-52-3F.

À l'aide d'une démarche écosystémique, la première étape de l'examen environnemental vise à comprendre les liens et les interactions entre les milieux terrestre, aquatique et atmosphérique de l'environnement les activités humaines dans le secteur East Bayfront et le secteur industriel portuaire. Les informations existantes sur les conditions environnementales des secteurs d'étude sont examinées, les lacunes dans nos connaissances en la matière sont précisées et un certain nombre d'options sont proposées pour des travaux de recherche qui seront menés au cours de la deuxième étape. Publication accompagnée de rapports techniques de la première étape : *L'environnement atmosphérique, Le patrimoine construit, Le patrimoine naturel, les sols et la nappe phréatique, L'environnement aquatique*.

11. *Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème : Rapport sur les étapes I et II d'un examen environnemental de l'industrie à East Bayfront et dans le secteur portuaire industriel de Toronto*. 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18577-3. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-11F.

L'étape II de l'examen débouche sur une meilleure compréhension des conditions environnementales de la zone industrielle East Bayfront/secteur portuaire industriel. Décrit les structures physiques de l'écosystème de la région à l'étude, y compris son évolution historique. Examine le mode de fonctionnement de l'écosystème et établit une évaluation préliminaire de son état de santé. Analyse la démarche écosystémique, la notion d'intégrité de l'écosystème et les manières dont les décisions sont prises au sujet des écosystèmes, notamment les questions de gérance et de responsabilité. Propose 29 recommandations pour l'amélioration de l'intégrité de l'écosystème dans la région East Bayfront/secteur portuaire industriel. Comprend des cartes et une bibliographie. Publication accompagnée des rapports techniques de la deuxième étape : *L'environnement atmosphérique, le patrimoine construit de East Bayfront, la santé de l'écosystème : Une perspective biophysique, les matières dangereuses, le patrimoine naturel, les sols et la nappe phréatique, l'eau et les sédiments*.

12. *La planification pour la durabilité : l'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres.* Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18929-9. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-12F.
- Examine les moyens visant à mieux intégrer la dimension environnementale dans la planification de l'utilisation des terres afin de promouvoir un écodéveloppement qui réponde aux besoins de la région au cours de la prochaine décennie. Analyse les divers problèmes rencontrés dans la planification existante de l'utilisation des terres de l'Ontario et dans le processus de l'évaluation environnementale et définit les besoins de réforme. Propose des réformes susceptibles d'améliorer immédiatement le système et prévoit un mécanisme d'enquête publique pour l'examen de problèmes et la consultation avant de pouvoir soumettre toute recommandation au gouvernement sur la nécessité et les modalités d'élaboration d'un système entièrement intégré. Annexes, entre autres, «Vers une démarche écosystémique pour la planification de l'utilisation des terres» qui propose une méthode de planification de la croissance et du développement.
13. *Régénération du littoral de la biorégion du Grand Toronto.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18981-7. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-13E.
- Examine les politiques, les pratiques, la technologie et les méthodes applicables à la remise en état des secteurs du littoral. Traite du souhait de la population concernant les avantages découlant de l'aménagement du littoral parallèlement à son souhait d'éviter les conséquences fâcheuses des projets antérieurs. Considère que la seule voie pour corriger la situation est une démarche planifiée et coordonnée, fondée sur la conviction que la régénération rapportera beaucoup plus qu'elle n'exige. Recommande que les deux principaux paliers de gouvernement assurent la direction en matière d'élaboration et de mise en oeuvre et que la participation du public soit prévue afin de lui faire comprendre et accepter la situation et obtenir son appui quant aux buts, aux objectifs et aux contraintes du plan. Bibliographie.
14. *Plan directeur Préliminaire de Garrison Common.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19121-8. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-14E. (non traduit)
- Propose des recommandations novatrices pour la restauration du milieu et la relance de l'économie de Garrison Common et la mise en valeur des quartiers avoisinants. Couvre des sites tels que Fort York, Exhibition Place, Place Ontario, Coronation Park, HMCS York, l'édifice Tip Top Tailor, l'ancien entrepôt Loblaw's, les usines Massey-Ferguson et les bâtiments Molson. Vise à établir une utilisation quatre-saisons de la zone, à aménager sur le bord de l'eau des parcs riverains urbains publics de grande activité en vue de faire du secteur Common le foyer permanent d'un large éventail d'événements régionaux d'intérieur et de plein air. Annexe et bibliographie publiées séparément.
15. *Étude sur le corridor de transport du secteur riverain central de Toronto.* 1991. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19248-6. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-41-15E. (non traduit)
- Expose les options de transport pour le secteur riverain central de Toronto; définit les possibilités et les concepts qui peuvent en découler sur les plans de l'environnement, de l'utilisation des terres, de l'aménagement urbain et de l'économie; détermine les ressources financières requises et les risques connexes; propose un programme visant à concrétiser ces options d'une manière rentable. Conceptualise un réseau Gardiner Expressway/Lake Shore Boulevard réaménagé et relocalisé pour renforcer les liens entre la cité et son secteur riverain central modernisé et pour améliorer la qualité de la zone en tant que lieu urbain, tout en maintenant et en mettant en valeur sa fonction essentielle de corridor de transport. Cartes.
- Rapport provisoire,* août 1989. Commission Royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-95619-2. MAS — N° de cat. Z1-1988-1F.
- Le premier rapport provisoire de la Commission royale examine l'avenir du Toronto Island Airport; le rôle, le mandat et les plans d'aménagement de la Harbourfront Corporation; le rôle et le mandat de l'organisme The Toronto Harbour Commissioners ainsi que divers enjeux en matière d'environnement et de santé. Les conclusions sont fondées sur des travaux de recherche

et des audiences publiques auxquelles plus de 300 groupes et particuliers ont présenté des propositions. Les recommandations émanant des diverses autorités veillent à ce que l'intérêt du public figure parmi les considérations qui déterminent le futur aménagement du secteur riverain. Bibliographie. Un document de travail, publié séparément, s'intitule : *Index du premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, août 1989.*

Un point tournant : Rapport intérimaire, août 1990. 1990. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96251-4. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-62-1990F.

Un point tournant, le deuxième rapport provisoire de la Commission royale, prévoit une démarche écosystémique pour la planification du secteur riverain et de la biorégion du Grand Toronto; énonce cinq principes directeurs et soumet 80 recommandations à divers paliers de gouvernement. Les trois principales sections ont pour objet respectif d'expliquer la démarche écosystémique et d'analyser l'état de santé de la biorégion du Grand Toronto; de proposer les principes qui devraient orienter les politiques et la planification; de traiter les questions en jeu dans l'ensemble du secteur et dans chaque région. Considère que le secteur riverain devrait être propre, vert, utilisable, diversifié, ouvert, accessible, continu, abordable et attrayant. Index et références bibliographiques.

DOCUMENTS DE TRAVAIL

Les documents de travail offrent une tribune publique où sont traitées diverses questions concernant le secteur riverain et justifiant des travaux de recherche et d'analyse.

1. Merrens, H.R. 1989. *Bibliographie sélective sur le port et le secteur riverain de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-95915-9. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-1F.

Liste sélective de divers documents sur le port et le secteur riverain de Toronto, préparés ces dernières années par différentes personnes, notamment des chercheurs, des journalistes, des architectes, des urbanistes, des ingénieurs et autres spécialistes. Entrées bibliographiques.

2. Clark, N.J. 1990. *Index du premier rapport provisoire de la Commission royale sur l'avenir du secteur*

riverain de Toronto, août, 1989. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96233-8. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-2F.

Les 600 rubriques comprennent des noms de personnes, des organismes gouvernementaux, des sociétés, des lieux géographiques et des termes utilisés dans les domaines d'étude.

3. Munson, W. 1990. *La contamination du sol et le réaménagement du port de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96263-X. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-3F.

Attire l'attention sur la contamination du sol léguée par le passé industriel de Toronto. Les décisions en matière de planification du réaménagement du secteur portuaire industriel devront tenir compte des coûts comparatifs de nettoyage pour les diverses options possibles. Les thèmes portent sur la contamination du sol, la qualité des matériaux de remblai, les coûts de nettoyage, les plans de réaménagement portuaire, le débat sur l'aménagement et les évaluations de l'environnement.

4. Lemon, J. 1990. *Le Plan du Port de Toronto de 1912 : buts industriels et réalités économiques*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96262-1. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-4F.

Détermine pourquoi la Toronto Harbour Commissioners (THC) a choisi de mettre le secteur de la fabrication au centre du plan de 1912 du secteur portuaire industriel et, notamment, quel genre d'entreprises à forte valeur ajoutée elle entendait attirer. Explique pourquoi cette zone devint au contraire le lieu de concentration de l'entreposage et de la transformation.

5. Greenberg, K. et G. Sicheri. 1990. *Le déplacement du littoral de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-96697-X. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-5F.

Examine le peuplement le long du rivage du lac Ontario au cours de la première moitié du 19^e siècle afin de définir la nature des premiers rapports qui se sont établis entre la ville de Toronto et son secteur riverain. Ces rapports sont comparés aux conditions qui régnaient dans la région du secteur riverain central alors que se poursuivait le processus de remblayage du lac au 20^e siècle, en

vue de comprendre de quelle manière ces transformations ont modifié les rapports entre la région métropolitaine et son secteur riverain. Précise les défis à relever pour établir les liens concrets indispensables entre la ville et son secteur riverain.

6. Gertler, M.S. 1991. *Toronto : l'état de l'économie de la région*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18888-8. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-6E.

Analyse l'état de l'économie de la région de Toronto dans une perspective régionale en décrivant les modifications structurelles récentes dans l'emploi, les investissements, la production et le revenu dans toute la région au cours des 20 dernières années. Cerne les défis actuels et futurs pour la santé économique de la région et souligne la nécessité de réorienter notre conception de la croissance économique et le rôle du gouvernement dans le soutien de cette croissance.

7. Munson, W. 1991. *Le déversement de cendre de houille dans l'avant-port de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-18902-7. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-7F.

Examine la création de terrains dans l'avant-port de Toronto, en particulier grâce à l'utilisation de cendre de houille provenant de la centrale thermoélectrique R.L. Hearn. Place l'expérience de Toronto dans une plus vaste perspective de l'utilisation de déchets à l'échelle mondiale pour la création de terrains et formule des commentaires sur les répercussions environnementales éventuelles de cette pratique. Cartes et bibliographie.

8. Davies, K. 1991. *Towards Ecosystem — based Planning : A perspective on cumulative Environmental Effects*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19085-8. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-8E.

Explore les possibilités de traiter les impacts écologiques cumulatifs dans le cadre d'une planification et d'une gestion de l'environnement applicables à la biorégion du Grand Toronto. On définit ainsi des facteurs sociaux, économiques et biophysiques ainsi que leurs interactions. Énumère les personnes et les organisations spécialisées dans l'étude des impacts écologiques cumulatifs ainsi que les initiatives prises dans ce domaine. Bibliographie.

9. Klinger, X. 1991. *Le secteur riverain en hiver : son utilisation quatre-saisons dans la communauté urbaine de Toronto*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19138-2. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-9E.

Présente une stratégie visant à améliorer et à accroître l'utilisation du secteur riverain de la région métropolitaine de Toronto par le public pour son agrément. Examine les politiques, les directives et les initiatives de faible coût qui pourraient être mises en oeuvre par les municipalités locales et régionales et par les autorités de conservation afin de mettre en valeur l'accessibilité du secteur riverain, sa diversité, son interdépendance et son utilisation au cours des mois d'hiver.

Bibliographie.

10. Garland, G. 1991. *Greater Toronto and Waterfront : Community Overview*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. ISBN 0-662-19148-X. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-42-10E.

Analyse les principaux enjeux sociaux et économiques dans le secteur riverain du Grand Toronto et formule des propositions de politique. Attire l'attention sur la croissance démographique, les revenus des ménages, les tendances dans le logement, l'emploi et les déplacements pour le travail selon le mode de transport. Comprend des profils statistiques des municipalités du secteur riverain. Bibliographie.

Desfor, G. 1990. *L'industrie riveraine urbaine : La planification et le développement d'une industrie verte pour le XXI^e siècle : Rapport de symposium*. Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

ISBN 0-662-96231-1. MAS — N° de cat. Z1-1988/1-52-1F.

Résume les discussions qui se sont déroulées au cours d'un symposium pour étudier de nouvelles idées en vue d'établir une industrie respectueuse de l'environnement sur les terrains portuaires de Toronto. Examine les thèmes, les tendances et les problèmes actuels concernant l'industrie dans le secteur portuaire. Précise les obstacles éventuels à l'établissement d'une industrie respectueuse de l'environnement et propose des politiques susceptibles de les surmonter et d'inciter les entreprises à venir s'installer sur les terrains portuaires. Bibliographie.



ANNEXE 3 :

LES BASSINS VERSANTS

À l'Annexe III, on résume l'ensemble des informations actuellement disponibles sur les bassins versants d'une soixantaine de cours d'eau de la biorégion du Grand Toronto se déversant dans le lac Ontario. La protection de ces bassins relève de six offices de protection : ce sont, d'ouest en est, la Halton Region Conservation Authority, la Credit Valley Conservation Authority, la Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, la Central Lake Ontario Conservation Authority, la Ganaraska Region Conservation Authority et la Lower Trent Region Conservation Authority. À l'exception du territoire de la Lower Trent Conservation Authority, dont la carte provient du ministère de l'Environnement, toutes les cartes présentées ont été fournies par les offices de protection concernés.

Pour calculer la population des bassins versants, on s'est servi des secteurs de recensement de 1986 combinés à la délimitation des bassins : on a reporté les limites des bassins sur les cartes de recensement, puis, après avoir délimité les secteurs de recensement compris dans un bassin versant donné, on a additionné les populations recensées. Lorsqu'un secteur de recensement

s'étendait dans deux bassins ou plus, ou débordait les limites de la région du Grand Toronto, on a estimé la proportion du territoire de recensement comprise dans le bassin et calculé la population dans cette portion; ainsi, lorsque seulement 20 p. 100 d'un secteur était compris dans un bassin donné, on n'a compté que 20 p. 100 de la population du secteur dans la population totale du bassin.

Pour donner un bref aperçu de l'éventail d'études et de plans dont les bassins font l'objet, la Commission a demandé aux offices de protection s'ils avaient entrepris de telles démarches concernant l'érosion et les inondations, la qualité de l'eau, l'habitat ou un bassin versant en particulier dans leur territoire. Par ailleurs, durant les années 1980, la plupart des offices de protection ont élaboré un plan général pour leurs territoires respectifs.

À l'examen de la dernière colonne, intitulée « Administrations », on peut voir que la plupart des bassins versants comprennent plusieurs municipalités et que, dès lors, l'application de l'aménagement et de la gestion à l'échelle du bassin versant passe nécessairement par la coopération intermunicipale.

