LIBR-00337

Accès et déplacements

Rapport du

Groupe de travail sur l'accès et les déplacements

présenté à la

Commission royale

sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Photo frontispice :
le boulevard Lakeshore durant les beaux jours de 1920

Photo tirée des archives des Commissaires du havre de Toronto

Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989
N° de catalogue Z1-1988/1-41-3F
ISBN 0-662-16937-9

Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

Accès et déplacements

3

pco

Royal Commission on the
Future of the
Toronto Waterfront

CANADA

Commission royale sur
l'avenir du
secteur riverain de Toronto

Commissioner
The Honourable David Crombie, P.C.

Executive Director and Counsel
Ronald L. Doering

Administrator
Mary Ann Allen

Commissaire
L'honorable David Crombie, c.p.

Directeur exécutif et Conseiller juridique
Ronald L. Doering

Administratrice
Mary Ann Allen

Dear Colleague:

I am pleased to provide a copy of the Report made to me by the Access and Movement Work Group of the Royal Commission on the Future of the Toronto Waterfront.

It represents the opinion of the authors and not of the Commission. Clearly, however, it deals with a subject of utmost importance facing this Commission and all those who want a better waterfront for Toronto.

I look forward to hearing from you.

Cher collègue,

Je suis heureux de vous transmettre un exemplaire du rapport que m'a remis le groupe de travail sur l'accès et les déplacements de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Ce rapport représente l'opinion de ses auteurs et n'engage pas la Commission. De toute évidence, toutefois, il concerne un sujet d'une très haute importance pour la Commission et pour tous ceux qui souhaitent que le secteur riverain de Toronto soit plus accueillant.

En espérant recevoir bientôt de vos nouvelles, je vous prie d'agréer, cher collègue, mes cordiales salutations.

David Crombie

171, rue Slater St., 11th Floor / 11e étage
P.O. Box / C.P. 1527
Station / Succursale "B"
Ottawa, Canada K1P 6P5

Tel. No. / No. de téléphone (613) 990-3306
Fax. No. / No. de facsimilé (613) 990-4345

207 Queen's Quay West / Ouest, 5th Floor / 5e étage
P.O. Box / C.P. 4111
Station / Succursale "A"
Toronto, Canada M5W 2V4

Tel. No. / No. de téléphone (416) 973-7185
Fax. No. / No. de facsimilé (416) 973-7103

Table des Matières

Introduction

Le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements .. 5

Résumé 9

Bref historique 13

Les quatre grands enjeux relatifs au secteur riverain 19

1. Nécessité d'intégrer la planification 19

2. Nécessité d'orienter l'aménagement 21

3. Nécessité de concilier les intérêts publics et les intérêts privés 22

4. Nécessité d'assurer l'accès au secteur riverain 24

Le cadre des transports 29

L'infrastructure actuelle 30

Réseau routier 31
Transports publics 32
Traversiers 34
Bicyclette, bateau, avion 34

Éléments du cadre proposé 34

1. Un réseau de sentiers et de promenades 35
2. Un réseau de pistes cyclables 36
3. Des routes panoramiques sur le bord de l'eau 36
4. Le prolongement des rues dans l'axe nord-sud 37

5. L'assurance d'un accès visuel 37
6. Un réseau de terrains de stationnement 38
7. Un réseau de tramways et d'autobus 39
8. Le réseau ferroviaire GO 40
9. Des bateaux de croisière et des embarcations de plaisance 40

Terminaux du secteur riverain 40

Mise en oeuvre du cadre : les enjeux locaux 42

1. Le site de l'hôpital psychiatrique Lakeshore 42
2. Le secteur des motels d'Etobicoke 43
3. Ontario Place/Exhibition Place 44
4. Le district de Fort York 45
5. Harbourfront et les terrains ferroviaires 46
6. Toronto Island Airport 47
7. le SkyDome 49
8. La gare Union 50
9. La ligne SLR/tramway du secteur riverain 52
10. La voie rapide Gardiner 54
11. East Bayfront 57
12. Le port de Toronto et Leslie Street Spit 58
13. La piste de courses Greenwood 61
14. Le district de Port Union 62

Recommandations 65

1. Planification de l'aménagement du secteur riverain 65

2. Le cadre des transports 65

3. Les terminaux du secteur riverain 65

4. L'investissement dans les transports 66

5. Programme coordonné de travaux d'envergure 66

6. Initiatives immédiates 66

7. Initiatives à long terme 67

Bibliographie 70

Cartes

1. Infrastructure actuelle pour les transports

2. Cadre proposé pour les transports

3. Enjeux locaux : secteur riverain de l'agglomération de Toronto

4. Enjeux locaux : le secteur riverain central

Cartes

1. Infrastructure actuelle pour les transports

2. Cadre proposé pour les transports

3. Enjeux locaux : secteur riverain de l'agglomération torontoise

4. Enjeux locaux : centre du secteur riverain

Le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements

Accès et déplacements au bord de l'eau : passagers sur le traversier des îles de Toronto, durant l'hiver.

Photo : Sally Gibson, Binscarth Publications Inc.

Le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements

Ken Greenberg, président
Edward Levy
Nino Campitelli
Gerald Robinson
John Bousfield

Adjoints : Ellen Jane Grossman, Terry Janczyk, Catherine O'Neill, Simon So

Ken Greenberg a créé et dirigé la Division de l'architecture et de l'urbanisme du Service d'urbanisme et d'aménagement de la ville de Toronto. Conférencier et auteur bien connu sur les questions d'urbanisme, il est associé principal de la firme Berridge Lewinberg Greenberg et enseigne à l'Université York.

Edward J. Levy est président de la firme d'ingénieurs et de planificateurs en transports B-A Consultants, qui compte parmi sa clientèle des établissements publics et des sociétés privées d'Amérique du Nord et d'Europe. Auparavant, il a été coordonnateur de l'étude de la gestion du transport dans le centre de Toronto, étude effectuée pour la ville de Toronto et la municipalité du Toronto métropolitain.

Nino Campitelli, qui est ingénieur, a travaillé pendant plus de 30 ans à la planification des transports pour la province de l'Ontario; il a été directeur adjoint pour l'examen du plan des transports pour l'agglomération métropolitaine, effectué en 1974. Actuellement, il est directeur du Bureau des politiques sur les transports municipaux de l'Ontario.

Gerald Robinson est architecte et pratique à Toronto. Il a fait partie de la Commission d'urbanisme de la ville de Toronto en 1968. Il a dressé des plans d'aménagement pour les secteurs riverains de Kenora, Sarnia et Port Edward.

John Bousfield exerce son activité d'urbaniste-conseil dans l'agglomération torontoise et dans tout l'Ontario depuis plus de 30 ans. Il a été coordonnateur de l'étude effectuée dans le cadre du plan de développement de Metro Toronto de 1967.

Le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements a été constitué par l'honorable David Crombie, Commissaire de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto, afin de recueillir des renseignements sur les déplacements vers le secteur riverain de Metro Toronto et le long de ce secteur, d'examiner les questions ainsi que les solutions possibles aux problèmes liés à l'accès et aux déplacements, et aussi de formuler des recommandations à ces égards.

Le Groupe de travail avait le mandat précis d'examiner les divers moyens de transporter les gens et les marchandises vers le secteur riverain de Metro Toronto, le long dudit secteur et aussi en provenance du même endroit, que ce soit par voiture particulière ou camion, par les transports publics, par bicyclette, par bateau, par avion ou à pied. Le Groupe s'est penché sur les expériences passées, les problèmes actuels et les solutions éventuelles.

Quatre autres Groupes de travail ont également été mandatés pour examiner les divers problèmes, contraintes et possibilités que présente le secteur riverain, chacun dans une perspective particulière : le Logement et les voisinages; les Parcs, distractions et aménagements publics; l'Environnement et la santé; et enfin, l'Emploi, les perspectives et la croissance économique.

Résumé

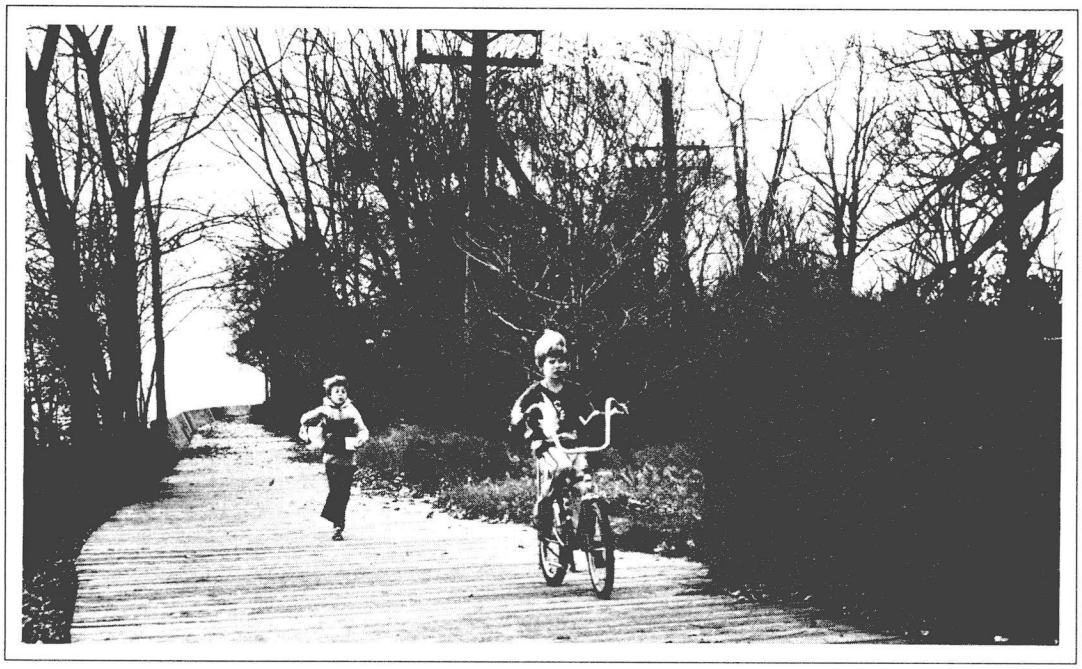


Illustration de deux modes de locomotion sur le trottoir de bois de Ward's Island.

Photo : Sally Gibson, Binscarth Productions Inc.

Résumé

Voici, en résumé, les principaux problèmes de transports et de planification qui se rapportent au secteur riverain, comme les perçoit le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Le Groupe a repéré quatre questions cruciales dont il faut s'occuper pour assurer une planification véritablement efficace de l'aménagement du secteur riverain. Les voici :

1. la nécessité d'intégrer la planification;
2. la nécessité d'orienter l'aménagement;
3. la nécessité de concilier les intérêts publics et les intérêts privés, et
4. la nécessité d'assurer l'accès au secteur riverain.

Ces quatre problèmes proviennent essentiellement de l'absence de vision commune pour le secteur riverain entre les organismes chargés d'en planifier l'aménagement, ainsi que du manque de coopération dans la mise en oeuvre des projets de ces divers organismes.

Afin de susciter une vision commune pour l'aménagement du secteur riverain, nous proposons un cadre pour les transports, c'est-à-dire un réseau de divers modes de transport vers le secteur riverain et le long de ce secteur, en portant une attention particulière à la façon dont ces divers modes se recoupent et se renforcent les uns les autres. Le cadre que nous proposons pourrait servir à orienter les initiatives qui seront prises à l'égard du secteur riverain, et à en assurer la cohérence. Il faudra, pour le mettre en oeuvre, une démarche intégrée, un appui soutenu et un engagement total de la part de tous les ordres de gouvernement, du secteur privé et du public.

Dans notre cadre, nous avons prévu des terminaux où plusieurs modes de transport se rejoignent et qui ouvrent, de ce fait, d'intéressantes perspectives de développement et diverses possibilités d'avoir accès au lac.

Pour amorcer la mise en oeuvre de notre plan, nous avons formulé une série de recommandations. Dans certaines, nous énonçons les conditions à satisfaire pour arriver à un consensus général sur le cadre des transports que nous proposons, sur les terminaux, sur l'intégration de la planification et sur l'investissement dans les transports. Dans d'autres, nous examinons en détail les enjeux locaux pour que les décisions nécessaires puissent se prendre maintenant afin de protéger les possibilités d'accès et de déplacement dans le secteur riverain.

Le Groupe de travail sur l'accès et les déplacements insiste pour que le cadre des transports qu'il propose soit communiqué à tous les groupes intéressés et que les discussions commencent afin que le cadre soit amélioré et adopté comme point de départ à une action concertée par tous ceux qui assument des responsabilités relativement au secteur riverain de Toronto ou qui éprouvent quelque intérêt pour l'endroit.

Bref historique

Le quotidien sur le vif : sur cette photo, prise en 1955, sur Queen's Quay, le tramway Presidential Conference, qui n'avait que quatre ans à l'époque, croise la locomotive CPR 6280, alors vieille de 42 ans. Entièrement électrique, le tramway desservait la ligne Dupont, qui menait aux quais. Le vieux "Terminal Warehouse", qu'on voit à l'arrière-plan, a été entièrement rénové et converti en bureaux, magasins et appartements.

Larry Partridge; Mind The Doors, Please: The Story of Toronto and Its Streetcars

Photo : R.J. Sandusky

Bref historique

La création d'une Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto s'est longuement fait attendre dans une collectivité dont l'existence, depuis le début, dépend de sa situation au bord de l'eau et qui, en fait, y a même pris naissance. À la fin du XVIIIe siècle, Toronto n'était qu'un village ne dépassant pas douze pâtés de maisons ayant pour centre l'actuelle rue Berkeley, six pâtés s'étendant vers le sud de l'actuelle rue King et six s'étendant vers le nord (la rue Church était alors loin du quartier des affaires et l'actuelle intersection King-Yonge n'était pas même un croisement de routes.) John Graves Simcoe, le premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, était prêt à abandonner la petite ville de York à son sort et, comme le Colonial Office cherchait alors un endroit propice pour y installer une capitale provinciale, il proposa de l'installer sur la rivière La Tranche -- qu'il rebaptisa promptement Thames River, c'est-à-dire la Tamise -- près de ce qui est aujourd'hui London, en Ontario. Finalement, la géographie prévalut et York fut choisie, en partie parce qu'elle était en quelque sorte située sur une "autoroute" commerciale déjà très fréquentée, le lac Ontario.

La confiance mise dans le port de la ville porta amplement fruit : York qui, en 1803, comptait 456 habitants était devenue, en 1876, un Toronto bourdonnant d'activité. Plus de 2 200 navires mouillèrent dans son port cette année-là et 62 bateaux y hivernèrent. Trois ans plus tard, le 1er septembre 1879, les foules se pressaient à la première exposition annuelle de l'Industrial Exhibition Association of Toronto, organisme prédécesseur de la Canadian National Exhibition.

L'Esplanade, aménagée au milieu du XIXe siècle en spacieuse promenade au bord de l'eau, donnait directement sur les quais. Dans les années 1850 et 1860, elle fut progressivement envahie par tout un réseau d'installations ferroviaires à la fine pointe de la technique d'alors. Durant tout un siècle, L'Esplanade n'allait plus servir de promenade publique; ce n'est que vers la fin des années 1970 et dans les années 1980 que certaines parties en furent rendues au public. (Bien que L'Esplanade ait retrouvé son nom et traverse à nouveau les terrains appartenant aux sociétés de

chemin de fer, l'endroit ne pourra plus jouer le même rôle qu'auparavant : 80 années de remblayage ont tellement repoussé la ligne du littoral vers le sud que L'Esplanade est maintenant loin du bord de l'eau.)

Depuis le milieu du XIXe siècle, la ville de Toronto avait été desservie par des sociétés privées de transports publics; en 1861, la société Toronto Street Railway assurait, par des voitures hippomobiles, le service entre le St. Lawrence Market et le très actif centre de la ville, à l'intersection Front et Jarvis. En 1891, une entreprise privée, la Toronto Railway Company, prit la relève et, durant 30 ans, assura les transports publics par des tramways électriques (appelés "tramways périphériques" parce qu'ils assuraient, à partir du centre de la ville, le service vers la périphérie, en d'autres termes le service interurbain). En 1921, Toronto fut la première ville canadienne à avoir un réseau municipal de transports en commun, exploité par la Toronto Transportation Commission (qui, en 1954, prit le nom de Toronto Transit Commission). Des tramways électriques appartenant à des sociétés privées empruntaient le boulevard Lakeshore et le Kingston Road, respectivement, pour transporter les gens des villages d'Etobicoke et de West Hill vers la grande ville.

