LIBR-00339

Parcs, distractions et aménagements publics

Rapport du
Groupe de travail sur les parcs, les distractions
et les aménagements publics

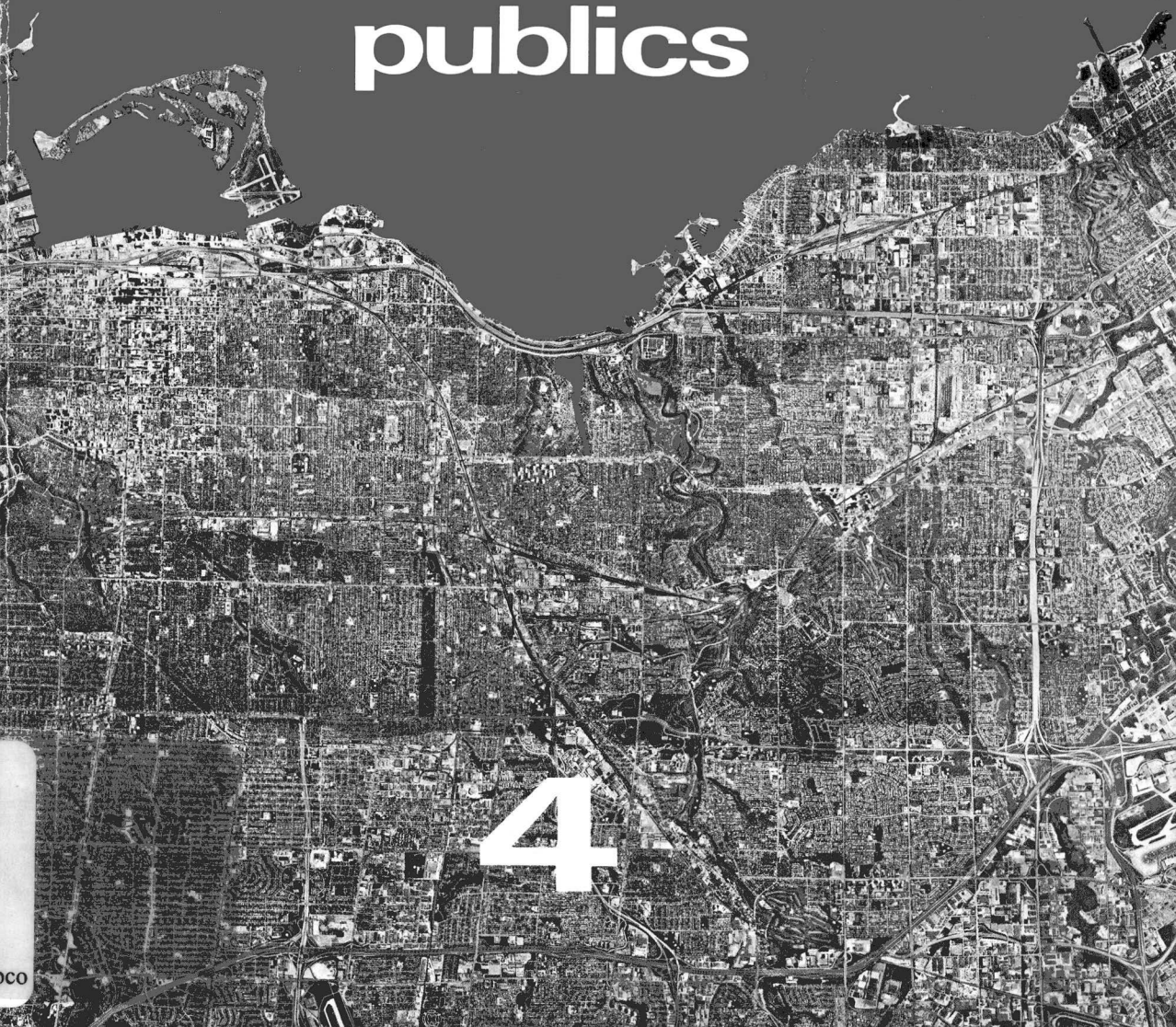
Frontispice

Il y a près de 200 ans, William Pitt a écrit que les parcs ombragés étaient "les poumons de Londres". Aujourd'hui, de nombreux Torontois éprouvent un attachement aussi profond pour leur secteur riverain, qu'ils considèrent comme la force vive de l'agglomération métropolitaine.

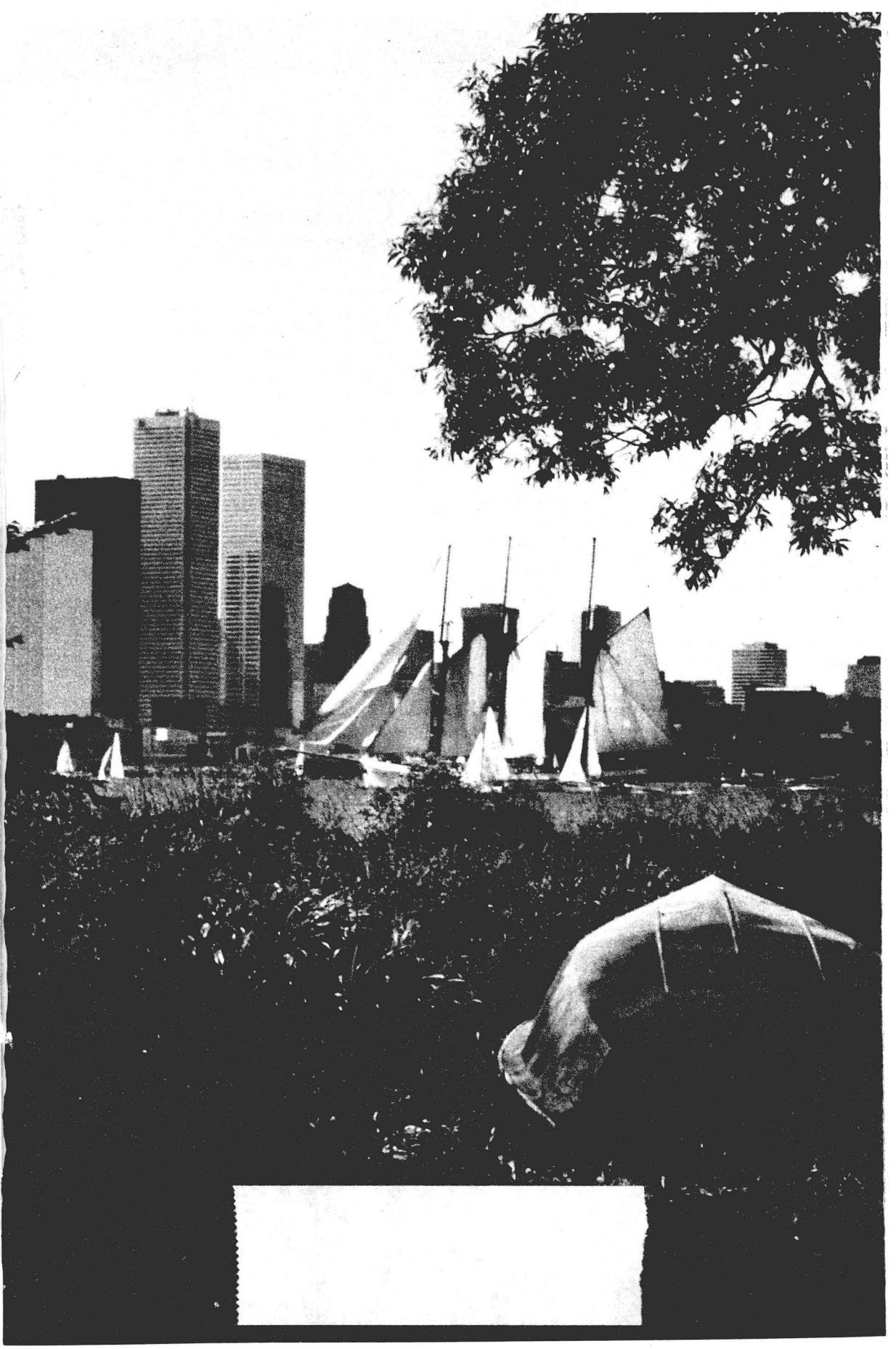
c Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989
N° de cat. Z1-1988/1-41-4F
ISBN 0-662-16936-0

Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

Parcs, distractions et aménagements publics



4



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 Parks, Pleasures and Public Amenities 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 les parcs, les distractions et les aménagements publics 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

Membres du Groupe de travail 3

Introduction 5

Contexte historique 10

Analyse sectorielle 21

1. Secteur de Mississauga 21
2. Secteur d'Etobicoke 25
3. Secteur de Western Beach 39
4. Secteur Central 43
5. Secteur de Eastern Beach 55
6. Secteur de Scarborough 59
7. Secteur de Pickering/Ajax 70

Objectifs généraux de politique et stratégies de mise en oeuvre 76

1. Propriété publique de la rive 78
2. Des programmes économiquement équilibrés 83
3. Les enfants et d'autres groupes fréquemment oubliés 85
4. Diversité 88
5. Une planification et un aménagement soucieux de l'environnement 93
6. La continuité historique 97

7. La diffusion de l'information 100

8. Utilisation à longueur d'année 105

9. Dispersement des principales installations 108

10. Équilibre régional-local 110

11. Responsabilité envers le public 112

12. Coordination 116

Conclusion 120

Bibliographie 133

Annexes

Annexe 1 : Cadre institutionnel 136

Annexe 2 : Organismes interviewés 146

Annexe 3 : Les particuliers et les organismes non gouvernementaux contactés 147

Annexe 4 : Remerciements pour les illustrations 148

Membres du Groupe de travail

Wojciech Wronski

Après avoir fait des études en économie politique et en planification urbaine à l'Université d'Oxford et à l'Université de Londres au Royaume-Uni, Wojciech Wronski commence sa carrière au Canada en tant que directeur de la planification pour la ville d'Etobicoke. Ensuite, il devient successivement commissaire adjoint et commissaire de la planification pour Metro Toronto. Après avoir été sous-ministre adjoint au ministère du Logement de l'Ontario puis vice-président exécutif de l'Institut canadien d'aménagement urbain, il est nommé juge de la citoyenneté par le secrétaire d'État.

Moiz Behar

Architecte torontois, Moiz Behar exerce sa profession pendant un certain nombre d'années au sein de firmes privées. À la fin de 1987, il entre au service de la ville d'Etobicoke, et il établit présentement un service d'architecture et d'esthétique urbaine au sein de son département de planification.

Brian Denney

Brian Denney travaille pour le Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) à titre d'ingénieur. Au cours des 15 dernières années, il a participé à tous les grands projets de cet organisme touchant le secteur riverain et les parcs, et il est actuellement responsable de son département de génie et d'aménagement.

Jack Diamond

Après des études en Afrique du Sud, Jack Diamond devient professeur adjoint à l'école d'architecture de l'Université de Pennsylvanie. Il émigre ensuite au Canada, où il inaugure et administre le programme de la maîtrise en architecture

à l'Université de Toronto, et il est professeur et critique invité à bien des universités canadiennes et américaines. Il crée sa propre firme en 1965 et il exerce depuis en Amérique du Nord, en Europe et au Moyen-Orient. Il a écrit de nombreux ouvrages sur l'architecture et la planification et il siège à de nombreux conseils d'administration.

Sally Gibson

Écrivain et recherchiste travaillant à son propre compte, Sally Gibson est l'auteure de More Than An Island: A History of the Toronto Island. Elle a été adjointe à la recherche puis directrice associée du Bureau of Municipal Research; tout en préparant son doctorat, elle a rédigé pour la ville de Toronto plusieurs rapports sur des questions urbaines.

Michael Hough

Michael Hough est l'un des architectes paysagistes les plus en vue de Toronto ainsi que le fondateur et directeur de la firme d'architecture et d'urbanisme Hough, Stansbury & Woodland Limited. Il est membre de l'Association canadienne des architectes paysagistes du Canada, lauréat d'innombrables prix, et auteur de plusieurs rapports et livres.

Introduction

Le Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics s'est vu confier la tâche enviable d'examiner les façons de rendre le secteur riverain de Toronto encore plus accueillant. Même si nous croyons que, à notre époque, l'une des grandes fonctions d'un secteur riverain urbain devrait être d'assurer des distractions diverses à une population variée, "amuser et divertir" constitue une entreprise des plus sérieuses. Hormis la rare, pour ne pas dire singulière, envolée lyrique, notre groupe s'est efforcé d'assumer collectivement ses importantes responsabilités avec tout le sérieux qu'elles méritent.

L'une des premières initiatives du Commissaire, l'honorable David Crombie, a été d'approuver la constitution de cinq groupes de travail chargés de rédiger des rapports sur des thèmes généraux, à savoir : les parcs, les distractions et les aménagements publics; l'accès et les déplacements; l'environnement et la santé; le logement et les voisinages; et les emplois, les perspectives et la croissance économique. Les groupes se sont vu conférer le mandat suivant : "décrire brièvement les plans et initiatives qui sont en cours dans chacun des domaines thématiques, indiquer les questions qui exigent l'attention de tous les ordres de gouvernement si l'on veut que le secteur riverain de Toronto réalise son potentiel et, surtout, mettre en lumière les nouvelles possibilités dont il serait possible de tirer profit s'il y avait une plus grande coordination entre tous les gouvernements et autorités publiques".

À la première réunion des cinq groupes de travail, le Commissaire nous a demandé de "rêver le possible rêve" : d'étudier ce qui est; d'imaginer ce qui pourrait être; et de suggérer des façons de passer de l'un à l'autre. Tâche difficile, mais inspirante.

Nous avons abordé notre travail selon une perspective délibérément vaste. Reconnaissant qu'il peut y voir bien des définitions de ce qui constituent un plaisir, une distraction et l'agrément du public, nous avons jeté grand notre filet. Notre objectif principal était d'examiner des façons de protéger, de créer et de bien aménager les parcs

et les espaces libres, de toutes superficies et descriptions, mais nous nous sommes intéressés à nombre d'autres distractions et aménagements publics, y compris le panorama, les manifestations, les édifices historiques, les parcs naturels, les kiosques d'information, les objets d'art publics, ou les abris chauffés.

Comme les autres groupes de travail, nous nous sommes également intéressés à la façon dont les décisions concernant le secteur riverain sont prises à l'heure actuelle et aux améliorations qui pourraient être apportées à ce processus. Le Torontois moyen ne se soucie probablement pas de savoir qui est chargé d'aménager les parcs et les promenades au bord de l'eau, de restaurer les monuments historiques, d'assurer la propreté de l'eau, ou d'accomplir les myriades d'autres tâches qui créent un secteur riverain plaisant. Ce qu'il veut, c'est que ces choses soient faites, peu importe par qui; il ne faut pas l'oublier. Comme les autres groupes de travail, nous devions être au courant des sphères de compétence afin de pouvoir recommander des mesures et des initiatives appropriées, mais nous ne pouvions pas nous laisser arrêter par de telles considérations. Le travail de notre Groupe, et celui de la Commission royale en général, doit être fondé sur la réalité, mais non court-circuité par une réalité artificielle.

Et quelle est cette réalité institutionnelle et juridictionnelle? Elle n'est ni toute noire ni toute blanche. Il y a eu quelques tentatives importantes de la part de diverses agences au fil des ans pour adopter une approche globale à l'égard de la planification du secteur riverain et pour redonner le lac aux Torontois; citons notamment le plan de 1912, élaboré et partiellement réalisé par les Commissaires du havre de Toronto, le plan de 1967 adopté par le conseil de Metro Toronto, et le travail réalisé par le Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority (MTRCA) à compter de 1970 en vue de mettre en oeuvre le plan de 1967 et de le perfectionner, ainsi que pour aménager de grands parcs riverains, du parc Marie Curtis dans l'ouest de Metro au parc Lower Rouge dans l'est.

Malgré de francs efforts et, à l'occasion, des résultats spectaculaires, de graves problèmes font que les arrangements institutionnels existants sont inaptes à produire les meilleurs résultats possibles. Dans certains cas, ces

problèmes provenaient d'un conflit entre les intérêts institutionnels et de ce phénomène vieux comme le monde, "la défense de son territoire", ou encore de philosophies et d'idées diamétralement opposées au sujet de ce qui constitue le "secteur riverain idéal". Dans certains cas, ils étaient dus à une ignorance de ce que faisaient les autres organismes responsables du secteur riverain ou à l'incapacité financière de traduire de bonnes idées en réalités concrètes.

Quelles que soient les raisons, le mouvement public de protestation contre la façon dont le secteur riverain a été aménagé, surtout dans le centre de Toronto, s'intensifie depuis quelques années. Le moment est clairement venu de s'arrêter, de faire le point et de prendre les mesures qui s'imposent. C'est pourquoi la création de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto tombe à propos. En effet, la constitution de cette Commission ainsi que d'un Comité intergouvernemental du secteur riverain, également présidé par M. Crombie, permet d'espérer que l'on s'attaquera finalement aux problèmes -- réels et perçus -- et que les bases du secteur riverain du XXI^{e} siècle seront jetées.

Dans l'exécution du mandat confié par la Commission, le Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics a fait ce qui suit :

- dressé un inventaire des installations récréatives dans le secteur riverain de Toronto qui, pour les besoins du présent rapport, s'étend de Mississauga à l'ouest jusqu'à Ajax à l'est;

- examiné les politiques, les plans et les projets qui sont actuellement en cours ou qu'étudient activement divers organismes publics, entreprises d'aménagement privées, et autres parties intéressées par le secteur riverain;

- déterminé les conflits qui existent actuellement ou risquent de se produire au plan des principes, les différentes utilisations concurrentielles du terrain, et les attentes des organismes publics, des propriétaires privés, et du public intéressé par le secteur riverain;

. cerné de nouvelles façons de rendre le secteur riverain plus attrayant, en développant ses points forts et en corrigeant ses lacunes.

Parce qu'il existe déjà beaucoup d'information sur le secteur riverain et, en partie, parce que notre temps était limité, nous n'avons entrepris aucune nouvelle recherche ni lancé aucune étude de planification détaillée par nous-mêmes. Nous avons plutôt examiné ce qui existe, demandé l'avis de chacun de nos membres -- qui ont tous participé à différents aspects de la planification et de l'aménagement du secteur riverain — et, lorsqu'il y avait lieu, déterminé les sujets qui devaient être approfondis plus tard pendant le travail de la Commission.

En plus de la collecte et de l'analyse de documents publics traitant de divers aspects du secteur riverain, nous avons également procédé à des entrevues avec les dirigeants de divers organismes qui s'occupent activement d'influencer les décisions concernant le secteur riverain (voir l'Annexe 3) et nous avons obtenu des renseignements auprès de plus de 50 autres groupements de citoyens et de professionnels intéressés par l'avenir de ce secteur (voir les Annexes 4 et 5).

Le présent rapport est le résultat tangible de ce travail, ainsi que d'un débat long et parfois houleux. Il se divise en quatre chapitres, présentant respectivement le contexte historique, l'analyse sectorielle, les objectifs généraux de politique et les stratégies de mise en oeuvre, et les conclusions.

Nous assumons collectivement la responsabilité du contenu de notre rapport, mais nous nous sommes réparti la responsabilité des différents chapitres. L'Analyse sectorielle a été effectuée en collaboration par Moiz Behar (Etobicoke), Brian Denney (Mississauga, le secteur de Western Beach, le parc Tommy Thompson, et les secteurs de Eastern Beach, de Scarborough, et de Pickering-Ajax) et Michael Hough (le secteur riverain central). Sally Gibson a rédigé la plupart des autres chapitres. Les annexes ont été établies, en grande partie, par une étudiante, Carole Donaldson. Jack Diamond a contribué des commentaires stimulants tout au long de nos travaux. Notre président, Wojciech Wronski, a donné des conseils généraux, a tenu les rênes, et a fait en sorte

que tous respectent les délais prévus. Nous espérons que notre travail constituera un point de départ utile pour de futures enquêtes et, ce qui est plus important, pour d'autres initiatives propres à faire du secteur riverain de Toronto le meilleur et le plus accueillant des secteurs riverains possibles.

Contexte historique

Le secteur riverain est la principale ressource récréative de Toronto, et il a depuis toujours un attrait de prédilection pour les Torontois. Dans les années 1790, Elizabeth Simcoe, épouse intrépide du premier lieutenant-gouverneur du Haut-Canada, John Graves Simcoe, se rend souvent à ses "sables préférés", comme elle appelle affectueusement les îles (qui sont plutôt une péninsule à l'époque). Comme ses contemporains et des générations de Torontois après elle, elle va pique-niquer dans les herbes sauvages, explorer les lagunes (dans un énorme canot d'écorce que la Compagnie du Nord-Ouest utilise pour le transport des marchandises) et, bien emmitouflée dans des fourrures, elle traverse la baie à folle allure dans un traîneau tiré par des chevaux, pendant la saison froide. Elle l'a même fait à dos de cheval en hiver, entreprise qui se révèle si hasardeuse qu'elle doit y renoncer.

D'autres dangers accompagnent ses excursions dans le secteur riverain : des serpents à sonnette sifflent sur l'ancien sentier indien qui longe la côte, traverse ce qui est maintenant Etobicoke, continue vers la ville actuelle de Hamilton, puis aboutit à la rivière Niagara.

M^me^ Simcoe a le mal de mer lorsque les vagues de la baie Humber menacent soudain de l'engouffrer, elle et son frêle esquif. Mais elle ne cesse pas pour autant ses explorations, qui lui procurent la plus grande joie. Un jour, en août 1793, elle se réjouit du "tableau changeant" qui se déroule à ses pieds lorsqu'elle chevauche devant la péninsule boisée, se promène sur ce qui est maintenant la Eastern Beach, monte dans l'embarcation de l'arpenteur, et se dirige en ramant vers l'Est et les "hautes terres de Toronto". Elle est tellement frappée par la côte "extrêmement escarpée" et par les hautes falaises qu'elle songe à y construire une résidence d'été, qu'elle appellerait "Scarborough". On n'y a jamais construit de résidence, mais le nom, lui, est resté.

À mesure que la petite ville de York croît au bord de l'eau, son site privilégié continue d'apporter de nombreux avantages à ses habitants; il présente toutefois certains

Pique-nique dans les îles de Toronto en 1856.

À pied, en patin, en cariole ... sur la baie dans les années 1840.

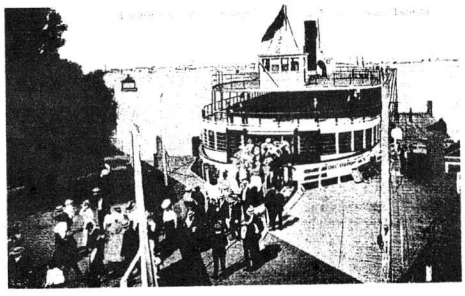
inconvénients, comme une eau sale et puante qu'un journaliste de l'époque qualifie de "bouillon de charogne", à cause des carcasses et autres horreurs qui y flottent. Il semble que la lutte pour fournir une eau propre et limpide à la population ne cessera jamais.

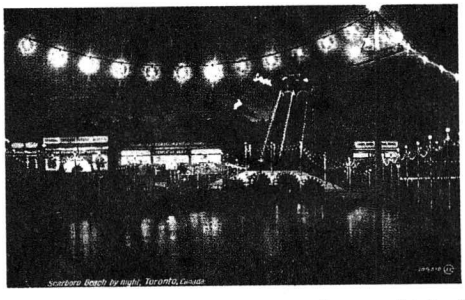
Certains des premiers résidents, dont les maisons s'égrènent le long de l'actuelle rue Front, qui est alors la côte, jouissent d'une vue spectaculaire qui s'étale à l'infini devant leurs yeux. Parfois, cette vue leur coupe le souffle : en 1813, par exemple, ils voient apparaître à l'horizon la "flotte yankee" qui se prépare à attaquer et à prendre la ville. En avril, la flotte brûle la vulnérable capitale provinciale. La plupart du temps, cependant, la vue exerce un attrait splendide.

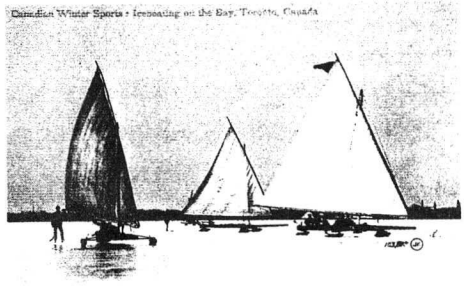
Les Torontois continuent d'être fascinés par le lac, même lorsque la ville prend de l'expansion et qu'ils doivent s'éloigner des rives. En 1818, le Dr William Warren Baldwin construit les premières maisons appelées Spadina, au sommet d'une colline éloignée (à côté de l'emplacement actuel de la Casa Loma), où il défriche une partie de la forêt simplement pour pouvoir continuer de regarder la baie.

Au début des années 1830, le premier architecte de la ville de Toronto, John George Howard, commence à peindre des scènes animées de la vie sur la baie de Toronto, habitude qu'il conserve lorsqu'il emménage dans sa nouvelle demeure, le pavillon Colbourne, perché sur un monticule donnant directement sur la baie Humber, dans ce qui est actuellement High Park. Et, dans les années 1870, le Dr Henry Scadding, premier pasteur de Holy Trinity Church (maintenant entourée par le centre Eaton), a l'habitude de contempler le havre, de son bureau situé à l'étage supérieur du presbytère. Même au début du siècle, les habitants peuvent voir le lac au bas de la rue Bay, de l'escalier de ce qui s'appelle maintenant Old City Hall. Toronto est toujours une ville bien riveraine.

Le havre est évidemment un havre commercial. Mais, à cette lointaine époque, les gens vivent, travaillent et jouent dans un espace relativement limité et il y a bien des activités au bord de l'eau. La voile, l'aviron, la pêche et la natation sont populaires l'été, de même que les promenades le long du talus boisé qui borde la rive. Lorsque la







Diversité édouardienne

baie gèle, on fait du patin, du traîneau, du curling, et du yatch à glace. Les courses de chevaux et même la chasse au renard dans les champs de glace comptent parmi les sports d'hiver les plus inhabituels.

Les Torontois vont aussi célébrer les grands événements publics au bord de l'eau. À la cérémonie d'inauguration de York, le 24 août 1793, les soldats du colonel Simcoe, en rangs au bord de la baie (à peu près où se trouve actuellement Fort York), tirent une salve au-dessus de l'eau et les deux grands voiliers du gouverneur, le Mississauga et le Onondaga, répondent par une canonnade. En 1860, 10 000 spectateurs munis de drapeaux s'entassent dans un amphithéâtre temporaire surplombant le lac au bas de la rue John (près de l'endroit où s'élève actuellement le SkyDome) pour accueillir le prince de Galles. En 1879, le champion de l'aviron, Ned Hanlan, de retour en triomphe à Toronto, monte sur le poste de pilotage du vapeur Chicora pour y être ovationné par une foule enthousiaste qui a envahi les quais et les toits le long de l'eau; une flotille d'embarcations de toutes sortes s'étire derrière lui sur une distance de trois milles.

Malgré la Crise qui sévit, les Torontois célèbrent leur centenaire en 1934 en allumant d'énormes feux de joie sur les îles et en lançant des cascades de feux d'artifice sur la pénombre du lac.

Des parcs d'attractions apparaissent au bord de l'eau dès les années 1840, lorsque les frères Privat ouvrent un centre comprenant un manège, des allées de quilles, un petit zoo, et des balançoires géantes, à côté de leur hôtel situé à "l'endroit le plus étroit de la péninsule", à peu près là où se trouve Ward's Island aujourd'hui. Au début des années 1880, on commence à construire le parc d'attractions Hanlan's Point, qui s'élève autour du pittoresque hôtel de Ned Hanlan à l'extrémité ouest des îles, près de l'aéroport actuel. Au début du siècle, des parcs d'attractions riverains comme Scarboro Beach et Sunnyside attirent des milliers de Torontois en quête d'émotions fortes. Pendant bien des années, le secteur riverain et le plaisir sont étroitement liés dans l'esprit du public.