LES BASSINS VERSANTS INFORMATION ACTUELLEMENT DISPONIBLE¹

Bassin versant	Superficie (km ²)	Population ² (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat ³	Études ⁴	Administrations ¹¹
Halton Region Conservation Authority							
Grindstone Creek	86	8 220	—	x	x	—	H(Burl); H-W(Flam)
Falcon Creek	4	6 570	—	x	x	—	H(Burl)
Indian Creek	22	23 550	—	—	x	—	H(Burl)
Hager Creek	8	3 500	x	—	x	—	H(Burl)
Rambo Creek	21	9 230	x	—	x	—	H(Burl)
Roseland Creek	9	12 730	x	—	x	—	H(Burl)
Tuck Creek	12	15 000	x	—	x	—	H(Burl)
Shoreacres/ Appleby Creeks	25	13 240	x	—	x	—	H(Burl)
Sheldon Creek	18	14 940	x	—	x	—	H(Burl, Oak)
Bronte McCraney / Fourteen Mile / Taplow Creeks	352	40 800	x	x	x	Fourteen Mile Creek et McCraney Creek Watershed Planning Study (Draft)	H(Burl, Milt, Oak); Well (Pusl)
Sixteen Mile Creek	350	65 460	—	x	x	À peine entamée	H(Milt, Oak)
Morrison/ Wedgewood Creeks	24	9 060	x	—	x	—	H(Oak)
Joshua Creek	22	5 210	—	—	x	En voie de réalisation	H(Oak)
Credit Valley Conservation Authority							
Credit River	850	355 220	x	x	x	Credit Valley Water Management Strategy	H(Milt, HH, Oak); P(Miss, Bramp, Cal); Duff (Mono); Well(Erin)
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority							
Etobicoke Creek	212	210 200	x	x	x	—	P(Miss, Bramp); MT(Etob)
Mimico Creek	92	167 010	x	x	x	TAWMS ⁵	P(Miss); MT(Etob)
New Toronto Creek ⁶	14	30 030	—	—	—	x	MT(Etob)

Bassin versant	Superficie (km ²)	Population ² (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat ³	Études ⁴	Administrations ¹¹
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (suite)							
Humber River	910	520 040	x	x	x	TAWMS; ARCH ⁷ mesures en voie de réalisation	P(Miss, Bramp, Cal), MT(Etob, York, Tor, NY); Y(Vau, King, Aur)
Don River	363	929 400	x	x	x	TAWMS; études en voie de réalisation	MT(York, Tor, EY, NY, Scar); Y(Vau, RH, Mark)
Lake Ontario ⁸	—	400 200	—	—	—	—	MT(Tor, Y, Scar); D(Ajax, Whit, Osh, New)
Highland Creek	109	332 120	x	x	x	—	MT(Scar); Y(Mark)
Rouge River	333	99 400	x	x	x	Rouge Strategy	MT(Scar); Y(RH,Aur, Mark,W-S); D(Pick)
Petticoat Creek	29	7 240	x	—	x	Master Drainage Plan	MT(Scar); Y(Mark); D(Pick)
Frenchman's Bay	22	27 950	x	x	x	Projet de financement	D(Pick)
Duffin Creek	293	28 800	x	x	x	—	D(Pick, Ajax, Ux)
Carruther's Creek	38	13 490	x	—	x	Master Drainage Plan	D(Pick, Ajax)
Central Lake Ontario Conservation Authority							
Lynde Creek	135	20 080	x	x	x	—	D(Whit)
Pringle Creek	29	7 600	x	x	x	—	D(Whit)
Corbett Creek	15	12 050	x	—	x	—	D(Whit, Osh)
Oshawa Creek	120	51 090	x	—	x	—	D(Osh)
Harmony/ Farewell/ Black Creeks	105	62 140	x	x	x	—	D(Osh, (New)
Robinson Creek	6	390	x	—	x	—	D(Osh, New)
Tooley Creek	11	780	x	—	x	—	D(New)

Bassin versant	Superficie (km ²)	Population ² (1986)	Érosion/ inondations	Qualité de l'eau	Habitat ³	Études ⁴	Administrations ¹¹
Central Lake Ontario Conservation Authority (suite)							
Darlington Creek	17	1 170	x	—	x	—	D(New)
Westside Creek	6	3 050	x	—	x	—	D(New)
Bowmanville Creek ⁹	169	6 990	x	—	x	—	D(New)
Soper Creek ⁹	169	8 450	x	—	x	—	D(New)
Ganaraska Region Conservation Authority							
Wilmot/Orono/ Hunter/Stalker Creeks	98	3 220	x	x	x	—	D(New)
Graham/ Mulligan/ Crooked Creeks	78	3 280	x	x	x	—	D(New); N(Hope)
nom inconnu	9	—	x	—	x	—	D(New)
Bouchette Point Creek	17	—	x	x	x	—	D(New)
Port Granby Creek	19	—	x	x	x	—	D(New)
Crysler Creek	4	—	x	—	x	—	N(Hope)
Wesleyville Creek	10	—	x	—	x	—	N(Hope)
Morish Creek	34	—	x	x	x	—	N(Hope)
nom inconnu	9	—	x	—	x	—	N(Hope)
Ganaraska River	259	3 190	x	x	x	—	D(New); N(Hope)
Gage Creek	46	—	x	x	x	—	N(Ham)
nom inconnu	3	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	5	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	—	—	—	—	x	—	N(Ham)
Cobourg Brook/ Baltimore Creek	119	—	x	x	x	—	N(Ham, Hald)
Midtown Creek	6	—	x	—	x	—	N(Ham)
Brook Creek	15	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	6	—	x	—	x	—	N(Ham)
nom inconnu	12	—	x	—	x	—	N(Ham, Hald)
Lower Trent Region Conservation Authority¹⁰							
Barnum House Creek	—	—	x	—	—	—	N(Hald)
Shelter Valley Creek	—	—	x	—	—	—	N(Hald)
Colborne/Salem/ Butler/Proctor/ Smithfield Creeks	—	—	x	—	—	—	N(Hald, Cram, Bright)
Trent River	—	—	—	—	—	—	Hast; N; Pete
nom inconnu	—	—	—	—	—	—	N(Mur)
nom inconnu	—	—	—	—	—	—	N(Mur, Bright)

NOTES

- x : L'information provient de rapports et, dans certains cas, de dossiers. Elle peut être plus ou moins récente ainsi que d'une qualité et d'une abondance variables.
- : Aucune information disponible.
1. Information disponible en novembre 1991. Les renseignements concernant les bassins versants et leurs limites ont été fournis par les offices de protection concernés. Les bassins versants des cours d'eau se déversant dans le lac Ontario sont délimités sur la carte de la biorégion du Grand Toronto.
 2. Les populations indiquées sont limitées au territoire des bassins versants situés dans la région du Grand Toronto.
 3. Dans la colonne «Habitat» figurent notamment des renseignements sur les zones écologiquement importantes, les pêches et d'autres éléments fauniques.
 4. On ne mentionne que les études portant sur un bassin versant donné, non les plans élaborés durant les années 1980 pour l'ensemble du territoire relevant de l'office.
 5. TAWMS : Toronto Area Water Management Strategies.
 6. Le New Toronto Creek passe dans un canal souterrain : aucune information disponible sur le bassin versant.
 7. ARCH : Action to Restore a Clean Humber.
 8. Le bassin versant du lac Ontario s'étend entre les bassins des rivières Humber et Don, et les bassins de la rivière Don et du ruisseau Highland.
Aucun ruisseau ne draine actuellement ce territoire. Voir la carte des bassins versants des cours d'eau de la biorégion du Grand Toronto se déversant dans le lac Ontario présentée dans ce rapport.
 9. Le bassin versant des ruisseaux Bowmanville et Soper combinés représente une superficie de 169 km².
 10. Seuls les principaux bassins versants du territoire de la Lower Trent Region Conservation Authority sont mentionnés. La LTRCA n'a pas établi la carte des bassins versants de son territoire; les limites indiquées sur la carte de la biorégion du Grand Toronto présentée ici ont été tracées d'après les cartes que le ministère de l'Environnement a produites sur les bassins versants du sud de l'Ontario (cartes 3002-2) en 1973.

11. Administrations

H-W=Regional Municipality of

Hamilton-Wentworth

Flam=Town of Flamborough

W=County of Wellington

Pusl=Township of Puslinch

Erin=Township of Erin

Duff= County of Dufferin

Mono=Township of Mono

H=Regional Municipality of Halton

Burl=City of Burlington

Milt=Town of Milton

HH=Town of Halton Hills

Oak=Town of Oakville

P=Regional Municipality of Peel

Miss=City of Mississauga

Bramp=City of Brampton

Cal=Town of Caledon

MT=Municipality of

Metropolitan Toronto

Etob=City of Etobicoke

Tor=City of Toronto

York=City of York

EY=Borough of East York

NY=City of North York

Scar=City of Scarborough

Y=Regional Municipality of York

Vau=City of Vaughan

King=Township of King

RH=Town of Richmond Hill

Aur=Town of Aurora

Mark=Town of Markham

W-S=Town of Whichurch-Stouffville

D=Regional Municipality of Durham

Pick=Town of Pickering

Ajax=Town of Ajax

Ux=Township of Uxbridge

Whit=Town of Whitby

Osh=City of Oshawa

New=Town of Newcastle

N=County of Northumberland

Hope=Township of Hope

Ham=Township of Hamilton

Cram=Township of Cramahe

Hald=Township of Haldimand

Bright=Township of Brighton

Mur=Township of Murray

Pete=County of Peterborough

Hast=County of Hastings



ANNEXE 4 : SOURCE DES ILLUSTRATIONS

INTRODUCTION

p. 3

Horizon de Toronto, vue des Îles de Toronto

Metropolitan Toronto and Region Conservation
Authority

p. 8

Port de plaisance Bluffer's Park, Scarborough

D^r J. D. Murray

p. 15

Watersedge Park, Mississauga

Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du
secteur riverain de Toronto

CHAPITRE 1

p. 20

Aucune légende

Lisa Ohata, Commission royale sur l'avenir du secteur
riverain de Toronto

p. 22

La biorégion du Grand Toronto

Acart Graphic Services Ltd.; Commission royale sur
l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 24

Rat musqué

Gerald King

p. 27

La centrale nucléaire de Pickering
Hydro-Ontario

p. 41

Les écosystèmes

Keir Consultants Inc.; Barrett et Kidd, *Voies multiples :
vers une démarche axée sur l'écosystème. Rapport sur les
première et deuxième étapes d'un examen environnemental de
l'industrie à East Bayfront et dans le secteur portuaire industriel
de Toronto.*

p. 43

*Cette ville pourrait être n'importe quelle ville de l'Amérique
du Nord*

Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du
secteur riverain de Toronto

p. 44

*Un lieu inoubliable, au caractère remarquable : Kensington
Market*

Archives de la ville de Toronto

p. 55

*Cet étang aménagé pour la collecte des eaux pluviales est aussi
un habitat naturel*

Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur
riverain de Toronto

p. 56

L'Escarpement de Niagara, près de Milton

C. Boucher

CHAPITRE 2

p. 66

Cooksville Creek, Mississauga : l'Office de protection de la nature de Credit Valley et la ville de Mississauga s'efforcent de remettre ce canal, endommagé par des pratiques d'aménagement, à son état naturel

Credit Valley Conservation Authority

p. 68

Carruther's Creek Marsh, Ajax
M.M. Dillon Ltd.

p. 69

Demandes de développement à l'étude, ville de Vaughan
Ken Lem, 18K Design Communications

p. 73

Un projet de logement présenté récemment à Oakville, envisagé dans une nouvelle perspective l'aménagement des banlieues
Berridge Lewinberg Greenberg Ltd.

p. 75

Partie fragmentée de Black Creek
Sarah Kalf, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 77

Cabbagetown, Toronto : les résidents jouissent d'une heureuse juxtaposition de lieux de travail, de loisirs et de vie familiale, sans trop se déplacer
George Rust-D'Eye

p. 79

Pier 4 dans le secteur riverain de Toronto en 1947 (haut) et en 1987 (bas); les anciens bâtiments peuvent être adaptés et réutilisés
Toronto Harbour Commissioners PC1/1/12871 (1947)
Toronto Harbour Commissioners PC216 (1987)

p. 86

Les terres agricoles sont menacées par le développement futur
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 89

Le manque de soin à préparer les terrains endommage les sols, les cours d'eau et les habitats fauniques
Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 92

Zone de conservation d'Albion Hills, à Oak Ridges Moraine
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

CHAPITRE 3

p. 98

Le bassin des Grands Lacs, secteurs préoccupants
Canada. Environnement Canada. Pêches et Océans Canada. Santé et Bien-être Canada. *Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects: Synopsis*, Michael Lea, Aquarius Productions

p. 102

Massey Creek, Toronto
Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 103

Plage Sunnyside
Andrea Short

p. 107

Représentation simplifiée du réseau trophique des Grands Lacs
Canada. Environnement Canada. Pêches et Océans Canada. Santé et Bien-être Canada. *Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects: Synopsis*

p. 110

Malformation du bec d'un cormoran à aigrettes
Service canadien de la faune, Environnement Canada

p. 112

Pumphouse Marsh, Oshawa : une des terres humides naturelles restantes de la biorégion du Grand Toronto
Barbara North

p. 121

L'industrie sur le secteur riverain de Mississauga
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 126

La station principale d'épuration des eaux usées du Grand Toronto
Laurie Ludlow, Gore & Storrie

p. 131
Région du plan d'action correctrice de la communauté urbaine de Toronto
Metro Toronto RAP, *Strategies for Restoring our Waters*

p. 135
Vallée de la Rouge à hauteur du lac Ontario
D^r J. D. Murray

p. 137
Bassin versant de la rivière Humber
Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 138
Vagues déferlantes, Newcastle
George Rust-D'Eye

CHAPITRE 4

p. 151
Les derniers pêcheurs de pierres à Port Credit
Bibliothèque de Port Credit

p. 153
Aucune légende
George Rust-D'Eye

p. 154
L'embouchure de la rivière Rouge
Lou Wise, Aerographic

p. 159
Maison avec «vue imprenable» sur les Scarborough Bluffs
Gary Boyd

p. 163
Chantier de construction au centre-ville
Pedro Ho, Lenscape Inc., courtoisie d'Ellis Don

p. 166
Marina Lakefront Promenade à Mississauga
Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 167
Côte nord du lac Ontario
Soo Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 172
La pêche dans le brouillard à Darlington
D^r J. D. Murray

CHAPITRE 5

p. 178
Le secteur riverain d'Oakville
Beth Jefferson

p. 182
Parc provincial Forks of the Credit, près de Cataract à Caledon : partie du sentier Bruce
Charity Landon, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 184
Greenways bring people to the water's edge
Acart Graphic Services Ltd.

p. 189
Des membres des Citizens for a Lakeshore Greenway (CFLAG)
Helmut Knaup

p. 191
Couloirs de verdure et sentiers de la biorégion du Grand Toronto
Acart Graphic Services Ltd.

p. 195
Ville de Whitby : couloirs de verdure éventuels
Acart Graphic Services Ltd.; M.M. Dillon Ltd.

p. 200
Ville de Caledon : couloirs de verdure éventuels
Acart Graphic Services Ltd.

p. 205
Sentier de la vallée de la Meewasin, à Saskatoon
Chuck Flink

CHAPITRE 6

p. 211

Petite «plage de soleil» au High Park de Toronto

Xenia Klinger

p. 212

Grille brise-vent, Main Street Mall, Buffalo, New York

Architects Moriyma & Teshima, Toronto (Ontario)

p. 214

Chaises amovibles dans les jardins du Luxembourg, Paris

Xenia Klinger

p. 220

Étude de cas : améliorations proposées pour l'hivernisation du parc Humber Bay

Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 221

Promeneurs à Harbourfront, Toronto, en mars

Peter Simon

REMISE EN ÉTAT D'UN BASSIN VERSANT EN MILIEU URBAIN

p. 227

L'embouchure actuelle de la rivière Don

Rollo Myers

Le marécage Ashbridge's aujourd'hui restauré

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 228

Un étang à la source de la rivière Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 229

Le Keating Channel; embouchure de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Cartouche : Rollo Myers

p. 230

La biorégion du Grand Toronto

Ken Lem, 18K Designs; Hough Stansbury Woodland Ltd.

Le recul des glaciers du Wisconsin

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 231

Le rivage du lac Iroquois

Hough Stansbury Woodland Ltd.

La vallée de la rivière Don avant l'établissement des colons européens

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Dépôts glaciaires, glaisière de la Vallée de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.; Eyles and Clark,

Last Interglacial Sediments the Don Valley Brickyard,

Toronto, Canada, and Their Paleoenvironmental Significance,

Eyles and Williams, *The Sedimentary and Biological Record*

of the Last Interglacial/Glacial Transition at Toronto,

Canada.

p. 232

Forêt des hautes terres

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Boisés, vallée de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Marais longeant la rivière

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 233

Elizabeth Simcoe

Mary Beacock Fryer, *Elizabeth Postuma Simcoe, 1972-1850:*

A Biography

p. 234

Les premières installations dans la vallée

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Castle Frank

Mary Beacock Fryer, *Elizabeth Postuma Simcoe, 1972-1850:*

A Biography

p. 235

La partie inférieure de la rivière Don avant et après la construction du canal

Charles Edward Goad, *Mapping of Victorian Toronto*

Le remblayage du marécage Ashbridge's

Archives de la ville de Toronto

Premières inondations de la vallée de la rivière Don

Archives de la ville de Toronto

Les fourches de la Don aujourd'hui

Peter Gill

p. 236

L'histoire de l'aménagement du bassin versant de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

L'aménagement se poursuit à la source de la rivière

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 237

Aménagement d'un terrain de golf

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Décharge de la vallée de la Keele

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Barrage et réservoir Ross Lord

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Accès limité — cours inférieur de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Autoroutes à l'embouchure de la rivière

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 238

Laisser la nature se régénérer

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 239

Préserver les liens historiques

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Préserver ce qui reste des sites naturels

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 239-242

Figures 10 à 17

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 243

Terre agricole aux sources de la rivière

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 244-249

Figures 18 à 28

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 250

Prototype d'un égout de décharge des eaux pluviales

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 251- 253

Figures 29- 31

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 254

Photo du haut

Rollo Myers

Cours inférieur de la Don : la plaine basse de Rosedale

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 255

Photo du haut

Rollo Myers

Le canal du cours inférieur de la Don

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 256

Relier le bassin versant

Hough Stansbury Woodland Ltd.

p. 257

Aucune légende

Archives de la ville to Toronto

p. 258

Haut

Hough Stansbury Woodland Ltd.

Bas

Hough Stansbury Woodland Ltd.

PARTIE III : LOCALITÉS

p. 262

Toronto, vue de la ville, le soir

D^r J. D. Murray

CHAPITRE 7

p. 266

Église St. Luke, Burlington

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 267

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

Ville de Burlington

p. 268

Sur le secteur riverain de Burlington

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p.270

Le sentier du secteur riverain, Burlington

Reid et al., *The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality*

p. 273

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

Brenda K. Axon, Halton Region Conservation Authority

CHAPITRE 8

p. 278

Le marais Rattray aujourd'hui

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 280

Parc Lakeside, Mississauga

Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 282

La raffinerie Petro Canada, secteur riverain de Mississauga

Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 284

St. Lawrence Cement Pier dans le secteur riverain de Mississauga

Debbie Williams, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

CHAPITRE 9

p. 291

Ruisseau Etobicoke, parc Marie Curtis

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 292

Tortues peintes

Gerald King

p. 295

Parcs Humber Bay ouest et est

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 301

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

Moffat Moffat & Kinoshita *et al.*, *Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area Master Plan*

CHAPITRE 10

INTRODUCTION

p. 306

Le secteur riverain central

Acart Graphic Services Inc.