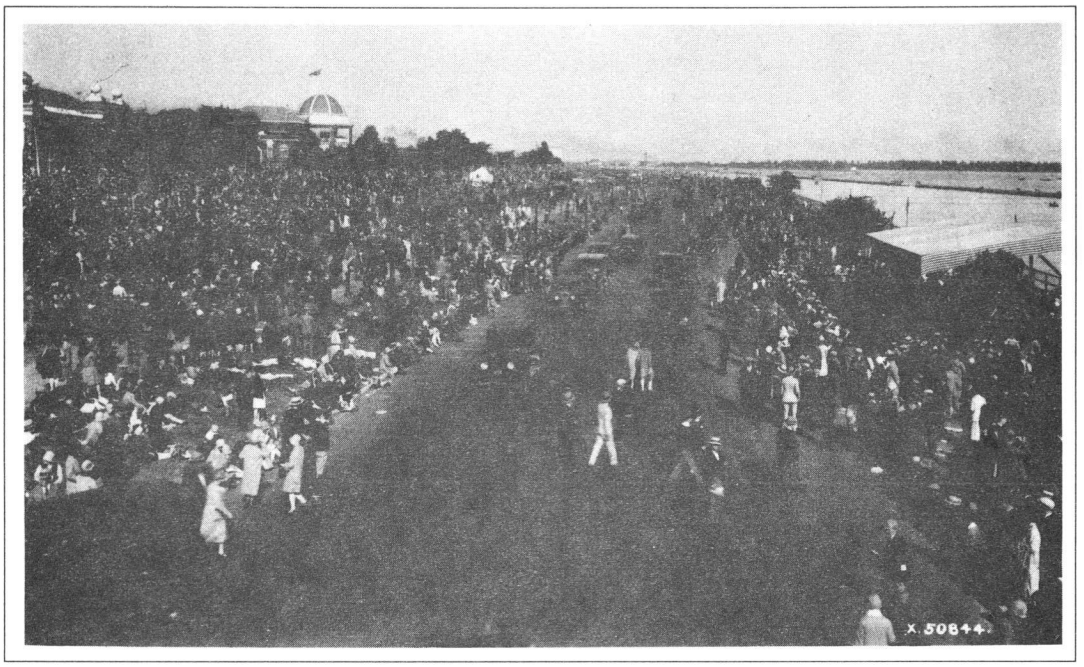
Durant l'été, la circulation se faisait en sens inverse : pour échapper à la chaleur de la ville, les gens de Toronto prenaient le chemin de la plage dans l'est et celui des hôtels de villégiature situés au sud d'Etobicoke. Ils pouvaient aussi se rendre au bord de l'eau pour s'embarquer dans les bateaux qui faisaient le tour des Grands Lacs, derniers vestiges des flottes qui, durant une bonne partie du XIXe siècle, avaient constitué le moyen préféré de circuler d'une ville à une autre et de se rendre à la rive américaine du lac.

Avec la fin de la Deuxième Guerre mondiale, on assista à une expansion phénoménale de tous les modes de déplacement; en 1954, Toronto était la première ville canadienne à avoir son métro et, un an plus tard, elle commençait à construire une voie rapide de 12,87 kilomètres le long du secteur riverain à partir de la baie Humber à l'ouest jusqu'à la rue Leslie, à l'est, voie dont la plus grande partie était surélevée, ce qui la rendait extrêmement présente dans le paysage. Le premier tronçon fut terminé vers la fin de

l'été de 1958 et le dernier, de la promenade Don Valley jusqu'à la rue Leslie, fut inauguré le 15 juillet 1966; au total, l'entreprise avait coûté 103 millions de dollars, soit 8 millions de plus que le budget original.

Ce qui a changé au cours des années et qui continue à changer aujourd'hui encore n'est pas l'importance du secteur riverain, mais bien son rôle dans la vie sociale, commerciale et économique de la collectivité.

Les quatre grands enjeux relatifs au secteur riverain



Foules sur le bord de l'eau, en 1928, juste après la construction de Boulevard Drive. À droite, on aperçoit l'estrade des juges; à gauche, on voit le dôme du Women's Building.

James Lorimer; The Ex: A Picture History of the CNE

Photo : Archives nationales, Ottawa

Les quatre grands enjeux relatifs au secteur riverain

Au cours de notre étude du secteur riverain, nous avons rencontré à maintes reprises quatre problèmes fondamentaux, qui sont les suivants :

1. la nécessité d'intégrer la planification;
2. la nécessité d'orienter l'aménagement;
3. la nécessité de concilier les intérêts publics et les intérêts privés;
4. la nécessité d'assurer l'accès au secteur riverain.

1. Nécessité d'intégrer la planification

Certains travaux d'aménagement, en cours de planification ou de réalisation, vont transformer profondément le littoral du lac Ontario et le secteur riverain de Toronto. Le Groupe de travail s'inquiète surtout de ce que nombre de ces projets ou de ces travaux sont entrepris par des organismes dont le mandat ne touche qu'une partie bien précise du secteur riverain ou ne porte que sur un besoin ou un but bien particulier, établi par chaque organisme de son côté, en fonction d'une perception étroite des possibilités qu'offre le secteur riverain. Isolément, ces initiatives n'ont pas en elles-mêmes de conséquences désastreuses mais, collectivement, elles se traduisent par des fluctuations déroutantes dans la qualité et dans l'uniformité conceptuelle des bâtiments et des installations. Il n'est pas exagéré d'affirmer qu'il se présente actuellement une occasion idéale -- et que la nécessité s'en fait sentir aussi -- d'intégrer tous ces projets de façon créative et cohérente.

Définir, par exemple, une vision commune, loin d'empêcher la diversité l'encouragerait davantage en dégageant un consensus sur les éléments les plus susceptibles de rendre le secteur riverain aussi vivant que polyvalent. Cette absence de vision commune explique en partie la situation actuelle. Le Groupe de travail est en faveur d'une plus grande intégration entre les organismes et intérêts en cause et d'une plus grande cohérence dans la détermination des éléments essentiels qui pourraient et devraient se trouver le long du secteur riverain de Toronto.

Mais, s'il y a si peu d'uniformité dans les projets, c'est qu'il n'y a ni coopération ni coordination entre les quelque 30 organismes qui ont compétence dans le secteur riverain. Par le passé, nombre d'entre eux ont pris des décisions concernant l'infrastructure et l'aménagement des terrains sans tenir compte de la nécessité d'assurer l'accès aux rives. Le problème ne vient pas tant de la multiplicité des organismes que de l'absence de collaboration entre eux. Pour y remédier, on pourrait songer aux mesures suivantes, entre autres :

- des rencontres régulières entre groupes dont les intérêts se font concurrence, afin de déterminer ce qui est dans l'intérêt public et d'y donner suite;

- une insistance moindre sur les buts particuliers à chaque organisme;

- la création d'un organisme administratif ou opérationnel chargé de trancher les différends et de trouver des solutions novatrices aux problèmes qui reviennent souvent;

- l'établissement et l'acceptation d'un cadre à l'intérieur duquel les organismes de financement fonctionneraient;

- l'engagement de tenir, avec patience et persévérance, des consultations pour modifier des façons de faire qui sont dépassées.

Si Toronto est choisie pour être l'hôte des Jeux olympiques de 1996 ou pour accueillir une Exposition universelle en 2001, la ville pourrait coordonner l'aménagement des installations qui seront nécessaires avec les utilisations actuelles des terrains et les réseaux existants de transports, mais il lui faudrait pour cela pouvoir planifier bien à l'avance. Pour assurer le succès d'événements aussi colossaux, tous les organismes de planification, groupes chargés de l'aménagement et autres intervenants doivent être prêts à relever collectivement le défi. Mais il faut une orientation claire et des buts précis, établis bien avant la tenue de ces grands événements.

Des sommes colossales seront investies, durant les prochaines décennies, dans le secteur riverain. Si chaque organisme continue à agir de son côté, sans se préoccuper du contexte général, il ne sera peut-être pas possible de réaliser tout le potentiel du secteur riverain, particulièrement si de grands travaux y sont effectués simultanément. Pour assurer un accès facile au secteur riverain, et y faciliter les déplacements, la coopération et la coordination sont tout à fait essentielles.

2. Nécessité d'orienter l'aménagement

Durant les années 1960, les municipalités s'ingénièrent à convaincre les promoteurs de développer le secteur riverain; dans le but de revitaliser des zones sous-utilisées ou laissées à l'abandon, on offrit aux promoteurs de généreux stimulants financiers ainsi qu'un généreux appui public. Maintenant que le secteur riverain est revenu à la mode, les promoteurs s'arrachent les terrains situés au bord de l'eau et multiplient les pressions pour obtenir le droit d'aménager des régions auxquelles on ne s'était pas intéressé jusque-là.

Convenablement appliquée, une telle activité du marché peut permettre de réaliser d'importants objectifs publics qui, autrement, seraient demeurés hors d'atteinte; on peut donc envisager la possibilité d'avoir un mélange intéressant d'utilisations, ce qui signifie en même temps une utilisation intensive des transports publics tant durant les heures de pointe que durant les heures habituellement creuses, et tout cela génère, sous forme de taxes, des revenus pour payer l'aménagement des installations nécessaires et les améliorations à l'infrastructure.

Dans bien des cas, cependant, la réglementation actuelle ne protège pas suffisamment l'intérêt public : des aménagements mal planifiés et mal faits sont à inscrire au passif plutôt qu'à l'actif, car ils empêchent d'apporter des améliorations vitales à l'accès au secteur riverain, de diversifier les activités et d'aménager les attraits publics nécessaires. Jointe à l'absence de planification intégrée dont nous avons parlé plus haut, l'habitude des promoteurs de concevoir dans l'isolement leurs projets d'habitation tend à protéger le "standing" et la vie privée des résidents

au détriment de l'accès du public au bord de l'eau. Signalons toutefois que les autorités tentent de remédier à la situation par un processus d'approbation des projets d'aménagement.

L'actuel réseau de transport vers le secteur riverain a été en grande partie conçu pour répondre à des utilisations dont l'importance a maintenant diminué -- c'est le cas, par exemple, des voies ferrées installées pour desservir les entrepôts du bord de l'eau -- et il est en quelque sorte fragmenté. L'évolution de la ville a fait que bien des rues, bien des voies de circulation et bien des trottoirs aussi ne se rendaient pas jusqu'au bord de l'eau; les réseaux municipaux de transports publics ne s'étendaient pas jusqu'au secteur riverain et étaient essentiellement conçus pour desservir le centre de la ville et sa banlieue. Or, les réseaux de transport ont un rôle crucial à jouer dans l'aménagement du secteur riverain, rôle qu'il faut reconnaître et exploiter.

3. Nécessité de concilier les intérêts publics et les intérêts privés

La tendance à la privatisation a plusieurs causes. En effet, beaucoup des terrains situés au bord de l'eau sont d'une superficie importante parce que, par le passé, ils ont servi à des fins industrielles et portuaires. Ces lots attirent souvent des promoteurs-constructeurs du secteur privé qui s'empressent d'y ériger des complexes immobiliers dès qu'ils ont réussi à regrouper plusieurs terrains.

Il ne faut pas s'étonner que, en l'absence de directives publiques précises, beaucoup de ces constructeurs cherchent à attirer les acheteurs par des aménagements qui protègent l'intimité et assurent une bonne vue mais qui, en même temps, empêchent le public d'avoir accès au bord de l'eau. Pour que les gens puissent au moins apercevoir l'eau, on ménage également un certain espace entre les immeubles, mais il est douteux que ces ouvertures relativement étroites puissent faire disparaître l'impression "d'emmurement" qu'on a dans le centre du secteur riverain de Toronto.

Dans les cinq à dix prochaines années, les promoteurs-constructeurs du secteur privé exerceront probablement une

activité importante dans le secteur riverain, laquelle aura des conséquences visibles, particulièrement dans le cas des projets établis pour le secteur des motels d'Etobicoke, le secteur East Bayfront de Toronto et le secteur Port Union Road à Scarborough. À Etobicoke, il est possible que le secteur privé joue un rôle encore plus important que prévu si le réaménagement des terrains compris entre le complexe Grand Harbour et Norris Drive s'avère économiquement réalisable et politiquement acceptable. À Scarborough, les terrains à aménager qui bordent Port Union Road sont séparés du bord de l'eau par les voies du CN, de sorte que les constructeurs compteront probablement moins sur la possibilité d'avoir accès au bord de l'eau, à moins que cet obstacle ne puisse être supprimé.

Lorsque les autorités locales exigent des promoteurs et constructeurs du secteur privé qu'ils prévoient un accès au bord de l'eau pour les promeneurs ordinaires, ils s'exécutent habituellement. Mais quand il s'agit de reconnaître un droit de passage ou de construire une route menant à l'artère est-ouest la plus proche, l'enthousiasme est moins évident. Mais tout cela peut se négocier : l'autorisation de la municipalité est habituellement nécessaire lorsque le constructeur veut faire une utilisation mixte de ses terrains, modifier la densité d'habitation ou changer celle qui s'appliquait aux lots de grève, et lorsqu'il s'agit de régler d'autres questions.

Les promoteurs privés sont habituellement heureux de laisser aux organismes publics la responsabilité d'assurer un nombre suffisant de darses et de postes d'amarrage pour les bateaux de plaisance. À cause de problèmes comme la qualité et la quantité de l'eau, la sécurité et la responsabilité, ils n'insistent pas non plus pour aménager ou administrer des plages le long des complexes qu'ils construisent.

Les propriétaires et occupants de propriétés résidentielles et non résidentielles essaient souvent de restreindre l'accès du public au bord de l'eau et d'empêcher aussi les déplacements du public le long du secteur riverain, et ils ne leur laissent que les endroits assez éloignés de leurs propriétés ou de leurs quartiers. Tout comme les concepteurs et les constructeurs de grands complexes immobiliers, ils cherchent à isoler le réseau des rues locales des routes

qui débouchent sur le bord de l'eau afin de protéger leurs quartiers et, en fait, de les privatiser. Chaque fois que ce vieux conflit entre les intérêts d'une région et les intérêts privés ou locaux refait surface, les groupements locaux se défendent énergiquement.

Pour freiner la tendance vers la privatisation, il faut des lignes directrices qui favorisent la reconnaissance, dans toutes les zones redéveloppées, de droits de passage généreux pour le public. On arriverait de la sorte à promouvoir la protection et l'agrandissement des espaces publics, ce qui permettrait en même temps d'envisager diverses utilisations futures.

La fragmentation du redéveloppement du secteur riverain a eu, entre autres, cette grave conséquence que de grands complexes conçus comme des entités isolées ont été juxtaposés de façon assez maladroite comme c'est le cas, par exemple, du secteur Harbourfront et des terrains ferroviaires, et aussi d'Exhibition Place et de Ontario Place. De plus, dans certains cas, on ne s'est pas assez préoccupé de faciliter la circulation ou d'assurer l'accès aux secteurs avoisinants.

Il faut tenir compte des répercussions qu'aura l'implantation d'immenses complexes et adopter des lignes directrices pour faire en sorte que tout projet éventuel soit intégré avec ce qui l'entoure et qu'il existe aussi des liens entre les complexes. On pourrait, par exemple, exiger que plusieurs complexes adjacents soient alignés en continu afin d'en faciliter l'accès au public.

4. Nécessité d'assurer l'accès au secteur riverain

Ces vingt-cinq dernières années, il est devenu de plus en plus difficile de "s'échapper" de Metro Toronto pour atteindre les zones rurales, lesquelles reculent sans cesse devant l'appétit des citadins pour les installations récréatives. Pour la majorité des Torontois, par conséquent, Metro Toronto elle-même est devenue la "station estivale" du lac Ontario et ils en viendront de plus en plus à compter sur le secteur riverain comme source d'activités récréatives,

particulièrement si, comme on le prévoit, l'agglomération atteint six à sept millions d'habitants dans les cinquante prochaines années.

Ces dernières années, comme les pressions s'intensifiaient pour obtenir l'aménagement d'installations de loisirs le long du rivage du lac Ontario, les Commissaires du havre de Toronto et des membres de la Metropolitain Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA, Office de protection de Toronto et de la région) ont cherché à étendre le littoral accessible au public et à agrandir les installations de loisirs qui y sont aménagées.

Cependant, pour que ces installations puissent continuer à répondre aux besoins croissants, il faudra en augmenter sensiblement la capacité en même temps que les diversifier, ce qui signifie qu'il faudra aussi penser à améliorer l'accès du public au secteur riverain et améliorer les transports.

La tension entre les intérêts régionaux et les intérêts locaux vient de deux besoins souvent opposés : la nécessité de faciliter l'accès au bord de l'eau et la nécessité aussi d'assurer cet accès en respectant le caractère urbain local. Cette situation est illustrée, par exemple, par le besoin quasi irrésistible d'un grand nombre de Torontois de fréquenter les parcs, la promenade de bois et les plages de l'est du secteur riverain de Toronto, ce qui congestionne le secteur durant la fin de semaine et provoque l'invasion du délicieux quartier résidentiel qui sépare la rue Queen est, artère principale de l'endroit, de toutes les attractions désirées.

Il n'est ni nécessaire, ni désirable de réaménager tout le secteur riverain. Au contraire, conserver un certain nombre de quartiers résidentiels bien établis, assure de la diversité au secteur riverain en faisant contraste avec les nombreuses attractions qu'on y a aménagées récemment. En fait, certains de ces "traits d'union" entre de grands complexes comptent parmi les collectivités les plus intéressantes, les plus vivantes et les plus réussies de Metro.