Mais, à mesure que Toronto s'étend, le port commercial gagne en superficie et en importance. Des quais sont construits (les premiers travaux de remblai qui modifient la rive); la navigation augmente et la concurrence pour l'espace limité près du havre s'intensifie. L'ère ferroviaire amène la prospérité -- et, dans les années 1850, le premier grand prolongement vers le sud du littoral, qui ouvre la première brèche entre les Torontois et leur lac. Pendant la dernière partie du XIX^{e} siècle et la première partie du XX^{e}, les utilisations ferroviaires et industrielles augmentent en flèche, et le fossé entre la partie centrale de la ville et l'eau s'approfondit.

En 1913, le poète Rupert Brooke en visite à Toronto déplore le fait que, même si la ville est située sur les rives d'un "joli lac ... il est impossible de le voir parce que les chemins de fer ont envahi tout le secteur riverain. Ainsi, le soir venu, si vous essayez de vous rendre au bord de l'eau, vous devez vous frayer un passage à travers nuages de fumée, cabanes, camions, quais, maisons, dépôts, rails et signaux ferroviaires sans oublier les locomotives et les trains qui sillonnent les voies ferrées et bloquent les rues, évitant les piétons de justesse et n'arrêtant pas de siffler ..."

Peu avant la visite de Rupert Brook, les nouveaux Commissaires du havre de Toronto publient leur plan de 1912, qui envisage un réaménagement radical de l'ensemble du secteur riverain. En repoussant les utilisations récréatives vers la périphérie, la THC tente de résoudre le conflit fondamental qui paraît exister entre l'utilisation industrielle commerciale et l'accès et l'amusement du public. Le parc d'attractions Sunnyside est construit sur un remblai dans l'ouest; les îles de Toronto sont élargies mais, heureusement, elles ne sont jamais reliées au continent par des ponts et des routes, comme l'avaient proposé les Commissaires; et des projets de récréation ambitieux, qui ont été pour la plupart laissés en plan, sont élaborés en vue de l'aménagement sur une bande de terrain située dans l'est de la ville d'un parc qui mesurerait près de cinq kilomètres de long et 305 mètres de large.

Le secteur riverain central, cependant, est réservé presque entièrement pour les utilisations portuaires et industrielles. Au cours des 15 années qui suivent, il est remblayé, prolongé sur plus de 300 mètres dans le sud et consacré à l'industrie, laissant l'élégant siège social des Commissaires complètement isolé dans un vaste réseau de voies ferrées. La baie Ashbridge's, le grand marécage de Toronto, est remblayée pour devenir un port et un parc industriel de 405 hectares (1 001 acres).

Les vacanciers qui désirent se dépenser à Hanlan Point ou se prélasser sous les saules pleureurs de Centre Island, peuvent enjamber les voies ferrées et sauter dans un traversier au bas de la rue Yonge, mais seulement à leurs risques et périls -- et les accidents sont d'ailleurs beaucoup trop fréquents.

L'automobile et l'autoroute surélevée Gardiner achèvent littéralement de séparer le centre de la ville de l'eau. L'autoroute surélevée reçoit le feu vert en 1954 et, en 1964, un viaduc d'une hauteur qui atteint parfois 23 mètres tranche le secteur riverain, tel un couteau, offrant des panoramas spectaculaires aux automobilistes mais des vues moins qu'intéressantes aux piétons pour qui les rives sont de moins en moins accessibles.

De plus, l'autoroute Gardiner est parallèle au boulevard Lakeshore (au ras du sol) de la rue Bathurst environ jusqu'à la rivière Don, et elle y est reliée par de nombreuses bretelles qui aident à créer un lacis sombre et déconcertant de passages, si souvent décrié aujourd'hui. Quelle que soit son utilité pour la circulation des voitures et des camions, le corridor Gardiner-Lakeshore constitue, encore aujourd'hui, un obstacle tant physique que psychologique à l'appréciation du secteur riverain.

Pendant les années 1960, Metro Toronto lance un effort important de planification du secteur riverain, l'une des rares études détaillées jamais entreprises sur une grande partie du secteur riverain. En 1967, elle produit son plan, qui détermine l'aspect que la plus grande partie du secteur riverain présente actuellement à Scarborough et à Etobicoke. Toutefois, le secteur riverain central, qui est

exclu du plan, est l'objet de changements éparpillés mais importants au cours des années 1960. En 1968, la province annonce son intention de faire du secteur riverain un véritable joyau.

Au cours des trois années qui suivent, le complexe récréatif futuriste de Ontario Place est érigé sur près de 39 hectares (96 acres) de remblai au sud de Exhibition Place, mais il est mal relié à celle-ci, qui est maintenant coupée du bord de l'eau. Harbour Square, complexe privé composé d'hôtels, de bureaux, et d'appartements de luxe, s'élève et poursuit toujours massivement son ascension entre les rues York et Bay.

La THC commence à construire le Outer Headland, ou Leslie Street Spit, sur un site de six kilomètres. Parce que l'essor du trafic maritime qui devait suivre l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent n'a jamais eu lieu, les installations portuaires n'ont pas eu besoin du cap, qui est devenu un désert urbain. Le genre de parc qui devrait y être aménagé fait toujours l'objet de controverses.

En 1972, le gouvernement fédéral annonce subitement qu'un parc riverain de 35 hectares (86 acres) sera créé entre la rue York et le chemin Stadium, au sud de l'autoroute Gardiner. Malgré toute la controverse suscitée récemment par l'aménagement de Harbourfront (trop haut, trop dense, trop commercial, trop coûteux, trop banal), il ne faut pas oublier que, en 1972, cette zone était désolée, venteuse, et peu invitante; Harbourfront a éveillé chez le public un intérêt extraordinaire pour le présent et l'avenir du secteur riverain de Toronto. Depuis l'aménagement de ce complexe, de nombreux programmes imaginatifs (littéralement des milliers d'activités culturelles et récréatives se sont déroulées à Harbourfront) attirent des flots de visiteurs dans une partie naguère inconnue de la ville.

Queen's Quay, l'entrepôt terminal rénové qui, en 1981, est le premier aménagement polyvalent d'envergure à s'ouvrir à Harbourfront, excite l'admiration de nombreux milieux, et attire encore plus de visiteurs dans le secteur riverain. D'autres aménagements résidentiels -- certains plus imaginatifs et profitables au public que d'autres -- apparaissent

dans des parties préalablement inhabitées du secteur riverain. Il reste de graves problèmes à régler, mais le tableau n'est pas entièrement défavorable.

Ce que les récents débats au sujet de Harbourfront et de l'avenir du secteur riverain démontrent, c'est que les Torontois s'intéressent, passionnément même, à leur secteur riverain. La Commission royale doit tenir compte de cet intérêt. Le Groupe de travail sur les parcs, les distractions et les aménagements publics était particulièrement appelé à attirer l'attention de la Commission sur les façons de multiplier les avantages que les Torontois peuvent tirer de leur secteur riverain, non seulement dans la partie centrale, dont le réaménagement fait l'objet de pressions considérables, mais de tout le bord de l'eau de Metro Toronto. Si nous réussissons, les Torontois de diverses origines commenceront encore une fois à associer le secteur riverain avec les divertissements et les plaisirs de toutes sortes.

Port Credit, juillet 1982.

Analyse sectorielle

Afin d'examiner en détail le secteur riverain entre Mississauga et Ajax, nous l'avons divisé en sept régions, à savoir: Mississauga; Etobicoke; Western Beach; Central; Eastern Beach; Scarborough; et Pickering/Ajax. Dans chaque cas, la physionomie du secteur, les enjeux et les conflits, et les recommandations et possibilités d'aménagement sont analysés. Les secteurs sont représentés sur une carte à la fin du rapport.

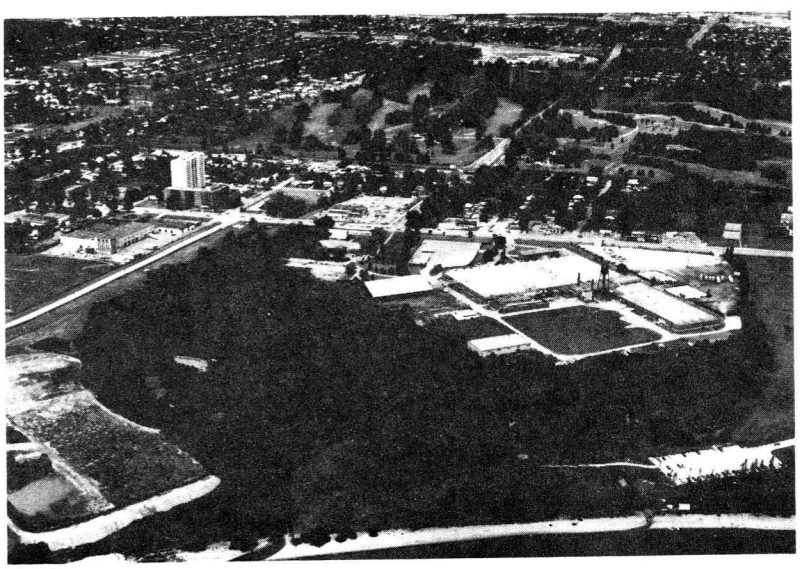
1. Secteur de Mississauga

Le secteur riverain de Mississauga s'étend du boulevard Winston Churchill dans l'ouest à Etobicoke dans l'est. Certains quartiers industriels sont en transition, et la ville élabore actuellement un nouveau plan d'aménagement pour le secteur. Les trois grandes régions dans la partie est sont Port Credit, le parc Lakefront Promenade, et la propriété de Postes Canada (les anciens Arsenaux canadiens).

Secteur riverain urbain, Port Credit comprend des promenades au bord de la rivière Credit, un port de plaisance pour 900 bateaux, ainsi que les parcs J.C. Saddington et J.J. Plaus. Parmi les aménagements proposés, on compte un nouveau port de plaisance pour 375 bateaux; un centre d'affrètement de bateaux; un musée avec salle de projection; une passerelle sur la rivière Credit; et d'autres lotissements à usage résidentiel et commercial.

Au printemps de 1990, le yatch-club de Port Credit s'installera dans le parc Lakefront Promenade. Le terrain qu'il occupe actuellement appartient au gouvernement fédéral et est administré par la Direction des ports pour petites embarcations de Pêches et Océans Canada. La ville de Mississauga désire réaménager le terrain, mais il se peut qu'elle doive d'abord signer de nouveaux baux ou acheter la propriété.

La digue du parc Lakefront Promenade (CVCA), mars 1986.



Les Arsenaux canadiens/Postes Canada, juin 1982.

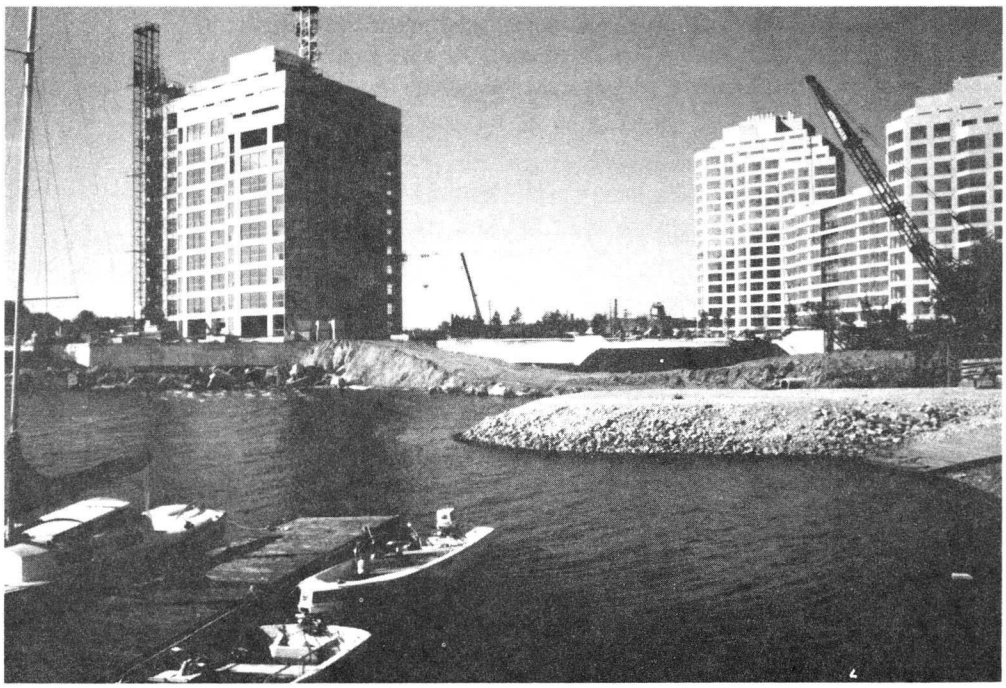
Le gouvernement fédéral est également propriétaire du terrain sur lequel se trouve le port de plaisance de Port Credit et, même si le locataire actuel serait intéressé par des aménagements supplémentaires, son bail s'étend sur une période trop brève pour justifier des projets d'envergure.

Le réaménagement du secteur riverain de Port Credit permettra de fournir une base plaisante et fonctionnelle pour les entreprises d'affrètement de bateaux, dont le nombre augmente rapidement. Des aménagements publics comme une promenade au bord de la rivière et des espaces libres paysagés peuvent aussi être créés. De nouveaux aménagements résidentiels et commerciaux sont également prévus. Tous ces éléments d'un secteur riverain vivant exigeront la collaboration du gouvernement fédéral et de la ville de Mississauga de façon que les terrains, dont la plupart appartiennent au gouvernement fédéral, soient accessibles à l'investissement public et privé.

Le parc Lakefront Promenade est en voie de construction. Il y a déjà des clubs nautiques; les aménagements proposés pour la région comprennent le nouveau pavillon du yacht-club de Port Credit; des rampes publiques de lancement pour bateaux; un port de plaisance public; et des espaces libres paysagés.

Le parc Lakefront Promenade constitue un élément important des espaces libres et des aires de récréation qu'il est prévu de créer dans le secteur riverain de Mississauga, mais l'insuffisance des fonds octroyés par la province à l'organisme de conservation de Credit Valley retarde les projets d'aménagement. Des dépenses publiques relativement modestes, associées aux investissements prévus du yacht-club de Port Credit, pourraient résulter en un spectaculaire centre d'activité riveraine.

Immeubles industriels et bois voisinent dans la propriété de Postes Canada, qui appartenait antérieurement aux Arsenaux canadiens. Des espaces libres, un parc de stationnement pour la rampe proposée de lancement pour bateaux, et d'autres plans actuellement à l'étude constituent certains des aménagements proposés.



Le réaménagement d'Etobicoke.

Postes Canada songe à vendre cette propriété, et des études ont été entreprises en vue d'évaluer son potentiel résidentiel. Les 14,7 hectares qui restent faisaient partie d'un terrain de 145 hectares (358 acres) qui a été vendu par parcelles pour la construction d'une station d'épuration, de la station génératrice de Lakeview, ainsi que de plusieurs entreprises privées. Le MTRCA songe à adjoindre une partie de ces 14,7 hectares au parc Marie Curtis.

La présence de la station d'épuration et de la station génératrice empêche l'utilisation du reste de la propriété par le public. La ville de Mississauga, Postes Canada, le MTRCA et Metro Toronto doivent évaluer leurs objectifs respectifs à l'égard de la propriété si l'on veut que cette précieuse ressource soit incorporée au secteur riverain de Mississauga-Etobicoke, et profite au public.

2. Le secteur d'Etobicoke

Géographiquement, le secteur riverain d'Etobicoke s'étend de la ville de Mississauga et Etobicoke Creek à l'ouest, à la ville de Toronto et la rivière Humber à l'est. Il est difficile de déterminer une frontière précise au nord, mais le boulevard Lakeshore constitue une bonne ligne de démarcation d'est en ouest. Le secteur riverain d'Etobicoke regroupe quatre quartiers distincts : Long Branch; New Toronto; Mimico; et Humber Bay.

A. Long Branch

Le secteur riverain de Long Branch se compose essentiellement de résidences unifamiliales, de commerces et de magasins de détail longeant le boulevard Lakeshore, et d'un parc industriel situé au nord du boulevard Lakeshore et en périphérie des voies ferrées du CN.

Le parc principal Marie Curtis, qui mesure 23 hectares (57 acres), offre des aménagements pour la navigation de plaisance et la balle molle, un petit bassin, des jeux de balle, des aires de pique-nique, des stationnements, et des toilettes. Il y a aussi des parcs plus petits comme le parc de la 38^{e} rue (0,17 hectare [0,42 acre]); le parc Len Ford (0,8 hectare [2,0 acres]); le parc Long Branch (1,33 hectare

[3,29 acres]); et le parc de la 28e rue (0,16 hectare [0,4 acre]). Ces parcs sont utilisés essentiellement pour la récréation passive; certains contiennent des terrains de jeu et des plates-bandes.

Le corridor commercial du boulevard Lakeshore a besoin d'améliorations et de réparations. On a proposé entre autres la désignation de certaines parties à titre de secteurs d'embellissement. Un récent rapport de consultant recommande des améliorations le long du boulevard Lakeshore, ainsi que des lotissement résidentiels de moyenne densité et la création de certains espaces libres dans la région de Skeen's Lane, où la ville de Long Branch regroupe des terrains.

Parce que la plus grande partie du secteur riverain à Long Branch est constituée de propriétés résidentielles privées sur des lots simples, l'espace libre public se limite aux cinq parcs existants, qui sont tous essentiellement utilisés pour des activités passives comme la pêche et les pique-niques. Les rampes de lancement pour bateaux au parc Marie Curtis sont beaucoup utilisées et ont besoin d'amélioration. Les cinq parcs sont tous utilisés au-delà de leur capacité; la collectivité a clairement besoin d'espaces libres supplémentaires pour ses loisirs.

Les parcs le long de l'eau ne sont pas bien reliés les uns aux autres, et il n'y a généralement pas assez de liens bien définis entre les parcs et le quartier des commerces et de magasins de détail au nord.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas de Long Branch :

- améliorer les rampes de lancement pour bateaux au parc Marie Curtis;

- établir des liens bien définis entre les parcs Marie Curtis et ceux de Long Branch, de préférence le long de l'eau; améliorer les passages pour piétons unissant le corridor commercial du boulevard Lakeshore et le bord du lac;

. acquérir en priorité, dès qu'elles sont mises en vente, les propriétés riveraines privées pour en faire des parcs publics; déterminer s'il y a lieu d'effectuer des travaux de remblai pour agrandir les parcs riverains existants.

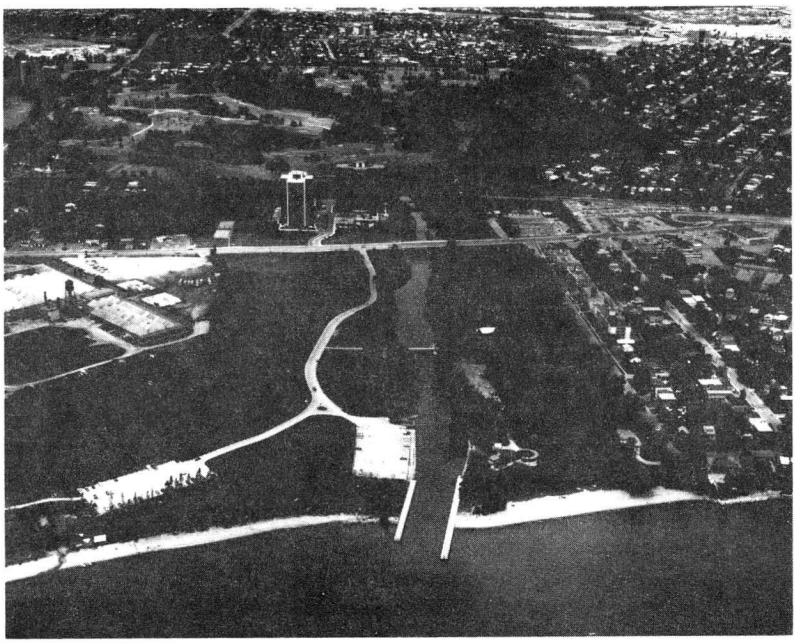
B. New Toronto

Les petits immeubles d'habitation et les logements unifamiliaux occupent une grande partie de la zone au sud du boulevard Lakeshore, principal corridor des commerces et des magasins de détail. La plupart des entreprises industrielles sont situées au nord dudit boulevard.

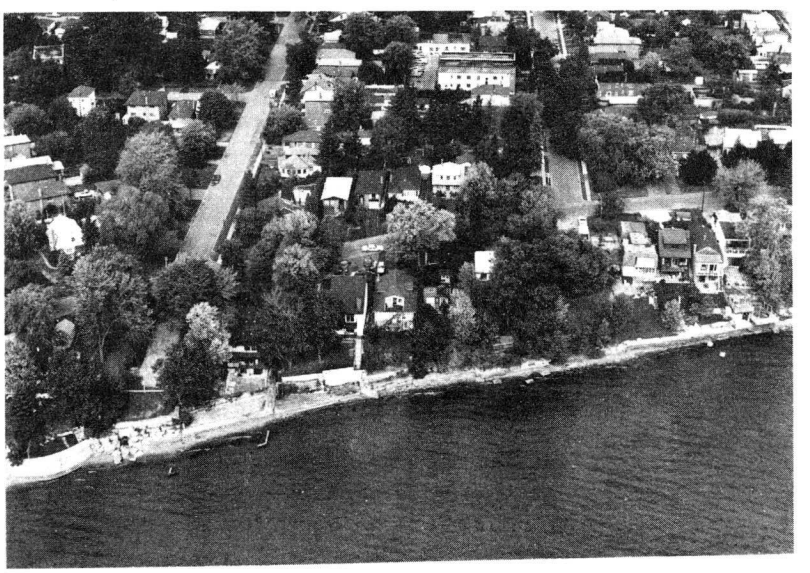
Le terrain sur lequel est situé l'ancien hôpital psychiatrique Lakeshore, le campus sud du collège Humber, le poste de filtration et le parc Colonel Samuel Smith occupent un espace total d'environ 73 hectares (180 acres) au sud du boulevard Lakeshore. Le parc Colonel Samuel Smith, qui appartient au MTRCA, occupe 23,2 hectares (57,3 acres). Les petits parcs riverains du voisinage comprennent le parc Rotary (2,85 hectares [7,04 acres]), qui rassemble un losange pour balle molle, une piscine, des courts de tennis, un petit bassin et un terrain de jeu, et le parc Prince of Wales, qui comporte des patinoires artificielles, un petit bassin et un terrain de jeu.

Des travaux de remblai ont lieu au parc Colonel Samuel Smith qui, lorsqu'il sera terminé, fera partie intégrante du parc du MTRCA, situé immédiatement au nord. Il contiendra des espaces libres pour la récréation passive, des installations de ports de plaisance, des toilettes et des stationnements.

Une étude récente commandée par le ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario et le collège Humber offrait trois plans de réaménagement éventuels, qui prévoyaient la construction de 1 800 à 2 300 logements et l'aménagement de 2,8 à 3,8 hectares (6,9 à 9,4 acres) d'espace libre sur 20 hectares (49 acres) de terrain (dont 12,8 hectares [31,6 acres] appartiennent au Ministère).



Le parc Marie Curtis, juin 1982.



Long Branch (Lake Promenade), octobre 1983.

Plusieurs propositions ont été discutées concernant la propriété sous-utilisée de Goodyear, qui s'étend sur 10 hectares (25 acres) au nord du boulevard Lakeshore; elles prévoient en majorité des aménagements résidentiels d'envergure et certains espaces libres.

Le regroupement le plus important de terrains riverains à New Toronto se produit au sud du boulevard Lakeshore, entre la 23e et la 13e rues, sur un terrain appartenant au ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario, au MTRCA, à Metro Toronto et au collège Humber.

Une étude récemment effectuée pour le Ministère et le Collège sous le titre The Lakeshore Neighbourhood propose la construction d'immeubles à appartements de petite et de moyenne taille, d'habitations en rangée et d'un complexe hôtelier et résidentiel ainsi que la conservation des huit pavillons historiques et de l'immeuble d'administration, qui seront utilisés par le collège Humber.

La question de savoir si une grande partie du terrain ainsi regroupé devrait servir à des aménagements autres que des espaces libres publics et des parcs compte parmi les décisions les plus importantes qui devront être prises; le ministère des Services gouvernementaux de l'Ontario a indiqué qu'il fallait créer des logements dans cette zone. Il faudra également déterminer s'il y a lieu de prolonger l'avenue Kipling du boulevard Lakeshore jusqu'au parc Colonel Samuel Smith au bord du lac.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas de New Toronto :

- s'assurer que l'envergure de l'aménagement du quartier de Lakeshore, surtout près du lac, répond aux besoins des piétons et que la sélection des emplacements et des densités est effectuée de façon à minimiser l'empiétement sur les parcs existants et futurs;

- améliorer l'accessibilité générale du boulevard Lakeshore en prolongeant l'avenue Kipling au sud;

New Toronto (le parc Prince of Wales), décembre 1983.

Le parc Colonel Samuel Smith, décembre 1988.

- mettre à la disposition du public des parties ou la totalité des édifices historiques de l'hôpital psychiatrique Lakeshore;

- réexaminer la possibilité de relier les parcs Colonel Samuel Smith et Marie Curtis dans l'ouest au parc Humber Bay dans l'est.

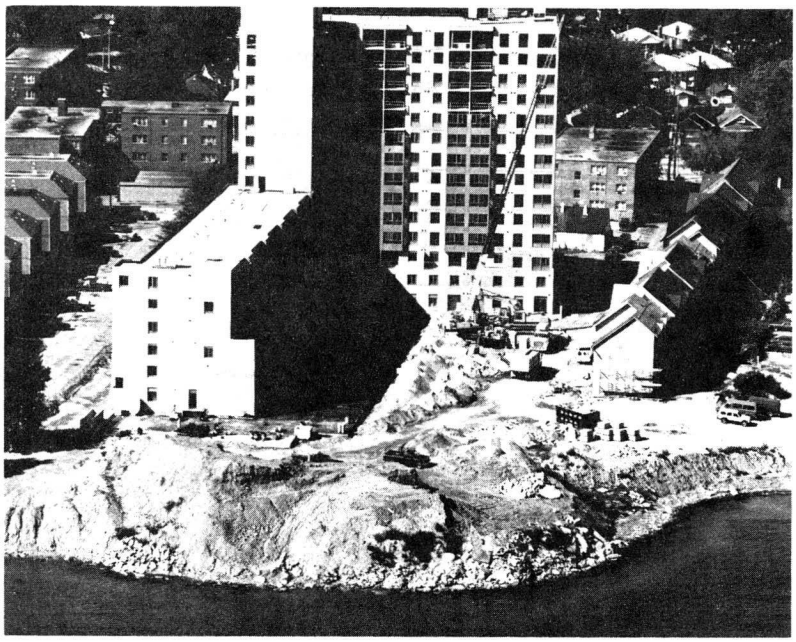
C. Mimico

Une grande partie de la région ouest de Mimico au sud du boulevard Lakeshore est constituée d'habitations unifamiliales de hauteur limitée. La région est, cependant, comprend un corridor d'immeubles d'habitation qui s'étend sur une distance de 13,78 hectares (34,05 acres) et contient 2 145 appartements. La plupart de ces immeubles sont de petites structures en briques qui sont construites près du boulevard Lakeshore et bloquent toute vue qui pourrait exister du secteur riverain.

Il n'y a aucun parc riverain régional à Mimico, mais on y trouve trois petits parcs riverains, à savoir les parcs Norris (0,44 hectare [1,09 acre]), Amos Waites (0,92 hectare [2,27 acres]), et Superior (0,48 hectare [1,19 acre]). Il y a une piscine, une plage, un terrain de jeu et un centre communautaire dans le parc Amos Waites, des jeux de balle, un terrain de jeu et des plates-bandes dans le parc Superior, et des espaces libres et un terrain de jeu dans le parc Norris.