MISE À JOUR D'UN POINT TOURNANT

p. 308

Contexte régional

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 311

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

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 313

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

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 314

Peinture de la ville de York, 1803

Metro Toronto Reference Library MTL 1257

p. 315

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

Metro Toronto RAP, *Strategies for Restoring our Waters*

p. 316

Les habitats

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 321

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

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 322

Une rue accueillante, rue Markham, Toronto

Roger du Toit

p. 325

Le secteur riverain central, vu de l'est

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 328

Une barrière entre la ville et son secteur riverain

Bill Teron

p. 332

Concepts possibles dans le domaine du transport en commun

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 335

Une infrastructure de verdure and le secteur riverain central

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

p. 336

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

IBI Group *et al.*, *Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*

LA BAIE HUMBER

p. 340

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

Non disponible

p. 345

Sunnyside, le dimanche de Pâques 1949

Filey, *I Remember Sunnyside: The Rise and Fall of a Magical Era*

p. 346

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

Toronto Harbour Commissioners PC 1/1/7129 (1926)

p. 349

Le corridor de transport, 1990

Diana Jardine

GARRISON COMMON

p. 350

Vue aérienne de la Garrison Common

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 351

Rappels historiques

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common: Preliminary Master Plan*

p. 353

Ontario Place

Ontario Place Corporation

p. 356

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

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common:*

Preliminary Master Plan

p. 358

Plan directeur préliminaire

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common:*

Preliminary Master Plan

p. 360

Utilisation des terres de la Garrison Common

Berridge Lewinberg Greenberg *et al.*, *Garrison Common:*

Preliminary Master Plan

p. 361

Fort York

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur

riverain de Toronto

LA BAIE DE TORONTO

p. 363

La «piazza du secteur riverain» de Toronto

Adrian Szasz

p. 365

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

Collection William James, Archives de la ville de Toronto,
Vol. 18, No. 1089

p. 367

Les terrains vacants offrent de nouvelles possibilités d'aménagement

George Rust-D'Eye

p. 370

Expansion du Palais des congrès

Centre de convention de la communauté urbaine
de Toronto

p. 373

Central Bayfront

Non disponible

p. 374

L'apprentissage de la voile, Maple Leaf Quay

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur
riverain de Toronto

p. 376

Patinage à Harbourfront

Adrian Szasz

p. 380

Atterrissage au Toronto Island Airport

Boris Spremo, *Le Toronto Star*

p. 382

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

Andrea Short

p. 384

Habitations sur l'île Ward

Non disponible

LES TERRES DU COURS

INFÉRIEUR DE LA RIVIÈRE DON

p. 386

Terres du cours inférieur de la Don

Acart Graphic Services Ltd.

p. 389

Victory Soya Mills

Charity Landon, Commission royale sur l'avenir du
secteur riverain de Toronto

p. 392

Voies multiples : vers une démarche axée sur l'écosystème

Judie Shore

p. 395

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

Non disponible

p. 397

Plaine inondable du cours inférieur de la Don
Keir Consultants Inc.

p. 400

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

Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 402

Le cours inférieur de la Don

Suzanne Barrett, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 406

Terminal maritime des Toronto Harbour Commissioners
Gill Alkin

p. 408

La Redpath Sugar dans l'East Bayfront

Sarah Kalff, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 409

Flèche de la rue Leslie

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

CHAPITRE 11

p. 416

Au pied des falaises, aux environs de 1968
Bonis, ed., *A History of Scarborough*

p. 417

Vue de l'ouest à partir du marais de la Rouge
Rouge Valley Park Project

p. 418

Parc de la vallée de la Rouge

Ontario. Ministère des Ressources naturelles

p. 419

Le Guild Inn et les falaises de Scarborough

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 420

Plan conceptuel d'une entrée officielle dans le secteur riverain au pied de la route de Port Union
Toronto Waterfront Charrette

CHAPITRE 12

p. 430

Dufferin Creek au Lac Ontario

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 433

Le littoral de Newcastle

D^r J. D. Murray

p. 435

Baie Frenchman's

Port Pickering Marina Ltd.

p. 437

La station d'épuration des eaux R.C. Harris, Scarborough
The Beach Metro Community News

p. 438

Ruisseau Carruther's, Ajax

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority

p. 442

Immeuble du bureau-chef de la General Motor près du Second Marsh d'Oshawa
General Motors of Canada Ltd.

p. 446

Carte conceptuelle des espaces verts de la région de Durham
Region of Durham; Jiin Kim, Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

p. 450

Les étendues desséchées du nord du bassin hydrographique de la Ganaraska, vers les années quarante.

Richardson, *A Report on the Ganaraska Watershed*

Reproduit avec la permission de l'Imprimeur de la Reine de l'Ontario

PARTIE IV : RÉGÉNÉRATION ET RÉCUPÉRATION

p. 456

L'embouchure de Duffin Creek, Ajax

Lou Wise, Aerographic.

p. 459

Carruther's Creek Marsh

Runnymede Development Corporation

p. 460

Parc provincial Darlington, Newcastle

D^r J. D. Murray

p. 463

Parc des Îles de Toronto

George Rust-D'Eye

p. 465

Construction de la gare Queen's Quay pour la ligne

Harbourfront LRT, à Toronto

Sarah Kalf, Commission royale sur l'avenir du secteur
riverain de Toronto

p. 467

Little Sugar Creek Greenway, downtown Charlotte, North

Carolina

Chuck Flink

p. 468

Windward Co-op et le parc Little Norway, Bathurst Quay,

Harbourfront, Toronto

Irene Rota, Commission royale sur l'avenir du secteur
riverain de Toronto



BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

- A. J. Diamond Donald Schmitt and Company. 1991. *Etobicoke motel strip study*. Toronto: Ontario. Ministry of Municipal Affairs.
- Acres Consulting Services Limited and Project Planning Associates Limited. 1974. *The Halton-Wentworth waterfront study: concepts for waterfront development*. N.p. : Waterfront Co-ordinating and Technical Committees.
- Ajax (Ont. : Municipality). 1989. *Office consolidation copy of the district plan of the Town of Ajax planning area*. Ajax : Ajax (Ont. : Municipality).
- Alberta. Urban Environment Subcommittee. 1988. *Environment by design: the urban place in Alberta*. N.p. : Alberta. Environment Council of Alberta.
- Arthur, E. 1986. *Toronto, no mean city*. Revised by S. A. Otto. Toronto : University of Toronto Press.
- Association of Conservation Authorities of Ontario. [1991]. *A conservation strategy for the conservation authorities of Ontario*. N.p. : Association of Conservation Authorities of Ontario.
- L'Association médicale canadienne, août 1991: *La santé, l'environnement et le développement durable : le rôle de la profession médicale. Un énoncé de principe*. Ottawa : l'Association médicale canadienne.
- BA Consultants Ltd., Hough Stansbury Woodland, and The Kirkland Partnership Inc. 1990. *Gardiner Expressway East/Don Valley sweep civic design study*. Toronto : Toronto (Ont.). Task Force on the Gardiner/Lake Shore Corridor.
- Barrett, S., et J. Kidd. 1991. *Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème : rapport des phases 1 et 2 d'un examen environnemental d'East Bayfront et du secteur industriel portuaire*. Publication n° 11. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- Berridge Lewinberg Greenberg et al. 1991. *Garrison Common : preliminary master plan*. Publication n° 14. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.
- Bird and Hale Ltd. 1991. *Environmental management plan: Lynde Shores Secondary Plan area: final report*. Toronto : Bird and Hale Ltd.
- Board of Trade of Metropolitan Toronto. 1991. *Annual report 1991*. Toronto : Board of Trade of Metropolitan Toronto.
- Bonis, R. R. (ed.). 1968. *A history of Scarborough*. Scarborough : Scarborough Public Library.

- Bosselmann, P., et al. 1990. *Sun, wind, and pedestrian comfort : a study of Toronto's central area*. Cityplan '91 report no. 25. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.
- Buchanan, I. D. 1991. *Presentation for Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*. Maple : Ontario. Ministry of Natural Resources.
- Butler Group (Consultants) Inc. 1991. *Lakeshore overview study South Etobicoke: draft report*. Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).
- Byer, P. H., R. Gibson, and C. Lucyk. 1989. *The adequacy of the existing environmental planning and approval process for the Ganaraska watershed*. Toronto : Ontario. Environmental Assessment Advisory Committee.
- Canada. 1990. *Le Plan vert du Canada pour un environnement sain*. Ottawa : Gouvernement du Canada.
- Canada. Bureau du Vérificateur général. 1990. *Rapport du Vérificateur général du Canada à la Chambre des Communes* : Ottawa : Canada. Bureau du Vérificateur général.
- Canada. Environnement Canada, Canada. Dept. of Fisheries and Oceans, and Canada. Health and Welfare Canada. 1991. *Toxic chemicals in the Great Lakes and associated effects*. Toronto : Canada. Environment Canada, Canada. Dept. of Fisheries and Oceans, Canada. Health and Welfare Canada. (non traduit)
- Canada. Parlement. *Loi sur les exportation et l'importation de biens culturels*. 1974-75-76, ch. 50, art.1. Ottawa : Gouvernement du Canada.
- _____. 1911. *La Loi sur les Commissaires du havre de Toronto, 1911, 1-2 George V, promulguée le 19 mai*. 1911 Ottawa : Gouvernement du Canada.
- _____. 1988. *La loi sur la protection de l'environnement*. Ottawa : Gouvernement du Canada.
- _____. 1989. *Loi sur les pêcheries*, L.R.C., ch. F-14, art 1. Ottawa : Canada. Min. des Pêcheries et océans
- Carson, P., and J. Moulden. 1991. *Green is gold: business talking to business about the environmental revolution*. Toronto : HarperCollins.
- Clarkin, W. 1991. *Ataritari draft environmental evaluation study report*. Toronto : Toronto (Ont.). Housing Dept.
- Cobb, J. B., and H. E. Daly. 1989. *For the common good: redirecting the economy toward community, the environment, and a sustainable future*. Boston : Beacon Press.
- Cobourg (Ont. : Municipality). 1989. *Amendment no. 24 to the Official Plan of the Town of Cobourg : Harbour Area Secondary Plan*. Cobourg : Cobourg (Ont. : Municipality).
- Commission mixte internationale. 1978. *L'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*. Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.
- _____. 1982. *Premier Rapport biennal présenté aux termes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*. Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.
- _____. 1986. *1986 Troisième rapport biennal présenté aux gouvernements des États-Unis et du Canada ainsi qu'aux États et Provinces du Bassin des Grands Lacs en vertu de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*. Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.
- _____. 1988. *Révision de L'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs tel que modifié par le Protocole signé le 18 novembre 1987*. Windsor : Commission mixte internationale.
- _____. 1990. *Cinquième Rapport biennal sur le qualité de l'eau dans les Grands Lacs, Partie I et II, 1990*. Ottawa et Washington : Commission mixte internationale.
- Commission mixte internationale. Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs. 1991. *Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs : Rapport remis à la Commission mixte internationale, 1991*. Windsor : Commission mixte internationale.

- Commission mixte internationale. Le conseil consultatif scientifique des Grands Lacs. 1991. *Le Nettoyage des Grands Lacs. Rapport sur les substances toxiques dans l'écosystème du bassin des Grands Lacs présenté à la Commission mixte internationale par le conseil de la qualité de l'eau, 1991*. Windsor : Commission mixte internationale.
- _____. 1991. *Examen et évaluation des RAP des Grands Lacs. Programme des plans d'action correctrice de 1991*. Windsor : Commission mixte internationale.
- Commission mixte internationale. Virtual Elimination Task Force. 1991. *Les substances toxiques rémanentes. Élimination virtuelle des apports dans les Grands Lacs*. Windsor : International Joint Commission.
- Commission mondiale sur l'environnement et le développement. 1987. *Notre avenir à tous*. G. H. Brundtland, présidente. Montréal : Ed. du fleuve, 1988 (Traduction de *Our Common Future*).
- Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Rapport du Comité d'orientation chargé du dossier des Commissaires du havre de Toronto. 1989. *Continuité et changement : les enjeux pour le secteur riverain et les Commissaires du havre de Toronto*. Publication n° 6. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- _____. 1990. *East Bayfront et le secteur industriel portuaire : Un Milieu en Transition*. Publication n° 10. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- _____. 1989. *L'avenir du Toronto Island Airport : Les enjeux*. Publication n° 7. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- _____. 1990. *Un point tournant : rapport provisoire*. Ottawa : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- _____. 1989. *Rapport Provisoire*. Ottawa : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- Davies, K. 1991. *Towards ecosystem-based planning : a perspective on cumulative environmental effects*. Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 8. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)
- Dendy, W., and W. Kilbourn. 1986. *Toronto observed: its architecture, patrons, and history*. Toronto : Oxford University Press.
- Doering, R. L., et al. 1991. *La planification pour la durabilité : L'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres*. Publication n° 12. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- Durham (Ont. : Regional municipality). *Review of the Durham Regional Official Plan*. Whitby : Durham (Ont. : Regional municipality).
- Enviro-nics Research Group and Synergistics. 1991. *Top-line summary of research conducted on behalf of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront*. Toronto : Synergistics.
- Etobicoke (Ont.). Council. 1990. *Official Plan of the Etobicoke planning area : the motel strip: amendment no. C-65-86: secondary plan revised May 1990*. Etobicoke : Etobicoke (Ont.). Council.
- Etobicoke (Ont.). Planning Dept. 1983. *The Mimico study*. Etobicoke : Etobicoke (Ont.). Planning Dept.
- _____. 1988. *The motel strip: Official Plan of the Etobicoke planning area*. Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).
- Eyles, N., and B. Clark. 1988. "Last interglacial sediments of the Don Valley brickyard, Toronto, Canada, and their paleoenvironmental significance." *Canadian journal of earth science*.
- Eyles, N., and N. Williams. 1989. *The sedimentary and biological record of the last interglacial/glacial transition at Toronto, Canada*. N.p. : Geological Society of America Special Publication.

- Filey, M. 1982. *I remember Sunnyside : the rise and fall of a magical era*. Toronto : McClelland and Stewart.
- Fleisher Ridout Partnership Inc., Arcop Architects Inc., and Hemson Consulting Limited. 1988. "Port Industrial Area concept plan." *Port of Toronto news* 35 (3).
- Fryer, M. B. 1989. *Elizabeth Postuma Simcoe, 1762-1850, a biography*. Toronto : Dundurn Press.
- 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.
- Gertler, M. S. 1990. *Toronto: the state of the regional economy*. Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 6. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)
- Goad, C. E. 1984. *Mapping of Victorian Toronto*. Sutton West, Ont. : Paget Press.
- Gzowski, P. 1991. *The fourth Morningside papers*. Toronto : McClelland and Stewart.
- Halton (Ont. : Regional municipality). 1990. *A greenlands strategy for Halton*. Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality).
- _____. Planning and Development Dept. 1982. *The Halton waterfront plan*. Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept.
- _____. 1991. Land stewardship and healthy communities : a vision for the 90's and beyond. Halton Region Official Plan review report B4. Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept. Draft.
- Hamilton-Wentworth (Ont. : Regional municipality). Hamilton Beach Advisory Committee. 1991. Hamilton Beach neighbourhood plan. Hamilton : Hamilton-Wentworth (Ont. : Regional municipality). Planning and Development Dept. Draft.
- Hancock, T. 1990. *Towards healthy and sustainable communities: health, environment and economy at the local level*. Toronto : York University. Faculty of Environmental Studies.
- Hayes, E. 1974. *Etobicoke from furrow to borough*. Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).
- Hill, R. 1959. "A master plan for the shoreline." *The Telegram*. 24 July.
- Hiss, T. 1990. *The experience of place*. New York : Alfred A. Knopf.
- Hough, M. 1989. *City form and natural process : towards a new urban vernacular*. London : Routledge.
- _____. 1990. *Out of place: restoring identity to the regional landscape*. New Haven : Yale University Press.
- Hough Stansbury and Woodland Limited. 1987. *Port Credit harbour and waterfront study*. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.
- IBI Group et al. 1990. *Greater Toronto Area urban structure concepts study*. Toronto : Greater Toronto Coordinating Committee.
- _____. 1991. *Toronto Central Waterfront transportation corridor study*. Publication no. 15. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)
- Jackson, C. I., and D. Runnalls. 1991. *The Great Lakes in the 1990s: an environmental scan for a renewed Canada-Ontario agreement*. Ottawa : Ontario. Ministry of the Environment, Canada. Environment Canada.
- Jacobs, P. 1991. *Sustainable urban development*. Montreal : Third Summit of the World's Major Cities.
- Kanter, R. 1990. *Space for all : options for a Greater Toronto Area greenlands strategy*. Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.