Certaines attractions d'intérêt régional -- Harbourfront, Exhibition Place et Ontario Place, par exemple -- doivent de toute évidence être desservies intensivement, sinon expres-

sément, par divers moyens d'accès. Ces attractions, et d'autres aussi, attireront de plus en plus les foules et par conséquent, il faudra avoir le moyen de transporter beaucoup de gens à des vitesses relativement considérables. Mais en même temps, il faudra protéger les zones urbaines avoisinantes -- en particulier les quartiers résidentiels -- afin qu'ils conservent leur attrait et restent des endroits sûrs à habiter et à visiter.

Pour ce qui est des transports, on s'attache surtout, dans les projets en cours de réalisation ou de planification, à desservir quelques endroits stratégiques du centre de Toronto et des environs immédiats. Ces endroits sont effectivement importants, mais il ne faudrait pas oublier d'en desservir d'autres.

Pour disperser en quelque sorte les fonctions et les activités le long du secteur riverain, dès maintenant et dans l'avenir, il est nécessaire de renforcer les liens nord-sud existants ainsi que les liens horizontaux, et d'en créer d'autres.

Il faudra bien sûr une plus grande volonté politique pour obtenir que les fonds nécessaires soient affectés à l'amélioration des transports et de l'accès au secteur riverain. De plus, il faudra accélérer le processus de planification global des transports avant d'y mettre en oeuvre quelque projet d'aménagement que ce soit. Il convient de s'entendre, en les protégeant, sur certains éléments cruciaux comme l'aménagement d'une promenade ininterrompue au bord de l'eau ainsi que des droits de passage pour la clientèle régionale et locale; il faut aménager de nouvelles installations à mesure que le développement progresse ou avant qu'il ne se fasse et, de plus, la taille et la configuration de ces éléments doivent correspondre à celles du secteur riverain et à la diversité de ses aménagements.

Le cadre des transports

1949 : le parc d'attractions Sunnyside, sis dans l'ouest de la ville, sur la baie Humber. Des milliers de personnes fêtent Pâques en se promenant sur le populaire trottoir de bois d'un mille et demi de longueur construit en 1919-20.

Mike Filey; Not a One-Horse Town: 125 Years of Toronto and Its Streetcars

Photo : Mike Filey

Le cadre des transports

Il est nécessaire d'adopter, concernant le secteur riverain, un nouveau point de vue qui tienne compte des besoins propres à ce secteur et qui serve à orienter, dans l'immédiat et dans l'avenir, les décisions en matière de transports. Le cadre que nous proposons pour les transports assure la cohérence des initiatives prises pour l'aménagement du secteur riverain, aide à intégrer les diverses autres initiatives, résout des problèmes locaux, sert à promouvoir des utilisations appropriées pour le secteur riverain et une répartition appropriée des diverses utilisations des terrains, et enfin, il prévoit les besoins et les perspectives futures et y répond.

Nous proposons de modifier certains éléments du réseau de transport actuel et d'en ajouter quelques autres pour en faire un réseau tout à fait propre à favoriser et même à promouvoir un aménagement intéressant et diversifié du secteur riverain durant les prochaines décennies, qui seront tout à fait cruciales. Un cadre du genre est indispensable maintenant que les pressions se multiplient pour que tout le secteur riverain soit mis en valeur et que plusieurs ordres de gouvernement investissent des sommes énormes dans le réseau routier, les transports publics et d'autres services.

Ce que nous présentons, c'est tout simplement un projet pour stimuler la discussion avec le public, les autorités et les organismes responsables afin d'en venir à un consensus sur ce qu'il convient de faire. Notre cadre concorde, pour sa plus grande partie, avec l'idéologie et les objectifs des quatre autres Groupes de travail, dont il a été question au cours de la réunion commune tenue vers la fin de 1988.

Le cadre est établi selon les six principes de base suivants :

Premièrement : la planification des transports doit promouvoir la vitalité économique et la diversité du secteur riverain;

Deuxièmement : le réseau de transport doit être conçu en tenant compte des besoins de la clientèle régionale, locale et de quartier en matière d'accès au bord de l'eau;

Troisièmement : le réseau de transport doit permettre aux gens de se rendre dans le secteur riverain pour le travail, le magasinage et les loisirs;

Quatrièmement : le réseau de transport doit promouvoir la création de centres d'activités répartis tout le long de la rive;

Cinquièmement : le réseau doit permettre les déplacements le long du secteur riverain et tenir compte des moyens de transport par eau;

Sixièmement : les plans établis doivent permettre de protéger le patrimoine du secteur riverain et respecter les lignes directrices établies pour la protection de l'environnement.

On voit, sur la carte 2, les principaux éléments proposés, les installations existantes et celles qui sont en construction.

Nous présentons notre cadre des transports en trois parties :

1. l'infrastructure actuelle;
2. les éléments du cadre proposés;
3. les terminaux du secteur riverain.

L'infrastructure actuelle

Le secteur riverain de Toronto s'étend sur quelque 60 kilomètres à partir de la fin du Queen Elizabeth Way, près du ruisseau Etobicoke dans l'ouest, en traversant les villes d'Etobicoke, de Toronto et de Scarborough, jusqu'à la rivière Rouge dans l'est. Dans son ensemble, le secteur riverain est desservi par deux grandes artères est-ouest, le corridor Gardiner/Lakeshore et Kingston Road, et par zones, il est desservi par les transports publics.

Réseau routier

Les grandes artères et les principaux circuits de transports publics desservent souvent la même zone -- c'est le cas, par exemple, du corridor Lakeshore à l'ouest du centre de Toronto -- ce qui donne un certain choix aux automobilistes, aux transporteurs commerciaux et à la clientèle des transports en commun.

Le boulevard Lakeshore, qui passe alternativement de quatre à six voies sur toute la longueur du secteur riverain, commence au ruisseau Etobicoke et s'étend jusqu'à l'intersection de l'avenue Woodbine et de la rue Queen, dans l'est. Entre le ruisseau Etobicoke et la rivière Humber, il sert de tracé pour la ligne de tramway de Long Branch, qui vient se raccorder directement à la ligne de tramway Queen, à une boucle située immédiatement à l'ouest de la rivière Humber.

Entre la rivière Humber et la rue Bathurst, les six voies du boulevard Lakeshore sont libres de tout tramway et permettent donc un accès intensif mais contrôlé au secteur riverain; le boulevard est l'une des routes panoramiques les plus intéressantes de tout Metro Toronto. Passé la rue Bathurst, le boulevard Lakeshore se fond dans la voie rapide Gardiner.

À l'est de la rue Parliament, le boulevard Lakeshore, qui fait toujours partie intégrante du corridor Gardiner/ Lakeshore, recommence à desservir le bord de l'eau pour finalement se rétrécir à quatre voies un peu avant d'arriver à l'intersection Queen-Woodbine.

À l'est de l'avenue Woodbine, la rue Queen est, qui est l'artère principale du quartier Beach, est remplie d'automobiles et de tramways et ses trottoirs grouillent d'habitants du quartier et de visiteurs. Durant les fins de semaine et à certaines heures du jour en semaine, ce tronçon de deux kilomètres est souvent congestionné par une circulation intense. La rue Queen se termine à Fallingbrook Road, dans Scarborough, à l'est de l'usine de filtration d'eau.

À partir de là, c'est Kingston Road qui dessert le secteur riverain en traversant toute la ville de Scarborough. Malheureusement, comme il n'est pas très proche du bord de

l'eau, il ne donne pas vraiment l'impression d'être une artère riveraine. Sur son parcours, cependant, le chemin croise plusieurs rues nord-sud, entre autres l'avenue Midland, Brimley Road, la promenade Guildwood, et d'autres -- qui permettent d'avoir véritablement accès à certaines parties du secteur riverain de Scarborough. À l'heure actuelle, cependant, il est plus difficile d'avoir accès au secteur riverain à partir du Kingston Road que ce ne l'est à Etobicoke ou à Toronto. On a un accès plus direct dans l'extrême est de Scarborough en empruntant la promenade Guildwood et le tronçon est de l'avenue Lawrence. Cette partie de l'avenue Lawrence pourrait d'ailleurs assurer l'accès à la zone East Point/Port Union à partir de l'ouest et, par Port Union Road, à partir du nord.

Dans l'ensemble de Metro Toronto, plusieurs artères et rues nord-sud mènent au bord de l'eau. De plus, plusieurs rues locales desservant essentiellement des quartiers résidentiels à Etobicoke, dans le quartier Beach et, moins directement, à Scarborough, permettent également aux automobilistes et aux piétons d'avoir accès au bord de l'eau. À Scarborough, la plupart de ces rues locales ne permettent qu'un aperçu du lac, et seulement aux endroits situés beaucoup plus haut que l'imposant escarpement. L'absence de routes locales parallèles au bord de l'eau constitue également un problème, particulièrement à Scarborough.

Transports publics

Dans Metro Toronto, les transports publics sont assurés par les véhicules de la Toronto Transit Commission ainsi que par le réseau de trains de banlieue et d'autobus de la province d'Ontario appelé GO Transit, lequel relie la banlieue proche et la banlieue éloignée de Toronto au centre de la ville.

GO Transit transporte plus de 30 millions de personnes par année, chiffre qui croît à mesure que le réseau s'étend. Le tronçon est, récemment inauguré entre Pickering et Whitby, est le premier où le service soit assuré sur des rails appartenant en propre au réseau GO Transit.

Actuellement, la ligne la plus utilisée, et celle qui le demeurera probablement, est la ligne Lakeshore est-Lakeshore ouest, qui va de Hamilton dans l'ouest à Whitby dans l'est,

d'où elle sera finalement prolongée jusqu'à Oshawa. Presque toutes les stations de la ligne Lakeshore contribuent, en pratique, à desservir des destinations situées sur le bord de l'eau : certaines stations (p. ex., Rouge Hill) sont très proches du bord de l'eau et on explore actuellement la possibilité de déplacer la station Mimico vers l'est, ce qui améliorerait sensiblement le service vers les quartiers et les installations récréatives qui sont en train de s'établir le long de la baie Humber.

Les lignes de métro, de tramway et d'autobus de la TTC sont entièrement intégrées en un réseau où les trois modes sont accessibles avec le même billet; ce réseau transporte chaque année près de 450 millions de passagers payants, chiffre qui n'est dépassé en Amérique du Nord que par New York et (bien modestement) par Chicago.

Le principal élément du réseau de la Toronto Transit Commission est le métro, qui se rapproche du bord de l'eau à la gare Union, où les usagers pourront correspondre gratuitement avec le tronçon Harbourfront du système léger sur rail (SLR), actuellement en construction et qui devrait être en service au début de 1990. Le tronçon gare Union-Spadina du SLR passera par un tunnel sous la rue Bay pour ressurgir sur une voie surélevée sur Queen's Quay ouest. On songe déjà à prolonger vers l'est et vers l'ouest ce court tronçon : en effet, Metro Toronto et la TTC ont déjà entrepris des études de tracé pour un prolongement ouest allant de l'avenue Spadina à la rue Bathurst.

Le secteur riverain est également desservi par d'autres modes de transport : des tramways circulent le long du tronçon ouest du boulevard Lakeshore de même que sur la rue Queen et la rue King (tout comme le SLR, les tramways du tronçon du circuit Queen qui passe sur le Queensway entre la boucle de la rivière Humber dans l'est jusqu'à l'avenue Roncesvalles empruntent une voie qui leur est exclusivement réservée); il y a également la ligne de tramway nord-sud Bathurst, qui relie la ligne de métro Bloor-Danforth à Exhibition Place, ainsi que des lignes d'autobus de la TTC sur la plupart des artères nord-sud.

Les traversiers

Les traversiers des îles, exploités par le service des parcs de Metro Toronto, assurent la liaison toute l'année entre les îles de Toronto et la terre ferme.

Il existe trois lignes de traversier, conçues essentiellement pour permettre l'accès aux parcs publics des îles à partir d'un terminal situé immédiatement au sud de l'hôtel Westin Harbour Castle : l'une se rend à Hanlan's Point, juste au sud de Toronto Island Airport, une autre à Centre Island, où est sis le principal parc d'attractions ("Centre-ville", etc.) et la dernière à Ward's Island, qui est habitée. À la morte saison, on instaure un circuit spécial en boucle qui dessert les trois îles.

En outre, il y a le traversier de Toronto Island Airport, la hauteur de la rue Bathurst, qui couvre, aller-retour, les 120 mètres qui séparent la terre ferme et l'aéroport, ce qui en fait donc le traversier public au trajet le plus court au monde selon le Livre Guinness des records. Son trajet a beau être court, le traversier est indispensable à Toronto Island Airport. Actuellement, on est à évaluer le fonctionnement et l'avenir de ce lien vital.

Bicyclette, bateau, avion

Nous abordons, dans la partie suivante, d'autres éléments de l'infrastructure actuelle des transports : la piste Martin Goodman, les ports de plaisance et leurs rampes de lancement et Toronto Island Airport.

Éléments du cadre proposé

Le cadre que nous proposons pour les transports se compose de neuf éléments :

1. un réseau de sentiers et de promenades au bord de l'eau;
2. un réseau de pistes cyclables;
3. des routes panoramiques sur le bord de l'eau;
4. le prolongement des rues dans l'axe nord-sud;
5. l'assurance d'un accès visuel;

6. un réseau de terrains de stationnement;
7. un réseau de tramways et d'autobus;
8. le réseau ferroviaire GO;
9. un service de navette maritime, des embarcations de plaisance et des bateaux de croisière.

1. Un réseau de sentiers et de promenades au bord de l'eau

Il devrait y avoir, au bord de l'eau, une promenade ininterrompue, qui serait établie en partie sur les terrains récupérés par remblayage et comprendrait des corridors publics à négocier avec les promoteurs, et qui aurait des caractéristiques physiques particulières à différents endroits et mènerait à des destinations précises. Cette artère principale serait raccordée à des promenades et des sentiers secondaires le long des six principaux cours d'eau qui aboutissent au lac : les ruisseaux Etobicoke, Mimico et Highland ainsi que les rivières Humber, Don et Rouge. En outre, en la raccordant aux promenades urbaines nord-sud, surtout celles du centre de la ville, il sera possible d'établir un réseau qui amènera les gens plus près de l'eau et leur ouvrira l'accès à toutes sortes d'activités aquatiques.

À Etobicoke, le réseau de sentiers fait partie du plan officiel de la ville et est considéré réalisable, comme la possibilité d'avoir accès au bord de l'eau en passant par Marina del Rey. Le réseau pourrait être amélioré par un pont au-dessus du ruisseau Etobicoke, dans le parc Marie Curtis, qui faciliterait la circulation à pied vers l'ouest, jusqu'au parc A.E. Crooks à Mississauga. Dans l'est, il serait possible de franchir la rivière Humber en passant par le boulevard Lakeshore, pour atteindre la plage ouest et le parc Sunnyside.

Il faudrait songer à améliorer le sentier Martin Goodman ainsi que le sentier de Lower Don et d'autres aménagements semblables dans la ville de Toronto et aussi à les prolonger vers l'ouest et vers l'est.

Dans l'est de Toronto et à Scarborough, on pourrait relier le trottoir de bois du quartier Beach à un sentier du bord de l'eau qui se poursuivrait éventuellement jusqu'au Bluffer's Park et à Guildwood Inn, East Point Park, Port

Union et dans la vallée de Lower Rouge. Les travaux pourraient se faire en même temps que les travaux de protection des rives projetés par le MTRCA.

Plus au nord, on pourrait établir un réseau de sentiers à Scarborough, à partir de Nursewood Road jusqu'à Petticoat Creek Park à Pickering, et à partir de Fishleigh Drive et de Kingston Road jusqu'à Beechgrove Drive, en utilisant des tronçons de rue aussi bien que les parcs actuels et les parcs projetés le long de l'escarpement. Éventuellement, les deux sentiers pourraient se rejoindre en passant par les grands ravins de Glen Everest Road, Brimley Road, Bellamy Road, Manse Road et de Guild Inn.

2. Un réseau de pistes cyclables

Il serait nécessaire d'avoir un réseau ininterrompu de pistes cyclables qui pourraient être raccordées aux pistes du bord de l'eau et du secteur riverain, y compris aux circuits cyclables locaux. Le comité municipal des pistes cyclables a déjà plusieurs propositions pour le secteur des motels, les terrains ferroviaires, le sentier Martin Goodman, les rues York et Cherry, St. Lawrence Square, le parc Tommy Thompson et la rue Leslie. La difficulté est de faire en sorte que les pistes cyclables puissent s'intégrer aux projets d'aménagement et de trouver le moyen d'aménager, dans les secteurs adjacents, des pistes cyclables tant dans les rues qu'en dehors des rues.

3. Les routes panoramiques sur le bord de l'eau

L'existence d'une route panoramique nous redonnerait le plaisir de conduire au bord de l'eau. Une route du genre devrait avoir plusieurs boucles raccordées aux principales artères qui donnent accès au secteur riverain, notamment les tronçons du boulevard Lakeshore est et ouest, Queen's Quay, la rue Queen et Kingston Road. À Etobicoke, il serait peut-être possible d'aménager une boucle panoramique entre Norris Drive et l'avenue Superior, en même temps qu'on procède au réaménagement du secteur. On pourrait aussi établir deux boucles panoramiques à Scarborough : l'une serait située entre Brimley Road et Kingston Road, passerait au bas de Bluffer's Park pour aller vers l'ouest en empruntant des

terrains récupérés par remblayage, et remonter vers l'escarpement en empruntant le ravin de l'ancienne usine de filtration jusqu'à Kingston Road à la hauteur de Fishleigh Drive; l'autre partirait de l'avenue Morningside à la hauteur du CN pour se diriger vers l'est le long de l'ancienne réserve de la voie rapide Scarborough, emprunterait le parc East Point et traverserait l'embouchure du ruisseau Highland pour aller jusqu'à Port Union Road.