La coopérative de logement Mimico, qui est située chemin Summerhill et contient 153 appartements et 19 habitations en rangée, a réservé une bande de 7,5 mètres au bord de l'eau pour le public et prévu un passage pour y avoir accès.

Le quartier de Mimico est considéré comme celui qui dispose du plus petit nombre de parcs dans tout le secteur riverain d'Etobicoke; on estime que 10 autres hectares (25 acres) de parcs communautaires devraient être aménagés à Mimico, dont cinq au sud du boulevard Lakeshore entre les chemins Royal York et Park Lawn.



Mimico (Summerhill Road), septembre 1988.

Mimico, avril 1986.

Autre grand problème, le parc Amos Waites, qui est utilisé au-delà de ses capacités, fournit actuellement plus d'installations récréatives que tout autre parc à Mimico.

En 1983, dans une étude intitulée The Mimico Study, rédigée par le département de planification urbaine et adoptée par le conseil municipal d'Etobicoke, on recommandait à la ville de permettre et d'encourager le réaménagement de sections du corridor d'appartements de Mimico, lequel est actuellement sous-utilisé par rapport aux niveaux de densité permis. Un grand nombre des immeubles existants ne sont pas situés, paysagés ni conçus de façon à profiter de leur proximité des rives et la plupart sont dotés de parcs de stationnement en surface près de l'eau.

Selon l'étude, le corridor d'appartements a besoin de petits parcs; le parc Humber Bay est trop éloigné pour servir de parc de quartier. L'étude a recommandé que les 51 terrains riverains dans le corridor d'appartements, qui appartiennent à 18 propriétaires différents, soient intégrés aux parcs existants et qu'on y construise une promenade en planches ou d'autres installations récréatives. La présence d'un tronçon de promenade serait un critère permettant d'augmenter le rapport plancher-sol à certains endroits. De plus, les propriétaires qui réaménagent leurs terrains satisfairaient à une partie des exigences en matière d'espaces libres en offrant leurs propriétés riveraines à la ville.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas de Mimico :

- relier les parcs Amos Waites et Superior à la promenade en planches et aux espaces libres immédiatement à l'est du corridor d'appartements et au parc Humber Bay jusqu'au secteur de motels et au futur "Seaquarium";

- relier les parcs Amos Waites et Norris comme une prolongation du parc riverain vers l'ouest;

- renforcer les passages pour piétons entre le secteur riverain de Mimico et le corridor commercial du boulevard Lakeshore, particulièrement près des parcs Amos Waites et Superior;

Le secteur riverain de Humber Bay, juin 1988.

. envisager de fournir un passage pour piétons donnant accès au futur parc riverain, près du bas de la rue Burlington;

. étudier les voies d'accès existantes dans le parc Humber Bay West, à travers le secteur ouest du port jusqu'à l'avenue Superior, et à travers Mimico Creek jusqu'à la future rocade;

. créer un parc riverain régional au bas du chemin Royal York.

D. Humber Bay

De concert avec Mimico Creek Valley, le parc Humber Bay possède de nombreux espaces libres pour la récréation passive, alors que la région située au nord du boulevard Lakeshore est surtout industrielle. Au sud du boulevard, un secteur de motels et quelques résidences familiales occupent plus de 20 hectares (49 acres).

Le parc riverain régional de Humber Bay se compose de deux parties, est et ouest, et s'étend sur un total de 40 hectares (99 acres). On y trouve deux clubs de voile et de croisière, une école de voile, des rampes de lancement pour bateaux, des espaces libres pour le public, des habitats fauniques urbains, un abri public, et des stationnements. Le petit parc riverain de Palace Pier s'étend sur moins d'un hectare (environ deux acres).

On s'occupe actuellement de constituer de grands terrains qui seront réaménagés par l'entreprise privée. Le plan d'aménagement officiel de la ville n^{o} C-65-86 (révisé en février 1988) énonce les règles pour le futur aménagement du secteur de motels.

Deux ensembles luxueux d'habitation en copropriété sont en voie de construction à l'ouest de Mimico Creek. Ils occupent 7,12 hectares (17,59 acres) et contiendront environ 1 210 unités dans des tours et 50 maisons en rangées. Une promenade en planches le long du lac et des espaces libres pour le public sont prévus dans les deux cas, de même qu'une zone commerciale de 13 000 mètres carrés située le long du boulevard Lakeshore.

Le Conseil municipal a approuvé la construction d'un luxueux ensemble d'habitations en copropriété (dans le secteur de motels). Portant le nom de Newport Condominiums, il comprendra 168 logements ainsi qu'une promenade le long du lac et des espaces libres pour le public.

Palace Place, complexe que l'on propose de construire près de la rivière Humber, contiendra des tours de 522 unités. L'été dernier, on a annoncé un aménagement polyvalent sur 8 hectares (20 acres) de terrain dans le secteur de motels. La Seaquarium Corporation a récemment décidé de construire un "seaquarium" de 12 000 mètres carrés dans la partie nord du parc Humber Bay East.

Le quartier de Humber Bay est en transition. Le plan officiel n^{o} C-65-86 permettrait un aménagement à utilisations diverses et apparentées au sud du boulevard Lakeshore, entre Mimico Creek et la rivière Humber.

Le plan établit un cadre général qui met à profit les qualités exceptionnelle du site; il permet une densité brute pouvant atteindre 165 logements par hectare (408 logements par acre) et prévoit des transferts de densité si on réserve du terrain pour un chemin interne, des parcs ou des installations publiques.

Le transfert de terrains riverains au MTRCA est également prevu.

En ce qui concerne le secteur de motels, on exige qu'un demi-hectare à un hectare au minimum de terrain soit aménagé en parc pour chaque 300 logements et que la même utilisation soit faite de 2 p. 100 du terrain commercial. Le plan devrait produire au moins 5,5 hectares (13,6 acres) de nouveaux parcs. Certains propriétaires se sont opposés aux densités allouées, à la rocade proposée, et aux plans d'acquisition de terrains pour des parcs et des fins connexes.

Le fait que le secteur de motels donne sur l'eau constitue son principal attrait; un objectif important consistera donc à relier les espaces libres publics qui sont situés au bord de l'eau. On prévoit de construire des passerelles sur la rivière Humber et le ruisseau Mimico pour relier la promenade aux parcs Sunnyside et Casimir Gzowski.

Il est également important d'aménager un passage pour piétons et un espace libre public entre le boulevard Lakeshore et le bord de l'eau si l'on veut garantir un accès physique autant que visuel au lac. Il n'existe encore aucun lien bien défini entre le parc Humber Bay et le réseau de la Mimico Creek Valley.

La ville d'Etobicoke et le MTRCA ont proposé que des travaux de remblais soient entrepris pour créer des espaces libres, des aménagements publics et un port de plaisance. Le plan relatif au secteur de motels indique la nécessité d'une attraction publique qui serait ouverte à longueur d'année et constituerait un pôle d'attraction : c'est le rôle que remplira le "Seaquarium" récemment annoncé pour le parc Humber Bay East.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas de Humber Bay :

- le plan n^{o} C-65-86 (révisé en février 1988) établit le cadre général pour la création d'un espace public continu dans le secteur de motels au bord de l'eau; ce cadre devra être respecté et, au besoin, élargi de façon à fournir autant d'espaces publics que possible;

- tout plan d'aménagement du secteur de motels devra être examiné soigneusement afin que la hauteur, le regroupement, l'utilisation, l'emplacement et la conception des immeubles mettent le secteur riverain en valeur; en général, les tours d'habitation ne devraient pas être situées près de l'eau;

- on devrait se servir des terrains publics situés dans le secteur de motels pour offrir l'espace escompté;

- afin que les utilisateurs des espaces libres dans le secteur riverain n'aient pas l'impression de passer illégalement sur des propriétés privées, l'espace libre public doit être clairement indiqué; la rocade proposée dans le secteur de motels constituerait peut-être une façon de bien délimiter l'espace public.

Western Beaches, juillet 1988.

- on devrait prévoir un passage piétonnier, un espace libre ou un parc entre le bord du lac et le boulevard Lakeshore afin de permettre l'accès à l'eau;

- le bord de l'eau devant le secteur de motels devrait être accessible 24 heures par jour;

- on pourrait créer, le long du secteur de motels, un espace libre plus urbain qui trancherait avec les qualités passives du parc Humber Bay, tout en les mettant en valeur;

- le "Seaquarium" devrait faire partie intégrante de l'espace libre dans le secteur de motels;

- le trottoir en planches du secteur de motels devrait être relié à celui du corridor d'appartements à Mimico, ainsi qu'aux parcs de la ville de Toronto de l'autre côté de la rivière Humber.

Enfin, il y a lieu de noter qu'un examen du secteur riverain de Metro Toronto a révélé qu'Etobicoke est dans une situation particulière en ce sens qu'elle n'est pas préoccupée par les mêmes questions que la plupart des autres collectivités du secteur. Par exemple, les conflits de compétence ou le double emploi entre les différents ordres de gouvernement ne posent pas tellement problème à Etobicoke; les grandes questions concernent la facilité d'accès au bord de l'eau et la qualité de l'expérience riveraine.

3. Secteur de Western Beaches

Ce secteur s'étend de l'embouchure de la rivière Humber à Ontario Place; utilisé par le public depuis longtemps, il doit son apparence actuelle au Plan de 1912 que les Commissaires du havre de Toronto avaient élaboré pour le secteur riverain. Il est très difficile de relier cet espace libre et cet étroit parc rectiligne aux communautés résidentielles adjacentes, à cause du boulevard Lakeshore et de l'autoroute Gardiner, qui le bornent au nord.

On y trouve actuellement des terrains de jeu, une piscine, des monuments, un pavillon de bain historique, une plage, des parcs de stationnement, le sentier Martin Goodman, un club d'aviron et de voile, le Palais Royale, et des sections de la voie navigable protégée.

Un nouveau plan touchant l'aménagement des parcs a été proposé cette année, et l'on songe à déplacer le boulevard Lakeshore pour gagner 14 acres d'espace libre. Le MTRCA propose la construction de nouvelles installations pour la baignade et d'autres améliorations. Un bassin de régates, qui serait requis pour les Olympiques, augmenterait les activités récréatives auxquelles on peut s'adonner dans le secteur, mais pourrait se répercuter négativement sur la qualité de l'eau et le panorama.

L'utilisation des aménagements locaux est limitée pour diverses raisons : les effluents de la rivière Humber et des égouts pluviaux nuisent à la qualité de l'eau derrière la digue de Western Beach et empêchent les baignades pendant la plus grande partie de l'été; et l'espace utilisable dans les parcs est restreint par l'intense circulation sur le boulevard Lakeshore. Il est difficile de relier la partie ouest du secteur aux sentiers de la vallée Humber (parce que les ponts de la rivière Humber ne sont accessibles qu'aux voitures — il n'y a pas de place pour les cyclistes ou les piétons), alors que les passages piétonniers menant à High Park et à Parkdale sont difficiles et peu invitants. Les nombreux oiseaux d'eau salissent la pelouse et les sentiers et limitent leur utilisation, tandis que l'accès limité au Palais Royale et le peu de stationnement à proximité apportent une nouvelle restriction. L'action des vagues, particulièrement à la crue des eaux, endommage régulièrement les embarcations et le pavillon du Boulevard Club.

Le bassin de régates qu'il faudra construire si les Jeux olympiques de 1996 ont lieu à Toronto fournirait un espace libre supplémentaire, une plage plus propre, et une voie navigable protégée pour les petites embarcations; cependant, on redoute l'incidence qu'un tel bassin pourrait avoir sur la qualité de l'eau et le panorama.

Malgré ses limites, ce secteur est très populaire auprès du public qui s'en sert depuis longtemps, et des façons d'améliorer sa qualité et son utilisation doivent être trouvées. Les possibilités sont nombreuses.

Voici les recommandations/occasions d'aménagement dans le cas de Western Beaches :

Comme le MTRCA l'a suggéré dans son plan pour le secteur, l'importance historique de l'embouchure de la rivière Humber pourrait être soulignée au moyen d'expositions et d'installations d'appui.

Lorsque les ponts de l'autoroute Gardiner seront remplacés, il sera peut-être possible d'améliorer les liens entre le sentier Martin Goodman et la rivière Humber jusqu'à Etobicoke.

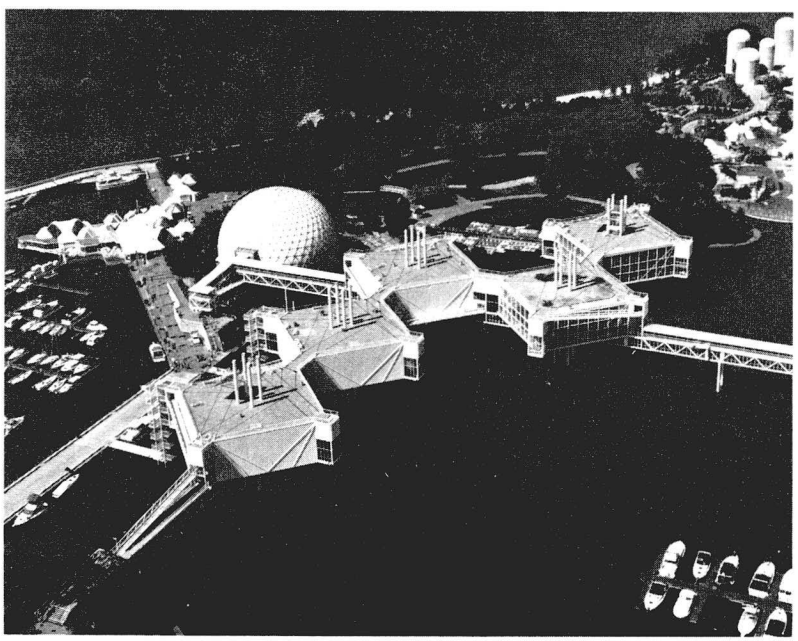
Les sentiers pourraient être améliorés et rapprochés du lac, ce qui les éloignerait de la circulation sur le boulevard Lakeshore. Ce boulevard lui-même devrait rester essentiellement inchangé, mais les larges bandes médianes pourraient être mieux paysagées; il faudrait prendre soin d'empêcher l'autoroute de gâcher la vue.

Des stationnements supplémentaires devraient être fournis pour le Palais Royale. La bande médiane existante du boulevard Lakeshore pourrait servir de parc de stationnement bien circonscrit.

Le secteur de Western Beach devrait avoir au moins une bonne plage publique familiale. Si la configuration actuelle est conservée, il semble peu probable que l'on puisse améliorer la qualité de l'eau dans le lac au point de pouvoir s'y baigner.

Il faudrait tenter d'améliorer la qualité de l'eau dans le lac, mais il serait quand même possible de se baigner à deux endroits : premièrement, le plan directeur du MTRCA pour les plages de l'ouest prévoit la construction d'une "piscine modifiée" à côté du pavillon et de la piscine Sunnyside. Deuxièmement, on pourrait aussi nager à la plage artificielle qui serait créée par l'installation du bassin de régates olympique à côté de la digue actuelle, comme l'indiquent le plan du MTRCA et d'autres projets.

Exhibition Place, juin 1988.



Ontario Place, novembre 1988.

Même si la présence d'un bassin de régates olympique pourrait présenter certains inconvénients, la configuration de terrain requise pourrait créer de nouveaux espaces libres et permettrait d'oublier un peu la circulation à proximité; de plus, la voie navigable qui en résulterait pourrait donner aux petites embarcations des occasions que ne peuvent fournir de vastes étendues d'eau. La proximité du centre-ville et par conséquent des montagnes de remblai formées par les travaux de réaménagement à cet endroit signifie qu'il serait possible de créer un vaste espace en peu de temps. Cette possibilité vaut la peine d'être étudiée.

Les mesures que nous préconisons pour le secteur de Western Beach exigeraient la collaboration de la ville de Toronto, de Metro Toronto, de la province d'Ontario, du MTRCA, d'Ontario Place, des Commissaires du havre de Toronto, du Conseil olympique Toronto-Ontario, et de divers locataires et groupes d'usagers.

4. Le secteur Central

La partie centrale du secteur riverain est la plus vieille et la plus variée et comprend Exhibition Place et Ontario Place, le Fort York, les îles de Toronto, Harbourfront, les secteurs Central Bayfront et East Bayfront de l'Inner Harbour, et le secteur portuaire industriel. La rive hautement urbanisée offre un contraste intéressant avec les îles de Toronto, dont elle est séparée par l'Inner Harbour,et qui en font un secteur riverain différent de tous les autres sur les Grands Lacs.

L'aménagement du port de Toronto, installation à la fois historique et opérationnelle, a commencé en 1912 sous l'autorité des Commissaires du havre de Toronto. Les îles de Toronto, qui relèvent actuellement de Metro Toronto, ont toujours été un endroit récréatif, résidentiel et naturel accessible uniquement par bateau.

Harbourfront, qui fait partie de la sphère de compétence fédérale, a été créé en 1972 et est devenu "la ville sur l'eau". Il a été envisagé dès le départ comme une zone intégrant activité urbaine, événements culturels, commerce, logements, et édifices industriels historiques.

Le parc Tommy Thompson à l'est est issu d'un plan élaboré en 1959 par les Commissaires du havre de Toronto, qui voulaient créer une nouvelle installation portuaire; il est devenu plutôt un spectaculaire parc sauvage urbain contenant une flore et une faune uniques et caractéristiques de la région.

Dans l'ensemble, le secteur riverain central est une mosaïque offrant diverses activités et occasions de divertissement. Nous nous sommes concentrés sur les organismes publiques ou privés qui contrôlent les ressources récréatives, la caractéristique prédominante de chaque ressource dans le contexte général du secteur riverain de Toronto, le genre d'installations et d'espaces libres qui existent actuellement, et les plans en vue de l'aménagement futur des divers endroits.

A. Exhibition Place

Exhibition Place sert surtout à des foires, à des salons professionnels, à des manifestations sportives et à des spectacles. C'est le site, par exemple, de la Royal Winter Fair et de la Canadian National Exhibition et ses manèges. En plus, on y trouve un musée maritime, des édifices historiques, le site de Fort Rouille, et des parcs de stationnement.

Les propositions touchant cette zone comprennent la construction d'un centre international de 70,000 mètres carrés qui, si l'on inclut les annexes à l'est, totaliserait 140 000 mètres carrés. La Corporation a accepté que les entreprises d'aménagement soient appelées à soumissionner le financement et la construction du centre. On prévoit également de réaménager le Conservatoire de façon à pouvoir y présenter des concerts.

Parmi les études effectuées, citons une évaluation réalisée en 1982 de Exhibition Place par la province, Metro Toronto et la ville de Toronto et une étude faite en 1984 concernant la possibilité de construire un stade recouvert d'un dôme à Exhibition Place. Metro Toronto a également étudié l'avenir de Exhibition Place et conclu qu'elle devrait être conservée comme installation récréative, centre

de sports amateurs, centre de spectacles culturels (sur un tiers de sa partie occidentale), et parc de grande envergure.

Le Conseil olympique Toronto-Ontario a offert de construire un nouveau stade d'athlétisme, des logements, et des bassins de régates à Exhibition Place et dans le secteur riverain si les Jeux olympiques de 1996 sont tenus à Toronto.

Exhibition Place pose des problèmes, le plus important étant le fait que ses possibilités récréatives ne sont pas pleinement exploitées. Située à un endroit stratégique dans le secteur riverain, elle attire des visiteurs à des événements précis, mais reste sous-utilisée la plupart du temps. Elle ressemble souvent à un îlot d'immeubles dans une mer de stationnements et de routes. Il ne semble pas que les plans actuellement mis de l'avant corrigeraient cette perception, pas plus qu'ils ne permettraient d'établir des liens avec d'autres parties de la ville ou de créer le parc dont la ville a si grand besoin.

Deuxièmement, il n'existe aucun rapport -- aux plans des programmes, des finances ou de l'administration -- entre Exhibition Place et Ontario Place, qui devraient constituer ensemble un grand complexe récréatif. On ne sait pas si le problème découle de conflits philosophiques au niveau de la planification ou de différences d'opinions quant aux fonctions et aux rôles respectifs des deux complexes.

Le troisième problème concerne la possibilité que Toronto soit choisie pour accueillir les Jeux olympiques de 1996. Si tel était le cas, cela nécessiterait des modifications d'envergure au stade et aux rives proches, ce qui se répercuterait sur le secteur riverain dans son ensemble.

Il se peut aussi qu'une exposition mondiale ait lieu à Toronto, ce qui nécessitera également des changements radicaux à Exibition Place et à Ontario Place. Les avantages environnementaux, économiques et autres qu'apporterait une telle exposition, immédiatement et à long terme, seront pris en considération dans l'évaluation de la proposition qui a été présentée en ce sens.

B. Ontario Place

Ontario Place possède un fort caractère nautique et est utilisée pour des événements culturels; les installations commerciales existantes comprennent des concessions, des restaurants et une brasserie en plein air. Pour ceux qui veulent s'amuser, il y a les manèges et les expositions sur le thème du nord ontarien; la glissoire d'eau; le Forum où se produisent danseurs et musiciens; et la Cinésphère. Il y a aussi un village pour enfants et un port de plaisance pouvant accueillir 320 bateaux.

Les propositions d'aménagement n'ont pas toutes été révélées, mais on a notamment suggéré que le pavillon du Nord de l'Ontario soit remplacé par des manèges et que Ontario Place soit modifiée si les Jeux olympiques ou une exposition mondiale sont tenus à Toronto.

Les intérêts régionaux et les intérêts provinciaux semblent souvent entrer en conflit lorsqu'on dépense des fonds pour promouvoir des programmes sans tenir compte des autres installations et compétences dans le secteur riverain. C'est ce qui s'est produit dans le cas de Ontario Place, société provinciale indépendante, et de Exhibition Place. On craint que le rôle de Ontario Place en tant que centre culturel récréatif ne continue de s'effriter et qu'elle ne devienne rien de plus qu'un parc thématique.

L'identité de Ontario Place -- s'agit-il d'une installation semi-privée avec frais d'entrée et accès limité l'hiver, ou d'une place publique librement accessible? -- reste une question qu'il faudra trancher.

C. Fort York

Fort York est un fort militaire, le site de diverses batailles pendant la guerre de 1812. Il a été désigné "lieu historique" par l'Ontario et "lieu d'importance historique nationale" par la Commission des lieux et monuments historiques du Canada. Le Toronto Historical Board a présenté un plan de réaménagement du fort qui entraînerait des dépenses de 6 millions de dollars.

Fort York.

Les îles de Toronto, juillet 1988.

Lieu historique, point de repère important dans le secteur riverain et témoin du passé de la ville et du pays, Fort York demeure néanmoins presque totalement isolé et inaccessible. De meilleurs liens avec le secteur riverain, Exhibition Place, et le reste de la ville s'imposent de toute urgence. La vue de la ville qu'offre le fort est essentielle à son symbolisme historique.

D. Les îles de Toronto

Parc régional, les îles ne sont accessibles que par traversier. On y trouve deux restaurants, des restaurants-minute, des manèges, une ferme pour enfants, des pistes cyclables, des entreprises de location de bateaux, des courts de tennis, des aires de pique-nique, des ports de plaisance et des yacht-clubs privés, de même que des plages et des installations pour la baignade.

Il y a un quartier résidentiel comprenant 250 logements dans les îles Wards et Algonquin, et l'île Mugg abrite un habitat naturel dont la visite ne se fait qu'avec un permis; la Toronto Island Nature School fournit diverses occasions de récréation. Parmi les édifices historiques, citons un phare construit en 1808 et l'église St. Andrews-by-the-Lake, érigée en 1884.

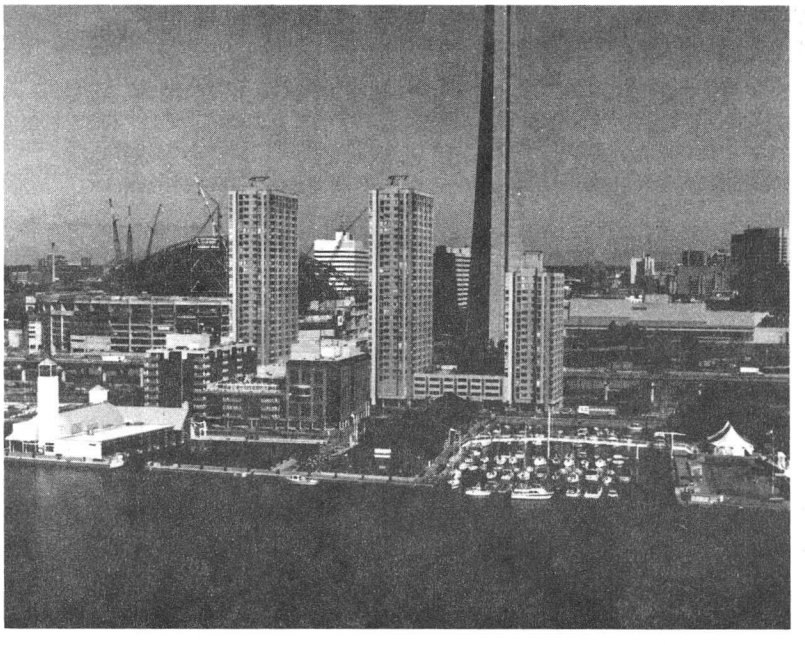
Le département des parcs et des propriétés de Metro Toronto met en oeuvre un plan d'aménagement des îles s'étalant sur dix ans; la ville de Toronto propose que, sauf pour quelques modifications mineures, les îles soient laissées telles quelles.

Alors que les îles de Toronto attirent des millions de visiteurs par année pendant l'été, elles sont presque désertes l'hiver. Il faudrait arrêter l'érosion des parties sauvages des îles, qui montent l'évolution naturelle de ces dernières et intéressent les naturalistes.

E. Harbourfront

Harbourfront est une région urbaine diversifiée où l'on trouve des activités et programmes de toutes sortes, dont des concerts, des expositions d'art, des pièces de théâtre

Harbourfront, septembre 1988.



Central Bayfront, septembre 1988.

et des événements éducatifs. Pour la récréation, il y a des ports de plaisance, une école nautique, des squares urbains, une promenade, et des installations pour des activités d'hiver. On y trouve aussi un parc pour handicapés ainsi que des logements sans but lucratif, des appartements, et des habitations en copropriété.

Le plan Harbourfront 2000 comprend un meilleur accès est-ouest et nord-sud; des passages abrités pour piétons; des espaces ouverts protégés en hiver; un centre Cousteau; et des programmes publics plus nombreux; il prévoit des utilisations récréatives, commerciales et éducatives plus diverses et plus animées dans le contexte hautement urbanisé de Harbourfront.

On a beaucoup critiqué l'aménagement physique de Harbourfront, mais son succès culturel et récréatif est reconnu partout. Ses programmes et son caractère à la fois riverain et urbain assurent un cadre stimulant et plaisant. Par conséquent, on ne peut que regretter les conflits qui existent actuellement entre les objectifs de Harbourfront et ceux de la ville touchant les espaces libres. Harbourfront et la ville de Toronto se sont entendus pour consacrer 12,95 hectares (32 acres) aux espaces libres, mais ils restent en désaccord sur la superficie de l'espace libre qui peut être aménagé sans nuire à la qualité et à la nature spéciale du secteur qui fournit un environnement urbain animé. On continue de discuter de l'emplacement et du genre d'un autre espace de 3,24 hectares (8 acres).

F. Le secteur Central Bayfront

Tours d'habitation et immeubles de bureaux se côtoient dans ce secteur où l'on retrouve aussi des quais pour traversiers, un parc municipal, l'hôtel Harbour Castle et ses salles de congrès, et des terrains inoccupés. La ville prévoit d'y aménager un parc qui serait relié à Harbourfront ainsi qu'une promenade protégée d'une largeur de 7 mètres. Le Terminal maritime 27 a été vendu pour réaménagement privé.

G. Le secteur East Bayfront

Dans ce secteur industriel, on trouve l'historique raffinerie Redpath (qui comprend le Redpath Sugar Museum), les terminaux maritimes 28 et 29, le Queen's Quay Racquet Club, et des parcs de stationnement pour ceux qui visitent les îles de Toronto.