- Kirkland Partnership. 1991. *Etobicoke motel strip secondary plan: urban design supplement*. Etobicoke : Etobicoke (Ont. : Municipality).
- Klinger, X. 1991. *Winter waterfront : year-round use in Metropolitan Toronto*. Working papers of the Canadian Waterfront Resource Centre, no. 9. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. (non traduit)
- Lennon, M. J. 1980. *Memories of Toronto Island: 10 minutes and 1,000 miles away*. Cheltenham : Boston Mills . Press.
- Little, C. E. 1990. *Greenways for America*. Baltimore : Johns Hopkins University Press.
- Lynch, K. 1981. *A theory of good city form*. Cambridge : MIT Press.
- M. M. Dillon Limited, and Ecologistics Limited. 1991. *Town of Whitby Official Plan review and update study: phase 2: policy review and assessment report*. Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept.
- M. M. Dillon Limited et al. 1990. *Town of Whitby Official Plan review and update study : phase 1: background information*. Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept..
- _____. 1991. *Town of Whitby Official Plan review and update study: phase 3: development strategies and options report*. Whitby : Whitby (Ont.). Planning Dept.
- M. M. Dillon Limited, Natale Scott Browne Architects, and MIE Marine Engineers. 1991. *Town of Port Hope: waterfront master planning study*. Port Hope : Port Hope (Ont. : Municipality).
- Malone Given Parsons Ltd. et al. 1991. *Oshawa harbour study: area no. 1 component of the southeast Oshawa planning study*. Oshawa : Oshawa (Ont. : Municipality).
- Martin, L. 1991. *Presentation by ARCH to the Metropolitan Toronto Works Committee about coordinated action on water quality*. Etobicoke : Action to Restore a Clean Humber.
- Maryland Greenways Commission. 1990. *Maryland greenways — a naturally better idea*. Annapolis : Maryland Greenways Commission.
- McCormick Rankin et al. 1991. *Burloak secondary plan*. Oakville : Halton (Ont. : Regional municipality).
- McHarg, I. L. 1969. *Design with nature*. Garden City : Natural History Press.
- McKeough, W. D. 1990. *Harbourfront: report to the Honourable Elmer MacKay*. Toronto : Canada. Public Works Canada.
- Metro Toronto Remedial Action Plan. 1988. *Environmental conditions and problem definition*. Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.
- _____. 1990. *Draft discussion paper on remedial options*. Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.
- _____. 1991. *Strategies for restoring our waters*. Toronto : Metro Toronto Remedial Action Plan.
- Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority. 1978. *Colonel Samuel Smith Waterfront Area master plan*. Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.
- _____. 1989. *The greenspace strategy for the Greater Toronto region: a conservation vision for the 21st century*. Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.
- _____. 1990. *A comprehensive basin management strategy for the Rouge River watershed*. Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.
- Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept. 1991. *Planning directions for the Metropolitan waterfront: an overview*. Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept.
- _____. 1991. *Towards a liveable metropolis: a discussion paper in the metropolitan plan review series*. Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Dept.

- Metropolitan Toronto (Ont.). Waterfront Technical Committee. 1967. *The waterfront plan for the Metropolitan Toronto planning area*. Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Board.
- Millward, R. E. 1990. *Report to Toronto City Council about the desirability of conducting a review of the official plan part II for the railway lands*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.
- Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. 1989. *The office plan of the City of Mississauga planning area: office consolidation*. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.
- Mississauga (Ont.). Waterfront Planning Team. 1990. *Fundamentals: the basis for the Mississauga waterfront plan*. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.
- _____. 1990. Implementation : strategies to realize the Mississauga waterfront plan. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. Draft.
- _____. 1990. Vision 2020: a plan for the Mississauga waterfront. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept. Draft.
- _____. 1991. *Draft Mississauga waterfront plan: results of agency review and public consultation*. Mississauga : Mississauga (Ont.). Planning and Building Dept.
- Moffat Moffat and Kinoshita et al. 1978. *Colonel Samuel Bois Smith waterfront area master plan*. Downsview : Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority.
- Moore/George Associates Inc. 1987. *Hamilton Beach concept plan*. Hamilton : Hamilton (Ont.). Hamilton Beach Steering Committee.
- _____. 1987. *Oshawa waterfront development plan*. Oshawa : Oshawa (Ont.). Planning Branch.
- Mumford, L. 1938. *The culture of cities*. New York : Harcourt, Brace and Company.
- Municipal/Industrial Strategy for Abatement. MISA Advisory Committee. 1991. *Water conservation in Ontario : implementing the user pay system to finance a cleaner environment*. Toronto : Ontario. Ministry of the Environment.
- Nelson, G., et al. 1991. *Frenchman's Bay, Ontario: conservation and sustainable development*. Waterloo : University of Waterloo. Heritage Resources Centre.
- Newcastle (Ont.). Dept. of Planning and Development. 1989. *The Official Plan of the Town of Newcastle: consolidated office copy*. Newcastle : Newcastle (Ont.). Dept. of Planning and Development.
- Nuala Beck and Associates Inc. 1991. *The new "big picture"*. Toronto : Nuala Beck and Associates Inc.
- Olive, D. 1991. "A discourse on events : even in these gloomy times, Canadians still prepared to count their blessings." *The Globe and Mail*. 9 November.
- Ontario. 1980. *Niagara Escarpment planning and development act. Revised Statutes of Ontario, 1980*. Toronto : Government of Ontario.
- _____. 1980. *Topsoil preservation act. Revised statutes of Ontario, 1980*. Toronto : Government of Ontario.
- _____. 1987. *Conservation authorities act. Revised statutes of Ontario, 1980. Chapter 85 as amended by 1983, chapter 8, s. 20*. Toronto : Government of Ontario.
- _____. 1989. *Environmental assessment act. Revised statutes of Ontario, 1980. Chapter 140 as amended by 1988, chapter 71, s. 18*. Toronto : Ontario. Ministry of the Attorney General.
- _____. 1989. *Loi de 1983 sur l'aménagement du territoire 1983. Lois de l'Ontario 1983. chapitre 1 tel qu'il est modifié par le chap. 82 de 1983, l'art. 21 du chap. 32 de 1984, le chap. 16 de 1985, et le chap. 5 de 1989 et certains règlements*. Toronto : Ontario. Ministère du Procureur général.

- _____. 1990. *Loi sur les arbres*. Statuts révisés de l'Ontario, 1980. Chapitre 510. Toronto : Ontario. Ministère du Procureur général.
- Ontario. Environmental Assessment Board. 1980. *Environmental assessment act hearing : Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area master plan*. Toronto : Ontario. Environmental Assessment Board.
- Ontario. Ministry of Municipal Affairs. 1985. *Niagara Escarpment plan*. Toronto : Ontario. Ministry of Municipal Affairs.
- Ontario. Ministry of Natural Resources. 1991. *Implementation guidelines for Oak Ridges Moraine within the Greater Toronto Area*. Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.
- Ontario. Tree Bylaws Advisory Committee. 1991. *Final report of the Tree Bylaws Advisory Committee*. Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.
- Ontario Wild Life Working Group. 1991. *Wild life strategy for Ontario*. Toronto : Ontario. Ministry of Natural Resources.
- Oshawa Harbour Task Force. 1984. *Oshawa Harbour development plan: a report to the Oshawa Harbour Commission*. Oshawa : Oshawa Harbour Commission.
- Oshawa (Ont.). Dept. of Planning and Development. 1987. *Office consolidation copy of the City of Oshawa Official Plan*. Oshawa : Oshawa (Ont.). City Clerk's Dept.
- _____. 1991. *Southeast Oshawa planning study area no. 2 component: final report*. Oshawa : Oshawa (Ont.). Dept. of Planning and Development.
- Pickering (Ont. : Municipality). 1989. *Office consolidated copy of the district plan for the district planning area of the Town of Pickering*. Pickering : Pickering (Ont. : Municipality).
- Porter, M. E. 1990. *Competitive advantage of nations*. New York : Free Press.
- Proctor Redfern Bousfield and Bacon Consultants. 1967. *The waterfront plan for the Metropolitan Toronto planning area*. Toronto : Metropolitan Toronto (Ont.). Planning Board.
- Reid, R., et al. 1991. *The waterfront trail: first steps from concept to reality*. Toronto : Ontario. Office of the Premier.
- Reid, R., R. Lockhart, et B. Woodburn. 1990. *Stratégie de verdissement du secteur riverain de Toronto*. Publication n° 8. Toronto : Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.
- Richardson, A. H. 1944. *A report on the Ganaraska watershed: a study in land use with plans for the rehabilitation of the area in the post-war period*. Toronto : Ontario. Dept. of Planning and Development.
- _____. 1974. *Conservation by the people: the history of the conservation movement in Ontario to 1970*. Toronto : University of Toronto Press.
- Rouge Valley Park Advisory Committee. 1991. *Park options: Rouge Valley park project*. Scarborough : Rouge Valley Park Advisory Committee.
- Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. Shoreline Regeneration Work Group. 1991. *Shoreline regeneration for the Greater Toronto bioregion*. Publication no. 13. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.
- Sale, K. 1985. *Dwellers in the land: the bioregional vision*. San Francisco : Sierra Club.
- Sandwell Swan Wooster Inc., Beak Consultants Limited, and EDA Collaborative. 1990. *Lake Ontario shoreline management plan*. Toronto : Central Lake Ontario Conservation Authority, Ganaraska Region Conservation Authority, and Lower Trent Region Conservation Authority.
- Scarborough (Ont.). Planning Dept. 1988. *Official plan: office consolidation*. Scarborough : Scarborough (Ont.). Planning Dept.

- Stamp, R. M. 1987. *The Queen Elizabeth Way: Canada's first superhighway*. Erin : Boston Mills Press.
- Stinson, J., and M. Moir. 1991. Built heritage of the East Bayfront. Environmental audit of the East Bayfront/Port Industrial Area phase II, technical paper no. 7. Toronto : Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront. Draft. (non traduit)
- Suzuki, D. 1991. "We need to make life in the big city livable." *The Toronto Star*. 21 September.
- Toronto Area Watershed Management Strategy (TAWMS). Steering Committee. 1986. *Humber River water quality management plan, 1986*. Toronto : Ontario. Ministry of the Environment.
- Toronto Harbour Commissioners. [1913]. *Toronto waterfront development, 1912 to 1920*. Toronto : Toronto Harbour Commissioners.
- Toronto (Ont.). Council. 1990. *By-law respecting the prohibition and regulation of the use, recovery and disposal of certain products, material, and equipment containing or manufactured with chlorofluorocarbons, halons, or other ozone depleting substances : office consolidation*. Toronto : Toronto (Ont.). City Clerk.
- Toronto (Ont.). Healthy City Office. 1991. *Evaluating the role of the automobile: a municipal strategy*. Toronto : Toronto (Ont.). Healthy City Office.
- Toronto (Ont.). Healthy Toronto 2000 Subcommittee. 1988. *Healthy Toronto 2000: a strategy for a healthy city*. Toronto : Toronto (Ont.). Dept. of Public Health.
- Toronto (Ont.). Planning and Development Dept. 1985. *Railway lands part II: final report — official plan statements and zoning by-law*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.
- _____. 1991. *Ataritari part II official plan proposals*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.
- _____. 1991. *Cityplan '91 proposals report*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning and Development Dept.
- Toronto (Ont.). Planning Board. 1962. *The plan for downtown Toronto*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.
- _____. 1963. *The core of the Central Waterfront: a proposal by the City of Toronto Planning Board*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.
- _____. 1970. *Metro Centre*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.
- _____. 1978. *The railway lands : basis for planning Toronto*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.
- _____. 1978. *The railway lands : proposed goals and objectives*. Toronto : Toronto (Ont.). Planning Board.
- Toronto (Ont.). Task Force to Bring Back the Don. 1991. *Bringing back the Don*. Toronto : Toronto (Ont.). Task Force to Bring Back the Don.
- Toronto (Ont. : Municipality), Toronto Harbour Commissioners, and Canada. Transport Canada. 1983. *Tripartite agreement: to provide for the continued use of certain parcels of land at Toronto Island for the purpose of a permanent public airport for general aviation and limited commercial STOL (short take-off and landing) service operations*. Toronto : Toronto (Ont. : Municipality), Toronto Harbour Commissioners, and Canada. Transport Canada.
- United States. Council on Environmental Quality. 1990. *Twentieth annual report*. Washington, D.C. : United States. Council on Environmental Quality.
- United States. National Park Service. 1990. *Economic impacts of protecting rivers, trails, and greenway corridors: a resource book*. San Francisco : United States. National Park Service.
- United States. President's Commission on Americans Outdoors. 1987. *Americans outdoors: the legacy, the challenge*. Washington, D.C. : Island Press.

Varga, S., J. Jalava, and J. L. Riley. 1991. *Ecological survey of the Rouge Valley Park*. Aurora : Ontario. Ministry of Natural Resources. Draft.

Weller, P. 1990. *Fresh water seas: saving the Great Lakes*. Toronto : Between The Lines.

Whyte, W. H. 1968. *The last landscape*. New York : Doubleday and Company.



INDEX

- A. J. Diamond, Donald Schmitt and Company, 298-299, 348
- A Conservation Strategy for the Conservation Authorities of Ontario*, 93
- A Greenlands Strategy for Halton*, 272
- accès, 7, 14, 155, 163, 165, 183, 194, 208, 215, 218, 256, 270-273, 276, 281, 283, 285-286, 294-295, 298, 304, 307, 349-350, 357, 359-361, 363, 371, 377, 404-405, 416, 422-423, 425, 428, 436, 439, 446, 451-453
- Accord Canada-Ontario concernant la qualité de l'eau des Grands Lacs*, 127, 139-143, 147
- Accords de partenariat, 12, 15, 170, 193, 205, 274, 281, 287, 301, 338, 424, 431, 442, 447, 457, 462, 469
- accords, 142, 295, 368, 458, 462, 463
- Action to Restore a Clean Humber, 137, 194, 200, 202, 293
- ADAC, 379, 380, 382
- aéroports, 7, 278-279, 381-382
- agrégats, 25, 67, 90-91
- Ajax (Ont.), 427-429, 435-437
- Ajax (Ont.) Town Council, 438-439, 447-448, 462-463
- Ajax Warbler Swamps (Ajax, Ont.), 458
- Alberta. Environment Council of Alberta, 37, 338
- Allan, Duncan, 374
- Americans Outdoors: The Legacy, The Challenge*, 205
- Amos Waites Park (Etobicoke, Ont.), 294
- approvisionnement en eau, 25, 75, 114, 115, 437, 448
- arbres, 25, 26, 53, 55, 56, 72, 73, 89, 90, 101, 156, 159, 165, 166, 178, 210, 216, 217, 220, 222, 240, 242, 247, 249, 252, 256, 257, 260, 261, 266, 308, 322, 352, 366, 369, 376, 386, 394, 403, 423, 435, 450, 452
- Argonaut Rowing Club, 346
- Ashworth, William, 101
- Assessing Sustainable Development in an Urban Context*, 172
- Association médicale canadienne, 35
- Association of Bay Area Governments, 180
- Ataratiri (Toronto, Ont.), 176, 305, 317 385-386, 389-390, 396-400, 403, 407, 409, 413,
- Ataratiri: Draft Environmental Evaluation Study*, 397, 403
- Ataratiri: Part II Official Plan Proposals*, 389, 405, 413
- Attersley, Bob, 439
- audiences publiques, 3, 4, 10, 11, 48, 49, 151, 157, 174, 363, 372, 378, 382, 406, 422
- automobiles, 27, 28, 72, 106, 325-327, 329, 330, 333, 338, 341, 343, 415, 442
- Baie Ashbridge's (Toronto, Ont.), 101, 154, 234, 305, 385, 389, 396, 402, 404
- banlieusards, 42, 281, 430
- barbotte brune, 109, 110
- Bassin des Grands Lacs, 11, 34, 42, 96, 98-100, 102, 105-107, 109, 111-117, 119-121, 125-131, 139-143, 230, 458
- bassins versants, 10-12, 20-22, 25, 42, 52, 61, 64, 71, 72, 77, 81, 88, 91, 93-96, 119, 132, 135, 137, 138, 140, 145-148, 193, 194, 287, 419, 428