Il faudrait évidemment songer à un aménagement particulier qui permettrait de faire un rapprochement étroit et continu entre la promenade et le bord de l'eau.

4. Le prolongement des rues nord-sud

Beaucoup de grandes rues nord-sud (voir la carte 1) devraient être prolongées jusqu'au bord de l'eau. Certaines sont en quelque sorte des routes régionales qui assurent l'accès à partir des autoroutes, des terminus de transport et de divers points achalandés de la ville, tandis que d'autres sont des routes purement locales. Les deux catégories de routes doivent pouvoir se distinguer par leur conception et par leur taille. Les routes régionales devraient permettre l'intensification des activités dans le secteur riverain. Le principal axe est-ouest devrait assurer la correspondance vers les destinations du bord de l'eau. À Scarborough et à Etobicoke, on n'a pas prévu, près des rues, un nombre suffisant de droits de passage menant au bord de l'eau. Il faut examiner soigneusement le problème et y trouver des solutions.

5. L'accès visuel

Les plus belles villes riveraines du monde sont aménagées de telle sorte qu'on peut, de leur rive, contempler de vastes perspectives et découvrir nombre de détails intéressants tout le long du littoral. Toronto jouit justement de ces avantages-là : sur le boulevard Lakeshore, à la hauteur du parc Sunnyside, le regard se perd sur d'immenses espaces verts avec le lac à l'arrière-plan et l'on a une vue superbe de la ville. En allant vers l'est jusqu'au secteur des motels à Etobicoke, par la voie rapide Gardiner, on a une vue véritablement saisissante de la baie Humber avec, en

arrière-plan, les gratte-ciel de Toronto. Et dire que l'on voit tout cela de la voie rapide Gardiner, dont la contribution à l'embellissement du paysage n'est pas absolument évidente.

Dans le centre du secteur riverain, la perspective est différente car l'avant-plan est ponctué d'édifices sur le bord de l'eau et l'arrière-plan est encadré par les îles de Toronto.

À Scarborough, la perspective est différente aussi : du haut de l'escarpement, on a une vue étonnante de l'eau.

Actuellement, on cherche à rendre le bord de l'eau plus agréable en y aménageant d'autres espaces verts et en en facilitant l'accès. On se rend de plus en plus compte, en effet, qu'il y a avantage, tant sur le plan humain que sur le plan économique, à pouvoir apercevoir l'eau. Malgré cela, il se construit en ce moment des complexes qui empêchent totalement ou partiellement le public d'apercevoir le lac, dont la vue est réservée à quelques privilégiés.

Les organismes de planification et le public doivent multiplier les efforts pour protéger ces échappées sur l'eau, pour les améliorer et aussi pour en créer d'autres propres à enrichir l'expérience visuelle le long du secteur riverain.

6. Un réseau de terrains de stationnement

Il est nécessaire d'établir un réseau de terrains de stationnement pour les visiteurs qui souhaitent pouvoir se rendre en voiture au bord de l'eau. On devrait installer de petits et moyens terrains de stationnement le long de la route panoramique, près des principaux points d'accès et près des points d'intersection avec la ligne de tramway qui dessert le secteur riverain. La taille de ces terrains serait fonction du lieu choisi, de sa facilité d'accès et du nombre d'activités sises au bord de l'eau, dans le voisinage immédiat. Les terrains déjà aménagés près des parcs, des ports de plaisance et autres endroits seraient intégrés au réseau, avec des lignes directrices appropriés pour l'aménagement et l'exploitation.

7. Un réseau de tramways et d'autobus

La ligne de tramway qui dessert le secteur riverain devrait être prolongée. Le tronçon SLR en construction entre la gare Union et l'avenue Spadina assurera le transport vers le centre du secteur riverain, que ce soit pour le travail ou pour passer des heures agréables au SkyDome, au Antique Market ou au Queen's Quay Terminal. Ce tronçon correspond directement avec le métro et le réseau ferroviaire GO, ce qui augure bien de la possibilité de raccorder ensemble le réseau régional de transports publics et le réseau qui dessert le secteur riverain. Cependant, pour que la nouvelle ligne SLR devienne un élément important du système régional de transports, et en particulier, pour qu'elle facilite l'accès au secteur riverain, il faut la prolonger dès maintenant vers l'ouest et vers l'est et l'intégrer aux lignes de tramway des rues King et Queen (dans l'ouest, jusqu'à Exhibition Place et en passant par les voies existantes sur la rue Dufferin et l'avenue Coxwell) et aux lignes de la rue Bathurst et de l'avenue Spadina. Une fois la ligne SLR prolongée, il faudra veiller à ce que les passagers puissent -- et par les tramways aussi -- se rendre à destination directement, sans devoir prendre une correspondance.

Une ligne de tramway qui desservirait bien le secteur riverain pourrait servir à intensifier et à diversifier l'utilisation des terrains à des endroits précis comme Ontario Place/Exhibition Place, St. Lawrence Square, East Harbour et la piste de courses Greenwood.

Prolonger la ligne de tramway et l'intégrer aux autres lignes assurera un meilleur service dans le secteur riverain et contribuera à déterminer l'utilisation des terrains dans le secteur. Il faudra compléter ce réseau par des lignes d'autobus qui, au besoin, pourront se rendre jusqu'au bord de l'eau. Il faudrait également songer à assurer un service de transport le long de la promenade panoramique, et même prévoir des boucles. Il faut également penser à desservir les "terminaux du secteur riverain", les terrains de stationnement périphériques et les endroits particulièrement intéressants du secteur riverain.

8. Le réseau ferroviaire GO

Le réseau GO, particulièrement le tronçon Lakeshore qui fonctionne déjà à plein régime, est un moyen de transport indispensable pour desservir Ontario Place/Exhibition Place, le SkyDome (prochainement) et d'autres lieux du secteur riverain. Le gouvernement de l'Ontario prévoit l'agrandir prochainement et améliorer le service afin d'acheminer la clientèle de toute la région vers le secteur riverain; pour cela, on intégrerait les stations situées le long du boulevard Lakeshore avec les lignes de tramway et d'autobus et l'on augmenterait la fréquence du service à destination et en provenance de la gare Union sur certaines autres lignes. Conséquemment, il deviendrait possible de diversifier davantage l'utilisation des terrains à certains endroits.

9. Embarcations de plaisance et bateaux de croisière

Comme de plus en plus de gens s'intéressent à la navigation de plaisance et à la pêche sportive, il faudra leur faciliter l'accès du bord de l'eau et prévoir en même temps plus de postes d'amarrage et de rampes pour mettre les embarcations à l'eau. À Scarborough, il faudra prévoir des aménagements particuliers au parc East Point pour réserver une partie de la superficie de l'eau à la navigation de plaisance.

Les excursions organisées deviendront de plus en plus populaires aussi, et l'on a même pensé que les bateaux de croisière pourraient recommencer à faire un arrêt au port de Toronto. Toute cette activité, avec les clubs, les ports de plaisance, les terminus, etc. qu'il faudrait aménager, serait fascinante. Et si l'on veut utiliser des vaporettos pour assurer les déplacements le long du secteur riverain, il faudrait peut-être creuser un nouveau chenal au travers Leslie Street Spit.

Terminaux du secteur riverain

En certains endroits stratégiques du secteur riverain, plusieurs modes de transport peuvent se raccorder, de sorte qu'on pourrait aménager des terminaux pour assurer une

correspondance facile entre eux. On pourrait les installer à proximité de vastes terrains de stationnement desservis par les voies rapides et le réseau GO, qui pourraient être facilement desservis aussi par l'autobus et le tramway et qui permettraient également d'accéder directement au bord de l'eau.

Plusieurs moyens de transport aboutissent à ces terminaux; ceux-ci deviendraient donc en quelque sorte les "voies d'accès au secteur riverain", car ils assureraient, aux visiteurs venus de près ou de loin, un accès facile et agréable au bord de l'eau.

Ils seraient également très utiles à ceux qui veulent visiter Toronto même, car l'existence d'un réseau de terrains de stationnement leur permettrait de laisser leur voiture sur place et d'emprunter les transports publics pour la dernière partie de leur trajet, ce qui contribuerait à décongestionner les rues du centre de Toronto.

Les transports publics jouent toujours un grand rôle dans les possibilités de développement d'un secteur, ce dont on pourrait tirer parti pour assurer un aménagement résidentiel, commercial et récréatif plus intensif des zones qui entourent les terminaux de transport. L'extrême facilité de correspondance aux centres mêmes accélérerait non seulement l'aménagement de la zone avoisinante mais décongestionnerait en même temps le reste du réseau de transports.

L'implantation de terminaux de transports dans le secteur riverain aurait d'énormes avantages, à savoir :

1. la facilité de correspondance entre les modes de transport;
2. la facilité d'accès au bord de l'eau;
3. la possibilité de laisser sa voiture sur place et de se rendre à destination par les transports publics;
4. la possibilité d'intégrer les transports et d'intensifier les activités au bord de l'eau;
5. la possibilité de décongestionner le secteur riverain;
6. la possibilité de protéger les voisinages;
7. la possibilité d'avoir un cadre logique à partir duquel planifier l'aménagement des terrains;
8. la possibilité d'utiliser le secteur riverain dans toute sa longueur.

Des cercles rouges indiquent, sur la carte n° 2, les lieux d'implantation éventuels des terminaux de transport.

Mise en oeuvre du cadre: les enjeux locaux

Nous avons repéré quatorze endroits où la mise en oeuvre du cadre pour les transports pourrait se trouver facilitée ou entravée. Il peut s'agir d'aménagements prévus ou en cours de réalisation, de modifications proposées à l'utilisation actuelle de terrains ou alors d'occasions de faciliter les déplacements et l'accès. Ces quatorze endroits, qui sont portés sur les cartes 3 et 4, sont les suivants :

1. le site de l'hôpital psychiatrique Lakeshore;
2. le secteur des motels d'Etobicoke;
3. Ontario Place/Exhibition Place;
4. le district de Fort York;
5. Harbourfront et les terrains ferroviaires;
6. Toronto Island Airport;
7. le SkyDome;
8. la gare Union;
9. la ligne SLR/tramway du secteur riverain;
10. la voie rapide Gardiner;
11. East Bayfront;
12. le port de Toronto et Leslie Street Spit;
13. la piste de courses Greenwood;
14. le district de Port Union.

1. Le site de l'hôpital psychiatrique Lakeshore

L'hôpital, fondé en 1890 sous le nom d'Ontario Hospital, était situé au milieu d'immenses pelouses et de grands arbres en un lieu retiré de la ville, mais qui en était suffisamment proche pour que le personnel puisse y avoir facilement accès. On a proposé de réaménager ce bel endroit en quartier résidentiel, d'y construire un amphithéâtre ou encore d'en faire un lieu d'agrément pour le public. On a également proposé de prolonger l'avenue Kipling vers le sud et de conserver la rocade qui ceinture l'endroit.

Étant donné sa destination d'origine, l'endroit n'a jamais été intégré aux quartiers résidentiels avoisinants et n'est pas desservi non plus par une allée piétonnière menant

directement au bord de l'eau. Maintenant que l'hôpital est désaffecté, l'occasion s'offre d'ouvrir tout le secteur riverain d'Etobicoke au public, de protéger l'accès au bord de l'eau quels que soient les aménagements prévus et de prolonger l'avenue Kipling jusqu'aux rives. L'endroit présente à coup sûr des possibilités extrêmement intéressantes : on pourrait l'intégrer au collège Humber ainsi qu'aux terrains appartenant au MTRCA et prolonger aussi les allées des piétons vers l'est et vers l'ouest, le long du bord de l'eau, afin de mieux l'intégrer avec les quartiers avoisinants.

2. Le secteur des motels d'Etobicoke

Le secteur des motels est un endroit bruyant en même temps qu'une barrière physique et visuelle qui empêche de voir le lac : en effet, de grandes installations comme la voie rapide Gardiner, la voie principale du CN, la voie de GO Transit et le boulevard Lakeshore séparent le secteur du reste de la zone urbaine.

En dépit de la présence d'un si grand nombre d'artères, le service est insuffisant pour un secteur densément peuplé et n'est assuré que par les tramways et les autobus de la TTC, ce qui rend le trajet assez long jusqu'au centre de Toronto.

Les terrains sont, comme le secteur lui-même, étroits et tout en longueur, de sorte qu'il faudrait en regrouper plusieurs pour faire de grands travaux de réaménagement. Cependant, des projets résidentiels en hauteur, s'étendant jusqu'au bord de l'eau et ne prévoyant qu'un minimum d'espace public, entrent en conflit avec les politiques existantes.

Le plan officiel prévoit des routes ainsi que des allées piétonnières reconnues nécessaires par le secteur public qui est prêt à les aménager le long de l'eau. De la sorte, il serait possible de se rendre à pied à la rivière Humber et au ruisseau Mimico.

Avec certaines modifications, le réseau de transports publics pourrait servir à favoriser un aménagement du secteur des motels. Par exemple, la ville d'Etobicoke est

en train d'évaluer, en coopération avec le ministère des Transports, la possibilité de rapprocher la gare GO de Mimico du ruisseau Mimico et du parc de la baie Humber.

3. Ontario Place/Exhibition Place

L'inauguration du SkyDome, en 1989 est un élément parmi plusieurs qui ont amené les autorités à s'interroger sur les rôles respectifs de Ontario Place et d'Exhibition Place. Ontario Place, qui a été aménagée en 1971 tout près d'Exhibition Place, sur du terrain récupéré par remblayage, s'inspire de la configuration d'Expo 67, l'exposition universelle tenue à Montréal pour célébrer le centenaire de la Confédération canadienne.

Bien que physiquement proches l'une de l'autre, Ontario Place et Exhibition Place ne se mettent pas en valeur l'une l'autre : elles sont séparées par le boulevard Lakeshore, que les piétons ne peuvent franchir qu'à l'aide de deux passerelles appartenant à Ontario Place et d'où l'on n'a pour toute perspective que d'immenses terrains de stationnement, des clôtures et d'autres obstacles et où l'air est rempli du bruit des voitures circulant à haute vitesse sur une autoroute à six voies. Les administrateurs de ces deux grandes places auraient avantage à établir ensemble un programme d'aménagement précis avec des objectifs fermes, dont la facilité d'accès par tous les modes de transport, en particulier les transports publics. Ils pourraient s'entendre aussi pour éliminer progressivement les terrains de stationnement en surface pour rendre l'endroit plus intéressant. Tant pour tirer parti de leur situation que pour attirer les visiteurs, Ontario Place et Exhibition Place auraient intérêt à assurer toute l'année l'accès à la partie de la rive qui dépend de ces deux grands complexes.

Outre cette planification commune, il serait nécessaire de veiller à intégrer les deux complexes de façon plus harmonieuse avec ce qui les entoure, avec le secteur riverain en général et de veiller aussi à ce que le prolongement de la rue Front, qui est prévu, soit fait de façon à concorder avec le tout.

Tout ce travail de planification en commun a de nombreux avantages : on peut s'entendre pour que les installations se complètent de façon que le public ait accès à des activités plus nombreuses et plus diversifiées; on peut justifier davantage encore la nécessité de prolonger rapidement la ligne SLR qui doit desservir le secteur riverain; on peut rendre Ontario Place et Exhibition Place plus rentables et combiner leurs ressources de façon à les rendre propres à la tenue des Jeux olympiques de 1996 et à l'exposition universelle prévue pour 2001. Mais pour cela, il faut de la coopération et une planification faite en commun.

4. Le district de Fort York

Fort York est unique en son genre : seul site archéologique de Toronto à avoir conservé trace de 8 000 ans de présence humaine, l'endroit a été désigné district de conservation des biens culturels en vertu de la Loi sur les biens culturels de l'Ontario et, plus récemment, il a également été désigné lieu historique national par le gouvernement fédéral. Fort York n'a jamais bougé de son emplacement original mais la ville, elle, a évolué de telle sorte que le fort, les quartiers de la garnison et le cimetière militaire sont maintenant entourés complètement par de grandes voies de circulation : tout d'abord, par des voies ferrées et maintenant, par la voie rapide Gardiner. De nos jours, seuls les touristes les plus déterminés peuvent apprécier cet endroit fascinant, mais pratiquement inaccessible.

Parmi les travaux en cours de réalisation ou qui sont prévus dans les environs de Fort York, il y a le prolongement de la rue Front à partir de la rue Bathurst jusqu'à l'avenue Strachan et la voie rapide Gardiner, de même que le prolongement éventuel de L'Esplanade vers l'ouest à partir de la rue Bathurst. Avec tout ce qui se construit ou ce qu'il est prévu de construire dans son voisinage, Fort York pourrait devenir le centre d'un important district historique; il pourrait servir à relier ensemble les quartiers est et ouest du secteur riverain et assurer aussi une liaison entre le secteur riverain et les quartiers sis au nord.