Le plan des Commissaires du havre de Toronto en ferait un secteur d'industries, de commerce et de studios, alors que le plan de mars 1984 touchant le secteur riverain central suggère une utilisation industrielle générale.

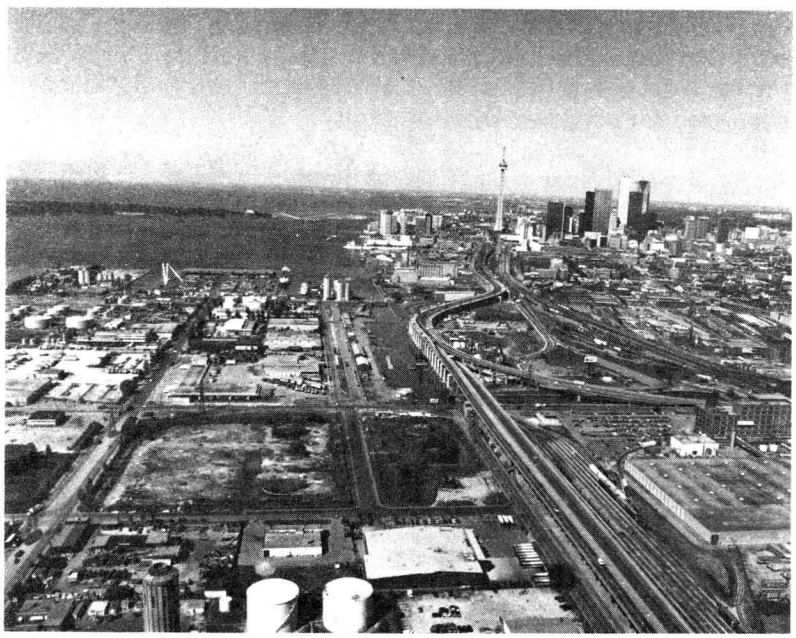
L'aménagement privé a bloqué la vue du bord de l'eau dans les régions de Central Bayfront et East Bayfront, et l'accès des piétons est entravé par l'industrie et la circulation routière rapide et incessante entre les propriétés gouvernementales, dont la Régie des alcools de l'Ontario, la Sûreté de l'Ontario, et les Commissaires du havre de Toronto. Le parc public Harbour Square est coupé visuellement du Queen's Quay et est, par conséquent, difficile d'accès. Le réaménagement devrait assurer l'accès visuel et physique du bord de l'eau.

H. Le secteur portuaire industriel

Le secteur portuaire industriel est en transition : il abrite des entreprises spécialisées dans la navigation, l'industrie lourde, la ferraille, le sel et le charbon, qui sont installées dans un paysage varié et d'une grande simplicité. On y trouve la plage Cherry, trois yacht-clubs sur la côte nord, des lopins de terre attribués aux amateurs de jardinage, et des petits parcs comme le Polson Street Parkette.

Le plan des Commissaire du havre de Toronto envisage une industrie génératrice d'emplois, un parc de commerce et de vente au détail; des services d'expédition et de navigation offerts 24 heures par jour; l'intégration de l'espace libre dans le port industriel; un parc continu le long de la côte nord qui serait relié au parc Tommy Thompson et un espace libre qui donnerait accès à la Don Valley et au secteur

East Bayfront, septembre 1988.



Le secteur portuaire industriel, juin 1988.

Central Bayfront; un port de plaisance pour 1 100 bateaux au pied du parc Tommy Thompson; des stationnements pour celui-ci; et un village olympique.

Les Commissaires du havre de Toronto (THC) collaborent naturellement avec la ville et les autres organismes dans la planification du secteur portuaire industriel, mais ils ne sont pas tenus de ce faire. Il est donc toujours possible que leurs objectifs respectifs entrent en conflit à mesure que les plans évoluent.

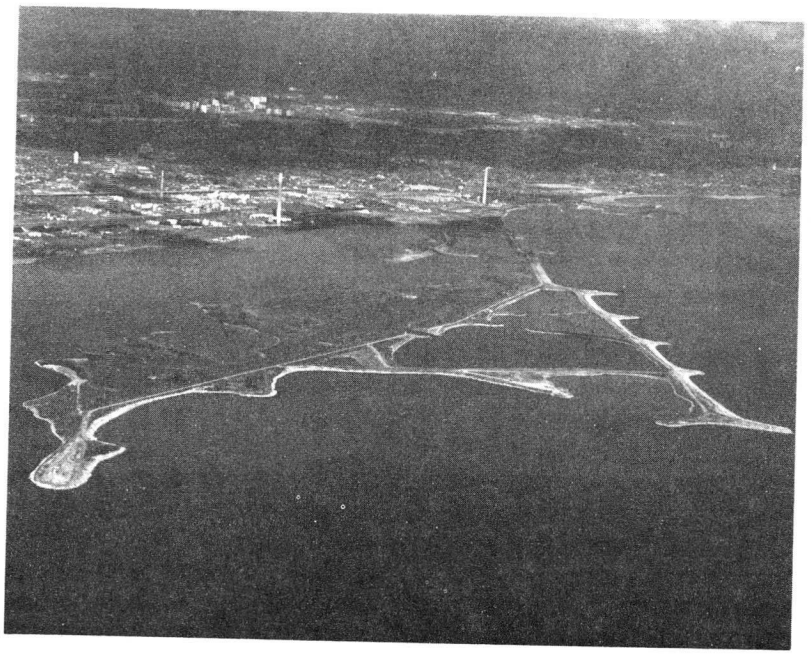
I. Le parc Tommy Thompson

Région urbaine sauvage située dans Leslie Street Spit, le parc Tommy Thompson, auquel l'accès est contrôlé, abrite un centre d'interprétation et un club nautique, et il fournit à la population l'occasion de voir des animaux sauvages dans leur habitat naturel. On prévoit d'y offrir un programme de sensibilisation; d'y aménager des marécages; des installations pour la planche à voile, des sentiers; des liens avec le sentier Martin Goodman; d'y protéger l'aire de nidification; et de limiter l'accès au parc.

Il se peut que le port de plaisance proposé par la THC porte atteinte à l'intégrité du parc. L'augmentation du trafic maritime près des aires de nidification risque de déranger la faune, et la circulation routière accrue sur la rue Leslie préoccupe certains usagers du parc.

Il faudra plusieurs années aux Commissaires du havre de Toronto pour fortifier la rive, à mesure que les pentes souterraines prennent leur forme définitive. L'endiguement de trois sites pouvant contenir les matières draguées à divers endroits dans le port seront nécessaires au cours de plusieurs décennies.

Le plan du MTRCA relativement au parc Tommy Thompson doit être approuvé en vertu de la Loi provinciale sur l'évaluation de l'environnement. Il limiterait l'accès des voitures au parc, mais le nombre de voitures qui pourraient néanmoins y pénétrer reste préoccupant.



Le parc Tommy Thompson, décembre 1988.

La baie Ashbridge's, juillet 1988.

La présence du club nautique existant et l'arrivée d'autres clubs nautiques et clubs de planche à voile actuellement situés sur la côte nord de l'Outer Harbour exigera qu'on permette un accès par voiture et nécessitera certains travaux de remblai supplémentaires.

Pour assurer la sécurité du public, il faudra améliorer les sentiers, ce qui, d'après certains, pourra nuire à la faune et à la flore locales.

5. Le secteur de Eastern Beaches

Ce secteur s'étend du parc Ashbridge's Bay dans l'ouest à la station de filtration R.C. Harris dans l'est. Ses attractions sont fort appréciées et comprennent des espaces libres, des plages, des installations nautiques et une promenade de planches. Il est limité au nord par le boulevard Lakeshore ouest et le quartier résidentiel Beach à l'est de l'avenue Woodbine. Ce voisinage d'un parc riverain et d'un quartier résidentiel font peut-être de cette région l'une des plus attirantes et réussies du secteur riverain. Le secteur de Eastern Beach se divise en cinq zones : Ashbridge's Bay; Woodbine Beach; Beaches Park; Kew Gardens; et Balmy Beach.

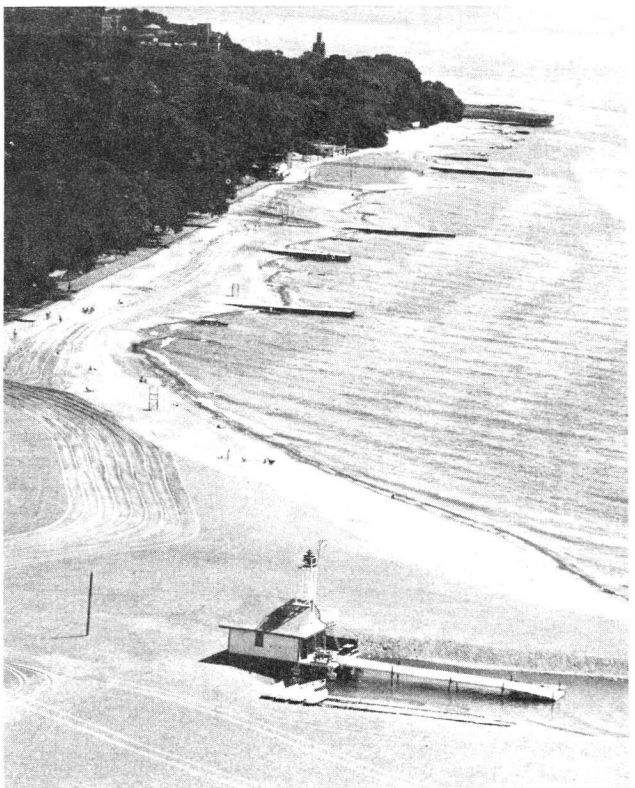
A. Le secteur de Ashbridge's Bay

Le secteur de Ashbridge's Bay est essentiellement un parc formé de sentiers, d'aires de pique-nique, d'une promenade de planches, d'un parc de stationnement, de rampes de lancement, de quais où les embarcations peuvent mouiller l'ancre le jour, de clubs nautiques, et d'une plage où l'on peut se baigner et faire de la planche à voile. Sauf pour les améliorations qui seront apportées à l'entrée du havre, on ne s'attend pas que cette zone soit modifiée.

B. Woodbine Beach

Ce secteur comprend une plage où le public peut aller nager, un pavillon où l'on peut se changer, une promenade de planches, des arbres feuillus, et la piscine Don Summerville. On ne s'attend pas que la plage soit modifiée.

Woodbine Beach, secteur de Eastern Beaches (en regardant vers l'est), juillet 1988.



Beaches Park, secteur Eastern Beaches (en regardant vers l'est), juillet 1988.

C. Beaches Park

Dans Beaches Park, on trouve une plage où l'on peut nager, une promenade de planches, des endroits ombragés, et l'unité maritime de la police métropolitaine. Il a été proposé d'améliorer la plage et de contrôler le trop-plein des égouts.

D. Kew Gardens

Il s'agit d'un parc bien paysagé qui offre des jardins de fleurs, des courts de tennis et des arbres feuillus. On ne prévoit aucun changement.

E. Balmy Beach

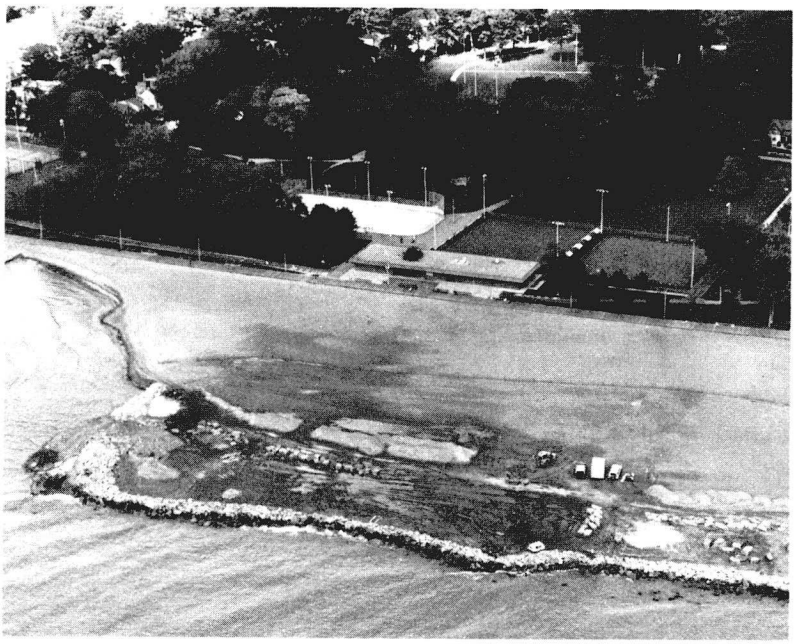
Dans ce secteur, on trouve une plage où l'on peut nager, un pavillon pour se changer et une promenade de planches. Aucun changement n'est prévu.

Voici les problèmes spécifiques qui ont un effet sur les parcs dans le secteur de Eastern Beaches :

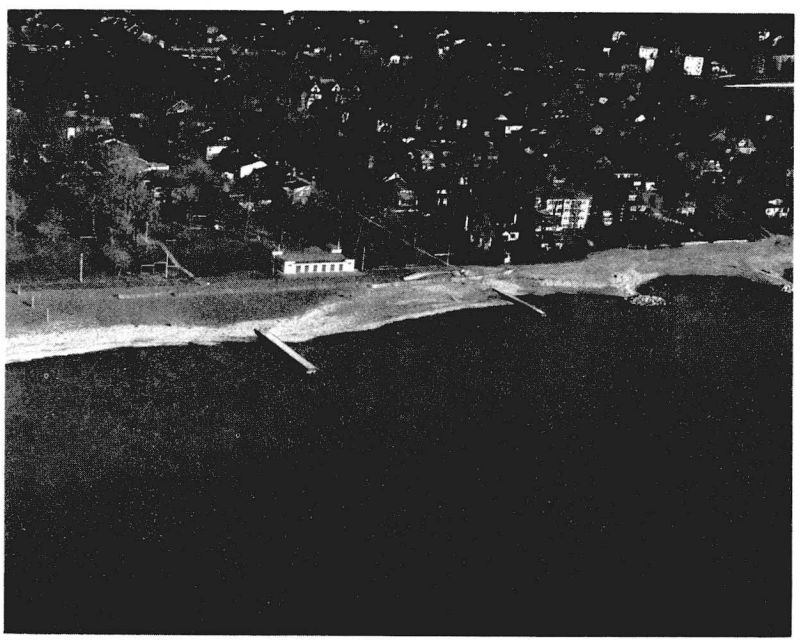
- l'eau est souvent considérée comme impropre à la natation, surtout après les pluies d'été. Même si des mesures coûteuses comme la séparation des égouts ont été prises ou sont en voie de planification, il se peut que la qualité de l'eau ne soit pas toujours conforme aux normes d'hygiène publique;

- l'insuffisance de stationnements les fins de semaine et le fait que des visiteurs garent leur voiture sur des rues résidentielles causent des conflits avec les résidents;

- il faudrait renouveler le sable, surtout lorsque le niveau du lac est élevé, parce que l'érosion de la falaise a diminué l'approvisionnement en sable dans l'est et que cette diminution sera aggravée par des programmes visant à protéger les rives à Scarborough.



Kew Gardens, septembre 1988.



Balmy Beach, décembre 1987.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement :

- il faudra surveiller dans quelle mesure les projets de séparation des égouts et les autres projets visant à améliorer la qualité de l'eau permettront de s'adonner à la natation;

- le MTRCA devrait obtenir des fonds en vue de surveiller l'érosion des rives et de maintenir l'approvisionnement en sable requis pour assurer la stabilité des plages.

6. Le secteur de Scarborough

Ce secteur commence à la station de filtration R.C. Harris dans l'ouest et s'étend jusqu'à l'embouchure de la rivière Rouge. Kingston Road marque la limite nord de la zone riveraine dans la plus grande partie du secteur. Les spectaculaires Scarborough Bluffs dominent la plus grande partie de la rive et en limitent l'accès. Elles offrent cependant une vue spectaculaire aux quelques endroits où l'accès est possible. Ce secteur compte huit grandes zones : Rosetta McClain Gardens; Scarborough Heights Park; Bluffer's Park; le Guild Inn; East Point Park; Highland Creek Marsh; Port Union; et Rouge Marsh.

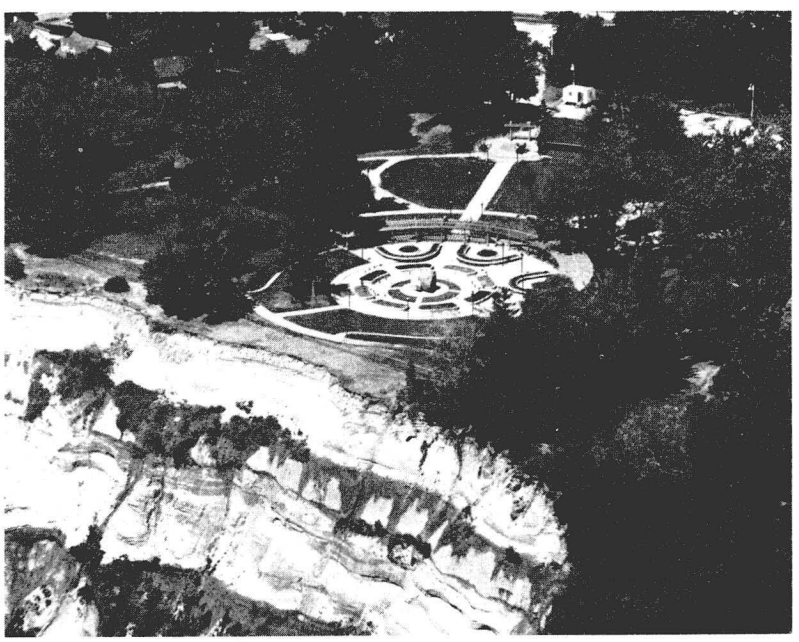
A. Rosetta McClain Gardens

Il s'agit d'un parc à la française offrant des jardins de fleurs, une bonne vue sur le lac, une promenade, un parc de stationnement, et des facilités d'accès pour les handicapés. La poursuite de l'aménagement des jardins ainsi que la construction d'un passage piétonnier donnant accès à la rive et d'une jonction avec Scarborough Heights Park en passant par le sommet des Bluffs ont été proposées.

B. Scarborough Heights Parks

Ce parc possède une bonne vue du lac et un terrain de stationnement. On a suggéré l'aménagement d'un passage piétonnier qui permettrait d'atteindre la rive en passant par le ravin.

Vue de Scarborough Bluffs.



Rosetta McClain Park, juin 1988.

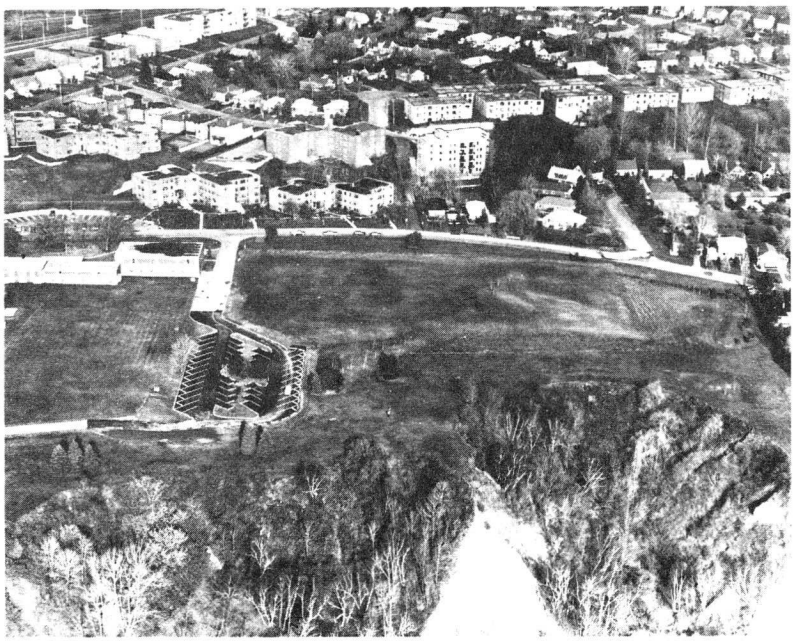
C. Bluffer's Park

Il s'agit d'un parc régional urbain fort utilisé et de l'un des principaux centres d'intérêt du secteur riverain de la ville de Scarborough. Il offre une bonne vue du lac et des falaises, et les hautes-terres sont aménagées en prés. On y trouve des aires de pique-nique, des rampes de lancement pour bateaux, quatre clubs nautiques, un port de plaisance et un restaurant, une plage où l'on peut nager, et une unité maritime de la police métropolitaine. L'endroit est aussi l'un de ceux qui se prête le mieux à la pêche au saumon.

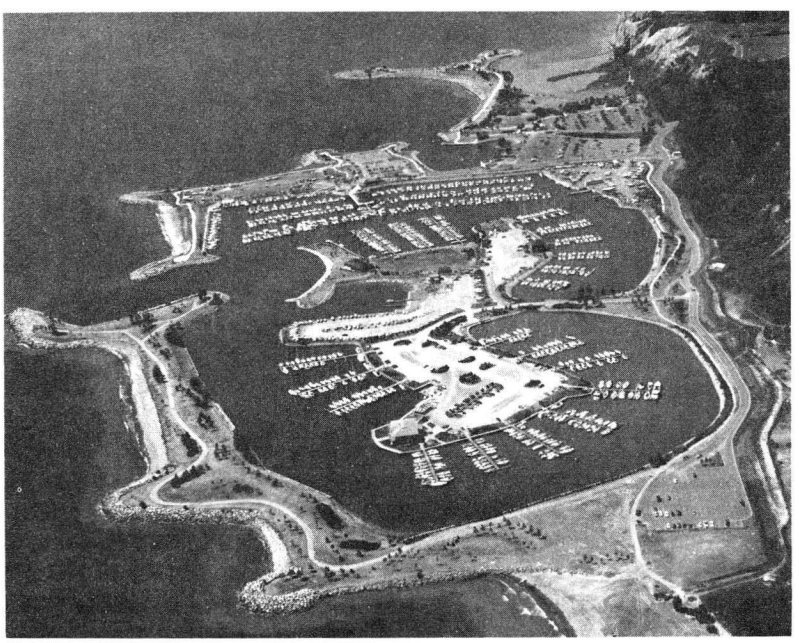
On a proposé de le doter de sentiers qui longeraient la rive en allant vers l'est, d'une installation pour la réparation des bateaux, de voies d'accès en passant par les hautes-terres, et d'un passage piétonnier qui passerait par le ravin du chemin Brimley.

En examinant le contexte et les questions qui se posent dans le secteur, il ne faut pas oublier que la partie ouest de Scarborough dispose de peu d'endroits d'où le public peut avoir accès à la côte ou au sommet des falaises et que les rares points d'accès existants sont entourés de résidences unifamiliales qui empêchent une utilisation générale. La concentration des activités dans Bluffer's Park, qui lui est accessible, crée des problèmes d'encombrement. La pêche récréative est tellement dominante à certaines périodes de l'année que les visiteurs en quête d'autres divertissements ne peuvent l'utiliser.

Il existe d'autres parcs, dont le MTRCA est propriétaire depuis plus d'une décennie, au sud de l'école Cardinal Newman. L'accès est cependant limité et peut seulement être amélioré par la construction d'un chemin et d'un parc de stationnement aboutissant au chemin Brimley. Il faudrait, à cette fin, obtenir le consentement de la Commission des écoles séparées et du département des parcs et des propriétés de Metro Toronto, du MTRCA et de la ville de Scarborough; certains résidants locaux s'opposent à ce projet.



Scarborough Heights Park, novembre 1983.



Bluffer's Park, juillet 1988.

Voici la recommandation/possibilité d'aménagement dans le cas Bluffer's Park:

Il faudrait construire pour les piétons une route d'accès panoramique et sûre qui passerait par le ravin du chemin Brimley.

D. Le Guild Inn

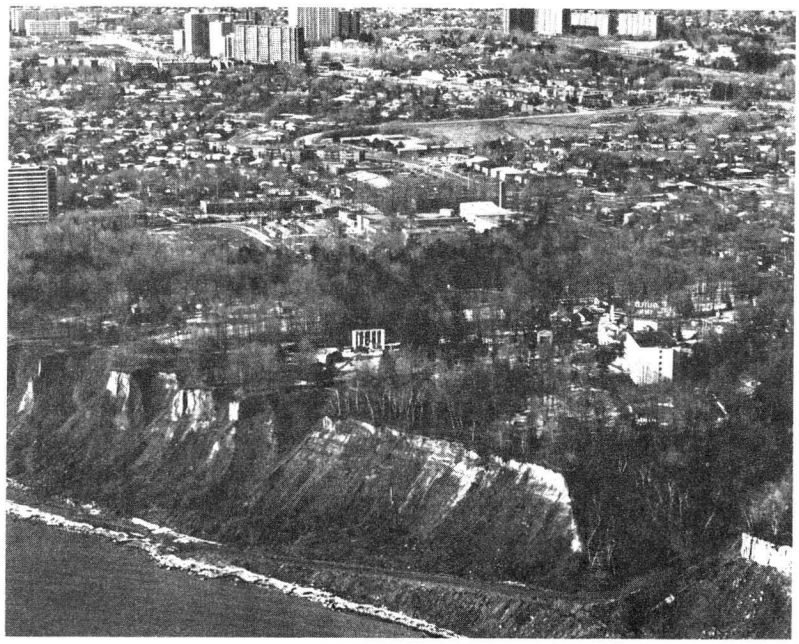
Cet hôtel est situé dans un cadre pastoral orné de nombreux objets d'art culturels et architecturaux; on y trouve aussi un restaurant, des jardins, et des bois. Les piétons ont accès à la rive.

Le MTRCA a proposé, entre autres, que l'hôtel soit doté d'une plage où l'on pourrait nager. On prévoit aussi d'y créer un endroit où les petites embarcations pourraient mouiller pendant le jour ainsi qu'une piste qui suivrait la plage jusqu'aux parcs Bluffer's et East Point. Le conseil d'administration du Guild Inn a également présenté des projets de réaménagement à l'égard de l'hôtel même.

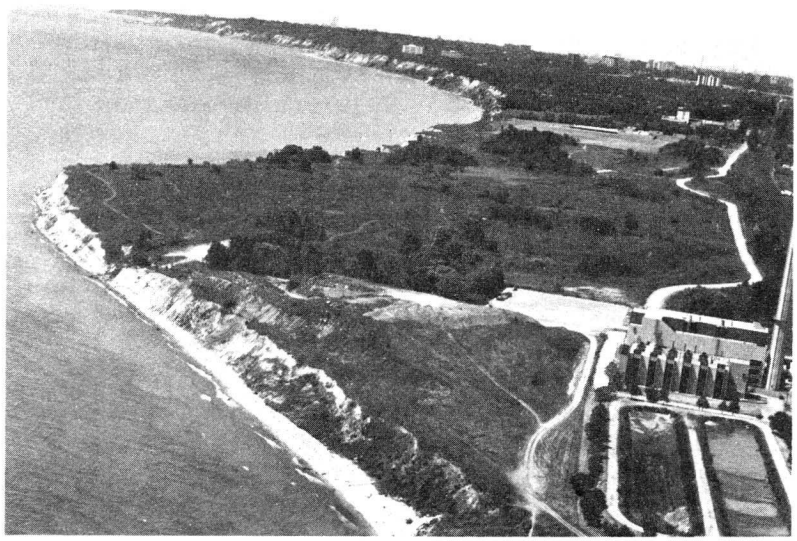
Pour avoir accès à la rive, il faut passer sur des terrains appartenant au MTRCA et administrés par un conseil dont les membres sont nommés par la province. Cependant, on n'a pas réussi jusqu'à présent à élaborer un plan directeur qui accroîtraît l'utilisation de la propriété par le public sans ajouter aux inquiétudes de la collectivité en ce qui concerne la circulation, le bruit, etc.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas du Guild Inn :

Le Guild Inn possède un caractère spécial et pourrait être utilisé par le public pour nombre d'activités. Le site est intéressant à explorer à cause de la présence de bâtiments historiques et d'objets d'art. La vue spectaculaire qu'il offre du sommet des falaises et le fait que les piétons ont accès à la rive le rendent propice à de nombreuses utilisations régionales et locales. Il faudrait que l'hôtel bénéficie d'un bail à



Le Guild Inn, février 1984.