- BATEA. *Voir* Best Available Technology Economically Available
- Bathurst St. (Toronto, Ont.), 80, 306, 310, 329, 343, 346, 352, 356, 360, 370, 377, 408, 469
- Battery Park (New York, N.Y.), 333
- Bay Trail (San Francisco, Calif.), 180
- Bayview Ave. (Toronto, Ont.), 235
- Best Available Technology Economically Available, 127
- bihoreau à couronne, 109, 110
- biorégions, 10, 21, 41, 60-61, 78, 95
- Bird and Hale Ltd., 431
- Black Creek Project, 52-53, 136
- Bliss, Carman, 142, 320
- Bluffers Park (Scarborough, Ont.), 157
- Board of Trade of Metropolitan Toronto, 153, 208, 345, 389, 467
- Bond Head (Newcastle, Ont.), 155, 431, 447
- Bond Head Bluffs (Newcastle, Ont.), 431, 447
- Boulevard Club (Toronto, Ont.), 346
- Bowmanville (Ont.), 443
- Breezeway (Hamilton, Ont.), 271, 276
- Bruce Trail (Ont.), 15, 180, 186, 189, 199, 270
- bruit, 37, 50, 53, 89, 167, 188, 307, 317-319, 347, 378, 382, 392, 395, 399, 400, 405, 408, 414, 446, 451
- Built Heritage of the East Bayfront, 390
- Burlington (Ont.), 265, 268, 270, 462
- Burlington (Ont.). Conseil municipal, 266, 268, 271-275
- Burlington Beach Waterfront (Ont.), 271
- Burloak Secondary Plan, 271, 274, 276
- Butler Group (Consultants) Inc., 348
- Caledon (Ont.), 189, 198-199
- Callwood, June, 312
- camions, 28, 72, 163, 164, 324, 326, 328-330, 333, 338
- Canada. Bureau du Vérificateur général, 115
- Canada. Conseil du Trésor, 8, 14
- Canada. Énergie, mines et ressources, 411
- Canada. Environnement Canada, 111, 117, 124, 127-129, 131, 133, 137, 411
- Canada. Industrie, Sciences et Technologie Canada, 411
- Canada. Ministère des Pêches et des Océans, 111, 117, 169
- Canada. Ministre d'État pour les Affaires urbaines, 378
- Canada. Ministre des Transports, 7, 378, 406
- Canada. Santé et Bien-être Canada, 111
- Canada. Transports Canada, 117, 377-382, 406, 413
- Canada. Travaux publics Canada, 373
- Canada Malting Site (Toronto, Ont.), 373
- Canadian Centre for Inland Waters, 16, 45, 109, 305, 352, 380, 389, 421
- Canadian National Exhibition, 15, 44, 304, 351
- Canadien National, 2, 11, 104, 113, 116, 126, 129, 141, 143, 147, 148, 164, 200, 218, 280, 345, 373, 375, 388, 450
- Canadien Pacifique, 310, 364-367, 387, 399
- Canary Wharf (London, England), 333
- Carlaw, Major John A., 343
- Carmanah: Artistic Visions of an Ancient Rainforest, 158
- Carruther's Creek (Ajax, Ont.), 427-428, 437, 447-448
- Carruther's Creek Marsh (Ajax, Ont.), 428, 437, 458
- Carson, Patrick, 36-37, 326
- Centennial Industrial District (Scarborough, Ont.), 422-423
- «Central» concept, 53
- Central Lake Ontario Conservation Authority, 196, 428
- Central Park (Toronto, Ont.), 364, 368-310
- Centrale électrique de Lakeview (Mississauga, Ont.), 28, 91, 118, 146, 154-156, 169, 181, 191, 198, 278, 279, 280, 286, 300, 304, 307-309, 313, 329, 334, 370, 429-431, 445, 467
- Centre canadien de documentation sur le secteur riverain, 147
- centre commercial, 335, 353, 359, 462
- Centre for Green Enterprise and Industry, 148
- Centre Island (Toronto, Ont.), 383
- Charles Sauriol Conservation Reserve, 258
- chasseur de pierres, 395
- chelydre serpentine, 109, 110
- Cherry Beach (Toronto, Ont.), 305, 314, 387, 396, 398, 404, 408
- Cherry Street (Toronto, Ont.), 332, 336, 338, 405
- Christie, W.J., 33
- circulation, 29, 47, 49, 72, 80, 81, 159, 163, 186, 188, 217, 228, 236, 246, 268, 308, 310, 311, 313, 317, 320, 322-328, 330, 331, 333, 334, 337, 338, 357, 360, 361, 387, 389, 395, 399, 404, 406, 424
- Citizens Advisory Committee on the Quality of Life, 180, 190, 195

- Citizens for a Lakeshore Greenway, 179, 193-104, 201
- City of Toronto Sewer System Master Plan, 145, 469
- City: *Rediscovering the Centre*, 211, 222
- CityPlace (Toronto, Ont.), 364, 369, 468
- CityPlan '91, 51, 212, 321, 390, 467
- Clark, Joe, 141
- Clark, Spencer, 420
- Classrooms Without Walls*, 109
- Cleaning Up Our Great Lakes*, 130
- Clement, John, 367
- climat, 6, 17, 42, 43, 67, 148, 209, 210, 218, 230, 233, 450
- Cobourg (Ont.), 452-453
- Cobourg (Ont.). (Conseil municipal), 452-453, 464
- Cobourg (Ont.). (Maire), 452
- Cobourg Harbour (Ont.), 452-453
- Colborne Lodge (Toronto, Ont.), 343, 350, 351, 449, 454
- Colonel Samuel Bois Smith Waterfront Area Master Plan* 295, 300, 302
- Commission Bruntland. *Voir* Commission mondiale sur l'environnement et le développement
- Commission canadienne des transports, 379
- Commission de la capitale nationale, 181
- Commission des Affaires municipales de l'Ontario, 75, 92, 93, 297, 298, 300, 367, 368, 370, 377
- Commission du port d'Oshawa, 429, 442, 444
- Commission mixte internationale, 11, 26, 102, 104-106, 111, 113, 117, 121, 125, 126, 128, 129, 140, 158, 268, 292, 304, 458
- Commission mondiale sur l'environnement et le développement, 33, 38-39, 45, 61, 410, 457
- Commission sur la réforme de l'aménagement et de l'exploitation du territoire en Ontario, 64, 85-86
- Commissioners Street (incinérateur) (Toronto, Ont.), 390
- Commoner, Barry, 238
- Community Greenways Alliance, 199
- conception de la construction, 209-211, 216, 223, 298-299, 316, 423, 436
- conception urbaine, 8, 96, 330, 349, 369, 374, 377, 382
- Confederation Parc (Hamilton, Ont.), 271
- Conservation and Post-War Rehabilitation*, 70
- Conservation by the People: The History of the Conservation Movement in Ontario to 1970*, 69, 82
- Conservation Council of Ontario, 53
- conservation de l'eau, 54, 146, 369, 414
- conservation easements, 189, 192, 205, 243, 294
- coopération, 2, 11, 17, 46, 49, 70, 81, 116, 126, 170, 172-173, 206, 222, 271, 281, 310, 352, 354, 410, 432. *Voir aussi* coopération interministérielle
- coopération interministérielle, 2, 99, 11, 17, 46, 51-52, 81, 88, 94, 116, 126, 131, 139, 169-170, 172-173, 206, 222, 271, 275, 281, 293, 310, 352, 354-355, 365, 392, 414, 431, 457, 463-464
- Cootes Paradise (Hamilton, Ont.), 53, 270
- cormoran à aigrettes, 109-111
- Coronation Park (Toronto, Ont.), 218, 305
- corridor de la faune, 14, 17, 18, 77, 91, 180, 186, 196, 197, 200, 207, 228, 229, 236, 243, 253, 257, 268, 273, 290, 294, 295, 298-300, 305, 307-311, 316-320, 323-325, 330, 331, 335, 336, 338, 340, 342, 345, 348-351, 354, 356, 357, 365-371, 388, 399, 400, 402, 403, 405, 406, 408, 413, 459, 467, 469, 470
- corridors de transport, 27, 166, 306, 318, 353, 357, 399, 405
- Coscan Development Corporation, 439
- couloirs de verdure, 58, 59, 79, 88, 96, 172, 175, 177-209, 218, 271, 273, 286, 294, 295, 302, 400, 416, 417, 425, 447, 449, 454, 469
- Cranberry Marsh (Whitby, Ont.), 222, 446
- Credit Valley Conservation Authority, 52, 200, 278, 287, 288
- croissance économique, 39-40
- Daniels Group, 37, 296
- Darlington Provincial Park (Newcastle, Ont.), 155, 222, 428, 444
- Davis, William, 367
- DDT, 105, 106, 109, 110, 120
- débordements des égouts, 132, 135-136, 237
- décharge nul, 120, 123, 240
- déchets, 103, 132, 237, 314, 390. *Voir* déchets solides
- déchets industriels, 314, 393
- déchets solides, 28
- de Cotret, Robert 8, 14
- défecteurs, 297, 299

- démarche axée sur l'écosystème, 10-12, 14, 16-17,
31-34, 36, 38, 46, 49, 51, 60, 63, 65-66, 75-85,
87, 90-91, 95, 118-119, 123, 130, 134, 138-139, 144,
147, 168-169, 171-173, 248, 274, 281, 283, 287,
304-305, 308, 348, 354, 390-391, 403, 413, 420, 424,
430-431, 434-435, 437-440, 442, 447, 453, 456-457,
461-462, 464, 467, 470
- Dendy, William, 352
- Design with Nature*, 67
- développement durable, 38-40, 45, 52-53, 60-61, 76,
81-82, 440, 455, 457
- développement du secteur riverain 9, 65
- dieldrine, 105-107, 110, 120
- districts financiers, 312
- diversité, 77, 318, 362
- Don Trunk Sanitary Sewer (Toronto, Ont.), 145
- Don Valley (Ont.), 51, 231, 238, 252, 404
- Don Valley Parkway (Toronto, Ont.), 235, 310,
327, 398
- Draft Discussion Paper on Remedial Options*, 134, 145
- dragage, 140, 142, 143, 156, 236, 345, 439, 452
- Duffin Creek (Ajax, Ont.), 189, 202, 420, 427
- Duffin Creek Water Pollution Control Plant, 428
- Durham, (Ont. : Municipalité régionale), 13, 64,
69, 222, 427, 429-432, 436, 439-440, 446-448,
462-464
- Dwellers in the Land: The Bioregional Vision*, 42,
44, 146
- East Bayfront (Toronto, Ont.), 8-11, 16, 76, 79, 146, 252,
304-305, 317, 385, 387, 390-391, 395-396, 398-399,
402, 407
- East Point Park (Scarborough, Ont.), 154, 423
- East Point Mark Master Plan/Environmental Assessment*,
423
- Eastern Beaches (Toronto, Ont.), 135, 154, 305, 402
- eau souterraine, 134, 386, 405
- eaux de pluie, 404
- eaux souterraines contaminées, 133, 317, 397, 399,
403, 448
- eaux usées, 25, 103, 114, 127, 132, 143, 157, 390, 447,
451, 466
- écoles, 297, 299, 368, 372, 376, 383, 385
- Economic Impacts of Protecting Rivers, Trails and Greenway
Corridors: A Resource Book*, 14, 187, 407, 410
- emploi, 10, 24, 31, 34, 37, 53, 54, 59, 164, 169, 217, 252,
268, 291, 314, 317, 321, 324, 331, 337, 397, 408, 410,
422, 466, 471
- Emplois, perspectives et croissance économique*, 4, 83, 84, 313,
314, 321, 322, 410, 458, 467, 471
- enfouissement, 26-28. *Voir aussi* remblayage
- ententes, 13, 15, 18, 68, 85, 122, 144, 194, 197, 198, 206,
270, 282, 288, 339, 374, 432, 447, 462, 470
- Enviro-nics poll. *See* *Metropoll Report*
- Enviro-nics Research Group Limited, 16
- Environment by Design: The Urban Place in Alberta*,
36, 337
- Environmental Applications Group Limited, 163
- Environmental Conditions and Problem Definition*, 134
- Environmental Management Master Plan/Public Amenity
Scheme*, 297-298
- Environmental Management Plan: Lynde Shores Secondary
Plan Area*, 431, 440
- environnement bâti, 404
- Environnement en transition : Un rapport sur le plan d'un
examen environnemental de East Bayfront et du secteur
industriel portuaire*, 115, 304, 393
- Environnement et santé : Questions liées au secteur riverain de
Toronto*, 3
- érosion, 52, 93, 150, 154, 156-158, 163, 165, 168, 183,
286, 402, 450
- Escarpe-ment de Niagara (Ont.), 25, 41, 60, 90, 180, 197,
199, 270-271
- espace libre, 7, 79, 277
- espace vert, 188, 196, 282
- États-Unis, 170, 461
- Etobicoke (Ont.), 290, 292-293, 305, 343, 348, 462, 468
- Etobicoke (Ont.). City Council, 13, 131, 289, 293-297,
299, 301, 338, 350, 469
- Etobicoke Creek (Etobicoke, Ont.), 291, 293
- eutrophication, 102-104
- Evaluating the Role of the Automobile: A Municipal Strategy*,
49
- examen environnemental, 12, 48, 116, 147, 305, 306, 391,
392, 394, 398-400, 404, 405, 414
- Examen environnemental de East Bayfront et du secteur
industriel portuaire*, 8-11, 16, 76, 146, 304, 317-318,
397, 413
- Exhibition Place (Toronto, Ont.), 216, 305, 353-355,
360-361, 363, 468
- Expo, 353, 363, 469
- faune, 8, 14, 25, 26, 35, 41, 43, 58, 96, 100, 102, 105, 107,
110, 111, 114, 119, 125, 129, 133, 137, 178, 182, 183,
215, 220, 223, 229, 236, 240-242, 244, 246, 252,
253, 255, 257, 272, 279, 287, 318, 319, 357, 388, 392,
394, 403, 409, 429, 440, 446, 450

fermeture des plages, 135
 festival, 217, 218
 Filey, Mike, 345
 financement, 18, 65, 71, 83, 93, 94, 130, 135, 136,
 141-145, 181, 193, 204, 217, 243, 301, 334, 338,
 375, 378, 470
 Flèche de la rue Leslie (Toronto, Ont.), 7, 153,
 155, 168, 252, 305, 314, 385, 387, 395, 397-399,
 402, 404, 408
 Fleet Street (Toronto, Ont.), 305, 361
 Fond du Lac Spectacle of Geese (Fond du Lac,
 Wisconsin), 217
 Fort Rouillé (Toronto, Ont.), 341-342, 350-351
 Fort York (Toronto, Ont.), 165, 304-305, 351, 353-354,
 359, 361
 Fraser River Estuary Management Plan, 170
*Frenchman's Bay, Ontario: Conservation and Sustainable
 Development*, 434, 448
Fresh Water Seas: Saving the Great Lakes, 102
 Friends of the Credit River Valley, 194, 200, 202
 Front St. (Toronto, Ont.), 336, 359
*Fundamentals: The Basis for the Mississauga Waterfront
 Plan*, 282-283
 Gage Creek (Port Hope, Ont.), 451-452
 Gairdner, James, 266
 Gairloch Gardens (Oakville, Ont.), 267
 Ganaraska Region Conservation Authority, 428,
 454
 Ganaraska River (Ont.), 202, 427, 433, 448, 451
 Gardhome, John, 342
 Gardiner/Lakeshore Corridor (Toronto, Ont.), 13,
 306-309, 316-318, 320, 323-324, 327, 329-330,
 334, 337-338, 349, 353, 359, 366, 387, 398-
 399, 405
 Gare Union (Toronto, Ont.), 305, 311, 364, 366,
 368-370
 Garrison Common (Toronto, Ont.), 17, 18, 77, 80, 177,
 219, 222, 305, 306, 333, 337, 344, 350-358, 360, 361,
 362-364, 406, 463, 469, 470
Garrison Common: Preliminary Master Plan, 16, 221,
 304-305, 335, 354-355, 359, 362, 469
 gels de l'aménagement, 304, 371, 374, 376
 General Motors of Canada Limited, 429-430, 441
 Georgetown GO Station, 359, 363
 Georgian Trail (Ont.), 193
 Gertler, Meric, 31
 GO Transit, 50, 324, 328, 329, 332, 333, 337-339, 354,
 360, 406, 469
 goéland argenté, 106, 108
 Gooderham and Worts Distillery (Toronto, Ont.), 305,
 317, 390, 393
 Goodyear Site (Etobicoke, Ont.), 296
 gouvernement fédéral, 2, 7-8, 12-14, 117, 121,
 126-128, 131, 140-141, 146-147, 175, 205-206,
 287, 304, 338, 362, 365-366, 371-374, 377, 380, 433,
 461-462, 469
 gouvernement municipal, 75, 94, 343
 gouvernement provincial, 13, 22, 29, 46, 54, 68, 70, 71,
 74, 86, 87, 91, 93, 95, 117, 127-129, 132, 150, 170,
 171, 174, 175, 194, 197, 200, 203, 205, 244, 273, 277,
 294, 298, 299, 302, 304, 343, 367, 371, 375, 418, 429,
 432, 439, 440, 446, 447
 Grand Harbour (Etobicoke, Ont.), 290, 294
 Grand Trunk Railway, 345
 grandes routes, 27, 310, 328, 330-331, 340, 342,
 433, 468
 Grands Lacs, 11, 12, 14, 18, 26, 34, 42, 54, 83, 96, 98-102,
 104-117, 119-134, 136, 137, 139-145, 149, 171,
 210, 230, 268, 276, 293, 304, 392, 406, 452, 458,
 462, 468
 Great Lakes Pollution Prevention Centre, 124
 Great Lakes Science Centre, 276
 Great Lakes United, 122, 130
Greater Toronto Area Urban Structure Concepts Study
 188, 312
*Green Cities: Ecologically Sound Approaches to Urban
 Space*, 173
*Green is Gold: Business Talking to Business about the
 Environmental Revolution*, 37, 327
 Greenways Advisory Committee, 191
Greenways for America, 188
 Greenways/Greenlands Foundation, 204
 Grier, Ruth, 14-15, 87, 123-124, 178, 202, 352
 Grindstone Creek (Burlington, Ont.), 53, 202,
 270, 275
 Guidelines for Open Disposal of Dredged Materials,
 452
 Guild Inn (Scarborough, Ont.), 221, 415, 423, 425
 Gzowski, Peter, 455-456
 habitat de la faune, 52-53, 82, 181-183, 314, 318, 387, 391,
 398-399, 402, 404, 408, 446