Il faudrait compléter le tableau en prévoyant dès maintenant des voies d'accès pour les piétons et en agrandissant les réseaux de pistes cyclables.

La nécessité de procéder par planification globale et de faciliter l'accès à Fort York suppose une coopération soutenue entre les intéressés, notamment le Toronto Historical Board, la ville de Toronto, Metro Toronto et les propriétaires des terrains avoisinants.

5. Harbourfront et les terrains ferroviaires

Créée en 1976, Harbourfront Corporation administre les quelque 40 hectares de terrain situés au sud du boulevard Lakeshore à partir de la rue York, dans l'ouest, jusqu'à Stadium Road, dans l'est. Les terrains ferroviaires voisins appartiennent à CN Realty, Marathon Realty, Postes Canada, la ville de Toronto et la Corporation of Metropolitan Toronto, soit au total quelque 80 hectares situés au nord du boulevard Lakeshore entre la rue Yonge et la rue Bathurst.

Ces deux superficies sont rapprochées, sur environ deux kilomètres de longueur, par le corridor Gardiner/Lakeshore, et traversées en divers endroits par la rue Bathurst, l'avenue Spadina et les rues John/Rees et York. On a prévu d'aménager de nouveaux passages à la hauteur des rues Portland et Simcoe et d'ajouter plus tard un bon nombre de passages pour piétons.

Tout récemment encore, il y avait relativement peu de circulation piétonnière et automobile dans le corridor qui sépare les propriétés de la Harbourfront Corporation des terrains ferroviaires, mais la mise en valeur intensive de tous ces terrains et la construction aussi du SkyDome ont changé considérablement la situation. Le corridor Gardiner/Lakeshore, qui ne traversait auparavant qu'une zone industrielle isolée, se trouve maintenant en plein coeur d'une zone urbaine de plus en plus densément peuplée.

Il est par conséquent d'une importance cruciale de profiter de toutes les occasions possibles pour aménager un grand nombre de passages pour les piétons qui veulent se rendre au bord de l'eau. Il est tout aussi important de prévoir, dans le réaménagement des terrains situés des deux côtés du

corridor, un nombre suffisant de passages pour les piétons et les véhicules, de ne pas bloquer la perspective et de veiller à protéger le caractère propre au bord du lac.

Actuellement, tant Harbourfront que les propriétaires des terrains ferroviaires ont tendance à fuir le problème de leur incommode frontière commune. De toute évidence, si l'on veut établir des liens avec le bord de l'eau, il faut que les sociétés et les groupes responsables cessent de considérer les deux superficies comme des entités n'ayant rien à voir l'une avec l'autre. Cela signifie que bon nombre de promoteurs, la ville de Toronto et Metro Toronto devront travailler ensemble à établir des buts communs pour le bien de la collectivité. De plus, ils devront s'entendre sur le rôle que jouera, à court, à moyen et à long termes, le corridor Gardiner/Lakeshore, afin de savoir dans quel sens orienter leurs initiatives.

6. Toronto Island Airport

L'aéroport étant situé à deux kilomètres du centre de Toronto, il est évident qu'il est surtout destiné aux gens d'affaires. Pour cette clientèle, la fréquence, la commodité et la fiabilité l'emportent sur le coût du service, mais pourtant les trois éléments recherchés se signalent actuellement par leur absence : le service est insuffisant, les correspondances avec la terre ferme se font mal, les horaires laissent à désirer et les installations pour les passagers datent et manquent de confort. De plus, les possibilités de l'aéroport sont limitées par le manque d'espace et par le nombre, limité aussi, de types d'appareils actuellement autorisés à desservir l'aéroport.

Beaucoup de propositions ont été présentées pour améliorer l'accès à l'aéroport, dont certaines vraiment trop coûteuses pour être défendables étant donné l'insuffisance de la clientèle.

Pour notre part, nous avons examiné trois options de base qui se présentent différemment sous les rapports de l'utilité, des incidences et des coûts. Nous avons évalué le coût de chacune; étant donné qu'un traversier coûte beaucoup plus cher à faire fonctionner qu'un tunnel, nous avons

capitalisé les frais d'exploitation et les avons ajoutés au total pour pouvoir comparer les trois options sur le même pied.

Première option : réserver le traversier aux passagers et assurer le service aux cinq minutes entre les bâtiments de réception et de départ situés de chaque côté du canal. Le transport des véhicules, qui ralentit le service, se ferait sur d'autres bateaux. Cette option coûterait environ 10 millions de dollars, dont 2 millions pour l'amélioration du service, 2 millions pour les bâtiments nécessaires et 6 millions de coûts capitalisés pour le fonctionnement du traversier.

Deuxième option : construire un tunnel avec transporteur hectométrique, un bâtiment de réception et de départ étant construit de chaque côté du canal. Le tunnel coûterait environ 14 millions de dollars et les bâtiments 5 millions de dollars, pour un total de 19 millions de dollars.

Troisième option : construire un tunnel routier pour autobus-navettes ou pour voitures particulières; le tunnel coûterait environ 35 millions de dollars et les bâtiments 10 millions de dollars, pour un total de 45 millions de dollars.

À notre avis, il serait difficile de justifier un investissement dépassant 40 millions de dollars pour recevoir 2 millions de passagers par année, ou même de justifier le coût d'un tunnel pour 1 million de passagers par année, particulièrement lorsqu'il y a, en matière de transport, tant d'autres projets à financer. Il ne sera possible de choisir une solution et de décider du montant à investir que lorsqu'on aura déterminé, après avoir étudié le marché, les besoins en équipement et les incidences environnementales, le nombre de personnes que l'aéroport peut et devrait recevoir.

Pour ce qui est de la question de l'accès, il faut insister sur ce point que si, actuellement, l'aéroport des îles n'est pas fréquenté par une clientèle plus nombreuse, ce n'est pas parce qu'il est difficile d'accès, mais plutôt parce que le service n'y est pas très bon. Il faudra songer à l'améliorer pour répondre aux besoins des gens d'affaires.

On a proposé d'ouvrir l'accès de l'aéroport à des avions plus gros, par exemple le Dash 8/300, afin de permettre des liaisons plus lointaines et d'intensifier l'utilisation de l'aéroport. Cela risquerait cependant de causer de sérieux problèmes environnementaux, auxquels il n'existe peut-être pas de solutions. Il faudrait très certainement tenir compte du bruit et des autres incidences que la proposition aurait sur l'environnement. Il faudrait donc établir des normes anti-bruit acceptables pour les personnes qui habitent ou visitent les endroits voisins, par exemple le secteur des motels d'Etobicoke, Ontario Place/Exhibition Place, Harbourfront et les îles de Toronto.

7. Le SkyDome

L'inauguration du stade, avec son toit rétractible, est attendue avec beaucoup d'impatience par le public, mais il ne faut pas perdre de vue que le flux et le reflux des foules avant et après chacun des événements qui y sera tenu pourrait congestionner les artères nord-sud qui desservent le secteur riverain. L'imposition de certaines restrictions à l'accès, l'imposition aussi de sens uniques et l'interdiction de stationner -- immédiatement avant et après les événements très courus -- pourraient servir à rediriger une partie du flot de la circulation vers Queen's Quay et d'autres routes du secteur riverain.

À l'heure actuelle, il n'y a pas de plans fermes pour diriger la circulation des piétons entre le SkyDome et Harbourfront et l'on n'a pas établi non plus en détail les liens piétonniers qu'il y aura entre le SkyDome et la gare Union; dans l'immédiat cependant, les travaux de construction routière aux abords du SkyDome vont perturber la circulation dans le secteur riverain. Une fois le SkyDome inauguré, il sera absolument nécessaire de trouver le moyen de décongestionner les routes, d'assurer un stationnement suffisant et d'établir, pour les transports publics, un barème de tarifs propre à encourager le public à y avoir recours pour se rendre dans le secteur riverain.

Il faut améliorer le service dans les endroits du secteur riverain qui sont très fréquentés. S'il existait des passages pour piétons entre le SkyDome et les installations

avoisinantes et si l'on faisait, en même temps, la promotion de tous les secteurs, cela encouragerait la clientèle du SkyDome à aller visiter d'autres endroits du secteur riverain.

8. La gare Union

La gare Union est, et sera probablement toujours, le coeur du réseau de transports publics de la région de Toronto, le principal point d'accès au quartier des affaires de Toronto de même qu'au centre du secteur riverain. Au niveau de la région, le rôle de la gare est encore plus important du fait qu'elle permet une correspondance directe entre le réseau ferroviaire GO et le réseau de la TTC.

Cependant, la multiplicité d'agences exploitantes et d'organismes administratifs qui ont des intérêts dans le complexe de la gare empêchent celle-ci de devenir le "noyau" extrêmement efficace qu'elle pourrait devenir pour le centre de Toronto et le quartier Bayfront. Dans l'intérêt public, il est absolument essentiel que les intéressés coopèrent, se concertent afin que la gare Union puisse offrir les services réclamés par une clientèle de plus en plus nombreuse de voyageurs, de travailleurs, de citadins et de touristes.

Il faudrait, en priorité, établir un réseau de passages pour piétons entièrement intégré, pourvu d'un abondante signalisation et qui soit également intéressant, sûr et parfaitement accessible; pour cela, il faudra établir plusieurs nouveaux circuits piétonniers nord-sud (voies de circulation; "Blue Route") et améliorer grandement les liaisons est-ouest en passant par le "fossé" et par le bâtiment de la gare lui-même.

Depuis son inauguration en 1927, la gare Union n'a jamais eu qu'une seule "porte principale", laquelle donne sur le nord. Cependant, comme les terrains situés sur les trois autres côtés du bâtiment sont maintenant mis en valeur, il est devenu indispensable de pouvoir accéder à la gare à pied à partir de tous les points cardinaux, de telle sorte que -- tout comme le Grand Central Terminal de New York -- la gare Union puisse devenir la plaque tournante du réseau piétonnier du quartier central et soit dotée, dans toutes les

directions, de passages pour piétons sûrs et commodes. La gare doit véritablement devenir le coeur du réseau de circulation urbaine et non pas seulement du réseau ferroviaire.

Le seul passage pour piétons qui existe actuellement -- un couloir venteux qui traverse le "fossé" entre le hall de la gare GO et le quartier financier en passant par la mezzanine congestionnée de la station du métro -- est source de beaucoup d'irritation. Il est incommode à utiliser et parfaitement insuffisant pour les foules d'aujourd'hui. De toute évidence, il ne fera qu'entraver la circulation à pied une fois que la mise en valeur des terrains qui entourent la gare Union sera terminée : celle des terrains ferroviaires, à l'ouest, celle des terrains situés entre la rue Yonge et Bay (BCE Place, etc.), au nord-ouest et celle, au sud, du centre du quartier Bayfront.

Une bonne partie des améliorations nécessaires doivent se faire rapidement. Par exemple, les quatre voies de circulation existantes (à l'est et à l'ouest des rues York et Bay) doivent être agrandies, tout comme la "Blue Route" qui part du hall de la gare GO. Toutes ces routes émergeraient à ciel ouvert au sud du nouveau corridor ferroviaire, rétréci. On ne saurait trop insister sur l'importance de faire tous les travaux nécessaires avant la construction des nouvelles voies pour le transport des marchandises au sud du corridor ferroviaire pour le transport des passagers, afin d'éviter le coût extrêmement élevé de construire un tunnel en-dessous d'une voie opérationnelle.

Il faut résoudre les problèmes de compétence et de "territoire" signalés par Toronto Terminal Railways (TTR), VIA et d'autres exploitants de la gare Union de façon à pouvoir établir un corridor piétonnier est-ouest qui traverserait la moitié ouest de la gare, emprunterait la rue York, passerait par l'édifice actuellement réaménagé au n° 20 de la rue York et se dirigerait de là vers le SkyDome. Il faut améliorer les liens, et en établir d'autres, entre la station de métro de la TTC et la gare du réseau GO d'une part, et entre ces deux gares et les corridors piétonniers. Il est essentiel de régler les problèmes de compétence comme le bail des TTR avec Tilden, les conflits intergouvernementaux, etc. afin de pouvoir améliorer la gare Union pour le plus grand avantage du public.

L'inauguration imminente du SkyDome constitue bien sûr un stimulant de premier choix, mais l'on peut se demander si bon nombre d'éléments petits mais essentiels -- notamment des voies d'accès pour les personnes handicapées et une signalisation claire -- pourront être mis en place prochainement.

9. La ligne SLR du secteur riverain

Le tronçon Bay Street-Queen's Quay (Harbourfront) qui s'étend entre la gare Union et l'avenue Spadina est le premier, depuis 1928, à avoir été ajouté au système léger sur rail de Toronto.

Le court tronçon actuellement en construction ne changera pas grand chose à la facilité d'accès au secteur riverain et aux déplacements dans le secteur, mais il serait quand même utile à la clientèle venant d'autres secteurs de la ville et de la région, soit pour travailler dans le quartier Harbourfront, soit pour profiter de ses installations récréatives. Le nouveau tronçon sera relié par un corridor climatisé au réseau ferroviaire GO et au métro de la TTC à la gare Union, ce qui rendra le SLR particulièrement intéressant à utiliser. Toutefois, pour pouvoir en tirer le meilleur parti et pour qu'il serve, en particulier, à faciliter l'accès au secteur riverain, il faudra le prolonger très prochainement vers l'est et vers l'ouest et assurer la correspondance directe avec les lignes actuelles de tramway.

Dans les études de faisabilité qui ont été effectuées, on s'est beaucoup intéressé aux divers tracés possibles ainsi qu'à la possibilité de prolonger la ligne de tramway vers l'ouest, mais personne encore n'a étudié la possibilité d'un prolongement à l'ouest de la rue Bathurst jusqu'à Ontario Place/Exhibition Place.

Le réaménagement qui s'amorce dans le quartier East Bayfront, à St. Lawrence Square et aussi dans la zone du port laisse penser qu'il faudrait immédiatement établir un avant-projet pour l'établissement d'une ligne à l'est de la rue Bay. Cela pourrait se faire en même temps que la planification du prolongement du SLR à l'ouest de la rue Bathurst.

En planifiant l'expansion du système léger sur rail, il faudra tenir compte de la nécessité d'ajouter des liens entre la ligne est-ouest du secteur riverain et le réseau existant de tramway. Pour l'ouest du centre de Toronto, le raccord pourrait se faire à la rue Bathurst et peut-être au Queensway passé l'avenue Roncesvalles, et pour l'est, le raccord pourrait se faire à la rue Parliament et dans le secteur Coxwell/Queen/Kingston Road.

Il faut commencer aussitôt que possible la planification en vue du prolongement vers l'est et vers l'ouest du tronçon Harbourfront et de l'établissement de liens avec le réseau existant de tramways, de façon que ce travail puisse se faire en même temps que la planification en vue des grands travaux de remise en valeur de Ontario Place/Exhibition Place, de St. Lawrence Square, de East Bayfront et, éventuellement, de la piste de courses Greenwood.

Une ligne SLR attrayante qui desservirait bien le secteur riverain pourrait effectivement servir à unir tout ce secteur, entre la limite ouest de Metro, à la boucle Long Branch, et les points où se termine actuellement "le chemin d'acier", c'est-à-dire au parc Neville (rue Queen) et au parc Victoria (Kingston Road). (En fait, ce serait peut-être une bonne idée, après 50 ans, de ramener le service ferroviaire au niveau du sol sur Kingston Road, à l'est de Toronto.)

Le prolongement est-ouest du système léger sur rail pourrait bien servir aussi à intensifier et à diversifier l'utilisation des terrains aux points de correspondance avec le réseau actuel. On pourrait d'ailleurs prévoir, à ces points comme à divers "points d'entrée" (par exemple, le boulevard Lakeshore à la limite ouest de Metro, Kingston Road à la hauteur du parc Victoria) de grands terrains de stationnement avec des tarifs et des corridors piétonniers spécialement étudiés pour encourager les visiteurs à laisser leur voiture sur place et à utiliser les transports publics. Ces "points d'entrée" viendraient compléter les initiatives que le ministère des Transports est en train de mettre en oeuvre dans l'agglomération torontoise.

10. La voie rapide Gardiner

La voie rapide Gardiner a été conçue il y a trente-cinq ans pour faire partie d'un réseau d'autoroutes urbaines et régionales dont plusieurs tronçons ne seront vraisemblablement jamais construits. Par conséquent, c'est dans un contexte différent du contexte original qu'il faut maintenant examiner le rôle de cette voie rapide dans le développement et la vitalité du quartier des affaires.

Les relevés récents sur le volume de la circulation confirment actuellement que la voie rapide Gardiner est une artère économique vitale pour le centre de la ville : la voie rapide Gardiner transporte quotidiennement de 150 000 à 165 000 véhicules, dont, à l'heure de pointe, 80 p. 100 entre dans le quartier des affaires ou en sort (le trafic de transit ne représentant que 20 p. 100 des véhicules); durant les heures de pointe, les camions comptent pour 10 p. 100 du volume et, hors pointe, pour 20 p. 100. On estime que si la tendance se maintient durant les 12 prochaines années, c'est-à-dire d'ici l'an 2001, la circulation augmentera de 20 p. 100 aux heures de pointe, et peut-être davantage s'il se tient chaque année, comme prévu, 200 événements sportifs et autres au SkyDome.