East Point Park, juillet 1988.

long terme et qu'on consente les investissements nécessaires pour l'infrastructure; de même, il faudra des investissements considérables pour recenser, entreposer et exposer les divers objets d'art.

Le public pourrait continuer à se prévaloir de la propriété pendant que l'on planifie des améliorations d'envergure. Le MTRCA devrait poursuivre l'amélioration de la rive et la stabilisation des falaises, afin de faciliter l'utilisation par le public de la rive du Guild Inn et l'aménagement de liens donnant accès aux parcs Bluffer's et East Point.

E. East Point Park

Ce parc se compose d'un champ et d'une prairie, dont la beauté naturelle a été quelque peu gâtée par son utilisation pour l'industrie et la construction. Il possède une vue du lac, un club d'amateurs de modèles réduits d'avions et des espèces intéressantes de plantes et d'oiseaux.

Metro Toronto et la ville de Scarborough songent à créer un complexe sportif dans la région et le MTRCA a proposé d'y installer des rampes de lancement pour bateaux et un havre pour petites embarcations. La gestion des prairies naturelles et la création d'un étang de truites comptent parmi les autres propositions.

Il faudra discuter du rôle que doit jouer ce parc en tant que dernier grand parc dans la région de Scarborough, comme le propose le MTRCA dans son plan. Il est seulement accessible par deux chemins qui traversent des quartiers résidentiels et certains résidents s'opposent à l'aménagement d'un parc régional. Les propositions comprennent le remblayage d'une partie du lac afin de créer un port de plaisance et une aire de lancement pour bateaux, ce qui risque d'influer sur la sédimentation et la qualité de l'eau. En raison de compressions budgétaires de la part du gouvernement provincial, le MTRCA a dû retarder la mise en oeuvre de son plan.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas du Eastern Point Park :

On pourrait protéger des collectivités végétales importantes, créer des rampes de lancement et des quais, relier un des principaux parcs riverains à la vallée Highland Creek, créer un étang de truites unique qui serait ensemencé et où la pêche serait permise, tirer profit autant que possible des espaces libres entourant la station de filtration de Metro Toronto et les postes d'épuration adjacents.

F. Highland Creek Marsh

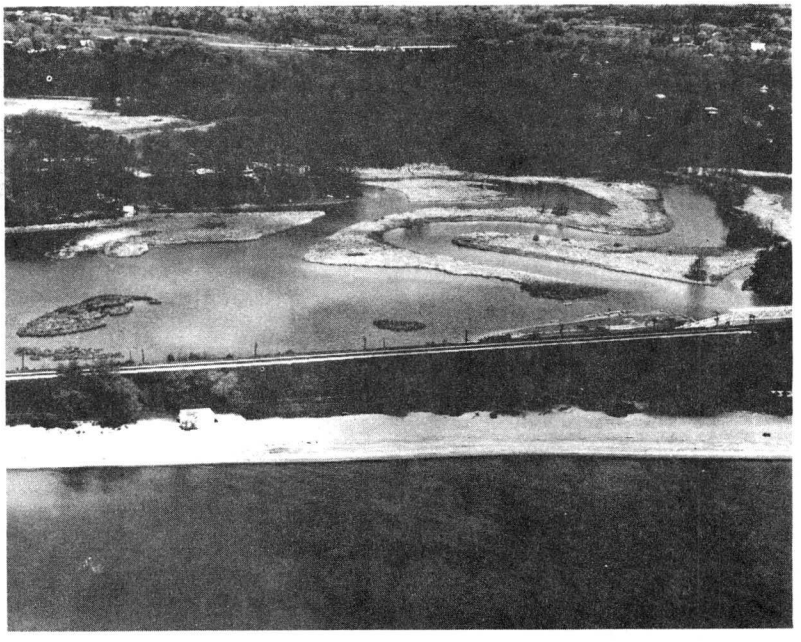
Il s'agit d'une vallée mûre contenant des marécages et de vieux champs. Il pourrait y avoir des déchets d'amiante. On a proposé l'enlèvement de tous les déchets industriels et la création d'un réseau de sentiers reliant la piste de la vallée au lac Ontario et au East Point Park.

G. Port Union

Port Union est situé à côté d'anciens sites industriels; un talus de chemin de fer en borde la rive, et il n'y a aucune installation publique. Des promoteurs prévoient d'y créer une nouvelle collectivité riveraine et il se peut que l'on utilise du remblai pour aménager le marécage et créer des espaces libres. Dans ce cas, il vaudrait mieux construire toute voie d'accès éventuelle sous les voies ferrées existantes (c.-à-d., mettre les voies sur chevalets).

Les compagnies ferroviaires, les propriétaires, la ville de Scarborough et le MTRCA devraient collaborer pour créer une merveilleuse communauté riveraine que ne prévoyaient pas les plans antérieurs.

Il n'est pas surprenant que la question qui se pose dans le cas du secteur de Port Union concerne le fait qu'il faudra le nettoyer avant de le réaménager. Ce secteur est séparé du lac par des voies ferrées, sauf à Chesteron Shores, où il reste quelques résidences unifamiliales au milieu des terrains du MTRCA.



Lower Rouge Marsh, mai 1983.

Voici les recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas de Port Union :

Le réaménagement de l'ancienne propriété industrielle de Johns-Manville et d'autres permettra d'établir une nouvelle collectivité sur l'emplacement original du village de Port Union. En créant soigneusement une zone tampon autour des voies ferrées et grâce à un remblayage judicieux, il serait possible de créer un autre point d'accès régional et des espaces libres. Il serait également possible de relier le secteur au East Point Park, à la Highland Creek Valley et au secteur Lower Rouge.

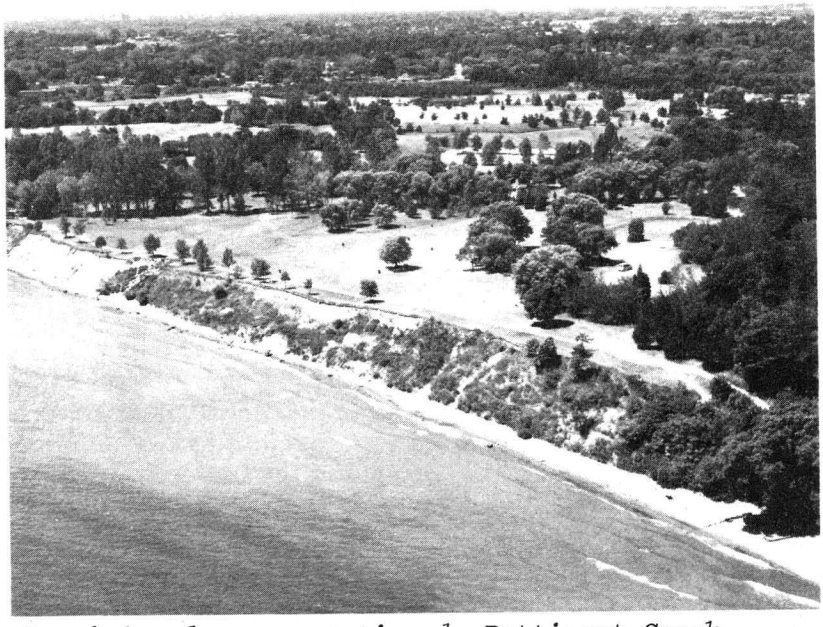
H. Le secteur Lower Rouge

Il s'agit d'un marais situé à l'embouchure de la rivière Rouge; on y trouve une plage avec un pavillon où l'on peut se changer, un club de canotage et d'aviron, et un pont menant à la région de conservation de Petticoat Creek. On a proposé d'améliorer l'habitat local et de créer une jetée de pêche et une voie menant à Port Union.

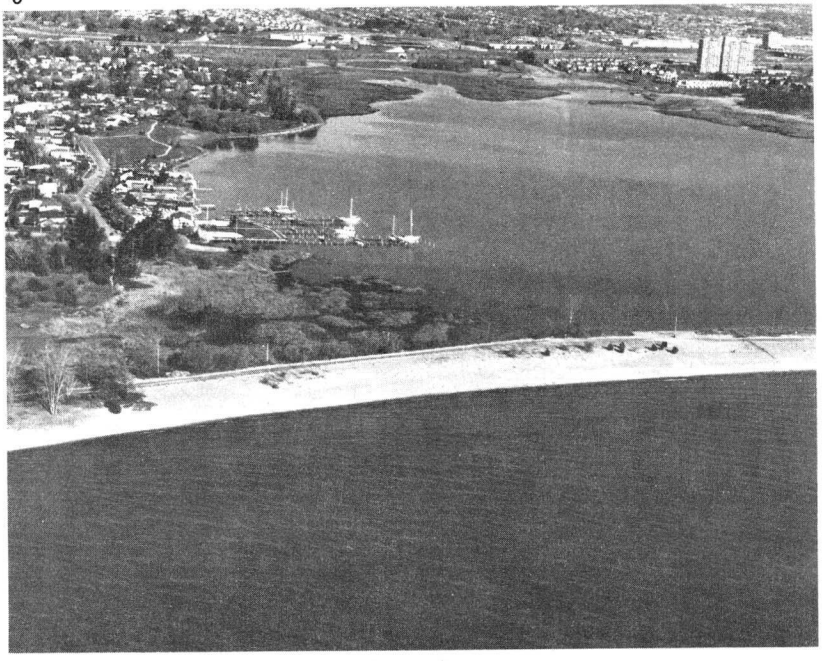
Voici les autres recommandations/possibilités d'aménagement dans le cas du secteur de Scarborough :

La propriété Harrison Estate, située entre l'avenue Springbank et le croissant Lakehurst, est actuellement en vente et devrait être acquise pour des fins publiques. Étant donné la pénurie d'espaces libres riverains dans l'ouest de Scarborough, et l'effet sur l'aménagement des règlements exigeant un certain recul par rapport à la rive en raison de l'érosion, Scarborough et le MTRCA devraient songer à acquérir cette propriété.

Si le terrain du Toronto Hunt Club était jamais mis en vente, il faudrait, comme dans le cas du Harrison Estate, songer à l'acquérir en priorité, ou du moins à acquérir la rive et des espaces libres débouchant sur Kingston Road.



La région de conservation de Petticoat Creek, juillet 1988.



Frenchman's Bay, novembre 1988.

Le séminaire St. Augustine, la Commission des écoles séparées et le département des parcs et des propriétés de Metro Toronto, le MTRCA et la ville de Scarborough ont maintenant l'occasion de régler la question de l'accès aux hautes-terres situées derrière le séminaire, qui appartiennent actuellement au MTRCA. Ils devraient collaborer en vue de créer un parc de stationnement commun et d'autres installations contiguës au chemin Brimley, comme le propose le MTRCA.

7. Le secteur de Pickering/Ajax

Le secteur de Pickering/Ajax commence à l'est de l'embouchure de la Rouge River et va jusqu'à l'est d'Ajax; la plus grande partie du littoral a été acquise par le MTRCA ou sert à des établissements d'intérêt public comme la centrale électrique de Pickering et l'usine d'épuration d'eau de Duffin Creek. Notre analyse est axée sur quatre régions : la zone de conservation de Petticoat Creek, Frenchman's Bay, Duffin Creek et le secteur riverain d'Ajax.

A. La zone de conservation de Petticoat Creek

C'est un parc urbain qui comprend un lac artificiel où l'on peut se baigner, des aires de pique-nique, des sentiers, une plage et des aires de stationnement. Il a été proposé d'y aménager un terrain de camping et d'y créer une voie menant à Lower Rouge et à Frenchman's Bay.

Conflits/problèmes : le MTRCA a partiellement acquis la région de Rosebank située à l'est de l'embouchure de la Rouge River pour l'intégrer plus tard à la zone de conservation de Petticoat Creek. Mais, ne disposant pas des crédits provinciaux nécessaires, il est bloqué depuis dix ans dans sa démarche de procéder à l'acquisition. Comme l'accès se fait par les secteurs résidentiels au nord, il sera difficile pour le public de profiter de la région tant que l'acquisition n'aura pas été terminée.

Les piétons peuvent entrer, sans frais, dans la zone de conservation de Petticoat Creek, mais les véhicules doivent payer un droit d'entrée, qui aide à payer les frais d'entretien. Depuis l'ouverture du parc en 1975, on n'a pas

entrepris de gros travaux de rénovation, faute de fonds. En été, les aires de stationnement, ainsi que toutes les installations du parc, sont considérablement surutilisées les fins de semaine. Les habitants de la région s'opposeront vivement à ce que l'on crée des routes carrossables allant de la zone de conservation de Petticoat Creek à Frenchman's Bay, qui sont nécessaires à l'élargissement des programmes et des rentrées financières.

B. Frenchman's Bay

Frenchman's Bay se compose essentiellement de marécages, d'une plage, de docks et d'un havre; on y trouve notamment des ports de plaisance, le Frenchman's Bay Yacht Club, des installations de pêche et de planche à voile, et des aires de stationnement.

La Pickering Harbour Company a proposé de rénover l'entrée du havre, tandis que le MTRCA veut restaurer les plages. Il a également été proposé de créer un sentier le long de la rive, un restaurant et des terrains de stationnement.

Conflits/problèmes : il est difficile d'accéder à la rive à cause des constructions résidentielles le long du boulevard West Shore et du chemin Liverpool, mais surtout à cause de l'absence de terrains de stationnement près du lac. À l'heure actuelle, il n'existe qu'un minimum d'installations de soutien, mais le MTRCA et la ville de Pickering ont proposé quelques améliorations. L'acquisition par le MTRCA de terres privées le long de la rive, à l'ouest de la baie, a été limitée en raison d'une pénurie de fonds provinciaux et a donné lieu à des conflits entre les propriétaires fonciers et les utilisateurs du parc.

Les pressions créées par l'aménagement de la région septentrionale de la baie, tout comme les écoulements provenant des secteurs aménagés au nord de la baie, constituent une menace pour certains terrains marécageux.

Le plan du MTRCA prévoit un sentier autour de la baie, mais il est peu probable que ce plan soit mis à exécution en raison du régime foncier et du mode de développement.

Duffin's Creek Marsh, juillet 1988

Le secteur riverain d'Ajax, août 1985

Le niveau de l'eau, en particulier dans l'étroit chenal d'entrée, est minimal, ce qui nécessite des travaux de dragage.

La Pickering Harbour Company et la ville de Pickering sont en conflit au sujet de l'application des mécanismes municipaux de contrôle de l'utilisation des terres aux avoirs fonciers de la société.

C. Duffin's Creek

Duffin's Creek est essentiellement une zone marécageuse, dotée d'un espace libre et d'une rampe de lancement pour canot; le MTRCA a proposé d'établir un centre d'interprétation et Ajax souhaite créer des sentiers de randonnée le long de Duffin's Creek.

Conflits/problèmes : la zone marécageuse offre d'excellentes possibilités quant aux activités récréatives et éducatives, pour lesquelles le MTRCA a acquis des terres et élaboré des plans. Malheureusement, aucun mécanisme de contrôle de l'accès, qui permettrait de protéger la région, n'a pu être imposé faute de crédits, et aucune installation publique n'a été construite.

L'aménagement en amont pourrait sérieusement compromettre les propriétés du bassin et entraîner des changements dans les courants et les charges sédimentaires et nutritives qui pourraient nuire à la qualité du marécage à moins que le MTRCA et les municipalités ne soient en mesure d'instaurer des mécanismes de contrôle adéquats.

D. Le secteur riverain d'Ajax

C'est essentiellement un parc méticuleusement entretenu, qui comprend notamment des sentiers de randonnée et des aires de stationnement. Le MTRCA a proposé, entre autres, d'aménager des toilettes et des jardins paysagers. Un promoteur propose de construire un complexe comportant un port de plaisance, un hôtel et des copropriétés.

Conflits/problèmes : la plus grande partie du secteur riverain a été acquise par le MTRCA avant son aménagement; les conflits sont donc relativement mineurs. Les améliorations envisagées pour la région, en particulier par la plantation d'arbres et d'arbustes, se sont déroulées à un rythme plus lent que prévu à cause des fonds limités.

Il reste à aménager un terrain privé situé au bas de l'avenue Harwood; un aménagement bien conçu pourrait donner un heureux mélange de constructions domiciliaires et d'établissements commerciaux, dont un port de plaisance; mais il faut veiller particulièrement à en minimiser l'impact sur les zones résidentielles, dont les habitants s'opposent à l'aménagement.

La zone du Paradise Park se trouvant dans la partie est du secteur a été partiellement acquise par le MTRCA, mais l'acquisition complète et l'implantation d'installations de soutien furent retardées du fait que les fonds étaient limités. Le conflit entre les usagers du parc et les résidents est minimal.

Le marécage de Carruther's Creek est doté d'un bel habitat faunique, qui doit être protégé. Bien que le MRTCA ait prévu d'en faire l'acquisition, il ne dispose pas des crédits nécessaires pour ce faire, et la propriété a été vendue récemment. Le MTRCA et la ville d'Ajax doivent travailler en étroite collaboration pour s'assurer que la zone marécageuse est protégée au moment de l'aménagement des terres adjacentes.

Possibilités/recommandations pour le secteur riverain d'Ajax:

La mise en oeuvre, par le MTRCA, du plan de 1967 concernant le secteur riverain a permis de réaliser une grande partie du potentiel du secteur de Pickering/Ajax, mais il reste encore beaucoup à faire. Les problèmes qui se posent dans la région de Rosebank doivent être réglés par la ville de Pickering et le MTRCA : ou bien il faut accorder à ce dernier suffisamment de fonds pour qu'il puisse effectuer les acquisitions nécessaires ou bien il faut autoriser le réaménagement concerté de parcelles de terre du MTRCA afin de financer les acquisitions et d'atteindre les objectifs

fondamentaux, lesquels consistent à doter la région de voies d'accès et à faire en sorte que le public puisse utiliser le secteur.

Ces deux organismes doivent aussi résoudre le problème de l'acquisition partielle dans la région située entre la zone de conservation de Petticoat Creek et Frenchman's Bay : la ville de Pickering et le MTRCA doivent oeuvrer ensemble à la réalisation de leurs objectifs pour le bien de la collectivité.

Objectif généraux de politique et stratégies de mise en oeuvre

Après avoir analysé, région par région, le secteur riverain allant de Mississauga à Ajax, nous allons maintenant définir et examiner 12 objectifs généraux, et lesstratégies de mise en oeuvre connexes, qui, à notre avis, devront guider la prise des décisions concernant le secteur riverain. Les objectifs ne sont pas présentés par ordre d'importance : ils sont tous importants et devraient, à l'avenir, faire partie de la planification intégrée.

Pour ce qui est du secteur riverain de Toronto, il est nécessaire de se poser les questions qui permettent de déterminer les changements qui sont bénéfiques.

Qu'est-ce qui distingue le secteur riverain de Toronto des autres?

Comment les besoins récréatifs spéciaux des minorités (par ex., groupes ethniques, personnes handicapées, personnes âgées, enfants, naturalistes et autres) sont-ils satisfaits dans le secteur? Il s'agit d'activités comme la randonnée, la promenade, le cyclisme, l'étude de la nature et la préservation du littoral; d'activités aquatiques comme le canotage, la pêche, la planche à voile et la natation; d'activités d'hiver comme le ski, la pêche sous glace, le yachting sur glace, le patinage; et d'activités pour enfants.

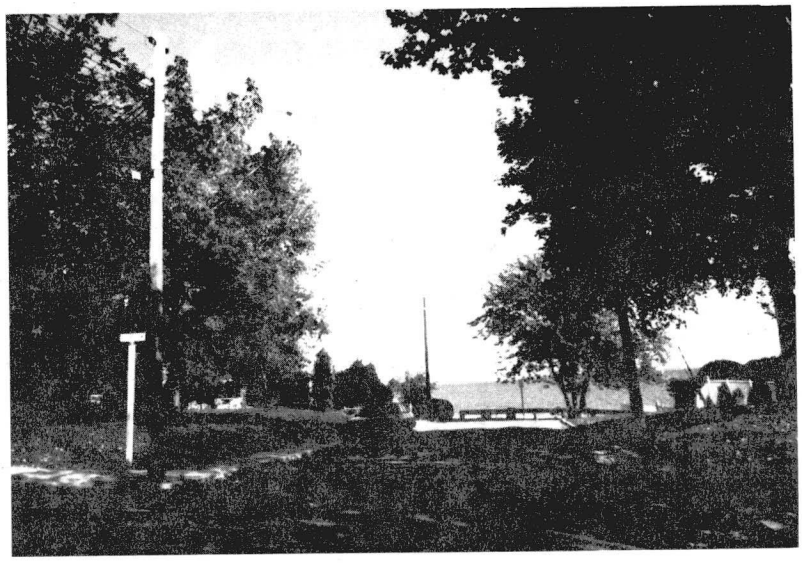
Comment peut-on protéger et renforcer les terres du secteur riverain?

Tient-on compte de l'histoire du secteur, du point de vue de la préservation, de l'adaptation, de l'information et de l'interprétation?

Existe-t-il de bonnes liaisons d'est en ouest et du nord au sud entre les endroits qui mènent au secteur riverain?

Un lieu public
au bord de l'eau.

Promenade de planches aux îles de Toronto



Island View Parkette, Etobicoke

1. Propriété publique de la rive

Dans le rapport du Groupe de travail sur l'accès et les déplacements, il est discuté en détail du réseau de transport à destination et le long du secteur riverain; nous tenons à souligner l'extrême importance de l'accès du public à ce secteur; cela constitue un des aspects de notre mandat. Il est impossible pour les gens de profiter d'une région qu'ils ne peuvent pas voir et à laquelle ils n'ont pas accès.

Par accès public, nous entendons l'accès physique à la rive et l'accès dans son sens large des points de vue économique et social, comme nous l'expliquons dans les énoncés d'objectifs stratégiques.

Comme nous l'avons mentionné plus haut, les Torontois ont été isolés d'une bonne partie de leur secteur riverain pendant trop longtemps. Bien que la situation s'améliore dans certaines régions, l'accès est toujours difficile, voire impossible dans nombre de lieux, où les couloirs de circulation est-ouest empêchent l'établissement de passages nord-sud (par exemple, dans Scarborough, où les voies de chemin de fer suivent de près sur une grande étendue le littoral étroit; là où le couloir Gardiner-Lakeshore décourage même le flâneur le plus enthousiaste de s'aventurer jusqu'au lac; et là où des immeubles situés sur la rive bloquent à la fois le passage et la vue - qu'il s'agisse de tours d'habitation de hauteur grande ou moyenne dans le secteur riverain central et certaines parties d'Etobicoke, ou de rangées de maisons unifamiliales dans une bonne partie de Scarborough et Etobicoke).

Après des discussions intenses, nous avons décidé que, pour que les générations futures torontoises puissent se rendre facilement au bord de l'eau, l'administration publique se doit d'acquérir une bande de terrain le long du secteur riverain. Il faudra effectuer une étude plus détaillée pour déterminer exactement la largeur que cette bande devrait avoir, mais nous pouvons proposer dès maintenant que celle-ci soit fonction d'un certain nombre de facteurs, dont les propriétés physiques du lieu à l'étude et les utilisations proposées des régions adjacentes.

Une telle proposition peut sembler radicale dans le contexte canadien, mais la propriété et l'utilisation privées des plages et du bord de l'eau n'ont jamais été autorisées dans bon nombre d'autres pays, où les plages sont carrément publiques. Même en Ontario, la Couronne possédait jadis un droit de passage sur plus de 18 mètres le long de ses lacs (selon le même principe de l'emprise encore en vigueur dans divers ordres d'administration publique).

Dans le cas de Metro, la ville de Toronto a récemment adopté une politique visant à faire des terres situées le long de la rive des propriétés d'État "dans la mesure du possible" et à les rendre "facilement accessibles au public en tout temps". La ville d'Etobicoke commence à créer un secteur riverain public en passant des ententes avec des promoteurs privés qui demandent l'autorisation d'effectuer des réaménagements dans le secteur riverain; et le MTRCA a regroupé des terres le long de la plus grande partie du littoral de Scarborough. Nous estimons que ces efforts devraient être appuyés et que les autres principaux organismes gouvernementaux devraient s'appliquer à atteindre l'objectif à long terme suivant : faire en sorte que le droit de propriété sur le secteur riverain revienne en fin de compte à l'administration publique et que rien ne bloque le passage ou la vue dans le cas de certains endroits publics du secteur.

Nous reconnaissons que cet objectif à long terme ne peut être réalisé du jour au lendemain. Mais on peut adopter un certain nombre de stratégies provisoires de mise en oeuvre pour améliorer la situation et, avec le temps, parvenir à la propriété publique.

Premièrement, nous recommandons de cesser toute vente de terrains qui sont la propriété des administrations publiques - fédérale, provinciales ou municipales. Au cours des vingt dernières années, les Commissaires du havre de Toronto ont vendu un certain nombre de lots dans le secteur central. Ces ventes se justifient peut-être sur le plan économique, mais pas nécessairement du point de vue de la planification du secteur riverain. Dans certains cas, des aménagements massifs, qui rendent l'accès plus difficile au lieu de le faciliter, sont déjà sur pied ou vont l'être bientôt.

Dans d'autres cas, l'aménagement futur des terres déjà vendues menace de bloquer la vue sur d'importantes parties du secteur central. Il faut que cela cesse. Et le principe qui s'applique à la THC s'applique avec autant de force à d'autres organismes publics. Dans les cas où des projets d'aménagement privés ou sans but lucratif sur des terres publiques se justifient du point de vue de la planification, nous recommandons, au lieu de vendre, d'élaborer des modalités de location à long terme qui protègent et définissent clairement l'intérêt public.

Deuxièmement, nous recommandons qu'une bande de terrain soit transférée à la propriété publique pour l'usage du public lorsque des promoteurs demanderont l'autorisation d'entreprendre des projets de réaménagement dans le secteur riverain. Ce principe est déjà appliqué dans la ville de Toronto et dans Etobicoke, mais il devrait faire partie intégrante du processus d'autorisation pour l'ensemble du secteur riverain de l'agglomération torontoise.

Troisièmement, nous recommandons d'instaurer de vigoureux programmes d'acquisition de terres publiques sur le secteur riverain. Là encore, certaines autorités, mais pas toutes, ont regroupé des terres; pour mettre en oeuvre la stratégie, il faut que la volonté politique y soit, de même que les ressources financières. Il faut aussi faire montre de créativité au moment des négociations, comme l'a fait, par exemple, le MTRCA dans ses transactions avec les propriétaires des biens riverains menacés par l'érosion : le propriétaire transfère par acte notarié une partie du secteur riverain au MTRCA, lequel, en contrepartie, assure la protection de la rive.

Quatrièmement, nous recommandons que soient créées le long du secteur riverain des promenades qui reflètent le caractère de la région. Il ne fait aucun doute que, dans les secteurs riverains, le public aime, entre autres, à flâner le long de la rive, à regarder les panoramas spectaculaires, à entendre le bruit des vagues et à sentir la brise (qui n'est pas toujours douce). Presque tout le monde aime, à un moment ou à un autre, se retrouver au bord de l'eau et chacun devrait pouvoir le faire dans Metro Toronto.

Heureusement, de larges sections du secteur riverain de Toronto sont dotées de promenades : de traditionnelles promenades en planches s'étendent le long d'une partie des îles et de la plage orientale; des promenades à couverture dure serpentent les bâtiments et les quais de Harbourfront; des sentiers rustiques plongent dans les lagunes sauvages de Leslie Street Spit; des chemins en asphalte se déploient à travers d'autres parcs riverains méticuleusement entretenus.