- habitats, 52-53, 74, 82, 93, 112-113, 128, 132, 155,
158-159, 181-82, 222, 236, 240, 277, 285, 314, 318,
356-357, 391, 398-399, 402, 424, 447 *Voir aussi*
habitat de la faune
- Halton (Ont.: Municipalité régionale), 13, 28, 50-51, 64,
75, 190, 217, 265, 271, 274-276, 462
- Halton Region Conservation Authority, 275
Halton Urban Structure Review, 76
Halton Waterfront Plan, 270, 273, 276
Hamilton Beach Concept Plan, 11, 54, 135, 169, 172, 266,
268, 271, 272, 277, 324, 343, 380
Hamilton Beach Neighbourhood Plan: Draft, 271, 275
- Hamilton Harbour Remedial Action Plan, 53,
134, 267
- Hamilton Region Conservation Authority, 271, 275
- Hancock, Trevor, 36
- Hanlan's Point (Toronto, Ont.), 383, 384
- Harbour Area Secondary Plan (Cobourg, Ont.),
452, 464
- Harbour Isle (Whitby, Ont.), 439-440
- Harbourfront '90, 375, 376, 378
- Harbourfront Corporation, 8, 371-375, 377, 378,
461, 463
- Harbourfront Disposition Company, 375
- Harbourfront Foundation 8, 373, 374
- Harbourfront LRT 406, 466
- Harkow Aggregates and Recycling Limited, 37
- Healthy Toronto 2000 36
- Heber Down Conservation Area 441
- Henry House Museum (Oshawa, Ont.), 429
- hexachlorobenzène, 104
- Highland Creek (Scarborough, Ont.), 131, 416
- High Park (Toronto, Ont.), 305, 314, 342
- Hill, Raymond, 460
- Hi-Rise Structures 438, 439
- Hiss, Tony 424
- HMCS York (Toronto, Ont.), 16, 304-305, 361
- Hope, Col. Henry, 448
- Hough, Michael, 42
- Howard, Ebenezer, 342
- Humber Bay Park East (Etobicoke, Ont.), 7, 155, 162,
291, 294
- Humber Bay Park West (Etobicoke, Ont.), 291,
293-294
- Humber College site (Etobicoke, Ont.), 292, 296,
300-301
- Humber River Water Quality Management Plan*, 137
- Humber Sewage Treatment Plant, 292
- Hydro-Ontario, 192, 275, 281, 286-287, 399, 429-430,
432
- Île Walpole (Ont.), 113
- Île Ward's (Toronto, Ont.), 153, 383-384
- Île-du-Prince-Édouard, 117
- Îles de Toronto, 150, 153, 168, 221, 301, 305, 314, 316,
364, 377-378, 382-385
- Implementation Guidelines: Provincial Interest on the Oak
Ridges Moraine Area of the Greater Toronto Area*,
53, 70, 91-92, 183, 196
- Incendie du Grand Toronto (1904), 103, 120,
366, 393
- industrie respectueuse de l'environnement, 36, 252,
406-407, 410, 411, 441, 365-467
- industries, 310, 312, 320, 387, 404, 421, 430, 464-465. *Voir
aussi* industrie respectueuse de l'environnement
- inondation 68, 71, 87, 94, 234, 235, 238, 241, 242, 287,
316, 397, 400, 403, 404, 450
- intérêt provincial, 9, 12-13, 67, 91-92, 183, 282, 292,
297-299, 304, 348, 373, 390, 432
- installations communautaires, 297, 321, 322, 373,
377
- installations récréatives, 208, 213, 218, 346, 352, 355, 372,
409, 423, 428, 468
- Interim Waste Authority Ltd., 28
- International Council for Local Environmental
Initiatives, 50
- International Eelpout Festival (Walker, Minnesota),
217
- I Remember Sunnyside*, 346, 347
- J.C. Saddington Park (Mississauga, Ont.), 218, 277
- Jack Darling Memorial Park (Mississauga, Ont.), 218
- Jackson, Ian C., 103, 121, 128
- Jacobs, Peter 77, 174, 274, 362, 401
- Johns-Manville site (Scarborough, Ont.), 422
- jurisdiction, 116, 118, 119, 127, 140, 167, 170, 172, 198,
362, 380, 390, 399, 407, 413, 457, 460, 469
- Kanter, Ron, 9, 51, 64, 184, 203, 271
- Keeping our Garden State Green: A Local Government Guide
for Greenway and Open Space Planning*, 85, 165
- Kilbourn, William, 352
- King (Ont.). Town Council, 190
- Kirkpatrick, Sale, 41, 43, 145
- Klinger, Xenia 221

- Lac Érié, 102-103, 113
- Lac Michigan 111, 112
- Lac Ontario 10-12, 15, 18, 20, 22, 24-26, 42, 43, 59, 83, 92, 96, 98, 101, 102, 104, 109, 119, 128, 134, 136, 144, 149-151, 153, 155, 156, 158, 168, 169, 190, 200, 219, 223, 229, 231, 232, 266, 267, 268, 271, 278, 279, 286, 290, 301, 304, 305, 310, 315, 340, 347, 354, 358, 362, 364, 376, 383, 394, 413, 417-419, 422, 423, 428-431, 433, 434, 436, 437, 440-442, 444, 447, 449, 454, 459, 462
- Lac Supérieur, 108, 113
- Lakefront Promenade Park (Mississauga, Ont.), 277, 286
- Lake Ontario Cement Limited, 387
- Lake Ontario Toxics Management Plan, 10
- Lake Shore Boulevard (Toronto, Ont.), 289, 306, 323, 329, 337, 345, 347, 349, 359, 361, 366
- Lake Simcoe Conservation Authority, 428
- Lakeshore Overview Study South Etobicoke — Draft*, 293, 295-296, 301, 348
- Lakeshore Psychiatric Hospital (Etobicoke, Ont.), 289, 291-292, 296, 300
- Lakeview (Parc) (Oshawa, Ont.), 28, 154, 278, 279, 286, 429, 430, 442
- Lakeview Sewage Treatment Plant (Mississauga, Ont.), 153
- Lakeview Water Pollution Control Plant (Mississauga, Ont.), 286
- Lakewide Management Plans, 139
- La loi sur les arbres*, 89, 90, 435
- Land Stewardship & Healthy Communities: A Vision for the 90's and Beyond — Draft*, 274
- L'avenir du Toronto Island Airport : Les enjeux*, 2, 4, 6, 11, 15, 17, 20-22, 31, 41, 46, 56, 57, 64, 74, 77, 82, 86, 114, 146, 178, 195, 219, 221, 223, 242, 243, 287, 294, 295, 307, 310, 317, 332, 340, 351, 355, 365, 378, 379, 381, 386, 390-392, 402, 408, 411, 412, 421, 422, 429, 435, 442, 443, 445, 447, 449, 450, 453, 456, 464
- Le Conseil consultatif scientifique, 113, 116, 120
- législation, 14, 70, 82, 86, 203-204, 206, 384
- Lemire, Robert A., 85
- libre échange, 30
- lien, 35, 79, 96, 175, 197, 200, 239, 261, 266, 286, 290, 332, 350, 353, 357, 358, 360, 361, 370, 386, 393, 408
- lignes directrices, 104, 202, 283, 284, 298, 300, 426, 433, 444
- Lion Monument (Toronto, Ont.), 44, 341
- Little, Charles, 187
- littoral, 5, 6, 10, 15, 16, 22, 24, 59, 64, 81, 88, 92, 96, 133, 148, 150-160, 162-174, 176, 177, 191, 195, 196, 197, 218, 278, 285-287, 294, 295, 298, 340, 349, 362, 416, 417, 424, 425, 430, 434, 435, 440, 454
- Local Architectural Conservation Advisory Committee, 198
- logement, 5, 10, 22, 24, 30, 34, 36, 37, 46, 59, 61, 74, 120, 165, 170, 246, 268-270, 280, 291, 299, 372, 310, 321, 322, 336, 337, 338, 373, 382, 384, 387
- Logement et voisinages : Un secteur riverain habitable*, 3
- Loi fédérale sur les lits des cours d'eau navigables*, 433
- Loi sur l'aménagement du territoire*, 7, 9, 12, 14, 67-68, 70, 74, 85-87, 89, 112, 204-205, 297, 348, 364, 390
- Loi sur la gestion des zones côtières*, 170
- Loi sur la protection de l'environnement*, 129
- Loi sur l'évaluation de l'environnement*, 7, 73-75, 81, 85, 297
- Loi sur l'exportation et l'importation de biens culturels*, 207
- Loi sur les commissaires du havre de Toronto*, 407
- Loi sur les offices de protection de la nature*, 71, 95, 205, 451
- Loi sur les pêcheries*, 128
- Long Branch Village (Etobicoke, Ont.), 296
- lots de grève, 275, 299, 380
- loutre, 109, 110
- Lower Don Lands (Toronto, Ont.), 252, 305, 385-386, 389, 393, 395-402, 404, 405, 407, 409, 411, 413-414, 467-468
- Lower Trent Region Conservation Authority, 454
- Lynde Creek (Whitby, Ont.), 195, 202, 427, 447
- Lynde Creek Shores Marsh (Whitby, Ont.), 222
- Lynde Shores (Whitby, Ont.), 446, 464
- Lynde Shores Conservation Area, 195, 222, 428
- Lynde Shores Secondary Plan, 441
- M.M. Dillon Ltd., 431
- Malone Givens Parsons Ltd., 442
- Marathon Realty Company Limited, 218, 368-370
- Marécage de la Baie Ashbridge's (Toronto, Ont.), 152, 252, 314, 385, 387, 393

- marécages, 24, 152, 158, 251, 253, 278, 314, 393, 401-402, 431, 433, 435, 441
- Marie Curtis Park (Etobicoke, Ont.), 281, 286, 291
- Marina del Rey development project (Etobicoke, Ont.), 294
- Martin Goodman Trail, 257, 387, 396, 405
- Maryland, 181, 194, 218
- McGuinness site (Etobicoke, Ont.), 296-297
- McHarg, Ian L., 66
- McKeough, W. Darcy, 374, 376
- McLaughlin Bay (Ont.), 155, 431, 447
- McLaughlin Bay Wildlife Reserve, 442
- McNichol estate (Burlington, Ont.), 267, 268
- McQuesten, Thomas Baker, 340
- Metro Centre, 365, 367
- Metro Centre (Toronto, Ont.), 366
- Metro Toronto Convention Centre, 369-370
- Metro Toronto Remedial Action Plan. Public Advisory Committee, 25, 64, 94, 130-134, 136, 143-147, 157, 391, 401, 403
- Metropolitan Toronto (Ont.). Dept. of Public Works, 300
- Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, 52, 82, 94, 155, 161, 175, 200, 295, 302, 303, 339, 393, 428
- Metropoll Report*, 16, 128-129, 185, 194, 208, 213, 263, 284
- Microclimate, 95, 209, 211, 223, 404
- Miller, Sarah, 129
- Mimico (Etobicoke, Ont.), 289, 293-294, 343
- Mimico Creek (Etobicoke, Ont.), 131, 292
- mirex, 105-107, 120
- Mississauga (Ont.), 218, 279, 462
- Mississauga (Ont.). City Council, 13, 277, 281, 285-287
- Mississauga (Ont.). Maire, 281
- Mississauga Waterfront Plan: Results of Agency Review and Public Consultation — Draft*, 279, 282-283, 285
- Moir, Michael, 79
- Mono (Ont.). Town Council, 50-51
- moratoire, 8, 14, 150, 174, 372, 435
- Morris, David, 173
- Morrison Creek (Oakville, Ont.), 267
- Morrison Strip Secondary Plan*, 295, 298-299
- Moulden, Julia, 36-37, 326
- MTRCA. *Voir* Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority
- Mumford, Lewis, 472
- Municipal/Industrial Strategy for Abatement, 114, 121, 123-124, 127, 143, 148
- Nathan Phillips Square, 217
- Natural Sciences and Engineering Research Council Canada, 412
- nettoyage, 56, 105, 106, 117, 243, 298, 414, 449, 452, 468
- New York (N. Y.), 11, 31, 46, 98, 100, 119, 211-213, 215, 223, 308, 334, 406, 424
- Newcastle (Ont.), 427, 429-430, 441, 443-444
- Newcastle (Ont.). Town Council, 444, 447, 462, 464
- Niagara Escarpment Commission, 91-93
- Niagara Escarpment Plan*, 190
- Niagara Escarpment Planning and Development Act*, 70, 90, 180
- Niagara Neighbourhood (Toronto, Ont.)
- Niagara (Rivière), 113, 157
- Niagara-on-the-Lake (Ont.), 113
- Norris Park (Etobicoke, Ont.), 294
- North York (Ont.). City Council, 51
- North Toronto Sewage Treatment Plant, 145, 237
- Northumberland County, 453
- Notre avenir à tous*, 33, 457
- Nuala Beck & Associates Inc., 38
- Oak Ridges Moraine (Ont.), 13, 25, 41, 51, 53, 60, 64, 70, 91-92, 113, 146, 183, 149, 196-197, 200, 228, 236, 242-243, 257, 416, 420, 432, 440, 446, 448
- Oakville (Ont.), 73, 74, 153, 156, 179, 219, 266-270, 272-276, 281, 312, 463
- Oakville (Ont.). Conseil municipal, 266, 271-275
- Offices de protection de la nature, 15, 62, 65, 69, 71, 93-95, 205, 208, 272, 428, 451
- oiseaux, 55, 100, 107, 109, 110, 113, 135, 143, 151, 156, 159, 167, 183, 216, 220, 223, 229, 234, 240, 253, 357, 376, 384-386, 399, 400, 409, 416, 424, 442, 453, 459
- Ontario Place (Toronto, Ont.), 16, 155, 216, 304-305, 352, 354, 356, 360, 363, 468
- Ontario. Environmental Assessment Advisory Committee, 2, 10, 12, 13, 15, 25, 27, 42, 52, 61, 65, 69, 86, 89, 91, 92, 101, 102, 112, 114, 115, 118, 119, 124, 127, 128, 134, 141, 144, 156, 180, 218, 229, 231, 267, 272, 278, 286, 301, 343, 358, 362, 370, 388, 400, 417, 422, 428, 429, 434, 435, 437, 444, 446, 449, 453, 459, 462

- Ontario. Ministère de l'Agriculture et de l'alimentation, 64, 89, 93
- Ontario. Ministère de l'Environnement, 14, 118, 123, 163, 178, 202, 286, 297, 304
- Ontario. Ministère de l'Environnement. Le projet d'amélioration du programme d'évaluations environnementales (PAPÉE), 64
- Ontario. Ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, 413
- Ontario. Ministère des Affaires municipales, 51, 64, 67, 75, 93, 298, 374, 396, 439
- Ontario. Ministère des Richesses naturelles, 51, 64, 67, 89, 93, 94, 114, 169, 182, 199, 234, 396, 445
- Ontario. Ministère des Services gouvernementaux, 292, 300-301, 44
- Ontario. Ministère des Transports, 15, 275, 307, 378
- Ontario. Ministry of the Environment. Investigations and Enforcement Branch, 127
- Ontario. Special Advisor to the Premier on Waterfront Development, 374
- ORTECH INTERNATIONAL, 413
- Oshawa (Ont.), 427-428, 441-443
- Oshawa (Ont.). Conseil municipal, 222, 441-443, 447, 462-463
- Oshawa Harbour Development Plan: A Report to the Oshawa Harbour Commission, 441-442*
- Oshawa Historical Society, 430
- Oshawa Second Marsh (Oshawa, Ont.), 155
- Oshawa Waterfront Development Plan — Final Report, 443*
- Ottawa (Ont.), 216
- Otto, Stephen A., 341
- Ouragan Hazel, 236, 316, 397
- Outer Harbour Sailing Federation, 409
- Out of Place: Restoring Identity to the Regional Landscape, 42*
- ozone, 27, 41, 53, 75, 316, 327, 399
- Palace Pier (Etobicoke, Ont.), 294
- Palais Royal (Toronto, Ont.), 347
- Parc Colonel Samuel Smith (Etobicoke, Ont.), 291, 300
- Parc de la Gatineau (Québec), 180
- Parc de La Sallé (Burlington, Ont.), 265
- Parc de la vallée de la Rouge (Scarborough, Ont.), 416, 418-419, 462
- Parc Spencer Smith (Burlington, Ont.), 217, 266
- parcs, 4, 13, 14, 21, 22, 25, 27, 46, 52, 53, 58, 60, 61, 67, 79, 82, 134, 154, 156, 164, 165, 167, 168, 178, 179, 180, 181, 185, 187, 188, 191, 196, 198-200, 205, 209-216, 218-221, 223, 224, 238, 242, 247, 252, 253, 273, 275, 278, 286, 292, 294-297, 299-301, 303, 310, 319, 327, 335, 336, 341, 343, 346, 350, 353, 358, 361, 371, 373-375, 377, 384, 386-388, 390, 402-404, 416, 420, 428, 429, 441, 463, 465, 467, 469
- Parcs, distractions et aménagements publics, 4, 45*
- parcs industriels, 247, 253
- Parkdale (Toronto, Ont.), 306, 344, 348, 350, 354, 360
- Parkdale Canoe Club, 346
- participation du public, 133, 147
- patrimoine bâti, 89, 165, 166, 402
- patrimoine naturel, 34, 51, 53, 56, 58, 79, 84, 88, 183, 340, 392, 393, 396, 405, 416, 418, 429, 471, 472
- pêche, 128, 277, 415, 429, 450
- Peel (Ont. : Regional municipality), 64, 218, 281, 283, 286-287
- Peterson, David, 2, 9, 304
- Petticoat Creek (Pickering, Ont.), 418, 427
- Petticoat Creek Conservation Area, 222, 428
- Pickering (Ont.), 427-429, 433-434
- Pickering (Ont.). Conseil municipal, 434-435, 447-448, 462-463
- Pickering Harbour and Road Joint Stock Company, 434, 435
- plages, 24, 26, 38, 43, 58, 79, 101, 104, 133, 136, 137, 143, 151-156, 159, 165, 166, 168, 208, 212, 213, 220, 301, 315, 358, 385, 388, 397, 399
- Plan d'action correctrice (RAP), 133
- Plan d'action correctrice du Toronto métropolitain, 25, 64, 94, 130-134, 136, 143-147, 157, 391, 401, 403
- planification, 8-10, 12, 15, 16, 18, 52, 53, 62, 64-68, 70-72, 74-89, 91-95, 119-121, 124, 134-136, 139, 142, 145, 148, 149, 166, 167, 169-174, 180, 181, 183, 184, 190, 191, 193, 194, 196-199, 201, 203, 204, 223, 224, 229, 239, 243, 244, 254, 270, 271, 275, 276, 282, 283, 286, 294-299, 302, 303, 305, 306, 309, 321, 330, 341, 349, 351, 354-356, 362, 363, 365, 367, 368, 373, 374, 376, 377, 388, 391, 400-402, 407, 408, 413-415, 432-434, 436, 438, 439, 441, 444-447, 450, 452, 457-460, 465, 467, 470