En d'autres termes, la voie rapide Gardiner joue encore un rôle critique dans la vie économique du centre de Toronto, mais certains pensent que ce rôle pourrait venir à diminuer. On peut cependant affirmer sans crainte de se tromper qu'il faudra continuer à investir de fortes sommes dans son entretien et que, particulièrement en-dessous et à côté des tronçons surélevés, c'est bruyant, sale, et étouffant. L'air ambiant est vicié et on endure de nombreuses enseignes au néon qui, dans certains cas, empêchent de voir le lac.

Pour la voie rapide Gardiner, on a proposé diverses solutions :

1. l'élargir;
2. la faire passer dans un tunnel sous le lac, et
3. la démolir.

On a également suggéré d'y apporter des améliorations : dans une récente étude d'urbanisme, la ville de Toronto recommandait d'améliorer divers tronçons de la voie rapide,

notamment de mieux éclairer et de mieux aménager le dessous des tronçons surélevés, particulièrement dans les embranchements nord-sud, d'améliorer les corridors piétonniers entre les terrains ferroviaires et le quartier Harbourfront en bas de la voie rapide Gardiner et en haut du boulevard Lakeshore, et de démolir le tronçon est de la voie rapide Gardiner, entre la promenade Don Valley et la rue Leslie. On a proposé de prolonger la rue Front pour décongestionner les accès nord-sud de la voie rapide et on a également proposé d'instaurer des corridors de circulation pour séparer le trafic du centre de la ville du trafic qui a une autre destination, ce qui réduirait les accidents tout en accélérant la circulation; actuellement, Metro Toronto élabore un projet d'élargissement du tronçon ouest de la voie rapide Gardiner.

Pris dans leur ensemble, les plans officiels tendent à faire augmenter la circulation sur le tronçon central de la voie rapide Gardiner tout en améliorant les normes concernant l'environnement et l'aménagement, en mettant de l'avant diverses initiatives d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Dans tous ces plans et projets, nous arrivons à distinguer trois grandes propositions : améliorer la voie rapide Gardiner; la remplacer par un tunnel suivant le même tracé ou un autre (comme cela se fait actuellement à Boston), ou alors la supprimer tronçon par tronçon après avoir prévu, du côté des transports et de l'aménagement des terrains, des solutions qui feraient graduellement disparaître la nécessité d'avoir un tronçon d'autoroute surélevé.

On pourrait, par exemple, établir des allées piétonnières protégées à l'intérieur des voies de circulation qui traversent les terrains ferroviaires afin de réduire les accrochages entre piétons et automobilistes, prolonger la rue Front jusqu'à la voie rapide Gardiner, aménager plus de terrains de stationnement à la périphérie du quartier des affaires, assurer un meilleur raccordement entre des voies comme L'Esplanade, le boulevard Lakeshore et Queen's Quay, améliorer les artères nord-sud qui relient le centre de la ville et le secteur riverain, réserver des couloirs de circulation à des autobus express qui assureraient la liaison avec les points de correspondance régionaux du système de transports publics, prolonger la ligne SLR vers l'est et vers l'ouest et enfin, promouvoir la construction domiciliaire dans le quartier central.

Examinant ces options, le Groupe de travail a rejeté la deuxième, à savoir faire passer la voie rapide Gardiner sous le secteur riverain, parce que c'est une solution coûteuse et peu réaliste étant donné la multiplicité des postes budgétaires qui se font concurrence pour les deniers publics et l'urgence aussi d'améliorer les transports publics au bord de l'eau.

Nous ne sommes pas d'avis non plus qu'il faille remplacer la voie rapide Gardiner. De toute évidence, il y a longtemps qu'on aurait dû songer à en embellir les environs et les administrations publiques et organismes intéressés devraient suivre les recommandations formulées par Roger du Toit et ses collaborateurs concernant l'étude d'urbanisme pour le corridor Gardiner/Lakeshore.

Nous estimons qu'il serait raisonnable de mettre l'accent sur les nombreuses initiatives visant à permettre l'élimination progressive de la voie rapide Gardiner, mais en se rendant bien compte que chacune est parfaitement fondée en elle-même et n'a pas besoin d'être examinée dans le contexte de la troisième option. Après tout, la voie rapide Gardiner remplit une fonction vitale et il est peu probable qu'on puisse s'en passer à court ou à moyen termes.

Si toutes ces initiatives étaient mises en oeuvre, il serait peut-être possible de démolir le tronçon central de la voie rapide Gardiner, mais, même si cela était, il pourrait quand même y avoir de bonnes raisons de le conserver : en effet, la progression énorme du développement commercial, récréationnel et résidentiel à l'ouest de l'avenue University et au sud de la rue King justifierait sans doute, pour aussi loin qu'on puisse voir, de conserver l'artère Gardiner-Don Valley, seule route continue à accès limité de tout le quartier central.

Selon nous, il est impossible pour le moment de décider du sort de la voie rapide Gardiner. On peut en réduire l'importance par diverses mesures, mais celles-ci ne seront peut-être pas suffisantes pour qu'on puisse se passer entièrement de la voie rapide. Le contexte actuel laisse penser qu'on continuera à en avoir besoin, mais la situation pourrait changer du fait de l'adoption de diverses politiques nationales, de l'évolution des événements internationaux et des mesures prises par les autorités. Nous recommandons

donc de conserver la troisième option en prenant diverses initiatives pour réduire l'importance de la voie rapide Gardiner, mesures qui assureraient en même temps, en général, un meilleur service de transports publics dans le secteur riverain.

À mesure que les initiatives proposées dans le présent rapport seraient mises en oeuvre, on aurait largement l'occasion d'évaluer l'efficacité des solutions de remplacement pour la voie rapide Gardiner et de décider alors si celle-ci est bel et bien nécessaire. Il est donc essentiel de commencer à aménager les "rives" de ce corridor de circulation de telle sorte que son éventuelle disparition serve effectivement à quelque chose ou alors que, du moins, on n'ajoute pas au problème de l'obstacle que cette voie rapide constitue.

Le Groupe de travail appuie la recommandation de démolir le tronçon est de la voie rapide Gardiner entre la promenade Don Valley et la rue Leslie et de le remplacer par un boulevard de surface.

11. East Bayfront

Le quartier East Bayfront au sud du boulevard Lakeshore, entre la rue Yonge et la rue Parliament, est appelé à jouer un rôle déterminant dans l'épanouissement du secteur riverain. Par conséquent, c'est en tenant compte de la situation de l'ensemble de ce quartier et de l'élargissement des liens nord-sud et est-ouest qu'il faut évaluer les plans établis pour la partie de St. Lawrence Square située au nord du boulevard Lakeshore, pour le nouveau tracé du boulevard Lakeshore qui doit traverser les terrains appartenant à la Canron pour assurer une meilleure liaison entre le boulevard et la rue Cherry, ainsi qu'aux améliorations proposées dans l'étude d'urbanisme sur le corridor Gardiner/Lakeshore.

Ces cinq à dix dernières années, la ville et plusieurs promoteurs privés ont présenté divers projets de réaménagement pour ce quartier. Le terminal n° 27, qui couvre 4 hectares, appartient à des intérêts privés. Pour le reste,

on a proposé divers aménagements, essentiellement résidentiels, mais aussi l'implantation d'usines aux activités "bénignes" ainsi que la préservation de la raffinerie de sucre Redpath.

Le prolongement de la ligne SLR est essentiel à la planification de l'aménagement du quartier East Bayfront; par conséquent, il faut dès maintenant songer au tracé de la future ligne et au service qu'elle offrira. Les nouvelles utilisations qui seront faites de diverses parties de la distillerie Gooderham and Worts (G & W) ainsi que le réaménagement de St. Lawrence Square pourraient, à eux seuls, suffire à justifier qu'on commence, dès le milieu de 1990, à prolonger la ligne à l'est de la rue Parliament jusqu'à la ligne de la rue King. On pourrait même, durant la saison touristique d'été, faire circuler sur une boucle aménagée tout près ou même à l'intérieur du "lieu historique" qu'est l'usine G & W des tramways anciens (appartenant à la TTC et au Halton Radial Museum) qui seraient tirés par des véhicules de la TTC montés sur des essieux de 1,495 mètre. Ces possibilités font ressortir davantage encore l'urgence pour les autorités publiques et les promoteurs privés de s'entendre pour faire concorder leurs projets.

Il faut songer aussi à la façon dont les usines déjà installées à l'est de la rue Yonge et au sud du boulevard Lakeshore pourront être intégrées aux grands complexes mixtes et résidentiels éventuellement aménagés. Il faudra donc se préoccuper de la pollution visuelle, sonore et olfactive sans oublier le problème aussi grave des incidences à long terme de l'intense trafic de camions généré par la présence d'usines et d'opérations portuaires à proximité.

12. Le port de Toronto et Leslie Street Spit

Ensemble, la zone du port de Toronto et Leslie Street Spit constituent la plus grande superficie de terrains peu développés de tout le secteur riverain de Metro Toronto.

Le port de Toronto

La zone du port de Toronto, qui couvre plus de 550 hectares, jouxte trois artères, soit la voie rapide Gardiner, le boulevard Lakeshore et la promenade Don Valley. L'endroit est facilement accessible par chemin de fer : les lignes du CN, du CP et du réseau GO passent à proximité, avec de nombreux embranchements, et il serait possible d'y prolonger la ligne SLR. On y entre par le canal Keating et le canal Ship qui sont bordés de quais sur une longueur de 9 kilomètres, investissement important qui justifierait qu'on laisse le port là où il est. La piste Martin Goodman permet aux cyclistes et aux amateurs de course à pied d'avoir accès à l'endroit et, pour leur part, les plaisanciers ont à leur disposition de nombreux ports de plaisance. La plage Cherry est très populaire auprès des pique-niqueurs et des amateurs d'aviron et de planche à voile.

Le tonnage de marchandises qui transitent par le port est en constante diminution et certains types de marchandises -- par exemple le charbon destiné à la centrale thermique Hearn -- ont complètement disparu tandis que la plupart des pétroliers ont été redirigés sur Clarkson. Dans bien des cas, le tonnage a diminué parce que Montréal a remplacé Toronto comme point d'entrée accessible toute l'année vers le centre du Canada et aussi parce que les armateurs ne sont pas toujours certains de pouvoir circuler dans la Voie maritime. Il est probable que le port perdra de son importance pour la région en général, mais moins à Toronto même car il permet de réduire le trafic occasionné par les camions.

Conscients de ces problèmes, Les Commissaires du havre de Toronto et la firme d'ingénieurs-conseils Shoreline Engineering -- dirigée par l'ancien ingénieur en chef des Commissaires -- ont présenté chacun un projet pour la zone du port de Toronto. Pour leur part, les Commissaires proposent de consacrer 120 hectares au port lui-même, 100 hectares à des usines, 60 à des commerces et entreprises, aucune superficie à des aménagements résidentiels et 60 hectares à des aménagements récréatifs. De son côté, Shoreline Engineering ne prévoit rien pour les entreprises, mais propose de consacrer 210 hectares à des aménagements résidentiels, 40 hectares au port, 30 hectares à des usines et 60 à des aménagements récréatifs.

Il serait sage de prévoir l'éventualité d'une augmentation du trafic maritime en gardant en réserve, pour des utilisations portuaires futures, une large superficie de terrain, peut-être 50 hectares, moyennant quoi on pourrait probablement adopter en toute quiétude le chiffre proposé par Shoreline Engineering pour les utilisations industrielles.

Quel que soit l'avenir réservé au port, cependant, il est urgent d'étendre le réseau des rues et des transports publics de la ville dans ce vaste secteur, d'y prévoir les servitudes nécessaires pour installer les services publics et d'aménager aussi un réseau d'allées piétonnières et d'espaces ouverts qui servirait d'infrastructure à tout réaménagement éventuel du secteur. Faute de plan global, concerté, on perd des chances cruciales d'assurer, dans l'avenir, l'accès à ce secteur.

Leslie Street Spit

On a accès à Leslie Street Spit à partir du boulevard Lakeshore (par autobus et par auto), par la piste Martin Goodman et par un port de plaisance. Il n'est pas nécessaire d'ouvrir l'accès à la totalité de l'endroit et l'on devrait même y aménager une réserve naturelle. À l'intérieur de la flèche même, on peut circuler à pied ou par "bus-navette". La flèche n'est pas intégrée au reste du secteur riverain; le stationnement public y est limité et il n'y a pas véritablement de noyau pour les transports publics.

Il serait possible de tirer un meilleur parti du parc Tommy Thompson comme ressource publique. On pourrait creuser dans la flèche un petit canal muni d'un pont tournant pour permettre aux petits bateaux d'avoir un accès protégé continu au secteur riverain. Actuellement, ceux-ci sont obligés, pour contourner la flèche, de s'aventurer dans des eaux non protégées. Il serait souhaitable aussi d'intégrer les divers modes d'accès et d'augmenter quelque peu la superficie des terrains de stationnement publics. Il convient cependant de réserver le site à une utilisation récréative peu intensive, qui ne nuit pas à l'environnement. Étant donné qu'on circule surtout à pied ou à bicyclette à l'intérieur de la flèche, on pourrait par exemple

les sentiers piétonniers. Il faudra songer aussi, en termes d'accès, à la proximité de cette réserve naturelle relativement au port de plaisance actuellement en construction.

13. La piste de courses Greenwood

Le réaménagement éventuel de tout ou partie du site de la piste de courses Greenwood (avec le parc de la baie Ashbridge's tout près) ouvre l'intéressante perspective de faire concorder le développement des transports publics avec celui des terrains, et donc, de permettre un développement immobilier plus intensif. Un aménagement résidentiel s'intégrerait naturellement au voisinage et serait à la fois proche du bord de l'eau et du quartier central de Toronto.

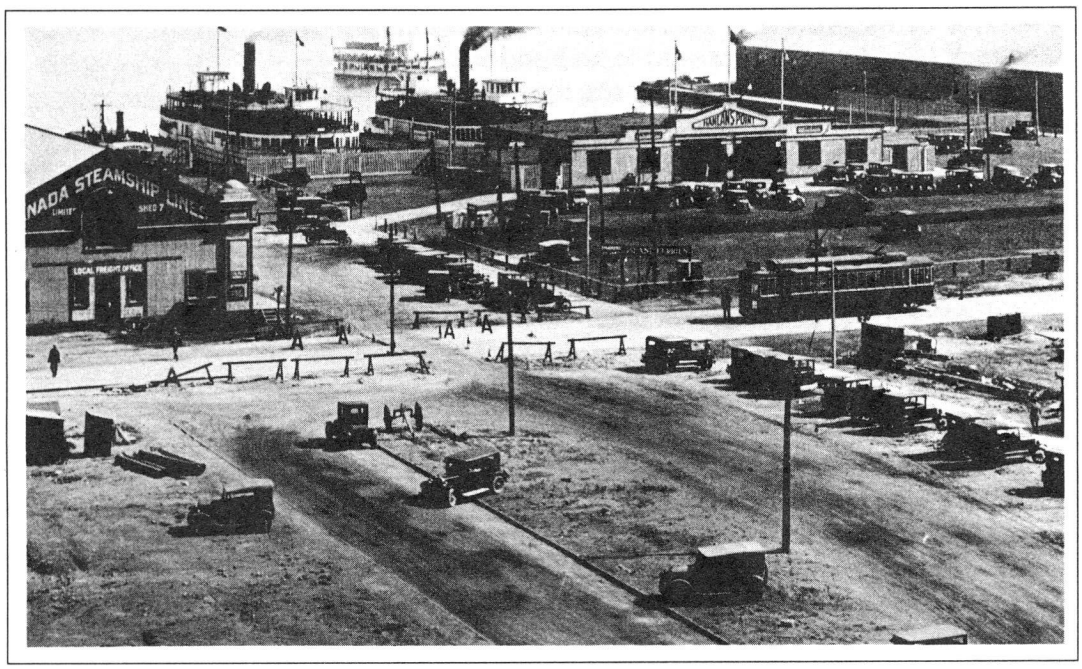
Le site est en grande partie occupé par la piste elle-même et les écuries, et le reste sert au stationnement de surface. L'endroit, qui est proche du bord de l'eau et du quartier Beach, est desservi par les tramways de la rue Queen et de Kingston Road et, pour les automobilistes, par le boulevard Lakeshore et la voie rapide Gardiner.

Le terrain a maintenant pris trop de valeur pour servir de stationnement de surface et la piste de courses elle-même est une source d'irritation pour les habitants du quartier, qui se plaignent de l'affluence, du bruit, du trafic et des détritus qu'elle génère. Une solution, possible même si la piste devait demeurer sur place, serait de construire des stationnements à plusieurs niveaux, ce qui libérerait une partie du terrain pour diverses utilisations, et notamment des aménagements résidentiels. De plus, une ligne de tramway raccordée à la ligne de la rue Queen et éventuellement à la ligne SLR du secteur riverain, pourrait venir prendre et déposer sur place la clientèle, qui n'aurait plus besoin alors d'attendre l'autobus ou le tramway dans le quartier résidentiel. Il ne faut cependant pas oublier que la piste de courses relève de la Commission des courses de l'Ontario, organisme provincial qui pourrait un jour décider de la transporter ailleurs.