Mais il reste encore beaucoup à faire et on peut faire beaucoup plus pour que les endroits actuellement inaccessibles soient ouverts au public. Comme nous l'avons déjà mentionné, il n'y a pas lieu de se limiter aux promenades classiques; les voies de circulation se doivent de refléter le caractère particulier du voisinage, qu'il soit urbain, commercial, industriel, pastoral ou sauvage.

Cinquièmement, nous préconisons, outre les promenades, qui sont essentiellement "des voies pour piétons", que les pistes cyclables existantes soient améliorées et que de nouvelles soient créées. La piste Martin Goodman marque un excellent début, mais trop souvent elle est hors de vue de la rive et, ce qui est encore plus préoccupant, elle tombe en ruine parce qu'il n'existe aucun organisme chargé d'en assurer l'entretien de façon continue. De plus, bien que la piste soit impressionnante par son étendue, elle ne couvre toujours pas toute la longueur du secteur riverain. Les parties orientale et occidentale méritent d'être équipées de leurs propres réseaux de pistes cyclables.

Sixièmement, nous recommandons que des miniparcs ou "town Landings" soient créés sur la rive, surtout au bout des rues qui débouchent sur l'eau. Au fur et à mesure que se présenteront les occasions (par exemple lorsque des biens privés qui empêchent actuellement de se rendre au bord de l'eau sont mis en vente), on pourra regrouper des terres riveraines pour en faire plus tard littéralement des têtes de pont le long du secteur riverain. Ces terres pourront aussi servir de précieuses places publiques le long des étroites promenades littorales et faire fonction de points de jonction.

Dans certains coins d'Etobicoke, on voit bien comment la présence de petits parcs au bout des rues permet d'avoir une vue sur l'eau à partir des grandes artères. Actuellement,

une grande partie du secteur riverain d'Etobicoke appartient à des particuliers et est parsemée de maisons unifamiliales de faible hauteur. Heureusement, toutefois, on a aménagé dans certaines zones des miniparcs, qui coupent un peu l'aménagement privé et qui permettent ainsi au public d'avoir un certain accès au bord de l'eau. Il serait bon de procéder de la même façon dans tout Metro Toronto.

Septièmement, nous recommandons de concevoir et d'aménager de façon particulière les routes qui sont parallèles au bord de l'eau et qui relient les principaux espaces libres du secteur riverain; elles pourraient à la fois servir de palliatif dans les cas où il est particulièrement difficile d'avoir directement accès à la rive et elles permettraient aux cyclistes et aux automobilistes de profiter du secteur riverain, tout en dégageant les voies piétonnières. Par exemple, dans Etobicoke, la Promenade du lac située entre le parc Marie Curtis et le parc Colonel Samuel Smith pourrait revêtir un certain cachet si l'on y plantait des arbres et y installait des bancs. Le chemin Queen's Quay, à l'ouest et à l'est de la rue Yonge, est un autre exemple d'endroit qui mérite un traitement spécial.

Enfin, nous voulons souligner l'importance de créer des espaces libres servant de points de jonction à la fois de l'est à l'ouest, le long du littoral, et du nord au sud, jusqu'au bord de l'eau. Les ravins et les vallées offrent de magnifiques occasions pour se rendre à la rive en empruntant des chemins d'une grande beauté. Par exemple, on peut jouir d'une vue spectaculaire si l'on se rend au bord de l'eau en passant par les ravins pour déboucher à Bluffer's Park. Ailleurs, il serait bon de créer une forme plus urbaine d'espaces ouverts reliant le nord et le sud (par exemple de Don Valley au quartier portuaire industriel, du Skydome à Harbourfront ou du boulevard Lakeshore d'Etobicoke au parc Humber Bay).

En résumé, nous recommandons l'objectif général suivant : assurer à la longue la propriété publique du secteur riverain, en permettant aux intéressés d'y accéder facilement et de le voir à partir d'endroits précis. Voici les stratégies de mise en oeuvre :

° ne plus vendre aucune terre publique, mais établir des modalités de location à long terme si cela est absolument nécessaire;

° exiger, comme condition préalable à l'autorisation de procéder à des réaménagements, qu'une bande de terrain le long du secteur riverain soit transférée à l'administration publique pour l'utilisation du grand public;

° mettre en oeuvre d'énergiques programmes d'acquisition de terres riveraines;

° aménager sur la rive des promenades qui reflètent le caractère du cadre riverain et les entretenir;

° créer de nouvelles pistes cyclables et améliorer celles qui existent;

° aménager des miniparcs sur la rive, surtout au bout des rues qui donnent sur l'eau;

° concevoir et aménager de façon spéciale des routes qui longent le bord de l'eau et qui relient les principaux espaces libres;

° accroître le nombre d'espaces libres reliant le nord au sud, jusqu'au secteur riverain.

2. Des programmes économiquement équilibrés.

Le secteur riverain appartient, ou devrait appartenir, à tout le monde. Malheureusement, la transformation de l'entrepôt du Terminal, entreprise passionnante mais très coûteuse, en un prestigieux complexe polyvalent composé d'établissements commerciaux et de copropriétés luxueux du Queen's Quay a notamment pour conséquence que bon nombre de Torontois perçoivent le secteur riverain comme un endroit privilégié où seuls les riches peuvent magasiner, s'amuser

et vivre. C'est une perception qui ne correspond peut-être pas tout à fait à la réalité (il existe en effet des immeubles en copropriété sans but lucratif et d'innombrables programmes gratuits de haute qualité à Harbourfront), mais la critique est suffisamment fondée pour qu'il soit urgent que tous les organismes gouvernementaux veillent à ce que l'aménagement, le réaménagement et l'utilisation du secteur riverain ne se fassent pas uniquement en fonction des personnes à revenu élevé.

Les communautés riveraines ne doivent pas être limitées aux couples nantis, sans enfant ou à la retraite et ayant deux revenus, que recherchent tant certains promoteurs de copropriétés. Nous appuyons le point de vue du Groupe de travail sur le logement et les voisinages, selon lequel tout le monde, quel que soit son revenu et sa situation de famille, devrait avoir la possibilité de vivre dans une communauté riveraine; dans le cadre de notre mandat, nous devons faire en sorte que le secteur riverain et les programmes qui y seront offerts soient accessibles à toutes les couches économiques. Pour ce faire, nous recommandons l'adoption de l'objectif suivant : élaborer des programmes économiquement équilibrés concernant les espaces et les installations du secteur riverain.

Nous avons des propositions à formuler au sujet de la mise en oeuvre de ces programmes. Premièrement, il ne devrait pas y avoir de droits d'entrée aux parcs ou aux promenades du secteur. Il y a peut-être lieu d'imposer des droits spéciaux pour certaines activités et manifestations, comme l'Exposition, le Festival folklorique de Mariposa ou l'opéra sous la tente, mais aucun parc public ne devrait être interdit de façon permanente à certaines personnes parce qu'elles ne peuvent payer les droits d'entrée, si modestes soient-ils.

Le grand public devrait pouvoir accéder gratuitement à Harbourfront, aux îles, à Leslie Street Spit, à Ontario Place et à d'autres aménagements. De plus, il ne faudrait pas interdire aux économiquement faibles l'accès à de grandes sections des parcs riverains en autorisant l'implantation permanente d'attractions pour lesquelles il faut payer des droits élevés.

Deuxièmement, les possibilités de faire du bateau avec un faible budget sont très limitées. Beaucoup ont réclamé la création de ports de plaisance publics bon marché, où les intéressés pourraient apprendre à faire de la voile, mettre à l'eau un petit bateau ou louer un canot ou une embarcation pour passer un agréable après-midi sans avoir à trop débourser. Nous estimons que ce sont là des propositions valables et recommandons qu'on s'efforce sérieusement d'établir davantage d'installations publiques bon marché pour la navigation de plaisance, à divers endroits du secteur riverain.

Enfin, dans les cas où des installations et des programmes plus coûteux semblent se justifier, nous recommandons d'établir des jours où l'accès est libre afin que les personnes qui habituellement ne peuvent se permettre ces distractions puissent en profiter de temps à autre. Si un établissement coûteux comme le Louvre de Paris peut offrir des journées gratuites, on doit pouvoir en faire autant pour les attractions qui s'installent dans le secteur riverain de Toronto, et profitent donc du fait qu'elles sont situées dans un lieu récréatif public.

En résumé, comme objectif général, nous recommandons d'établir des programmes économiquement équilibrés pour les espaces et les installations du secteur riverain. Pour se rapprocher de l'objectif, voici ce que nous recommandons :

° ne pas exiger de droit d'entrée aux parcs ou aux promenades du secteur riverain;

° créer davantage d'installations publiques bon marché pour la navigation;

° prévoir des jours où l'accès aux installations et aux programmes plus coûteux est libre.

3. Les enfants et d'autres groupes fréquemment oubliés

Tout comme le secteur riverain, qui constitue un élément tellement spécial de Metro, ne doit pas être réservé aux nantis, de même il ne doit pas s'adresser seulement à quelques autres groupes. Trop souvent, les besoins des enfants, des personnes âgées et des handicapés passent inaperçus.

Par conséquent, nous recommandons que, au moment de planifier et d'aménager des parcs et des lieux publics dans le secteur riverain et d'établir des programmes à leur égard, on tienne compte des besoins spéciaux de ces groupes souvent oubliés et qu'on prenne, après avoir mené une étude approfondie, les mesures nécessaires pour que les femmes puissent fréquenter en toute sécurité tous les aménagements publics.

Heureusement, de véritables progrès ont été accomplis ces dernières années, surtout à Harbourfront, où l'on déploie d'immenses efforts pour établir des programmes à l'intention des enfants de différents âges; un immeuble en copropriété y a été construit spécialement pour les handicapés moteurs; bon nombre d'autres installations sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant; et un jardin y a été conçu spécialement à l'intention des aveugles. Cependant, on pourrait faire beaucoup plus, là et ailleurs.

Divers groupes de résidents ont proposé de tenir compte en priorité des besoins des enfants de divers âges, peut-être en prévoyant davantage de ces installations bon marché pour la navigation que nous avons décrites précédemment, en rétablissant l'aire de jeux (Adventure Playground) qui avait tant de succès jadis à Harbourfront et en créant des pistes de planche à roulettes dans les parcs riverains moins fréquentés.

Nous avons demandé autant d'information sur les besoins spéciaux des enfants que nous avons pu avec le temps dont nous disposions; nous sommes conscients qu'une étude plus détaillée de la question s'impose et nous recommandons qu'elle soit entreprise afin que le secteur riverain de Toronto soit plus attrayant et plus accessible pour tous les enfants.

Il faut insister sur la sécurité, notamment la sécurité dans l'eau, et aussi sur le fait que les divertissements destinés aux enfants ne devraient pas être trop éloignés des zones résidentielles.

Nous avons aussi réuni des renseignements sur la façon de rendre le secteur riverain plus sécuritaire et plus attrayant pour les femmes; surtout dans le secteur central, les voies d'accès pour les piétons, isolées et déroutantes, à cause du couloir de circulation Gardiner/Lakeshore, les

Un secteur riverain pour les enfants

Faire de la planche à roulettes dans les îles de Toronto

Ramasser des fraises sauvages à Ward's Island

préoccupent particulièrement. Nous recommandons qu'une étude plus détaillée soit réalisée sur la façon de rendre le secteur riverain plus sécuritaire et plus attrayant pour les femmes ainsi que pour les personnes âgées et les handicapés moteurs.

En résumé, nous recommandons que, au moment de planifier et de créer des parcs et des aménagements publics dans le secteur riverain et d'y établir des programmes, on tienne compte des besoins spéciaux des groupes souvent oubliés, notamment les enfants, les personnes âgées et les handicapés moteurs, et on prenne les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des femmes. Pour atteindre ces objectifs, il conviendrait d'entreprendre :

° une étude sur les moyens de rendre le secteur riverain plus attrayant et plus accessible pour les enfants de tous les âges, avec des programmes précis pour ces éventuels usagers;

° une étude sur les moyens de rendre le secteur riverain plus sécuritaire et plus accessible pour les femmes, en se concentrant tout particulièrement sur les problèmes que pose le couloir de circulation Gardiner/Lakeshore;

° une étude sur les moyens de rendre le secteur riverain plus attrayant et plus accessible pour les personnes âgées;

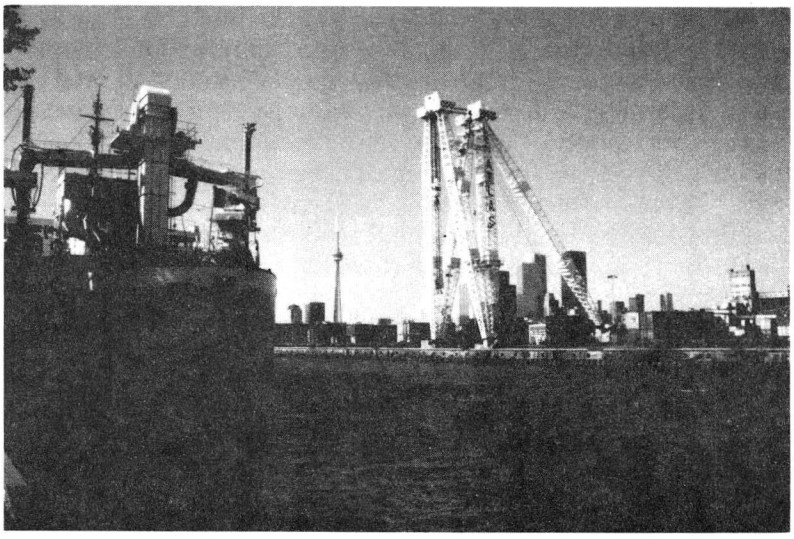
° une étude sur les moyens de rendre le secteur riverain plus attrayant et plus accessible pour les handicapés moteurs.

4. Diversité

Outre l'accès du public au secteur riverain, l'objectif le plus important que nous ayons relevé est probablement la préservation et le renforcement de la diversité globale du secteur. Nous entendons par là à la fois les utilisations générales (domiciliaires, industrielles, commerciales, récréatives) et les utilisations récréatives (actives/ passives, développées/non développées, urbaines/rurales, etc). Nous voulons aussi dire la diversité d'un bout à l'autre du secteur riverain, ainsi qu'à l'intérieur de ses

Diversité du secteur riverain

L'embouchure de la Rouge River



La zone industrielle du port

différents secteurs et, le cas échéant, de ses différents lieux. Cette diversité physique devrait contribuer à attirer dans le secteur riverain une pluralité de groupes économiques et sociaux.

Les résidents de la ville de York vivaient, travaillaient et jouaient près de l'eau à une époque où le développement était si faible qu'on ne connaissait pas les graves conflits d'utilisation qui allaient surgir par la suite, en partie à cause de l'évolution des normes d'un environnement physique acceptable pour les travailleurs et les résidents du milieu ouvrier. Par suite de la révolution industrielle, le lieu de travail s'est éloigné du domicile : la différence entre lieu de travail et lieu d'existence s'est accentuée; cette tendance fut renforcée par l'introduction du tramway, du train de banlieue et, de façon plus significative, de l'automobile, qui permettaient de parcourir beaucoup plus facilement de plus grandes distances.

Toutefois, même à l'époque où le secteur riverain connut sa plus forte industrialisation, il a conservé un degré admirable de diversité. Bien que le secteur central soit consacré, dans l'ensemble, aux chemins de fer et au commerce maritime, les rives abritaient diverses zones résidentielles, comme Parkdale et Swansea à l'ouest et la région Beach à l'est.

Ceux qui voulaient s'adonner à des activités récréatives au bord du lac pouvaient flâner le long des promenades en bois, adhérer à d'innombrables clubs de navigation, faire un tour de montagnes russes et nager dans une eau relativement peu polluée. Même dans le secteur central, les fanatiques des sports aquatiques pouvaient se rendre dans les îles, où on trouvait un plus grand mélange de constructions domiciliaires et d'aménagements récréatifs qu'aujourd'hui : le parc d'attractions de Hanlan's Point, dans la partie occidentale, vibrait d'animation; Centre Island déroulait ses vertes pelouses invitantes, parsemées de tables de pique-nique à l'ombre des saules; des campeurs déployaient leurs tentes dans Ward's Island; des hôtels et des pensions de famille s'adressant à toutes les couches de la société étaient dissiminés ça et là; et des chalets de toutes les tailles et de tous les genres, servant de retraites d'été aux Masseys et aux masses, s'étendaient de Hanlan's Point à Ward's Island. À cette époque, comme aujourd'hui, un

petit nombre de gens endurcis vivaient à longueur d'année dans les îles. Cette polyvalence passa de mode pendant un certain temps.

Au cours de la grande période d'aménagement suburbain après la Seconde Guerre mondiale, le zonage univalent a atteint en quelque sorte son apothéose, et il est encore hautement prisé dans certains milieux. C'était, et c'est toujours, un mode de développement qui présente à la fois des inconvénients et des avantages. Pour remédier à certains des inconvénients, on a adopté une méthode d'urbanisation plus intégrée, plus axée sur la polyvalence, méthode que, généralement parlant, nous appuyons et qui explique pourquoi nous sommes en faveur du maintien de la diversité globale du secteur riverain. Nous ne voulons pas que l'ensemble du secteur serve à des fins industrielles - ou domiciliaires - ou même récréatives. Étant donné que nous privilégions un heureux mélange, nous recommandons comme politique générale de préserver la diversité inhérente au secteur riverain, lequel peut servir à des fins industrielles, commerciales et domiciliaires tout en abritant des zones récréatives et sauvages.

Qu'est-ce qu'on entend par "heureux mélange"? Nous pouvons formuler des commentaires de nature générale en faveur de ce principe et nous avons présenté des propositions précises dans l'analyse sectorielle, mais une étude plus détaillée et plus complète s'impose si l'on veut concrétiser l'objectif général.

Lors de nos discussions, nous avons constaté que la notion de "caractère prédominant" était utile pour décrire l'essence des différentes zones riveraines que nous voulons voir préservées et renforcées. Le port de Toronto est essentiellement un "lieu de commerce maritime"; Harbourfront, "un mélange urbain d'éléments récréatifs et domiciliaires"; les îles, "un mélange rural d'éléments domiciliaires et récréatifs"; Bluffer's Park, "un parc de ports de plaisance méticuleusement entretenu"; et Leslie Street Spit, "une zone urbaine sauvage". Nous voulons que le secteur riverain de Toronto, au lieu de devenir homogénéisé d'un bout à l'autre, ce qui semble être le sort qui guette divers secteurs riverains dans le monde entier (le sobriquet "Hyatt Regency

Revival" employé en architecture pourrait bien décrire plusieur réaménagements du secteur riverain au centre-ville), devienne un modèle de diversité sociale et physique.

Il n'est pas possible de maintenir la diversité partout, et certaines utilisations sont effectivement concurrentes. La plupart du temps, il y a conflit entre l'industrie lourde et les constructions domiciliaires - soit parce qu'il est proposé de construire des logements à côté d'établissements d'industrie lourde déjà implantés, soit parce qu'il est proposé de remplacer ces établissements par des constructions domiciliaires. De même, il y a de fortes chances pour qu'il y ait des conflits entre les utilisations axées sur l'industrie lourde (existantes ou proposées) et les utilisations à des fins récréatives. À l'autre extrémité du spectre, il y a possibilité de conflit entre une zone urbaine sauvage, comme Leslie Street Spit, et les activités humaines, dont récréatives, hormis les moins gênantes. De toute évidence, il faut soigneusement planifier l'aménagement de tous ces genres d'endroits, tâche délicate s'il en est.

Il faut aussi tenir compte des questions de proportion au moment de prendre des décisions concernant la diversité et le maintien d'un heureux mélange d'éléments. Même si l'on peut définir des zones de conservation relativement petites et les intégrer avec des zones plus développées (par ex., les îles de Toronto), les zones de conservation et les zones sauvages urbaines, de par leur nature même, sont généralement étendues.

Selon le Groupe de travail, les applications industrielles sont vitales à la santé économique de Toronto et le commerce maritime doit naturellement se trouver près de l'eau. À notre avis, la zone industrielle du port, qui représente plus de 405 hectares (1 001 acres), doit demeurer ce qu'elle est et ne doit pas être déplacée à Whitby, Hamilton ou ailleurs.

Étant donné que la nature de l'industrie peut changer de façon significative, on pourrait peut-être renforcer l'utilisation de la zone industrielle du port; à l'avenir, celle-ci devrait englober un vaste ensemble d'éléments industriels, domiciliaires et récréatifs. (Les travailleurs

et les résidents ainsi que les fanatiques des sports aquatiques de la région environnante pourraient se prévaloir des aménagements récréatifs). Là aussi, il faut planifier avec le plus grand soin pour que la polyvalence donne les résultats escomptés.

Enfin, nous tenons à souligner que, à notre avis, l'un des plaisirs qu'offre un secteur riverain diversifié est celui de regarder les activités portuaires. En fait, les gens devraient pouvoir le faire davantage et, ailleurs dans notre rapport, nous recommandons des moyens à cet égard.

En résumé, nous recommandons comme objectif général de maintenir la diversité inhérente au secteur riverain en tenant compte des aspects industriels, commerciaux, domiciliaires, récréatifs et sauvages au moment de l'aménagement et du réaménagement. Pour atteindre cet objectif, nous proposons que :

> dans tous ses rapports, la Commission royale recommande des mesures visant à renforcer le caractère prédominant actuel des lieux riverains qui contribuent à la diversité globale du secteur riverain de Metro Toronto.

5. Une planification et un aménagement soucieux de l'environnement

Le Groupe de travail sur l'environnement et la santé a examiné en détail la question de la planification et de l'aménagement soucieux de l'environnement, mais nous tenons à souligner qu'il faut un air pur, une terre saine et surtout une eau propre pour que la population puisse profiter pleinement du secteur riverain.

Ces dernières années, les Torontois ont trop souvent vu leurs plages décorées d'interdictions de baignade parce que la pollution de l'eau dépasse les normes acceptables. Cette expérience, combinée avec la perception générale que Harbourfront est suraménagé, a poussé le public à exercer d'immenses pressions pour que "quelqu'un" fasse "quelque chose" au sujet du secteur riverain. Comme l'ont mentionné les auteurs du plan d'action correctrice pour le secteur riverain (Remedial Action Plan for the Toronto Waterfront), "les gens devraient pouvoir nager et s'adonner à des sports

aquatiques dans le lac Ontario sans contracter des maladies"; nous sommes entièrement d'accord. Nous ajouterions : les pêcheurs sportifs devraient pouvoir manger les poissons qu'ils pêchent sans que leur santé ne soit mise en danger et ceux qui veulent admirer le panorama devraient pouvoir le faire sans avoir des déchets répugnants plein la vue.

Pour toutes ces raisons, nous recommandons, comme politique, de veiller à ce que la planification, l'aménagement et l'utilisation des terres et de l'eau dans le secteur riverain se fassent d'une façon qui soit respectueuse de l'environnement.

De cette politique générale découle un certain nombre de stratégies qui relèvent de notre domaine d'intérêt particulier. Premièrement, comme l'a exposé en détail le Groupe de travail sur l'environnement et la santé, le projet de remblayage destiné à étendre la rive et à créer des parcs a été vivement critiqué ces dernières années, à la fois à cause de la qualité du remblai et du nouveau tracé du littoral : trop souvent, des remblais contaminés provenant de chantiers de construction ont été déversés dans le lac et, dans certains cas, les baies nouvellement aménagées retiennent des polluants qui jadis étaient dilués et entraînés vers le large, où ils présentaient moins de risques pour l'environnement. Des mesures sont prises actuellement pour régler ces problèmes; le MTRCA, par exemple, dispose d'un nouveau système d'inspection pour contrôler la qualité du remblai. Il faut appuyer ce genre d'efforts.

Le Groupe de travail sur l'environnement et la santé examine en détail l'urbanisation intense ainsi que les problèmes des écoulements pluviaux, des eaux usées et d'autres problèmes d'élimination des déchets, en appliquant le principe généralement reconnu du "développement soutenable". En ce qui concerne les aménagements publics, nous osons espérer que le "Seaquarium" proposé, avec ses gros bassins d'eau douce et d'eau salée, sera conçu de manière à créer une conscience écologique et sera lui-même un exemple de "développement soutenable".

Nous recommandons aussi de n'autoriser dans les secteurs riverains que les activités aquatiques qui ne nuisent ni à l'eau ni à la rive. Nous craignons les déversements d'essence de bateaux à moteur, les écoulements d'eau sale et

les rejets de déchets des gros bateaux de plaisance, à moteur ou à voile, amarrés dans les ports de plaisance ou le long des digues; nous redoutons aussi qu'un trafic intense de bateaux à moteur, surtout dans des zones écologiquement sensibles comme Leslie Street Spit, n'endommage le littoral.

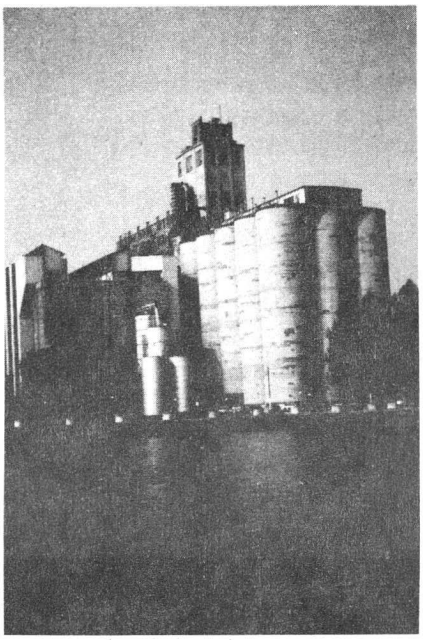
Le port de plaisance des Commissaires du havre de Toronto, en cours de construction dans l'Outer Harbour, pourra accueillir plus de 1 200 bateaux, dont 70 p. 100 seront à moteur. Ce projet nous préoccupe beaucoup, car il semble qu'il y ait de fortes chances pour qu'il crée de gros problèmes de circulation entre les bateaux qui entrent dans le port de plaisance et les multiples planches à voile et petits voiliers qui naviguent dans la zone abritée par la flèche au sud; de plus, il peut nuire à une zone écologiquement sensible.

Les aménagements dans le secteur riverain offrent de merveilleuses possibilités pour sensibiliser davantage les visiteurs à l'environnement en général, en alliant l'instruction et le plaisir, et peuvent servir de modèles de civisme écologique. Harbourfront, Ontario Place et d'autres aménagements riverains (comme le Centre Cousteau, que Harbourfront espère créer), devraient faire des expositions temporaires ou permanentes sur divers aspects de l'environnement. Il faudrait aussi veiller à ce que ces installations donnent l'exemple dans leur utilisation de l'environnement, c'est-à-dire recycler autant de matières possibles, éliminer les restaurants-minute qui utilisent des assiettes et des ustensiles à jeter après usage et aménager des "parcs au paysage naturel" au moins dans certains secteurs, en cultivant des plantes autochtones, en laissant en friche certaines zones et en recourant à des techniques de jardinage organique dans la mesure du possible.

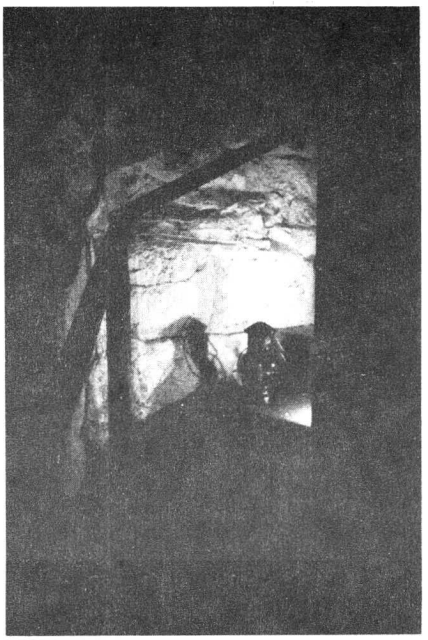
En résumé, nous recommandons l'adoption d'un objectif général consistant à planifier, à aménager et à utiliser les terres et l'eau du secteur riverain d'une façon qui respecte l'environnement. Pour atteindre cet objectif, nous recommandons :

° d'utiliser uniquement des remblais non contaminés;

Continuité historique



L'extérieur de Canada Malting



L'intérieur du phare des îles de Toront

° d'approuver seulement les travaux de remblayage qui, par la configuration adoptée, ne nuisent pas à l'environnement;

° de prévoir sur la rive des activités récréatives qui n'abîment pas l'environnement;

° d'autoriser des activités aquatiques qui ne détériorent pas l'eau ou le littoral;

° d'établir des installations et d'instituer des programmes qui permettent de sensibiliser davantage la population à l'environnement;

° d'inciter les exploitants des parcs et des aménagements publics dans le secteur riverain à faire preuve de civisme écologique.