planification de l'utilisation des terres, 15, 64, 66-68, 71, 72, 74, 77, 84, 95, 119, 135, 391, 402
Planification pour la durabilité : L'incorporation de la protection environnementale à la planification de l'utilisation des terres, 14, 16-17, 63, 65, 67, 73, 76, 85-86,
Planning Directions for the Metropolitan Waterfront: An Overview, 72, 77, 85, 153, 165, 194, 200, 284, 365, 367, 413, 422, 451, 452
 Plan vert du Canada, 112, 124, 147, 457, 462
 plans officiels, 39, 51, 52, 65-67, 70, 74, 78, 88, 205, 224, 275, 287, 296, 302, 313, 421, 425, 447, 454
 plans secondaires, 88, 280, 282, 288, 294, 296, 297, 303, 425, 447, 454
 poisson, 20, 107, 111, 112, 116, 133, 184, 257, 285, 287, 385, 394, 399, 403
 Police provinciale de l'Ontario, 400
Policy Statement: Flood Plain Planning: A Statement of Ontario Government Policy Issued under the Authority of Politics, 67, 396
Policy Statement: Wetlands: A Proposed Policy Statement of the Government of Ontario Issued for Public Review, 67-68, 88, 112-113
 polluants, 25-27, 38-41, 75, 81, 103-106, 112, 120, 121, 124-126, 128, 134, 144, 150, 157, 158, 160-164, 169, 175, 184, 230, 238, 240, 251, 252, 293, 317, 382, 399, 452
 pollution, 25-28, 30, 35, 37-39, 41, 50, 54, 55, 58, 66, 73, 78, 81, 102, 103, 115, 116, 119, 121-125, 127, 128, 129-131, 133, 134, 137, 139-147, 149, 150, 159, 160, 162, 163, 182-184, 229, 236, 237, 238, 241, 247, 251, 286, 293, 307, 315-319, 335, 357, 391, 398, 400, 404, 408, 411, 450, 461
 pollution de l'air, 28, 30, 41, 50, 54, 400. *Voir aussi* pollution.
 pollution de l'eau, 35, 55. *Voir aussi* pollution
 pollution industrielle, 103, 123
 Polson Quay (Toronto, Ont.), 390, 468
 polychlorinated biphenyls, 104, 107, 109-110, 117-119, 125, 398
 ponts, 133, 235, 236, 306, 338, 341, 350, 361, 397, 404, 469
 population, 5-7, 9, 10, 14, 15, 24, 26, 28, 30, 36, 37, 41, 49-51, 53-56, 59, 62, 67, 73, 75, 76, 81, 98, 99, 102, 109, 110, 133, 135, 139, 141, 144, 146-148, 150, 156, 161, 166-168, 170-174, 178, 181, 182, 185, 186, 188, 189, 194, 214, 230, 236, 240, 243, 256, 257, 269, 270, 280, 290, 294, 305, 314-316, 321, 324, 351, 371, 384, 389, 402, 409, 421, 423, 428, 430, 434, 435, 437, 440, 442, 444, 445, 449, 450, 453, 467, 472
 Port Credit (Ont.), 153, 277, 279
 Port Credit Yacht Club, 277
 Port Darlington (Bowmanville, Ont.), 155, 429
 Port de Hamilton (Hamilton, Ont.), 267, 271
 Port d'Oshawa, 156, 429-431, 433, 442-444, 449
 Port de plaisance Bluffers Park (Scarborough, Ont.), 155
 Port de plaisance de Outer Harbour (Toronto, Ont.), 153, 385, 395, 408
 Port de Port Credit (Mississauga, Ont.), 218, 279, 287
 Port de Toronto, 8, 20, 229, 304, 306, 376, 389, 391, 406-408
 Port de Whitby, 429, 440
 Port Hope (Ont.), 448, 451
 Port Hope (Ont.). Conseil municipal, 450, 453, 464
 Port Hope Waterfront Study Committee, 451
Port Industrial Area Concept Plan, 391
 Port Industrial District (Toronto, Ont.), 8-11, 16, 76, 79, 146, 176, 252, 304, 316-317, 385, 387, 390-391, 393, 396-399, 406-407, 409-411, 462
 Port Union (Scarborough, Ont.), 422
 Port Union Road (Scarborough, Ont.), 423
 Porter, Dana, 93
 Porter, Michael, 38
 ports de plaisance, 25, 113, 153, 154, 156-159, 166, 168, 179, 280, 284, 428
 Potter, Pat, 108
 Préviation d'ambiance sonore (NEF), 381
 Princes Blvd., 361
 Princes' Gates (Exhibition Place, Toronto, Ont.), 44, 361
 Principes du secteur riverain, 12, 14, 56-60, 76, 87, 202, 238, 274, 281, 283, 287, 296, 298, 318, 391, 407, 421, 423-424, 430-431, 434, 439, 441, 444, 447, 451, 456-457, 462
 programmation, 96, 217, 222, 372, 373, 378
 Projet Black Creek, 55, 56
 Proposition «K», 210
 Propriétaire foncier, 10, 13, 46-48, 51, 81, 134, 146, 171
 protection environnementale, 15, 68, 72, 77
Provincial Sediment Quality Guidelines: Draft, 159, 175
 pygargue à tête blanche, 109, 110
 qualité de l'air, 26, 53, 315, 398, 404

- qualité de l'eau, 25, 74, 80, 101, 103-104, 106, 126-132, 135, 138, 145, 182-183, 238, 272, 292, 318, 356-357, 362, 398, 451, 461
- Queen Elizabeth Way (Toronto, Ont.), 44, 267, 327, 340, 347, 466
- R. L. Clark Water Filtration Plant (Etobicoke, Ont.), 145, 301
- Raby Head (Newcastle, Ont.), 155
- Rae, Bob, 14
- Railway Lands: Basis for Planning*, 367
- Railway Lands: Proposed Goals and Objectives*, 367
- Railway Lands Part II: Development Concept*, 368
- Railway Lands Part II: Implementation Strategy*, 364
- Railway Lands Part II: Memorandum of Conditions*, 366-367
- Rapport biennal présenté aux termes de l'Accord de 1978 relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs*, 120, 129
- Rapport provisoire*, 1989, 4, 149, 292, 372, 405, 417
- Ratray Estate (Mississauga, Ont.), 278
- Ratray Marsh (Mississauga, Ont.), 153, 183, 279
- Ratray Marsh Conservation Area, 279
- recommandations, 2, 3, 7-10, 13-15, 18, 47, 49, 50, 71, 77, 83, 86, 88, 91, 92, 95, 96, 114, 117, 125, 137, 140, 148, 149, 172, 174, 179, 185, 195, 199, 202, 205, 207, 224, 261, 270, 273, 275, 281, 282, 285-287, 293, 294, 297, 302, 303, 305, 318, 339, 351, 373-375, 377, 378, 380, 382, 383, 415, 422, 425, 433, 435, 438, 439, 441, 443-449, 451, 453, 454, 461, 463
- récréation, 166, 183, 185-186, 212-213, 217-218, 222, 256, 271-272, 300, 318, 335, 396, 402, 424, 439, 451
- récréation hivernale, 208, 212-217, 222
- recyclage, 29, 35, 38, 40, 53, 81, 86, 176, 376, 391, 394, 412, 468
- Redpath Sugars, 387, 395, 405, 407
- Rees, Bill, 32
- Régénération du littoral pour la biorégion du Grand Toronto*, 16, 150, 152, 156, 173
- Régie des alcools de l'Ontario, 387, 399
- Région du Grand Toronto, 11, 14, 21, 23, 53, 55, 63-64, 97, 306
- Region of Halton. *Voir* Halton (Ont. : Municipalité régionale)
- Regional Water Supply Plant (Durham, Ont. : Regional municipality), 31, 46, 148
- régions fauniques, 7, 155, 398, 408
- remblayage, 8, 13, 14, 26, 27, 71, 81, 90, 133, 150, 153-167, 169, 172, 174-176, 195, 236, 273, 274, 276, 278, 279, 283-287, 292, 296, 301, 315, 318, 357, 365-367, 376, 380, 382, 388, 396, 398, 424
- renouvellement urbain, 79, 87, 241, 268, 272-273, 275, 296-297, 301-302, 304, 307, 317, 319, 349, 352, 355, 364, 371, 421, 423, 425, 462, 464, 467
- Report of the President's Commission. *See* *Americans Outdoors: The Legacy, The Challenge*
- ressources énergétiques, 26, 52
- ressources en eau, 52, 65, 95, 115, 261
- rétablissement de la qualité de l'eau, 7, 52, 80-81, 118-119, 126-131, 138-139, 141, 144, 228, 257, 275, 318, 348, 357, 399, 401, 452
- Rethinking Urban Transport*, 308
- Review and Evaluation of the Great Lakes RAP: Remedial Action Plan Program 1991*, 126
- Revised Great Lakes Water Quality Agreement as Amended by Protocol Signed November 18, 1987*, 136
- Richardson, Arthur Herbert, 70, 81, 93
- Ridge Trail (San Francisco, Calif.), 180
- Rivière Don (Ont.), 7, 80, 111, 131, 133, 202, 228-231, 235, 237-238, 243, 250, 252-253, 255, 314-315, 385, 387, 401, 403
- Rivière Humber (Etobicoke, Ont.), 7, 131, 133-134, 136-137, 187, 202, 292-293, 314, 339
- Rivière Rouge (Scarborough, Ont.), 7, 111, 131, 202, 416-417, 420-427
- Rivière St. Clair (Ont.), 113
- rivières, 25, 111, 131, 203, 449
- Robinson House (Oshawa, Ont.), 430
- Rosetta McClain Gardens (Scarborough, Ont.), 215
- Rousseaux St. John, Jean-Baptiste, 342
- routes, 5, 25, 27-29, 45, 50, 72, 73, 75, 76, 79, 90, 133, 178, 183, 197, 203, 204, 213, 220, 244, 247, 249, 250, 252, 261, 273, 286, 300, 311, 320, 322, 324, 327-334, 342, 346, 354, 360, 386, 397, 400, 452
- Route 407 (Ont.), 27, 347
- Royal Botanical Gardens (Burlington, Ont.); 215, 270
- rues, 72-74, 79, 80, 112, 133, 134, 184, 186, 235, 245-247, 266, 295, 299, 308, 310, 313, 319, 320, 322, 323, 324, 329, 330, 334, 338, 345, 349, 356, 361, 366, 369, 372, 388, 389, 397, 401, 402, 406
- Runnalls, David, 103, 121, 128
- Runnymede Development Corporation Limited, 438, 459

- S. B. McLaughlin lands (Etobicoke, Ont.), 298
- Sam Smith Boaters Federation, 300
- San Antonio Riverwalk (Texas), 186
- San Francisco, 44, 146, 171, 181, 211
- San Francisco Bay Conservation and Development Commission, 171
- Sandbury Building Corporation, 435
- Sandwell Swan Wooster Inc., 169
- santé, 34, 110
- saumon 99, 101, 157, 234, 235, 258, 278, 451, 452
- Save the Oak Ridges Moraine 137, 194, 202, 239
- Save the Rouge Valley (Toronto, Ont.), 136, 193
- Scarborough (Ont.), 415
- Scarborough (Ont.). Conseil municipal, 13, 131, 416, 421-425, 462
- Scarborough (Ont.). Waterfront Committee, 421
- Scarborough Bluffs, 155, 156, 159, 160, 164
- Secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 141
- Secteur de motels d'Etobicoke 300, 305
- Secteur riverain central (Toronto, Ont.), 303, 306-310, 312-313, 315-318, 320, 322-325, 327, 330-331, 333-338, 353, 365, 405, 407, 462, 465-466, 468-469
- Secteurs d'intérêt naturel et scientifique 5, 9, 11-13, 19, 21, 24, 25, 32, 37-39, 47, 51, 99, 122, 124, 127, 129, 130, 131, 133, 135, 144, 160, 171, 181, 183, 187, 189, 191, 193, 197, 200, 202, 205, 214, 219, 241, 268, 270, 273, 275, 280, 281, 291, 293, 294, 297, 302, 304, 311, 345, 355, 356, 358, 363, 365, 366, 370, 374, 388, 394, 397, 399-401, 403, 405, 406, 408, 412, 417, 438, 441, 445, 447, 449, 463, 469, 470
- secteurs préoccupants, 11, 25, 126, 130, 267, 291-292, 303
- secteurs riverains en hiver, 208, 213, 216-217, 222
- sécurité, 186, 208, 216-216, 392
- sédiments contaminés, 157, 160, 291
- Sentier du secteur riverain, 12-14, 174, 176, 178, 189, 194, 270-271, 275-276, 281, 287, 293, 309, 339, 350, 358, 363, 406, 425-426, 435, 440-462
- sentiers 7, 15, 18, 52, 56, 59, 79, 92, 96, 179-181, 185-188, 191, 192, 194, 195, 197, 200, 202-204, 206, 209, 214, 216, 217, 220, 234, 242, 246, 258, 271, 284, 288, 294, 295, 301, 302, 304, 310, 315, 319, 329, 335, 336, 338, 340, 342, 350, 363, 403, 408, 425, 442, 444, 449, 452-454
- services sociaux 2, 10, 22, 24, 30-32, 34-38, 46, 54, 56, 70, 72-74, 84, 87, 89, 94, 126, 128, 144, 157, 165, 169, 186, 199, 203, 204, 217, 220, 238, 240, 244, 268, 273, 278, 281, 286, 288, 290, 293, 297, 301, 303, 304, 308, 311, 313, 319, 322, 324, 329, 334, 335, 337, 339, 345, 356, 368, 369, 378-380, 387, 393, 411, 412, 414, 415, 428, 429, 441, 465, 467
- Sewell, John, 64
- Shell House Lands (Oakville, Ont.), 268, 273, 275
- Simcoe, Elizabeth, 233, 314, 383, 415,
- Simms, David, 118
- Site Canadian Arsenal (Mississauga, Ont.), 285, 287
- Site Poste Canada (Mississauga, Ont.), 218, 281, 287, 462
- Sixteen Mile Creek (Oakville, Ont.), 202, 272, 275-276
- SkyDome (Toronto, Ont.), 355
- Smith, A. A., 340
- Smith, Col. Samuel, 342
- Smith, Home, 344
- Smith, Robert Melville, 340
- Société canadienne d'hypothèques et de logement, 381
- sols contaminés, 25, 80, 160, 285, 317-318, 357, 397, 399-400, 403-404, 443, 448, 467
- South East Toronto Industrial Awareness Organization 393
- Southeast Oshawa Planning Study, 442-443
- Southtown (Toronto, Ont.), 364, 369, 468
- Space for All: Options for a Greater Toronto Area Greenlands Strategy* 272
- Space Left Over After Planning, 78
- Spadina Subway (Toronto, Ont.), 332
- spectacles aériens, 379
- St. Lawrence Cement 153, 285
- St. Lawrence Neighbourhood (Toronto, Ont.), 316
- St. Lawrence Park (Toronto, Ont.), 390-407, 468
- St. Mary's Cement Corporation, 429-430, 441, 443-445
- St-Basile-le-Grand (Québec), 120
- Stamp, Robert M., 340
- Stade Maple Leaf (Toronto, Ont.), 345
- Station principale d'épuration des eaux usées (Toronto, Ont.), 145, 318, 349-390, 407