14. Le district Port Union

À l'heure actuelle, peu d'endroits à Scarborough débouchent directement sur le bord de l'eau. Dans la zone délimitée par l'avenue Lawrence et Port Union Road, cependant, beaucoup de grands terrains auparavant réservés à des utilisations industrielles redeviennent, presque simultanément, disponibles. Situés sur la rive du lac Ontario, ils pourraient donner accès directement à la gare Rouge Hill du réseau GO, de même qu'au réseau de pistes du ruisseau Highland et de la rivière Rouge qui permettent déjà d'avoir accès au lac à partir de certains endroits situés plus au nord.

La conjoncture est très favorable à un réaménagement du site qui permettrait d'ouvrir un accès beaucoup plus large au bord du lac. Il faudrait cependant obtenir la coopération des propriétaires, de la ville de Scarborough et du MTRCA, entre autres.



Le quai du traversier de l'île, en 1927. Depuis le début des années 1830, les Torontois ont emprunté un traversier d'un genre ou d'un autre pour se rendre sur l'île (laquelle a en fait été une péninsule jusqu'en 1858). Dans les années 1920, les Commissaires du havre de Toronto ont réaménagé la rive et y ont installé un terminus de traversiers sur du terrain récupéré au bas de la rue Bay.

Mike Filey; Not a One-Horse Town: 125 Years of Toronto and Its Streetcars

Photo : Mike Filey

Recommandations

Recommandation 1: Planification de l'aménagement du secteur riverain

Nous recommandons que les municipalités visées affectent une proportion beaucoup plus grande de leurs ressources de planification à la protection des intérêts du public le long du secteur riverain. Il est crucial, en particulier, de s'occuper davantage de prévoir les besoins afin de pouvoir, un jour, faire les aménagements nécessaires pour faciliter l'accès du public au secteur riverain et les déplacements à l'intérieur du secteur en question.

Recommandation 2: Le cadre des transports

Nous recommandons de présenter le projet de cadre à chacun des intervenants-clés dans la planification du secteur riverain : les villes d'Etobicoke, de Toronto et de Scarborough, la municipalité du Toronto Metropolitain, la province d'Ontario ainsi que divers groupements et organismes intéressés. Il faudrait, par la discussion et la négociation, commencer à définir le cadre et l'adopter -- en tant que partie intégrante du plan d'aménagement de Metro Toronto -- comme base à une action concertée.

Recommandation 3: Les terminaux du secteur riverain

Nous recommandons d'entreprendre, avec la participation des parties intéressées, des études locales très spécialisées pour savoir exactement dans quelle mesure il est possible d'intégrer les travaux de planification et d'aménagement en vue de l'implantation de ces terminaux.

Presque tous les Groupes de travail ont indiqué les mêmes "noyaux" pour une utilisation publique plus intensive. Les terminaux (voir la carte 2) doivent être desservis par des réseaux propres à permettre les déplacements.

Recommandation 4: L'investissement dans les transports

Nous recommandons d'intégrer la planification et la construction des nouvelles installations.

Nous avons repéré une grande diversité de projets qui nécessiteront, durant les prochaines décennies, des déboursés publics et privés de milliards de dollars. Malheureusement, il arrive souvent qu'un projet soit planifié dans l'isolement, en contrecarre un autre ou alors soit mis en oeuvre avec trop de lenteur ou trop de retard.

La transformation du secteur riverain de Toronto va nécessiter un réaménagement des systèmes de transport afin de refléter l'importance nouvelle du secteur : en fait, ce processus complexe et coûteux est déjà amorcé.

Recommandation 5: Programme coordonné de travaux d'envergure

Nous recommandons que les divers ordres de gouvernement et le secteur privé établissent, pour la réalisation des travaux d'envergure, un programme coordonné qui pourrait être accéléré ou ralenti selon le rythme du développement et la nécessité de tout mettre en place en vue d'événements particuliers comme les Olympiques ou une exposition universelle.

Recommandation 6: Initiatives immédiates

Outre les grandes questions abordées ci-dessus dans les recommandations, et les initiatives générales proposées dans le cadre pour les transports, nous sommes d'avis qu'un certain nombre de problèmes précis nécessitent des mesures immédiates. Nous recommandons par conséquent d'en faire un examen approfondi en se pénétrant de leur urgence. Les voici :

- définir le rôle et la fonction de Toronto Island Airport et aussi ce que seront ses possibilités d'accès futures;

- mettre en oeuvre un plan global concerté pour faciliter la circulation à pied à l'intérieur ou aux alentours de la gare Union, qui est le coeur du réseau de transports publics de la région;

- prendre toutes les mesures nécessaires pour faciliter, aussi rapidement que possible, les allées et venues de la circulation piétonnière du SkyDome;

- établir dès maintenant le meilleur tracé pour une ligne SLR continue qui desservirait le secteur riverain;

- établir un plan global pour l'aménagement d'une infrastructure urbaine prévoyant notamment de nouvelles rues, des voies piétonnières et des priorités pour le transport public afin de permettre le réaménagement des terrains du port, et procéder avant que divers projets prévus pour la zone du port soient approuvés, par exemple celui des Commissaires du havre de Toronto pour un district industriel ou celui de l'élévateur Dover; l'intérêt du public doit primer dans la politique établie;

- examiner soigneusement l'aménagement prévu pour certains endroits critiques afin de s'assurer qu'ils répondent aux objectifs retenus pour l'accès et les déplacements; les endroits en question sont les suivants : le site de l'hôpital psychiatrique Lakeshore et le secteur des motels d'Etobicoke; Marine Terminal 27; le bassin de la rue Polson; les terrains de la Canron et de Victory Soya Mills, ainsi que la partie des terrains ferroviaires comprise entre les rues Bathurst et Spadina, tous endroits situés à Toronto même, et enfin, le district Port Union à Scarborough;

- intégrer la planification pour l'avenir d'Ontario Place et d'Exhibition Place.

Recommandation 7: Initiatives à long terme

Outre les problèmes qui nécessitent une attention immédiate, il s'en trouve également pour lesquels il faut envisager une

solution à long terme. Nous recommandons d'approfondir l'examen des questions suivantes, dans le contexte du cadre établi pour les transports :

- le corridor Gardiner/Lakeshore et, en particulier, la zone située à la limite du quartier Harbourfront et des terrains ferroviaires, où il se fait actuellement de grands travaux de réaménagement et sur l'avenir de laquelle il serait nécessaire de se concerter afin de pouvoir orienter les projets venant d'une grande diversité d'intérêts;

- un nouveau plan d'aménagement pour le quartier East Bayfront et le port de Toronto, à partir de la rue Yonge jusqu'à la baie Ashbridge's et à partir de l'avenue Eastern jusqu'à l'Outer Harbour, zone qui est, et de loin, la plus grande superficie de terrains faiblement utilisés de tout le secteur riverain de Toronto; les possibilités de réaménagement que l'endroit offre font ressortir en même temps bien des problèmes critiques, en particulier l'absence quasi totale d'infrastructure (rues, parcs, transports publics, services, etc.); il faudrait étudier soigneusement la situation avant de prendre des engagements qui fermeraient la porte à tout jamais à d'autres options;

- le fait inévitable qu'on songera à réaménager une grande partie du site de la piste de courses Greenwood, actuellement consacré au stationnement de surface; il faut examiner dès maintenant la possibilité d'intégrer le site à ses environs et au secteur riverain en général;

- les travaux de réaménagement qui se préparent aux environs de Fort York pourraient bien en modifier le caractère et devraient donc être suivis avec la plus grande attention; il faudra améliorer considérablement l'accès au plus historique des endroits de Toronto et le rendre aussi plus visible;

- les nombreuses occasions qui s'offrent d'ouvrir au public différents endroits actuellement inaccessibles du secteur riverain de Scarborough, de Toronto et d'Etobicoke qui, en raison d'initiatives privées et

publiques, peuvent maintenant le devenir; il faudra établir une stratégie globale afin de pouvoir tirer parti de toutes les chances qui s'offriront.

Nous avons formulé de nombreuses recommandations, certaines globales, d'autres d'un caractère purement local. Notre étude donne une idée de la diversité des problèmes qui se posent aux organismes responsables et du sérieux de l'engagement à prendre pour véritablement mettre le secteur riverain à la disposition de tous les citoyens, maintenant et dans l'avenir.

Bibliographie

Albery, Pullerits, Dickson and Associates. Ferry Service across Western Gap. Toronto: Albery, Pullerits, Dickson and Associates, 1982.

B-A Consulting Group Limited. Downtown District, Toronto: Transportation Impact Overview: Broadcast Centre Development Project. Toronto: B-A Consulting Group Limited, June 1988.

_____. SkyDome: Transportation and Operations Plan: Summary Report. Toronto: B-A Consulting Group Limited, 17 October 1988.

_____. The Spadina Downtown Subway: A Proposal for the Rationalization of Subway Operation in Metropolitan Toronto. Toronto: B-A Consulting Group Limited, December 1987.

_____. Traffic Overview: Gardiner-Lakeshore Transportation Corridor: Five-Year Capital Plan. Toronto: B-A Consulting Group Limited, March 1987.

_____. Transportation Considerations: Four Alternative Sites for Toronto Seaquarium. Toronto: B-A Consulting Group Limited, June 1988.

Baird/Sampson Architects et al. Harbourfront 2000: A Report to the Futures Committee of Harbourfront. Toronto: Harbourfront Corporation, October 1987.

Barber, John. "Bury It." Toronto (November 1988): 52-55, 92-102.

Breen, Ann, and Dick Rigby. Caution: Working Waterfront: the Impact of Change on Marine Enterprises. Washington, D.C.: The Waterfront Press, 1985.

Bureau of Municipal Research. Should the Island Be an Airport. Toronto: Bureau of Municipal Research, November 1977.

Burka, Astra. "Beautify the City: Bury the Gardiner." The Toronto Star, (20 October 1988): A29.

Canada. Transport Canada and Ontario. Ministry of Transportation and Communications. Toronto Island Airport Study Program: Studies of Alternative Aviation Uses for Toronto Island Airport Site. Toronto: Transport Canada and Ontario, Ministry of Transportation and Communications, 1977.

Coopers and Lybrand Consulting Group. Report on the Feasibility of a World Exposition for Ontario: Phase I. Toronto: Ontario, Ministry of Tourism and Recreation, October 1987.

Currie Coopers and Lybrand Management Consultants and Arcop-Thom Architects. Exhibition Place Development Plan. Toronto: Exhibition Place Policy Sterring Committee, Exhibition Place Technical Committee, July 1983.

Daigle, Jean-Marc et al. The Port District Revitalization Plan. Toronto: York University Faculty of Environmental Studies, 18 December 1987.

Desfor, Gene, Michael Goldrick and Roy Merrens. "Redevelopment on the North American Water-Frontier: The Case of Toronto." In Revitalizing the Waterfront: International Dimensions of Dockland Development, eds. B.S. Hoyle, d.A. Pinder and M.S. Husain. 92-113. London: Belhaven Press, 1988.

Deverell, John. "Boston's Solution to the Traffic Mess: Bury It! Is Expressway Project a Lesson for Metro?" The Toronto Star, (7 October 1988: A26.

du Toit Allsopp Hillier and DS Lea Associates Limited. Gardiner/Lakeshore Corridor: A Civic Design Study. Toronto: The Task Force on the Gardiner/Lakeshore Corridor, September 1988.

Economic Planning Group, The. Great Lakes Cruises: Feasibility Study. Toronto: privately published, 1988.

Eggleton, Arthur C. "Toronto's Waterfront: Ensuring the Vision". Speech to City Council. Toronto: City of Toronto, City Council, 29 June 1987.

Etobicoke, Borough of. Planning Department. The Lakeshore Psychiatric Hospital Land Use Study. Etobicoke: Borough of Etobicoke, Planning Department, 27 May 1983.

_____. The Mimico Study. Etobicoke: Borough of Etobicoke, Planning Department, 30 March 1983.

Etobicoke, City of. Planning Department. Amendments to the Official Plan and Zoning Code to Permit the Redevelopment of the Westpoint Motor Inn for Residential Condominium, Commercial Office and Marina Uses: Application of Rylar Development Limited. Etobicoke: City of Etobicoke, Planning Department, 15 December 1987.

_____. Lakeshore Update Index. Etobicoke: City of Etobicoke, 1988.

_____. The Motel Strip Study. Etobicoke: City of Etobicoke, Planning Department, 15 January 1986.

_____. Official Plan of the Etobicoke Planning Area: The Motel Strip: Amendment No. C-65-86. Etobicoke: City of Etobicoke, February 1988.

_____. Proposed Amendments to By-Law No. 1984-147 to Permit an Additional 39 Units; Limited Waterfront Retail Uses; A Commercial Office Use; and, A Realignment of the Proposed Boardwalk and Pedestrian Walkway: Application of Cam-Lake Developments Limited. Etobicoke: City of Etobicoke, Planning Department, 27 January 1988.

_____. Proposed Amendments to the Official Plan and Zoning Code to Permit a 168-Unit Condominium Apartment Building: Application of Andmark Associates Inc. and Newport Corporation. Etobicoke: City of Etobicoke, Planning Department, 11 May 1988.

_____. Report to the City of Etobicoke Development Committee about Z-1978: Andmark Associates and Newport Corporation #2097-#2101 and #2111 Lake Shore Boulevard West (Revised Plans). Etobicoke: City of Etobicoke, Planning Department, 13 June 1988.

_____. Status Report: Lakeshore Psychiatric Hospital Lands. Etobicoke: City of Etobicoke, 27 April 1988.

Ferguson Associates. Access Study for City Express. Toronto: City Express, 1987.

Ferguson, Ferguson Architects. Guiding the Gardiner: A Plan for the Expressway's Place in the City: Phase I. Ottawa: The Task Force on the Gardiner/Lakeshore Corridor, October 1986.

Friends of the Spit. Newsletter. Toronto: Friends of the Spit, July 1988.

_____. Newsletter. Toronto: Friends of the Spit, October 1988.

Hatch Associates and Transmode Consultants Inc. Toronto Island Airport Access Overview: Working Paper. Toronto: Ontario, Ministry of Transportation Toronto Area Coordinating Office, March 1988.

IBI Group. Gardiner-Lakeshore Corridor Traffic Management System Feasibility Study. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, October 1987.

_____. Transportation Analysis for Precincts 7, 8 and 9 of City Place. Toronto: CN Real Estate, June 1988.

John Mowlem and Company PLC. London City Airport. London, England: John Mowlem and Company PLC, 1987.

Johnson Sustronk Weinstein and Associates. The Metropolitan Toronto Waterfront: Boating Demand Study Update. Toronto: The Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, 16 May 1985.

Jones, Jack H., and Shoreline Engineering Limited. Bold Concept II: A Conceptual Plan for the Development of the Central Toronto Waterfront. Toronto: Ontario, Special Advisor to the Premier on Waterfront Development, 1988.

Kirkland, Michael. "Digesting the Indigestibles: The Urban Expressway". Slide show and talk, June 1988.

M.M. Dillon Limited. Front Street-Gardiner Expressway Interchange: Environmental and Feasibility Study: Environmental Study Report: Appendices. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Department of Roads and Traffic, September 1988.

_____. Front Street-Gardiner Expressway Interchange: Environmental and Feasibility Study: Environmental Study Report: Summary. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Department of Roads and Traffic, September 1988.

M.M. Dillon Limited, Roger du Toit Architects and Morrison Hershfield Limited. Union Station Study: Phase I. Toronto: Railway Lands Steering Group, September 1985.

_____. Union Station Study: Phase II. Toronto: Railway Lands Steering Group, September 1986.

Marathon Realty. Toronto Union Station Pedestrian Project Linking Front Street to the Waterfront: Discussion Paper Toronto: Marathon Realty, n.d.

Marshall Macklin Monaghan Limited. Central Bayfront Ramp Study: Phase II. Toronto: City of Toronto, May 1987.

Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, The. Lake Ontario Waterfront: A Strategy. Toronto: The Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, 6 April 1988.

_____. Package of material describing parks: Marie Curtis Waterfront Area, Colonel Sam Smith Waterfront Area, Humber Bay, Tommy Thompson Park, Bluffers Park, Petticoat Park. Toronto: The Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, n.d.

_____. Tommy Thompson Park: Master Plan. Toronto: The Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, December 1987.

_____. The Watershed Plan of the Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority. Toronto: The Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, 1986.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Department of Roads and Traffic. Front Street-Gardiner Expressway Interchange: Environmental and Feasibility Study: Environmental Study Report. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Department of Roads and Traffic, September 1988.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Planning Department. Transportation Division. Access Alternatives. Toronto Island Airport Study Program, Report No. 6. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Planning Department, 1977.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Planning Department, Roads and Traffic Department, and Toronto Transit Commission. Future Transportation Needs in the Greater Toronto Area. Toronto: Metropolitan Toronto, Planning Department, Roads and Traffic Department, and Toronto Transit Commission, March 1987.