6. La continuité historique

Le passé est important : il révèle notre origine, notre état actuel et notre devenir. L'environnement bâti - bâtiments, quartiers et paysages présentant une richesse historique, architecturale et culturelle - nous permet de nous situer, de savoir que cet endroit-ci est plus important que celui-là et qu'il en est différent. Il nous permet de nous sentir liés à un passé commun et nous aide à conserver notre stabilité mentale et physique dans un monde en rapide évolution. Idéalement, il devient un lien vivant entre le passé et le présent. Les vieux bâtiments, les vieux quartiers et les vieux paysages, qu'il faut adapter le cas échéant, s'intègrent dans le monde d'aujourd'hui au lieu de constituer des monuments isolés, érigés en l'honneur d'un passé qui semble avoir perdu sa raison d'être et sa pertinence.

Le secteur riverain de Toronto dispose d'un riche patrimoine - bien que celui-ci soit constamment menacé et qu'il ne fasse que diminuer jusqu'à présent; malheureusement, trop de liens avec le passé ont été démolis par le boulet du démolisseur et rasés par le bulldozer : une grande partie de Sunnyside est disparue; les moulins de Maple Leaf n'existent plus. Plus de 450 bâtiments situés dans les îles de Toronto, dont ceux qui se trouvaient dans le parc d'attractions de Hanlan's Point, le hangar à bateaux de Durnan qui

date d'un siècle, les chalets des gardiens de phare, des hôtels de toutes les tailles et de tous les genres ainsi que de pittoresques manoirs victoriens et édouardiens, ne se retrouvent plus que sur des photos et des tableaux.

Il reste toutefois d'autres liens importants avec notre passé, notamment le beaux arts Music Building, dont la survie dans Exhibition Place ne tient qu'à un fil, Fort York, qui disparaît presque dans un enchevêtrement de routes, et le complexe de Canada Malting, l'un des quelques exemples qui restent de l'architecture industrielle riveraine caractéristique de l'Amérique du Nord. Il faut préserver ces bâtiments et d'autres vestiges importants de notre passé et les intégrer dans la vie du secteur riverain moderne. À cet égard, nous recommandons de maintenir et de renforcer la continuité historique du secteur.

Nous formulons ailleurs de nombreuses recommandations au sujet des possibilités diverses et d'endroits précis, mais nous avons jugé bon de nous arrêter d'abord sur plusieurs stratégies générales de mise en oeuvre.

En premier lieu, la préservation du patrimoine doit constituer un élément important de tous les projets se rapportant au secteur riverain. Nous préconisons plus précisément que l'on tienne compte de l'évaluation que fait actuellement le Toronto Historical Board des terres de la THC pour tous les plans futurs de ladite Corporation.

Ce qui est révélateur, c'est que Metro n'a jamais élaboré de politique du patrimoine, pour le secteur riverain ou ailleurs, et que la province a soustrait ses propres bâtiments à la Loi sur les biens culturels de l'Ontario, tandis que le gouvernement fédéral suit une conduite analogue pour les bâtiments relevant de sa compétence. De ce fait, certains bâtiments d'intérêt historique appartenant à ces deux ordres d'administration publique sont épargnés, alors que d'autres ne le sont pas. Tous les niveaux d'administration publique devraient adopter une démarche plus vigoureuse et plus cohérente.

Deuxièmement, outre les bâtiments d'intérêt historique et les lieux archéologiques dont il est question dans la Loi sur les biens culturels de l'Ontario, le patrimoine doit englober des districts culturellement importants autres que

Fort York, même ceux qui ne sont pas aussi vitaux pour la préservation de l'histoire. Mentionnons, à titre d'exemple, une partie du port; les collectivités résidentielles des îles; certains accidents naturels, comme les falaises, ou des habitats fauniques caractéristiques du secteur riverain; les vues sur l'eau, qui ne doivent pas être bloquées par de nouveaux bâtiments et structures - par exemple, à partir de la rue Yonge et de la rue York, ou le long de Western Gap; des éléments du patrimoine industriel et maritime de la région, notamment les cargos des Grands Lacs, les remorqueurs et les bateaux de pêche; et des vestiges de l'évolution portuaire, comme les darses caractéristiques du secteur riverain. La province, qui revoit actuellement sa politique, devrait élargir sa définition du patrimoine de manière à englober ces éléments.

Troisièmement, il y aurait lieu d'encourager le recyclage prudent des bâtiments d'intérêt historique et architectural, de manière à renforcer la continuité historique du secteur riverain. La transformation de l'entrepôt du Queen's Quay Terminal en un complexe vibrant, coûteux il est vrai, en est un bon exemple, et la conversion de la glacière et de la centrale électrique adjacentes en une galerie d'art en est un autre.

Nous avons mentionné dans notre analyse sectorielle, mais il est utile de le répéter, la possibilité de transformer les bâtiments massifs de Canada Malting qui sont actuellement vides en un musée de la marine ou un musée municipal ou encore en un complexe regroupant des établissements commerciaux, des résidences et un hôtel. Ces illustres bâtiments industriels sont une très bonne occasion d'adapter une importante composante de notre patrimoine riverain. De même, les immeubles "beaux arts Exhibition buildings" situés dans la partie occidentale de Exhibition Place offrent d'intéressantes possibilités d'adaptation.

Enfin, il y aurait lieu de conserver l'actuel tracé du littoral du secteur central, avec son agencement caractéristique de quais et de darses, non seulement parce que le remblayage peut poser des problèmes écologiques, mais aussi parce que l'actuel littoral a en soi une importance historique. On pourrait aussi faire ressortir d'anciens tracés du littoral - en particulier au niveau de la rue Front et même une partie de la rive le long du lac glacial connu sous le

nom de lac des Iroquois, qui s'étendait approximativement jusqu'à l'actuelle avenue St. Clair.

En résumé, nous recommandons comme objectif général de maintenir et de renforcer la continuité historique du secteur riverain.

Voici les programmes à mettre en oeuvre pour atteindre cet objectif :

° accorder la priorité à la préservation du patrimoine riverain dans tous les projets concernant le secteur riverain;

° donner du patrimoine une définition moins restrictive de manière à englober non seulement les bâtiments d'intérêt architectural ou historique et les lieux archéologiques, mais aussi les quartiers, les paysages et les vues ainsi que divers éléments de notre patrimoine maritime et industriel, et les grandes étapes du développement de la ville;

° procéder de façon prudente au recyclage des bâtiments d'intérêt historique ou architectural;

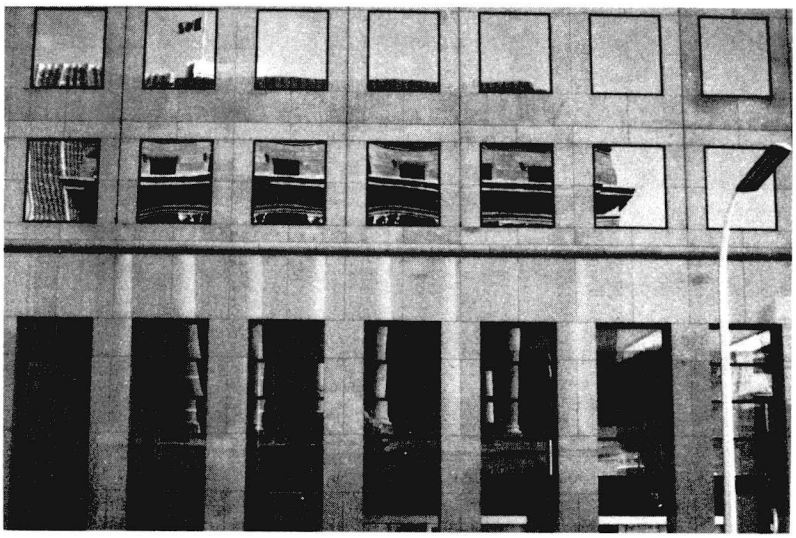
° préserver le tracé actuel du littoral du secteur central.

7. La diffusion de l'information

Il est impossible pour la population de profiter des nombreuses distractions qu'offre le secteur riverain si elle ne sait pas en quoi elles consistent, où elles se trouvent ou comment s'y rendre. Cela vaut à la fois pour les résidents et les visiteurs. Notre prochain objectif doit donc consister à communiquer au grand public des renseignements utiles sur le secteur riverain.

Il existe bien des kiosques dans le secteur riverain et des centres d'information touristique ailleurs où les intéressés peuvent obtenir beaucoup d'informations, mais il est possible de prendre bien d'autres mesures pour renseigner le public et les professionnels du tourisme sur le secteur riverain.

Où se trouve le lac?



Vue des marches de l'immeuble des Commissaires du havre de Toronto

Vue du passage inférieur de la rue York

Voici la preuve que l'information doit être généralisée : dans un récent article paru dans un journal local, il est indiqué qu'un porte-parole soi-disant bien informé de l'industrie du tourisme a laissé entendre que les visiteurs étrangers n'étaient pas impressionnés par un pays qui n'avait que 120 ans d'histoire. Apparemment, il ne savait pas que la ville de Toronto a plutôt 155 ans et que, près d'un siècle plus tôt, un fort français s'élevait sur un promontoire qui dominait le lac, là où se trouve aujourd'hui le périmètre méridional de Exhibition Place. Même avant, la région était parsemée de villages autochtones, dont bon nombre existaient avant l'arrivée des Européens; en reculant encore plus, nous arrivons aux mammouths qui erraient sur les rives du lac des Iroquois, à l'ère glaciaire.

En d'autres termes, Toronto et son splendide secteur riverain ont un passé et un présent qu'on peut, et qu'on doit transmettre aux Torontois et aux visiteurs d'aujourd'hui et de demain.

À part cette lacune du point de vue de l'interprétation, il en existe une autre, sur le plan de la géographie et de l'accès : même si les gens savent ce qu'il y a comme distraction, souvent ils ne savent pas comment s'y rendre. Les barrières physiques, dont il a déjà été question, qui empêchent d'avoir facilement accès au secteur riverain découragent les intéressés, surtout les piétons, de se rendre au bord de l'eau. Comme l'a fait observer, avec une ironie désabusée, quelqu'un du ministère du Tourisme et des Loisirs de l'Ontario, souvent les visiteurs qui séjournent à l'hôtel Royal York ne savent pas que Toronto est une ville riveraine, même si leur hôtel se trouve à moins d'un kilomètre du bord de l'eau. Que dire de ceux qui séjournent encore plus loin.

Les lacunes sur le plan de l'information, de l'interprétation et de la connaissance des voies d'accès peuvent, et doivent, être comblées. Premièrement, il faudrait afficher de larges cartes du secteur riverain dans divers endroits publics dans cette zone, aux arrêts des transports publics, dans les hôtels et centres culturels et ailleurs dans l'ensemble de Metro. Ces cartes doivent indiquer clairement les sentiers piétonniers et les autres voies d'accès permettant de se rendre au bord de l'eau.

Deuxièmement, il faudrait poser des panneaux compréhensibles et agréables à l'oeil pour indiquer les chemins piétonniers allant du centre-ville jusqu'au bord de l'eau, surtout entre la rue Front et l'Inner Harbour.

Troisièmement, on devrait mettre à des endroits appropriés le long du nouveau secteur riverain des plaques historiques, qui pourraient être des reproductions de vieilles photographies ou de toiles représentant des événements historiques qui se sont déroulés aux alentours; on pourrait aussi en installer le long des anciens tracés du littoral, notamment à la rue Front, à l'emplacement du Skydome, dans Exhibition Place et sur l'avenue St. Clair.

Enfin, on pourrait entreprendre le très ambitieux projet d'aménager des pistes - pour piétons et voitures - dans le secteur riverain; afin d'attirer les visiteurs, on pourrait indiquer ces pistes sur des cartes comme celles que l'on peut se procurer dans bon nombre de pays, qui mettent en relief des attractions touristiques comme l'historique Boston's Freedom Trail, et, pour les voitures, la piste Évangéline et la piste Lighthouse en Nouvelle-Écosse.

Les possibilités semblent illimitées. Des sentiers historiques pourraient relier Fort York, les Stanley Barracks et Fort Rouille, ou encore les parcs d'attraction, anciens et actuels. Si l'on décide de voir plus grand, il serait possible de relier des endroits très dispersés mais importants durant la guerre de 1812 : Scarborough Bluffs, d'où les habitants aperçurent les navires américains en avril 1813; Island Lighthouse; Hanlan's Point, où s'élevait jadis des fortifications qui ne parvinrent pourtant pas à protéger York de l'invasion; la plage de Sunnyside, lieu du débarquement des Américains; Garrison Common, où se sont déroulés de nombreux combats; la rue Front, où un navire de guerre en construction a été délibérément incendié; Fort York, en partie détruit par une explosion, puis reconstruit à une plus grande échelle, pour ne citer que quelques exemples.

On pourrait tracer des sentiers modernes qui permettraient aux visiteurs de traverser le port en pleine activité, un sentier riverain pour les enfants leur indiquant les endroits et les événements qui présentent un intérêt spécial

pour eux, ou encore établir des postes d'observation inhabituels et spectaculaires qui pourraient intéresser les amateurs de photographie. La rive des acheteurs pourrait fournir des renseignements à jour aux clients, amateurs d'aubaines et autres; on pourrait aussi, à l'intention des canotiers, indiquer où se trouvent les magasins d'articles nautiques, prévoir des services pour les visiteurs qui arrivent par bateau et faire en sorte que les points saillants du secteur riverain soient visibles du lac.

Pour les amoureux de la nature, on pourrait situer et décrire les habitats uniques ou typiques du secteur riverain, allant de l'embouchure de la Rouge au Rattray Marsh, en passant par le parc Tommy Thompson, Leslie Street Spit et l'île de Toronto. À l'intention des écrivains, on pourrait indiquer les lieux où des auteurs ont vécu, situé leurs oeuvres ou communiqué avec leur public, comme on fait au Festival international des auteurs de Harbourfront (Harbourfront International Authors' Festival) de renommée mondiale.

En résumé, nous recommandons comme objectif général de diffuser des renseignements sur le secteur riverain et de l'interpréter pour le public. Pour atteindre cet objectif, nous recommandons :

- que des cartes du secteur riverain soient affichées dans des endroits publics du secteur et ailleurs dans Metro;

- que de meilleurs panneaux soient posés le long des chemins piétonniers menant au secteur riverain;

- que des plaques historiques agrémentées de cartes soient placées à des endroits appropriés le long de l'actuel secteur riverain et des anciens tracés du littoral afin que la population soit informée de l'existence de pistes qui relient ou relieront des lieux historiques, des éléments du port en activité et d'autres secteurs présentant un intérêt particulier à toute une variété de groupes spéciaux.

8. Utilisation à longueur d'année

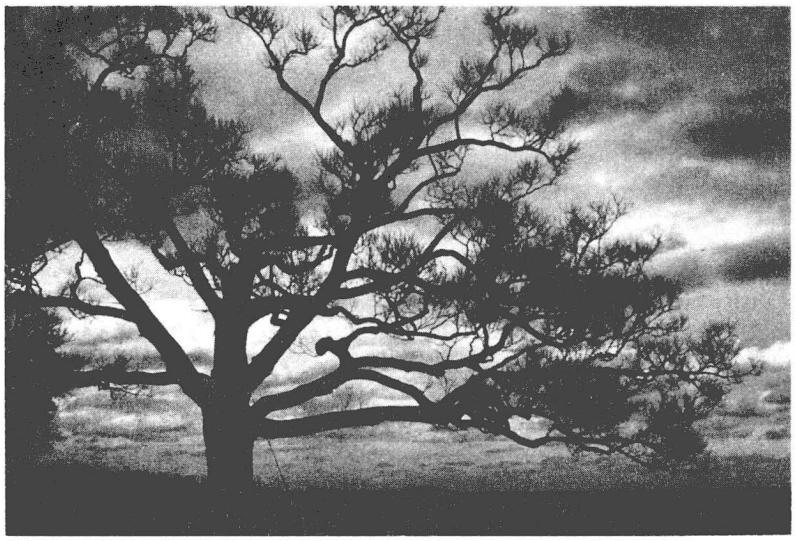
Certains détestent l'hiver, et il n'y a probablement rien que nous puissions proposer qui les inciterait à quitter leur fauteuil pour se rendre dans le secteur riverain entre novembre et avril. D'autres, par contre, l'adorent, et il n'y a probablement rien que nous puissions faire, sauf les empêcher physiquement, pour les dissuader de s'adonner à leurs activités hivernales favorites. Mais la plupart des gens se situent quelque part entre ces deux extrêmes, et nous pourrions faire beaucoup pour que le secteur riverain soit plus attirant en hiver.

À Toronto, comme dans de nombreuses villes canadiennes, l'hiver est long et froid, tandis que l'été est modérément long, mais très chaud. Certes, les eaux du lac ont une influence modératrice sur les températures, mais en hiver, l'effet modérateur est souvent plus que contrebalancé par les vents froids qui traversent le lac. Par conséquent, si nous voulons que les gens profitent au maximum de leur secteur riverain - et nous le voulons - il faut que les endroits publics soient adaptés au climat de la région. Si nous ne prenons aucune mesure d'ordre matériel et psychologique, de grandes portions du secteur seront vides, ce qui représentera un coût social et économique considérable.

Que peut-on faire pour rendre le secteur riverain agréable toute l'année? L'aménagement polyvalent qui permet d'animer les endroits publics avoisinants, bien qu'il ne puisse s'appliquer partout, est important pour que le public continue à fréquenter ces endroits. Au moment de la création de Harbourfront, la grande question qui se posait était de savoir comment attirer les gens vers ce qui était fondamentalement un terrain vague industriel balayé par les vents. On y a implanté un ensemble de logements, d'établissements commerciaux et d'aménagements publics, qui font que, grâce à de nombreux programmes qui se déroulent dans les endroits publics, les non-résidents et les flâneurs ont de bonnes raisons d'aller dans le secteur riverain.

Les gens ne peuvent se rendre à un parc ou à un aménagement du secteur riverain en hiver s'il n'y a pas de voie d'accès. Il convient donc de garder un accès en toutes

Le secteur riverain en hiver



Vue de Hanlan's Point vers Leslie Street Spit

Patinage sur la lagune de l'île Algonquin

saisons, par la route (par exemple, jusqu'à Leslie Street Spit) ou par le traversier (allant jusqu'aux îles de Toronto) et rejeter les propositions préconisant le contraire.

En hiver, le traversier ne se rend pas jusqu'à Centre Island, destination privilégiée en été, et sert seulement à transporter des marchandises pendant la semaine jusqu'à Hanlan's Point. Le seul port d'escale qui soit ouvert chaque jour en hiver est Ward's Island, qui est peuplée - autre raison pour favoriser un mélange de logements et de lieux récréatifs dans les îles. Autrement, les coureurs, les cyclistes, les skieurs, les patineurs et les amateurs des îles ne pourront pas s'aventurer en hiver jusqu'à cette importante source récréative.

Il faut installer dans les parcs riverains des abris qui soient chauffés en hiver; on devrait évaluer les installations non chauffées, comme Ontario Place et les bâtiments situés dans la partie occidentale d'Exhibition Place utilisés une partie de l'année seulement, pour voir si elles peuvent être rénovées et utilisées à l'année longue.

Une mesure subtile, mais également importante : il faudrait analyser la disposition et la taille des bâtiments riverains de manière à minimiser les extrêmes climatiques : toute personne qui doit se frayer un chemin dans le dédale des hautes tours de Harbour Square apprécie les bâtiments de hauteur limitée et les configurations qui réduisent - au lieu d'accroître - l'effet de vents locaux. On a tenu compte de cet aspect dans presque toute la planification de Harbourfront, mais il est regrettable qu'on n'en ait pas fait autant quand on a construit les hautes tours de Harbourpoint; pour les prochains projets le long du secteur riverain, il faudrait prendre en considération cet élément climatique.

Dans la même optique, l'aménagement paysager devrait être conçu de manière à modérer le climat du secteur, en donnant beaucoup d'ombre en été et en assurant une protection en hiver contre les vents dominants grâce à des conifères et à une modulation adéquate de la surface.

Dans la mesure du possible, il faut prévoir le long du secteur riverain des installations pour les loisirs hivernaux et appuyer la tenue de festivals et de manifestations spéciales durant cette saison.

L'exemple de Harbourfront atteste que les gens se rendront dans le secteur riverain en hiver si on les motive suffisamment, que ce soit pour une activité comme le patinage, la sculpture sur glace ou le canot sur glace, ou pour des manifestations tenues dans un endroit confortable, comme des séances de lecture d'oeuvres littéraires, des danses écossaises ou des expositions d'artisanat. Il faudrait tenir compte de l'hiver dans tous les aménagements riverains.

En résumé, nous recommandons comme objectif général de concevoir des parcs et des aménagements publics qui soient utilisables toute l'année, en assurant une protection suffisante contre les rigueurs du climat. Pour atteindre cet objectif, nous recommandons :

° d'encourager un aménagement polyvalent;

° de maintenir l'accès par la route ou le traversier en hiver;

° de chauffer les abris et d'autres aménagements publics;

° de situer et de regrouper des bâtiments et de concevoir l'aménagement paysager de manière à minimiser les températures extrêmes;

° de prévoir, dans la mesure du possible, des installations et des activités récréatives d'hiver;

° d'organiser des festivals et des manifestations spéciales en hiver.

9. Dispersement des principales installations

"Mettez les dauphins à Etobicoke", a proposé un plaisantin à une réunion à laquelle ont assisté des membres du Groupe de travail avec des organismes de résidents de la ville de Toronto. Les dirigeants de la Seaquarium Corporation étaient apparemment à l'écoute : au début de décembre de

l'année dernière, ils ont annoncé qu'ils installeraient le "Seaquarium" dans le parc de Humber Bay. Nous ne savons pas si les dauphins devraient aller à Etobicoke, à North York ou ailleurs, mais nous sommes contents d'apprendre qu'ils ne folâtreront pas à Harbourfront, dans la baie de Toronto.

À part les préoccupations d'ordre écologique que nous avons mentionnées plus haut, nous jugeons que le secteur riverain central est sur le point d'être suraménagé et surpeuplé. La dernière chose dont ce secteur - et Harbourfront en particulier - a besoin est une autre attraction qui attire encore plus de gens et de voitures les fins de semaine de juillet et d'août, lorsqu'il y a déjà trop de monde.

Harbourfront, où l'on envisage d'établir un centre d'environnement maritime Cousteau, aurait été une bonne chose pour le "Seaquarium", qui pourrait profiter de ses visiteurs, mais ce dernier aurait-il été une bonne chose pour Harbourfront? Probablement pas.

Nous estimons que le moment est venu de faire extrêmement attention quand il s'agit d'implanter d'autres grandes installations dans le secteur central, qui est déjà bien servi. Le moins qu'on puisse faire, c'est d'évaluer chaque proposition afin de déterminer si le secteur central est le seul endroit, ou l'endroit le plus approprié, qui puisse abriter l'installation en question. Par exemple, il est probablement justifiable de mettre les archives des Commissaires du havre de Toronto dans le secteur central. Nous recommandons comme objectif général de disperser les principales installations le long du secteur riverain au lieu de les concentrer dans la région centrale.

Pour atteindre cet objectif, nous recommandons d'évaluer chaque proposition visant à implanter une installation importante dans le secteur central, afin de déterminer si cela va aggraver le problème du surpeuplement pendant les heures de pointe et si un emplacement central est vital à l'installation en question et logique compte tenu du cadre riverain.

10. Équilibre régional-local

Le secteur riverain de Metro Toronto constitue une ressource récréative régionale importante et, comme tout indique que la population de la région métropolitaine de Toronto (Greater Toronto Area - GTA) continuera de s'accroître (selon certaines prévisions, elle doublera au cours des vingt prochaines années), les pressions qui s'exercent sur le secteur et d'autres ressources régionales augmenteront nécessairement de façon spectaculaire. Nous ne voulons pas nous lancer dans un jeu de chiffres - la qualité est aussi importante que la quantité - mais nous estimons qu'on peut réserver la plus grande portion possible du secteur riverain à des loisirs et à des aménagements publics.

Comme le secteur riverain, de part sa nature même, est une ressource limitée, surtout à une époque où on s'interroge de plus en plus au sujet du remblayage, il n'en restera pas beaucoup à l'avenir. Il convient toutefois de noter que, même si l'on s'attend à ce que le grand Toronto (GTA) enregistre une forte croissance démographique, cette dernière devrait se produire en grande partie dans les régions périphériques; le secteur riverain de Metro ne peut simplement pas, à lui seul, répondre aux besoins récréatifs d'une population qui prend de l'expansion - il faudra trouver d'autres ressources pour faire face à l'accroissement prévu de la demande.

Cela ne veut pas dire que les urbanistes doivent accepter comme immuables toutes les exigences du public en matière d'installations récréatives : certaines reflètent probablement des tendances passagères, tandis que d'autres, qui nuiraient à l'environnement ou occuperaient une trop grande superficie des terres limitées du secteur riverain, ne devraient pas être satisfaites.

Il est douteux, par exemple, qu'on puisse aménager dans le secteur riverain de Metro tous les postes d'amarrage exigés. Au lieu d'essayer d'entreprendre inutilement une démarche sans fin pour savoir comment on pourrait créer d'autres postes d'amarrage, les planificateurs des loisirs feraient mieux d'en aménager autant qu'il semble raisonnable en tenant compte du fait qu'il s'agit d'une ressource régionale limitée et de s'efforcer surtout de changer l'attitude du public. Ce n'est peut-être pas une tâche

facile, mais on peut changer l'attitude du public, comme le démontre clairement le mouvement écologique.

Cela dit, nous voulons aussi reconnaître que le secteur riverain, comme d'autres ressources récréatives régionales, doit aussi servir à satisfaire aux besoins récréatifs locaux. High Park, par exemple, est un parc régional, mais c'est aussi un ensemble de parcs locaux situés le long de sa périphérie; il en est de même du secteur riverain et des autres parcs régionaux. De toute évidence, si les résidents sont encouragés à vivre dans un secteur comme Harbourfront, il faut que leurs besoins récréatifs locaux soient satisfaits, mais les normes peuvent être différentes par rapport aux secteurs ne disposant pas de ressources régionales. Toutefois, les conflits sont parfois inévitables : le secteur riverain peut représenter bien des choses pour bien des gens - c'est le message que nous essayons de transmettre dans tout ce rapport - mais il ne peut pas tout représenter pour tout le monde.

Il se peut que parfois un service soit assuré au détriment d'un autre : une activité régionale, comme un concert en plein air, peut être déplacée d'un endroit à forte densité de population (comme Harbourfront) a un coin plus éloigné (comme Ontario Place ou Exhibition Place), tandis que, dans d'autres cas, les résidents de la région devront tout simplement s'accommoder de l'inconvénient passager.

À cet égard, nous estimons que ceux qui choisissent de vivre dans une zone riveraine qui constitue une importante ressource récréative régionale (les îles de Toronto, Harbourfront, la plage ou les collectivités riveraines qui pourraient être créées à l'avenir), ou aux alentours, doivent être disposés à vivre au milieu de la foule, des bruits et des manifestations spéciales susceptibles de se produire dans ces régions.