- stations d'épuration des eaux usées 26, 75, 104, 112, 115, 122, 124, 128, 130, 133, 137, 142, 144, 157, 158, 163, 169, 178, 183, 239, 315, 467
- Steel Company of Canada 344
- sterne de Forster 109, 110
- sterne pierregarin, 109, 110
- Stinson, Jeffery 80, 390, 471
- Strachan Avenue (Toronto, Ont.) 333, 337, 357, 360
- Stratégie de verdissement du secteur riverain de l'agglomération de Toronto : Contexte et enjeux*, 10, 113, 184
- Strategies to Realize the Mississauga Waterfront Plan: Implementation*, 282-283
- Sunnyside Amusement Park (Ont.), 346
- Superior Park (Etobicoke, Ont.) 295
- Sustainable Urban Development 175, 275, 363, 402
- Suzuki, David, 157
- Swansea (Toronto, Ont.), 305, 343-344
- systèmes ferroviaires, 466
- Task Force on the Gardiner/Lakeshore Corridor, 307, 339
- Task Force to Bring Back the Don 81, 137, 230, 239, 253, 390, 402
- TEDCO. *Voir* Toronto Economic Development Corporation
- terres dangereuses, 164, 168
- Terres ferroviaires (Toronto, Ont.), 176, 305, 307, 317, 335, 364, 366-369, 373, 462
- terres humides 7, 20, 24, 52, 56, 58, 66, 68-70, 75, 87, 89, 91, 92, 96, 98, 100-102, 112-116, 133, 153, 155, 156, 157, 165, 180, 183, 184, 187, 189, 196, 205, 216, 219, 220, 235, 240, 241, 243, 249, 252, 254, 255, 271, 315, 358, 395, 399, 403, 418, 433, 441, 446, 449, 452, 453, 459
- THC. *Voir* Toronto Harbour Commissioners
- The Adequacy of the Existing Environmental Planning and Approvals Process for the Canaraska Watershed* 72
- The Competitive Advantage of Nations*, 38
- The Core of the Central Waterfront: A Proposal by the City of Toronto Planning Board*, 365
- The Experience of Place*, 100, 211, 261, 406, 424
- The Great Lakes in the 1990s: An Environmental Scan for a Renewed Canada-Ontario Agreement*, 103, 121, 128
- The Greenspace Strategy for the Greater Toronto Region: A Conservation Vision for the 21st Century*, 51
- The Guild of All Arts, 421
- The Guild Board of Management, 422
- The Humber River/High Park/Western Beaches Civic Design Study*, 340
- The Kinship of Nature*, 143, 321
- The Kirkland Partnership Inc., 299, 348
- The Late, Great Lakes: An Environmental History*, 101
- The Metropolitan Museum of Art (New York, N.Y.), 215
- The Mimico Study*, 295
- The New «Big Picture» 39
- The Plan for Downtown Toronto*, 365
- The Queen Elizabeth Way: Canada's First Superhighway*, 341
- The Toronto and Mimico Electric Railway and Light Company, 343
- The Transportation Tomorrow Survey*, 324, 326
- The Waterfowl Festival (Easton, Maryland), 218
- The Waterfront Plan of 1912*, 153, 345-346, 348, 388, 394, 397
- The Waterfront Plan for the Metropolitan Toronto Planning Area*, 153, 284
- The Waterfront Trail: First Steps from Concept to Reality*, 179, 195, 272, 274, 453
- Three-Rod Law, 152
- Tommy Thompson Park (Toronto, Ont.), 7, 155, 305. *Voir aussi* Leslie Street Spit
- Topsoil Preservation Act*, 89
- Toronto (Ont.), 4-5, 462
- Toronto (Ont.). Commissioner of Planning, 367
- Toronto (Ont.). Conseil municipal, 7-9, 13-14, 52, 131, 145, 308, 316, 327-328, 338, 343, 350, 362, 364-368, 371-375, 377-382, 386-387, 389-390, 395-396, 399, 406-408, 410, 413, 459, 462, 468-469
- Toronto (Ont.). Healthy City Office, 35, 49
- Toronto Area Watershed Management Strategy, 1986, 132, 135-136
- Toronto Belt Line Railway Company, 343
- Toronto-Buttonville International Airport (Toronto, Ont.), 380
- Toronto Central Waterfront Transportation Corridor Study*, 17, 18, 305, 310, 311, 317-319, 330, 467, 470
- Toronto Economic Development Corporation 14, 407, 410

- Toronto Hamilton Highway Commission, 343
- Toronto Harbour Commissioners 8, 9, 15, 153, 154, 345, 366, 382, 388, 389, 393-395, 404, 407, 461, 463
- Toronto Historical Board, 393
- Toronto Inner Harbour (Toronto, Ont.), 133, 154, 364, 396
- Toronto Island Airport, 7-9, 306, 365, 377-379
- Toronto Island Airport. Intergovernmental Staff Forum, 379
- Toronto métropolitain (Ont.), 52-53, 80, 131, 313, 424-425, 462, 469
- Toronto, No Mean City*, 341
- Toronto Observed, 353
- Toronto Outer Harbour (Toronto, Ont.), 396, 398, 402, 404, 408
- Toronto Purchase, 235
- Toronto Terminal Railways Corridor, 370
- Toronto, The State of the Regional Economy*, 30, 45
- Toronto Transit Commission 50, 325, 335, 343
- Toronto Transportation Commission 343
- Toronto Waterfront Regeneration Land Trust, 13, 15, 170, 462
- touladi 34, 99, 102, 107, 109, 110, 120, 178, 234, 452
- Towards a Liveable Metropolis*, 51
- Towards Ecosystem-Based Planning: A Perspective on Cumulative Environmental Effects*, 76
- Town of Port Hope Waterfront Master Plan Study*, 452
- Town of Whitby Official Plan Review and Update Study Phase 3 — Development Strategies & Options*, 441
- toxaphène, 104, 106, 119
- Toxic Chemicals in the Great Lakes and Associated Effects*, 111
- toxines, 104, 106-111, 117, 119-121, 127, 143, 157, 252, 317-318, 391, 398, 404
- transfert des terres (terrains), 7-9, 13-14, 203, 372, 374, 380, 408, 441
- transit 50, 320, 324, 325, 328, 329, 332, 333, 335, 337-339, 343, 354, 360, 379, 391, 406, 469
- transport 10, 11, 21, 22, 24, 26-30, 41, 50, 51, 53, 59, 61, 79, 83, 88, 96, 98, 100, 120, 123, 125, 137, 140, 142, 150, 152, 153, 159, 166, 170, 172, 176, 188, 210, 220, 235, 247, 252, 281, 286, 293, 305-311, 313-321, 323-340, 342, 343, 345, 348-351, 353, 354, 357, 360, 361, 367, 368, 370, 371, 378, 380, 386, 388, 389, 396, 399, 402, 405, 406, 446, 467, 469, 471
- transport en commun 22, 28-30, 176, 188, 210, 220, 281, 308, 310, 313, 317, 320, 323-327, 329-335, 337, 338, 343, 351, 361, 370, 405, 406, 467
- traversiers 380
- Tree Bylaws Advisory Committee 90
- Trenton (Ont.), 453
- Trinity Bellwoods Park (Toronto, Ont.), 361-362
- truite arc-en-ciel 452
- truite de ruisseau, 234
- United Nations Conference on Environment and Development, 49
- United Nations Environment Programme, 414
- United States. Council on Environmental Quality, 124
- United States. General Accounting Office, 126
- United States. National Parks Service, 187
- universités et collèges, 414
- University of Waterloo. Heritage Resources Centre, 435
- Un point tournant : Rapport provisoire 1990*, 11-15, 20, 22, 24, 32, 57, 58, 64-66, 77, 92, 93, 131, 134, 135, 138, 139, 145, 150, 171, 174, 178, 179, 185, 198, 253, 270, 281, 282, 284, 293-295, 299, 306, 307, 314, 331, 353, 355, 365, 371, 382, 389, 392, 404, 407-410, 422, 423, 424, 432, 433, 435-437, 440, 442, 443, 445-447, 449, 453, 456-459, 462, 463, 468
- urbanisation 24, 25, 43, 50, 52, 54-56, 112, 157, 172, 178, 182-184, 203, 212, 242, 250, 318, 363, 416, 418, 429, 430
- utilisation des terres agricoles 64, 85, 87, 241, 243, 433
- utilisations mixtes 78
- Vallée de la rivière Don (Ont.), 231, 252, 386, 407
- Vallée de la rivière Rouge, 7, 189, 417-418, 425, 462
- Vallée Rouge (Scarborough, Ont.), 417, 463
- Vaughan (Ont.). Conseil municipal, 69
- vent 44, 72, 94, 95, 151, 156, 162, 169, 181, 198, 199, 204, 210-218, 223, 224, 235, 239, 314, 316, 317, 374, 384, 433, 445, 471
- villes 5, 6, 11, 19, 20, 22, 24, 37, 38, 41, 44, 45, 47, 48, 50, 52, 53, 58, 62, 73, 77, 78, 81, 86, 92, 99-101, 115, 178, 180, 187-189, 197, 200, 205, 210, 214, 217, 218, 229, 240, 242, 244, 291, 304, 308, 313, 316, 324, 327, 338, 342, 343, 351, 371, 380, 392, 412, 447, 449, 454, 471, 472

Vision 2020: A Plan for the Mississauga Waterfront,
281-283

Voies multiples : Vers une démarche axée sur l'écosystème :
Un rapport des phases I et II de l'examen environnemental
de Toronto, 125, 134, 146, 152, 304, 393

vues 44-46, 59, 61, 72, 119, 125, 158, 165, 166, 176, 194,
223, 235, 279, 308, 319, 336, 349, 355, 364, 372,
404, 429

Water Conservation in Ontario: Implementing the User Pay
System to Finance a Cleaner Environment 115

Waterfront Transportation in the Context of Regional
Transportation, 9-10

Waterloo (Ont. : Municipalité régionale), 53, 114,
414, 435

Weller, Phil, 102

Whitby (Ont.), 117-118, 195, 427-429, 439

Whitby (Ont.). Conseil municipal, 439-440, 447,
462, 464

Whitby Psychiatric Hospital (Whitby, Ont.), 428, 446

Whitman, Walt 305

Whyte, William H., 64, 179, 211, 222

Wild Life Strategy for Ontario, 181

Willamette River Greenway (Oregon), 180

Wilmot Creek Marsh (Newcastle, Ont.), 431, 447

Wilmot Creek Retirement Community, 429, 444

Winter Waterfront: Year-Round Use in Metropolitan Toronto,
207, 210

Wismer, Susan, 171

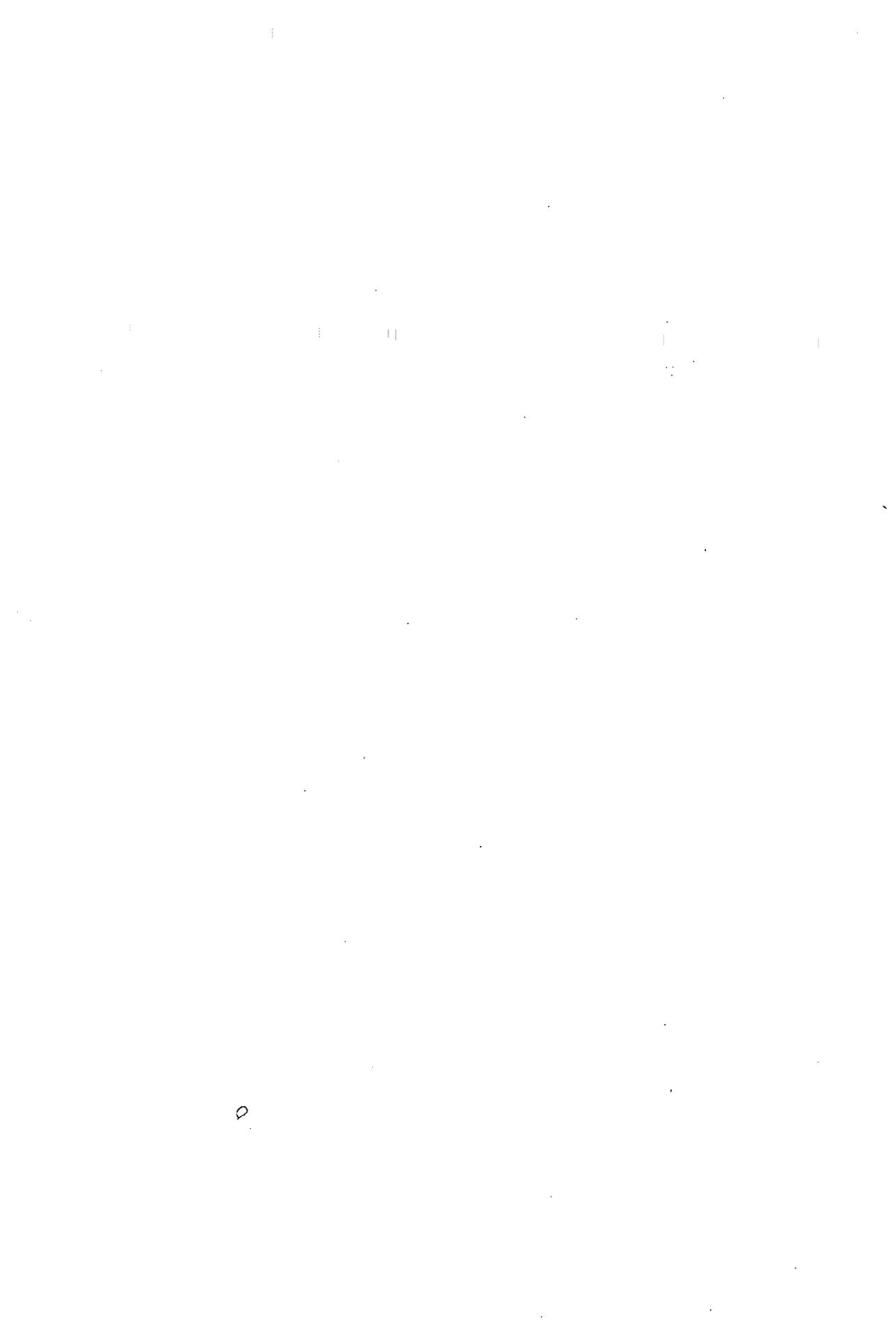
World Trade Centre (Toronto, Ont.), 335, 353, 359-360,
363, 410

York (Ont. : Municipalité régionale), 64, 69, 113

York Quay (Toronto, Ont.), 216

zonage 70, 72, 74, 88, 241, 242, 247, 249, 299, 305, 320,
367, 368, 375, 377, 378, 414, 439, 440, 454

zones naturelles 8, 172, 174, 216, 220, 239, 336, 428,
433, 436, 440, 444, 447, 449, 450





007152
BIBLIOTHÈQUE DU CONSEIL PRIVÉ
PRIVY COUNCIL LIBRARY

HT169/.C32/T61R414
Crombie, David, 1936-
Régénération : le secteur
riverain de Toronto et la
ADRM c. 2 aa PCO

PRIVY COUNCIL OFFICE
BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

PROPERTY OF - PROPRIÉTÉ DU
PRIVY COUNCIL OFFICE
BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ
LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE

RÉGÉNÉRATION

JAMAIS LE BESOIN DE RÉGÉNÉRER LE SECTEUR RIVERAIN N'A ÉTÉ AUSSI IMPÉRIEUX ET LE MOMENT DE LE FAIRE BIEN, AUSSI PROPICE.

LES TRAVAUX DE LA COMMISSION ROYALE SUR L'AVENIR DU SECTEUR RIVERAIN DE TORONTO SOULIGNENT LES LIENS QUI EXISTENT ENTRE LE MILIEU URBAIN ET LE MILIEU NATUREL, ENTRE LES GENS, L'ÉCONOMIE, LA SANTÉ ET LA DURABILITÉ DE L'ENVIRONNEMENT. LA COMMISSION APPUIE LA DÉMARCHÉ AXÉE SUR L'ÉCOSYSTÈME POUR ASSURER À LA FOIS LA RÉGÉNÉRATION DE L'ENVIRONNEMENT ET LA REPRISE DE L'ÉCONOMIE. ELLE SUGGÈRE UNE NOUVELLE FAÇON DE PROCÉDER, COMME LA TENUE DE TABLES RONDES POUR RÉUNIR LES ORGANISMES, LES MEMBRES DU PUBLIC ET LES ENTREPRISES, L'INTÉGRATION DE LA PLANIFICATION ENVIRONNEMENTALE À L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, ET LA FORMATION DE PARTENARIATS POUR ACCOMPLIR LE TRAVAIL.

DANS CE RAPPORT FINAL, L'HONORABLE DAVID CROMBIE RECOMMANDE DES MOYENS DE RÉGÉNÉRER LE SECTEUR RIVERAIN DE LA RÉGION, NOTAMMENT PAR :

- L'ASSAINISSEMENT DES RIVIÈRES ET DU LAC ONTARIO;
- L'AMÉNAGEMENT D'ESPACES VERTS ET DE SENTIERS DANS TOUTE LA BIORÉGION;
- LA PROTECTION ET LA REMISE EN ÉTAT DES HABITATS;
- LE DÉVELOPPEMENT DU SENTIMENT D'APPARTENANCE À LA RÉGION GRÂCE AUX LIENS HISTORIQUES, À LA DIVERSITÉ SOCIALE, AUX VUES PITTORESQUES ET À UN PLAN BIEN PENSÉ;
- LA STIMULATION DE L'ÉCONOMIE RÉGIONALE PAR L'AMÉNAGEMENT DE NOUVEAUX ÉLÉMENTS VERTS D'INFRASTRUCTURE, DES ENTREPRISES RESPECTUEUSES DE L'ENVIRONNEMENT, LES TRANSPORTS ET LE LOGEMENT RIVERAIN.