Metropolitan Toronto, Municipality of, and Toronto Transit Commission. Harbourfront LRT Extension: Study of Potential Alignments. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto and Toronto Transit Commission, June 1988.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Planning Department, and Toronto Transit Commission. Network 2011: A Rapid Transit Plan for Metropolitan Toronto. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Planning Department, and Toronto Transit Commission, May 1985.

_____. Network 2011: Final Report. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Planning Department, and Toronto Transit Commission, June 1986.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Planning Department, Roads and Traffic Department and Parks and Property Department. Scarborough Transportation Corridor: Right-of-Way Requirements and Property Management. Toronto: Municipality of Metropolitan Toronto, Planning Department, Roads and Traffic Department, and Parks and Property Department, July 1988.

Ontario. Ministry of Transportation and Communications. Access to SkyDome on Opening Date: A Status Report. Toronto: Ontario, Ministry of Transportation and Communications, August 1987.

Ontario. Ministry of Government Services, and City of Toronto. St. Lawrence Square. Toronto: Ontario, Ministry of Government Services and City of Toronto, July 1988.

Ontario. Ministry of Transportation. Transportation Directions for the Greater Toronto Area. Toronto: Ontario, Ministry of Transportation, May 1988.

Paul Reuber Architect. Urbanizing the Gardiner: An Action Plan for Incorporating Housing Below, Beside, and Above Toronto's Elevated Expressway: Phase I. Toronto: The Task Force on Gardiner/Lakeshore Corridor, October 1986.

Peter Barnard Associates and A.J. Diamond Planners Limited. Lakeshore Planning Study: Final Report: Future Use Options for the Lakeshore Psychiatric Hospital Property. Etobicoke: Ontario, Ministry of Government Services and City of Etobicoke, September 1986.

Ridout, Fleisher, Arcop and Hemson. Port Industrial Concept Plan. Toronto: The Toronto Harbour Commissioners, 1988.

Robinson, Gerald. Input on the Need for a Downtown Airport. Toronto: Input Consultants, 1974.

Robinson, Gerald, and George Sladek. A Toronto Vision for the Island Airport. Toronto: George Sladek Limited, 1987.

Scarborough, City of. Planning Department Northeast Scarborough Land-Use Study: Background Report. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, May 1985.

_____. Northeast Scarborough Land-Use Study: Concepts Report. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, 5 May 1985.

_____. Northeast Scarborough Land-Use Study: Natural and Environmentally Sensitive Areas Report. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, December 1984.

_____. Northeast Scarborough Land-Use Study: Notification Report. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, May 1988.

_____. Northeast Scarborough Land-Use Study: Proposals Report for the Upper Rouge Community Secondary Plan. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, May 1985.

_____. Northeast Scarborough Land-Use Study: Revised Concepts Report. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, September 1987.

Scarborough, City of. Commissioner of Planning. Report by the Commissioner of Planning to Scarborough Council on the Port Union Area. Scarborough: City of Scarborough, Commissioner of Planning, January 1988.

Scarborough, City of. Planning Department. The Scarborough Transportation Corridor Study. Scarborough: City of Scarborough, Planning Department, August 1984.

Scarborough, City of. Recreation and Parks Department. Scarborough Parks Directory. Scarborough: City of Scarborough, Recreation and Parks Department, January 1987.

Sillaste and Nakashima, Architects. Housing Study for the Queen Elizabeth Docks. Toronto: City of Toronto, Planning Board, November 1978.

Sladek, George. Mobile Air Terminal Research. Montreal: Transportation Development Centre, 1985.

Toronto, City of. Department of the City Clerk. Central Waterfront Official Plan and Zoning By-laws Amendments. Toronto: City of Toronto, Department of the City Clerk, May 1988.

_____. List of Documents Referred to in Clause 1 of Land Use Committee Report No. 14, Entitled "Central Waterfront Official Plan and Zoning By-Law Amendments". Toronto: City of Toronto, Department of the City Clerk, 20 May 1988.

Toronto, City of. Legal Department. Report to Toronto City Council about Draft By-laws, Central Waterfront Official Plan Amendment and Zoning By-Law, discussed at City Council meeting of March 21, 1988. Toronto: City of Toronto, Legal Department, 9 May 1988.

_____. Remedial Action Plan for the Toronto Waterfront. Toronto: City of Toronto, Department of the City Clerk, April 1988.

Toronto, City of. Planning and Development Department. Bathurst Quay Sub-Area Plan. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 1983.

_____. The Central Waterfront: Final Recommendations. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, March 1984.

_____. The Central Waterfront: Proposals. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 24 March 1984.

_____. Further Report to the City of Toronto Land Use Committee on Council's March 21, 1988 Request for Draft By-laws Amending the Official Plan and Zoning By-law for the Central Waterfront. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 9 May 1988.

_____. Overview of the Waterfront: Draft. Toronto: City of Toronto, Department of Planning and Development, May 1987.

Toronto, City of. Planning and Development Department. Report to City of Toronto Land Use Committee about Request for Draft By-laws Amending the Official Plan and Zoning By-law for the Central Waterfront. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 25 April 1988.

_____. Report to Council, Development Review Application by Dover Corporation Canada to Build a Manufacturing Plan in the Port Industrial District. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 1988.

_____. Report to Toronto City Council about Central Waterfront Plan: Issues Raised at Land use Committee, May 18, 1988. Toronto: City of Toronto, 10 June 1988.

_____. Report to Toronto City Council about Development Review Application 388121, Parts of 3 Leslie Street and 585 Commissioners Street, to construct a one-storey manufacturing plant with accessory three-storey office area and 65.5 m elevator testing tower (Ward 8). Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 12 August 1988.

_____. Supplementary Report to the City of Toronto Land Use Committee on Council's Request for Draft By-laws Amending the Official Plan and Zoning By-law for the Central Waterfront. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, 17 May 1988.

Toronto Harbour Commissioners, The. Alternate Channel Study. Toronto Island Airport Study Program, Report No. 5. Toronto: The Toronto Harbour Commissioners, 1977.

_____. Annual Report: The Toronto Harbour Commissioners: 1986-1987. Toronto: The Toronto Harbour Commissioners, 1987.

_____. "Charting a Course for the Future: The Port Industrial Area Concept Plan." Port of Toronto News, vol. 35, no. 3 (1988): 5-7.

_____. Toronto Islands Tunnel. Toronto: The Toronto Harbour Commissioners, 1965.

Toronto Historical Board. Fort York Capital Development Programme. Toronto: Toronto Historical Board, 2 September 1988.

Toronto Island Study Group. Toronto Island Access Study. Toronto: Intergovernmental Study Forum, 1982.

Toronto Transit Commission. Transit on the Waterfront: Progress Report Number 2. Toronto: Toronto Transit Commission, Summer 1988.

Toronto Transit Commission. Engineering and Construction Branch. "Future Extensions." In Central Waterfront Area Transit Plan: Proposed Harbourfront L.R.T. Toronto: Toronto Transit Commission, Engineering and Construction Branch, February 1984.

Totten Sims Hubicki Associates Limited. Functional planning Report: Lawrence Avenue Extension. Toronto: City of Toronto, 7 June 1971.

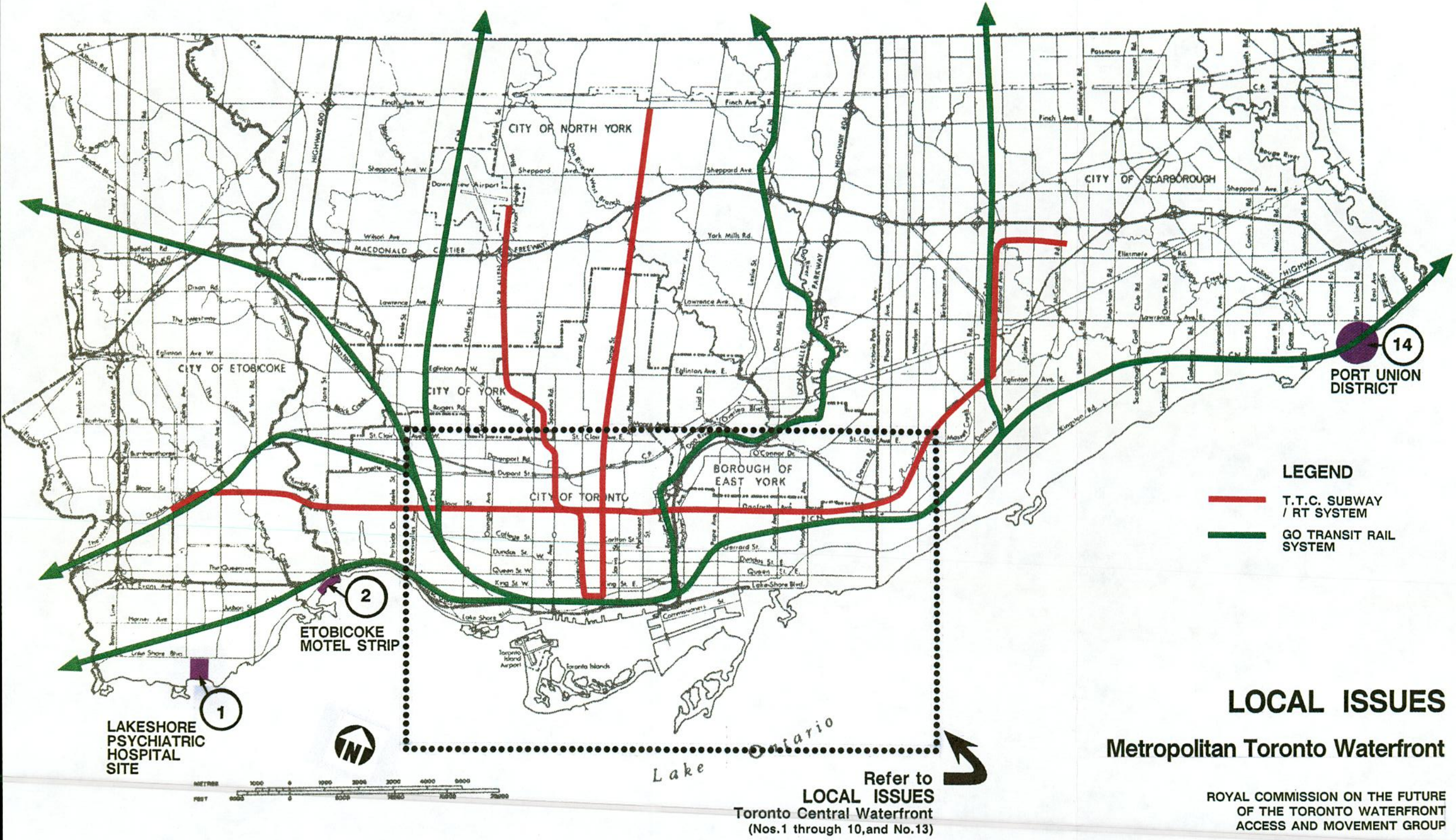
Transportation Research Board. Commission on Sociotechnical Systems. National Research Council. Air Service, Airport Access and Future Technology. Ottawa: National Research Council, 1981.

Transportation Systems Associates. Inventory and Review of Transportation Plans and Proposals for the Toronto Waterfront. Toronto: Ontario, Office of the Premier, March 1988.

Wheeler, Glenn. "Shoreline on the Make." Now (6-12 October 1988): 10-11, 17.

DON RIVER
HIGHLAND CREEK
ROUGE RIVER
Goldwood Pkwy
Kennedy Rd
Brimley Rd
Bellamy Rd
Meadowvale Rd
Morningside Ave
Lawrence Ave
Ellesmere Rd
Finch Ave
Sheppard Ave
Steeles Ave
Dufferin St
Bathurst St
Spadina Ave
Yonge St
Jarvis St
Parliament St
Sherbourne St
Queen St E
Queen's Quay
Lake Shore Blvd
Eglinton Ave
Queen St E
Islington Ave
Kipling Ave
Etobicoke Creek
Mimico Creek
Humber River
Humber Bay
Humber Bay Park
Don Valley Pkwy
Don Mills Rd
Don Valley
Don Valley Pkwy
Gardiner Expy
Lakeshore Blvd

To Whitby
East Point-
Port Union
Guildwood
Bluffer's
Park
Greenwood
Ashbridge's Bay
Inner
Harbour
Proposed Channel
With Movable Bridges
"Port of Toronto"
Ontario Place-
Exhibition Place
Sunnyside
Humber Bay
Park
Lakeshore
Psychiatric Hospital-
Col. Samuel Smith
Park
Marie
Curtis
Park
To Port Credit
& Oakville
DON RIVER
HUMBER RIVER
MIMICO CREEK
ETOBICOKE
CREEK
ROUGE RIVER
ROUGE CREEK
Queen Elizabeth Way
Lake Shore Blvd
Queen St E
Gardiner Exp'y
Lakeshore Blvd
Lake Shore Blvd
Lake Shore Blvd
Lake Sh

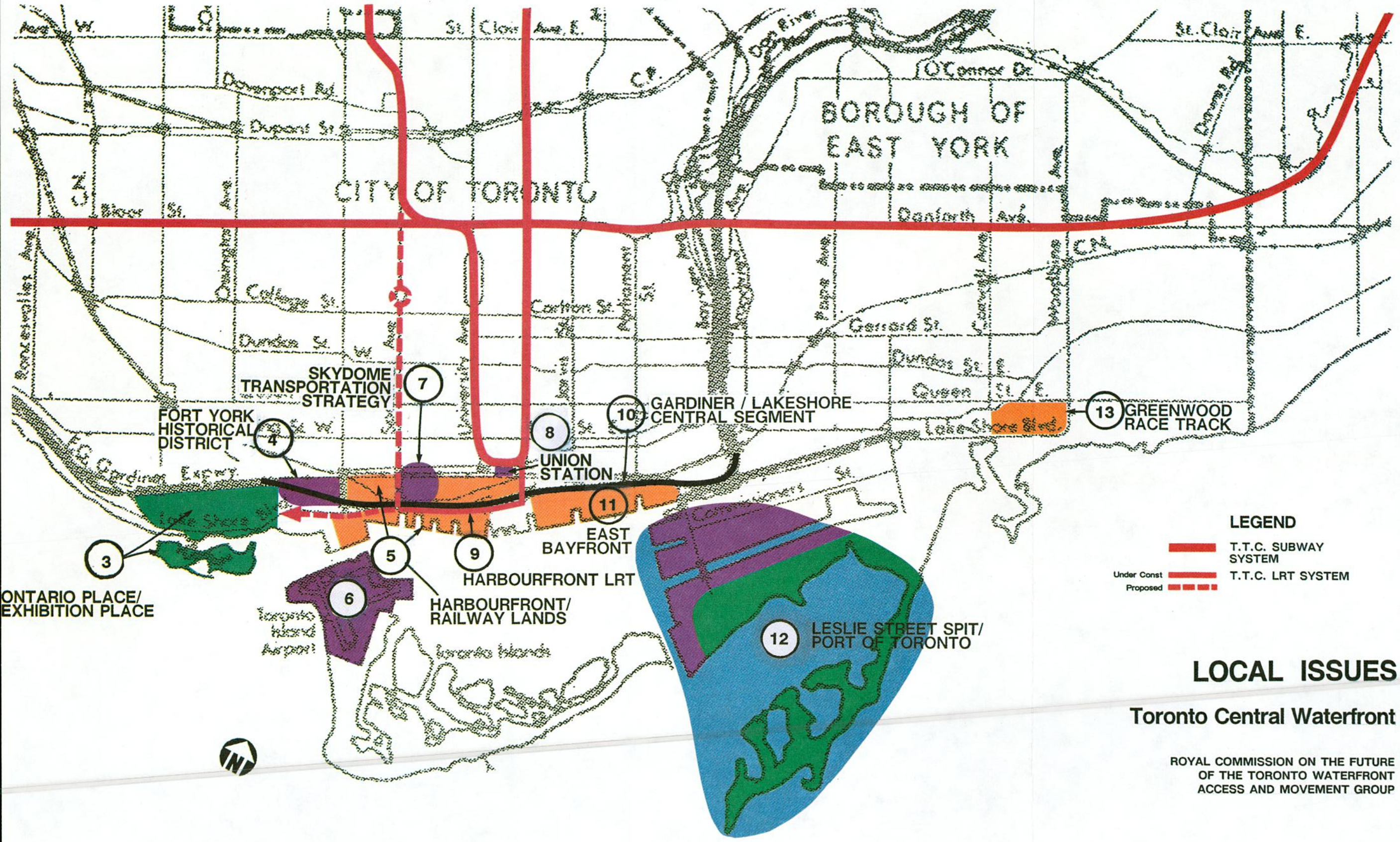


LOCAL ISSUES

Metropolitan Toronto Waterfront

ROYAL COMMISSION ON THE FUTURE OF THE TORONTO WATERFRONT
ACCESS AND MOVEMENT GROUP

MAP 3



LOCAL ISSUES

Toronto Central Waterfront

ROYAL COMMISSION ON THE FUTURE
OF THE TORONTO WATERFRONT
ACCESS AND MOVEMENT GROUP

MAP 4