Certes, les planificateurs et programmeurs peuvent et doivent prendre des mesures pour réduire l'impact des grosses manifestations sur la région, mais les résidents doivent aussi faire preuve d'une grande tolérance. Heureusement, comme nous l'ont fait savoir plusieurs groupes de résidents, la plupart des gens qui vivent près du secteur riverain se réjouissent de pouvoir profiter des avantages

quotidiens qu'offrent leurs lieux de résidence et sont disposés à accepter les inconvénients que présente en même temps la vie dans ce secteur.

Il faut faire de la haute voltige : étant donné que ce sont les habitants qui connaissent le mieux leurs propres besoins et qu'ils doivent faire les frais de l'utilisation régionale des environs, nous proposons qu'ils participent à l'élaboration des stratégies destinées à minimiser les effets de cette utilisation.

Nous recommandons comme politique générale de veiller, au moment de la planification et de l'aménagement du secteur riverain, à ce qu'il y ait un bon équilibre entre les possibilités récréatives régionales et locales. Pour atteindre cet objectif, nous recommandons que les résidents locaux soient consultés lorsqu'on cherche les moyens de minimiser l'impact de l'utilisation du secteur riverain à des fins récréatives régionales.

11. Responsabilité envers le public

Les organismes publics qui s'occupent du secteur riverain devraient être responsables envers le public - principe admirable qui n'a pas toujours été appliqué aux questions de planification, d'aménagement et d'utilisation du secteur riverain de Metro Toronto. Par conséquent, nous recommandons que tous les ordres d'administration publique, tous les ministères et tous les représentants élus, tous les organismes quasi indépendants qui émanent du gouvernement (par exemple les Commissaires du havre de Toronto, les conseils d'administration de Harbourfront et de Ontario Place) soient comptables envers la population.

Nous voulons dire par là que les représentants du peuple, qu'ils soient nommés ou élus, doivent être responsables et comptables de leurs décisions envers la population, laquelle devrait au moins pouvoir inspecter les plans, les projets et les budgets.

L'exemple extrême de la pratique actuelle que nous avons rencontré concernait les plans et les budgets pour Ontario Place. On nous a donné verbalement une description générale

de diverses propositions se rapportant à ce parc d'attractions provincial, mais nous n'avons pas été autorisés à inspecter des plans, des dessins ou d'autres propositions. La seule chose que nous avons pu voir était un exemplaire du budget, qui traînait sur un bureau et qui nous a été montré de loin. Tout ce qui touche Ontario Place est particulièrement protégé de la vue du public : le gouvernement précédent a fait des arrangements à son sujet - que le gouvernement actuel semble avoir entérinés - de manière à ce que, contrairement à d'autres organismes provinciaux, Ontario Place n'ait pas à rendre compte à l'assemblée législative par l'entremise d'un comité législatif.

Il est manifeste que la responsabilité envers le public ne consiste pas uniquement à rendre publics des plans sur demande - lorsqu'un particulier se rend compte par hasard de l'existence d'une proposition ou d'un plan donné. Les organismes chargés du secteur riverain devraient donc, tout naturellement, être tenus de publier et de diffuser leurs plans. De plus, le public devrait participer activement au processus de planification de tous les organismes qui interviennent dans le secteur riverain.

La ville de Toronto se conforme aux dispositions de la Loi sur l'aménagement du territoire et d'autres plans officiels pour l'aménagement du secteur riverain; mais tous les services municipaux ne sont pas également actifs ou disposés à parler de leurs plans. Par exemple, nous n'avons pas pu obtenir de réunion avec le Département des parcs municipaux, car il a interprété la décision du conseil municipal de ne pas participer aux Groupes de travail du Comité intergouvernemental du secteur riverain comme étant une directive de ne discuter d'aucune question avec nous.

Le Département des parcs se sert actuellement d'une subvention provinciale de 250 000 $ pour élaborer un plan important des parcs riverains. Nous espérons qu'il encouragera activement la participation non seulement d'autres employés municipaux, mais aussi de particuliers.

L'administration métropolitaine fait actuellement participer le public à sa révision du plan de Metro : les personnes désireuses de présenter leur point de vue sur l'avenir du secteur riverain ont eu et auront l'occasion de le faire (mais les planificateurs n'ont pas spécifiquement demandé au

public de se concentrer sur les questions qui intéressent particulièrement le secteur riverain, dont les loisirs, le transport, l'environnement, l'industrie, le logement, etc.).

C'est exactement ce que nous proposons que les planificateurs de Metro fassent; nous recommandons aussi qu'ils mentionnent Exhibition Place parmi les points que les particuliers doivent examiner de façon concertée. (Nous avons entendu au moins une personne se plaindre, de façon fort éloquente, de ce qu'elle considérait comme une participation "impuissante" du public à cet égard. Ici, comme ailleurs, la participation du public doit être réelle et non juste pour la forme.)

Les particuliers n'ont certainement pas participé de façon active à la planification de Ontario Place et n'ont été impliqués que de façon intermittente aux plans élaborés par les Commissaires du havre de Toronto. (Dans ce dernier cas, les planificateurs ont au moins consulté les industries portuaires qui sont directement touchées par les plans des Commissaires.)

Les planificateurs de THC ont aussi indiqué la nécessité de mener auprès des utilisateurs des études sur les lieux récréatifs et les espaces libres proposés. Mais, jusqu'à présent, les Commissaires n'ont pas conçu de mécanisme permanent permettant au public de participer activement et ouvertement à l'élaboration de leurs plans. Comme ils mettent actuellement au point un certain nombre de plans infrarégionaux détaillés pour les différentes régions figurant dans le Port Industrial Area Concept Plan qui a été publié récemment, ils doivent établir un processus de participation du public.

Les audiences de la Commission royale concernant l'avenir des terres des Commissaires du havre de Toronto ont permis d'amorcer l'instauration d'un mécanisme plus ouvert de planification pour la THC - mais elles doivent être considérées comme le début et non comme la fin du processus.

Les particuliers ont participé également de façon intermittente aux activités de la Harbourfront. Celle-ci a déployé des efforts louables pour essayer de faire participer

le plus de gens possible à l'élaboration de ses programmes, ce qu'elle n'a pas fait lorsqu'elle a dressé des plans pour l'aménagement matériel des lieux.

Certes, la participation du public n'est pas une panacée, mais certains des conflits entre les divers intervenants dans le dossier Harbourfront auraient pu être apaisés ou évités complètement si on avait consulté le public, notamment les résidents de la région, de façon plus coordonnée et plus active. Malheureusement, les rapports avec ce dernier, en particulier avec les résidents et leurs représentants politiques locaux auprès du comité municipal d'examen de Harbourfront, sont devenus plus hostiles qu'on ne l'aurait souhaité. On verra s'ils pourront être davantage fondés sur la coopération, mais tous les intervenants doivent certainement s'efforcer de s'engager dans cette voie.

De toute évidence, pour que les responsables soient véritablement comptables de leurs actes, il faut que le public puisse réellement participer, de manière à pouvoir vraiment influencer les décisions prises par les gouvernements ou leurs organismes. Cela ne veut pas dire que toute proposition formulée par le public sera automatiquement prise en considération dans le plan ou l'énoncé de politique à l'étude, mais cela présuppose le droit des citoyens de se faire entendre et de recevoir toute l'attention voulue.

Si le public présente des arguments convaincants, il arrivera à influer sur l'issue de la planification. Cela ne signifie pas tant une mesure législative - bien qu'elle soit peut-être nécessaire - qu'un changement d'attitude : bien des personnes qui nous ont parlé ou qui nous ont écrit doutaient que le Groupe de travail, la Commission royale ou le Comité intergouvernemental du secteur riverain les écoutent ou prennent des décisions en tenant compte de leurs préoccupations.

Bon nombre de ces gens ont "participé à mourir" : ils ont siégé à des comités de planification, à des groupes d'étude et à des groupes de travail, qui ont produit de volumineux rapports, sans qu'on fasse grand chose de positif, à leur avis. Nous recommandons comme politique générale que tous les ministères et représentants élus, tous les organismes quasi indépendants nommés par le gouvernement, notamment les

Commissaires du havre de Toronto, la Harbourfront et Ontario Place, soient responsables envers le public. Pour atteindre cet objectif :

° il faut que le public puisse avoir librement et facilement accès aux renseignements concernant les plans, la politique et les budgets qui ont trait au secteur riverain, notamment que les plans élaborés par les organismes chargés du secteur riverain soient diffusés;

° il faut que tous les ordres d'administration publique chargés de la planification du secteur riverain adoptent des politiques et des procédures claires au sujet de la participation du public.

12. Coordination

Lorsque nous avons commencé notre enquête pour savoir où en étaient la planification et l'aménagement du secteur riverain, nous nous attendions à trouver des exemples de chevauchement juridictionnel, de conflits entre les utilisations souhaitées pour les terres et de "querelles de clocher". Nous avons certainement découvert des exemples spectaculaires de chaque catégorie.

L'exemple le plus clair, pour ce qui nous intéresse, est probablement la situation absurde qui s'est produite au sujet de Ontario Place et Exhibition Place, où la guerre des clochers et l'absence de coordination font partie du quotidien depuis que la province a "parachuté" Ontario Place sur le seuil de Exhibition Place dans les années 1960, sans trop se préoccuper de ce qui existait déjà vers le nord.

Il aurait été beaucoup plus logique à l'époque, et encore aujourd'hui, de véritablement coordonner la planification, le développement et l'exploitation de ces deux grands aménagements voisins.

C'est une tâche qui peut être difficile : quelle que soit sa genèse, la guerre des clochers a atteint une haute forme d'art, où chaque partie professe qu'elle est disposée à coopérer et reproche à l'autre son intransigeance. Chaque partie exprime aussi sa détermination à persévérer, quoi

qu'il arrive. Cela est plus facile pour Ontario Place, qui relève de la province, que pour Exhibition Place, qui appartient à Metro Toronto, de persévérer.

Ontario Place et Exhibition Place sont les adversaires les plus évidents, mais ce ne sont pas les seuls : les Commissaires du havre de Toronto se sont brouillés, au fil des ans, avec divers autres organismes publics s'occupant du secteur riverain central. Même aujourd'hui, bien qu'ils se prêtent à la consultation, ce qui est louable, ils peuvent, le moment venu, imposer presque n'importe quoi en raison des vastes pouvoirs qui leur sont conférés par la loi.

Par exemple, bien que la THC préfère suivre les dispositions locales concernant notamment le zonage, elle donne quand même suite à ses projets si elle n'arrive pas à "persuader" les planificateurs locaux et les membres du conseil de modifier la réglementation, etc. Le port de plaisance de la THC, qui est en cours de construction dans l'Outer Harbour, fait actuellement l'objet d'un litige. Selon le plan officiel du secteur riverain central que la ville de Toronto a récemment adopté, cette partie des lots de grève constitue une zone "Gr", nouvelle catégorie très restrictive qui n'autorise pas une utilisation à des fins récréatives, comme dans le cas d'un port de plaisance.

La THC s'oppose officiellement à ce zonage et continue de remblayer des lots de grève en prévision du port de plaisance. On ne sait pas exactement ce qui arriverait si, au lieu de vendre certaines de ses parcelles riveraines à des promoteurs privés, lesquels doivent se conformer au règlement local de planification, elle décidait d'aménager elle-même le secteur contre les souhaits des planificateurs ou du conseil municipal. Mais d'après les règles en vigueur, en vertu desquelles la THC n'est pas assujettie au zonage local, on peut dire qu'un grand affrontement se prépare.

D'autres conflits font rage entre les ordres d'administration publique, entre divers organismes publics quasi indépendants et même au sein du même ordre d'administration - comme c'est actuellement le cas à Harbourfront où on se bat pour obtenir des parcs, lutte à laquelle se trouvent mêlés la société fédérale Harbourfront et deux départements municipaux, chacun ayant un point de vue différent. La situation est sur le point de se compliquer encore davantage.

Au fil des ans, Metro ne s'est pas trop manifestée dans le cas du secteur riverain central (sauf pour les îles de Toronto et pour diverses questions ayant trait au transport) et s'est montrée relativement passive au sujet du secteur riverain d'Etobicoke et de Scarborough. Toutefois, à la suite des changements apportés au conseil, dont les membres sont maintenant directement élus, tout indique qu'elle est prête à jouer un rôle plus actif dans le processus de planification.

Étant donné que le manque de coordination d'une juridiction à l'autre et d'une région géographique à l'autre est très coûteux tant en dollars qu'en occasions perdues, nous recommandons comme objectif général de coordonner la planification du secteur riverain.

Il est évident qu'il ne suffit pas de prôner la coordination pour qu'elle se fasse d'elle-même, et nous sommes conscients qu'il n'y a pas de solution facile. Nous croyons toutefois que, pour trouver des solutions, il faut d'abord déceler certains des conflits, comme nous l'avons fait tout au long de ce rapport. La Commission royale et le Comité intergouvernemental du secteur riverain devront manifestement se pencher aussi sur d'autres questions. En attendant, voici ce que nous proposons :

> Il arrive souvent qu'un organisme entreprenne des projets sans tenir compte des plans ou des politiques qui ont été ou qui sont en train d'être élaborés pour le lieu en question. C'est probablement la conséquence la plus irritante et la plus inutile d'un manque de coordination dans la planification, mais c'est aussi le problème le plus facile à régler. Des progrès pourraient être réalisés si chacun des intervenants savait ce que pensent et font les autres. D'éventuels conflits pourraient être évités si les décideurs, le personnel technique et les particuliers intéressés procédaient régulièrement à des échanges officiels - un genre de "Nations unies du secteur riverain".

La création d'un tel organe semble tout à fait dans les limites du possible; nous n'avons pas la prétention d'établir si une solution plus radicale est possible ou souhaitable. Il faudra mener d'autres études afin de déterminer si on pourrait ou devrait résoudre le problème du manque de

coordination en créant un superorganisme ou en revoyant radicalement les pouvoirs et le mandat d'un organisme qui existe déjà. Nous devons toutefois préciser que les conflits en matière de planification et d'utilisation des terres ne sont pas tous - et peut-être qu'il n'y en a même pas beaucoup - attribuables à un manque de coordination : bon nombre d'entre eux sont dus au fait que les intervenants ont des points de vue différents, mais fortement ancrés, de ce que doit être le "secteur riverain idéal".

En résumé, nous recommandons comme objectif général de coordonner la planification du secteur riverain d'une région à l'autre et d'une juridiction à l'autre. À notre avis, on peut à cet égard :

° créer un mécanisme grâce auquel les décideurs, le personnel technique et les particuliers intéressés pourront débattre régulièrement des questions touchant le secteur riverain;

° analyser la façon dont la planification et l'aménagement du secteur riverain pourraient être mieux coordonnés.

Dans cette partie, nous nous sommes fondés sur l'analyse sectorielle afin de définir un certain nombre de questions d'ordre général qui nous ont amenés à recommander 12 objectifs généraux et à proposer des mesures que pourraient prendre les divers intervenants. La Commission dispose ainsi d'une grande latitude pour recommander des mesures concrètes qui, à notre avis, permettraient d'améliorer considérablement le secteur riverain de Metro Toronto.

Conclusion

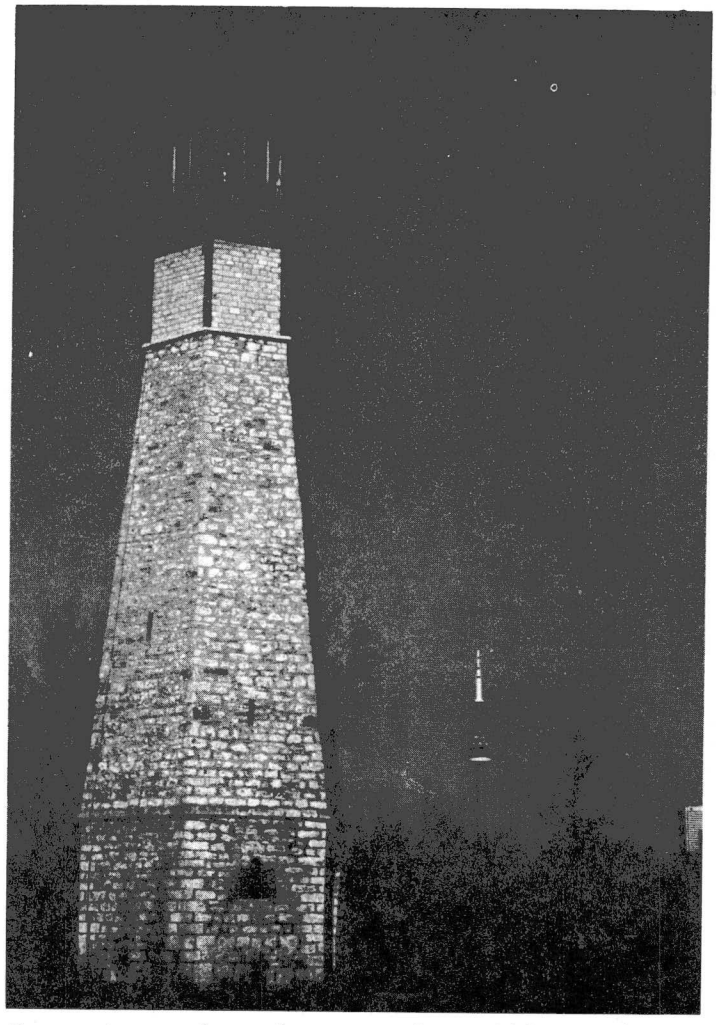
Nous avons délibéremment défini le terme "loisirs" dans son sens le plus vaste, c'est-à-dire comme étant la poursuite d'activités récréatives qui rafraîchissent et revigorent l'esprit et le corps; cette définition englobe un nombre pratiquement illimité de possibilités et de manifestations qui se produisent dans divers endroits. Notre rapport embrasse donc le vaste éventail d'éléments qui composent le paysage récréatif riverain.

Dans le but de promouvoir un secteur riverain qui soit varié, agréable et accessible au public, nous avons recommandé douze objectifs généraux et des stratégies concomittantes qui portent sur des questions touchant à la fois la nature de l'aménagement du secteur riverain et le processus. Ils couvrent tous les aspects allant de la propriété publique du littoral à la création d'une "ONU du secteur riverain", en passant par la planification respectueuse de l'environnement, la préservation du patrimoine et la responsabilité envers la population.

L'ONU du secteur riverain pourrait commencer par s'attaquer à des problèmes déjà cernés tels que l'absence d'échanges d'information, de coordination et de responsabilité envers le public. Elle ne pourrait peut-être pas éviter l'intransigeance des institutions, mais elle les forcerait à la manifester ouvertement; il leur serait alors peut-être plus difficile de justifier ou de maintenir leur entêtement. À notre avis, une tribune permanente, si elle est soigneusement organisée, pourrait immédiatement faire changer bien des choses.

Pour ce qui est du contenu, nous avons analysé le secteur riverain, secteur par secteur, et avons formulé bon nombre de recommandations précises pour régler des problèmes et tirer profit des possibilités qui s'offrent.

Nous avons constaté qu'il existait deux grandes possibilités pour améliorer le secteur riverain occidental. À Mississauga, il faut surveiller de près la parcelle de six hectares (15 acres) qui reste de la propriété de la Société



Le secteur riverain central : alliance de l'ancien et du moderne

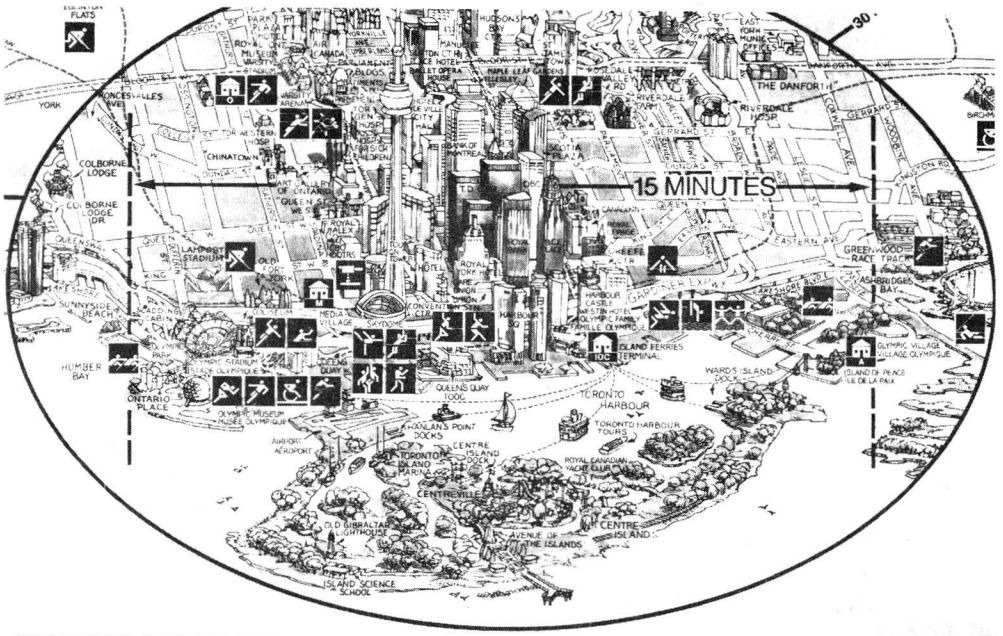
canadienne des Postes/Arsenaux Canada : elle est située à côté du parc Marie Curtis, près de la limite d'Etobicoke, et elle pourrait bientôt être vendue par la Société des postes.

Dans Etobicoke, l'ancien emplacement de l'hôpital psychiatrique de Lakeshore a récemment reçu une grande attention bien méritée; grâce à sa proximité du parc Colonel Samuel Smith, des terres du collège Humber et de l'usine d'épuration d'eau, il pourrait devenir une porte d'entrée spectaculaire sur le lac. Il conviendrait d'établir un ensemble mixte d'installations récréatives, d'institutions et de constructions domiciliaires, mais il faudra, dans tout projet d'aménagement, bien veiller à préserver les bâtiments historiques, les paysages présentant une beauté ou un intérêt historique particuliers et l'accès à un parc public riverain. La collaboration intergouvernementale permettra de mener à bien cette tâche.

Etobicoke subit actuellement d'énormes pressions pour réaménager son secteur riverain à des endroits de plus en plus nombreux. Le réaménagement à grande échelle peut présenter des difficultés : par exemple, la masse et la hauteur des nouveaux aménagements, dont il faut s'assurer qu'ils ne créent pas de problèmes climatiques ou ne découragent les piétons de se rendre dans le secteur riverain, les préoccupations d'ordre écologique - entre autres les effets nuisibles que peut entraîner une intense urbanisation du secteur riverain - et de nouvelles récupérations de terres sur le lac.

Par ailleurs, le réaménagement à grande échelle permettrait notamment de créer une promenade continue le long de la rive, reliant les miniparcs entre eux à certains endroits, d'avoir de nouveaux coins d'où on a vue sur le lac à partir de l'arrière-pays et de profiter d'aménagements publics, comme le "Seaquarium", qui a été récemment annoncé.

Les problèmes ainsi que les possibilités qui pourraient se présenter sont manifestes dans le secteur des motels d'Etobicoke, où un judicieux équilibre s'impose si l'on veut que l'intérêt public soit bien servi par le réaménagement privé.



PROPOSED VENUES LOCATION FOR THE GAMES OF THE XXVIth OLYMPIAD - PROPOSITION D'EMPLACEMENT DES INSTALLATIONS POUR LES JEUX DE LA XXVIe OLYMPIADE

Un secteur riverain pour les Jeux olympiques de 1996?

Au coeur du secteur riverain s'étend la ville de Toronto, où les activités de réaménagement se déroulent à un rythme effréné, ponctuées parfois par de remarquables succès et parfois par de notables controverses.

Nous voulons insister dans le présent rapport sur la nécessité de rendre les différents endroits accessibles et agréables - tout en s'assurant qu'ils s'intègrent bien dans la diversité globale du secteur riverain. Nulle part ailleurs cela n'est aussi vrai que dans le secteur central, qui abrite la zone industrielle du port, le joli parc urbain de Harbourfront, les îles pastorales, le dynamique Exhibition Place et le parc sauvage Tommy Thompson.

Nous avons recommandé des mesures pour relier physiquement et visuellement Fort York à d'autres éléments importants du secteur riverain et de la ville; pour relier physiquement et visuellement Exhibition Place au lac et à Ontario Place, en remplaçant des aires de stationnement par des parcs; pour peut-être reconstruire Fort Rouille, afin de faire de ce fort français de 1750 une nouvelle attraction; pour accroître l'utilisation des îles pendant toute l'année et peut-être pour rouvrir le Toronto Island Lighthouse, construit en 1808 et qui est maintenant le plus vieux bâtiment en pierre de Toronto et le plus vieux bâtiment d'aucune sorte qui se trouve encore à son emplacement original; pour améliorer les espaces libres à Harbourfront afin d'en faire un réseau distinctif varié et continu; et pour adapter le complexe de Canada Malting, ce monument du patrimoine industriel riverain, aux besoins d'aujourd'hui.

Dans ce rapport, nous avons aussi mentionné de temps à autre les deux manifestations importantes qui pourraient modifier la face du secteur riverain de Toronto de façon spectaculaire : les Jeux olympiques de 1996 et l'exposition internationale qui a été proposée pour l'an 2000. Pour le moment, ces deux événements sont au stade de projets et sont poursuivis vigoureusement. Des plans matériels, financiers et autres sont toujours à l'étude, et l'issue est incertaine.

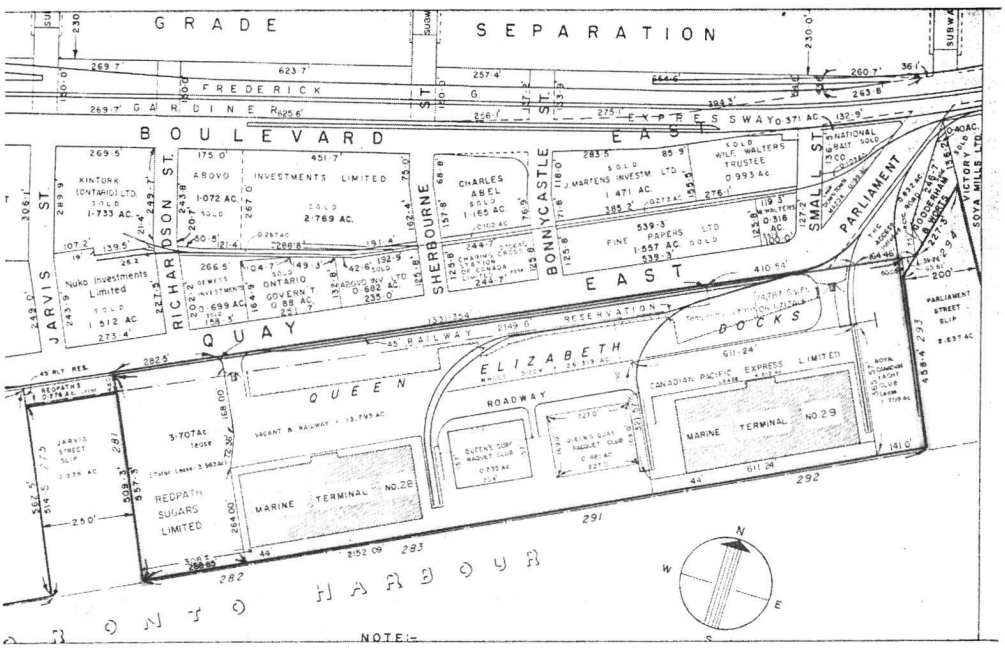
Les organisateurs mettent actuellement au point le concept de Jeux olympiques riverains, qui auraient manifestement un impact de taille sur la structure même du secteur riverain de Toronto. Selon le concept actuel, il faudrait réaménager

une grande partie - et peut-être la totalité - de la zone industrielle du port, où le Village olympique s'élèverait près de Cherry Beach; Exhibition Stadium serait converti en un grand terrain d'athlétisme, tandis que d'autres bâtiments à Exhibition Place serviraient à d'autres sports. Il y aurait un bassin pour l'aviron, ce qui suppose très probablement des travaux de remblayage, soit à l'ouest du Western Gap (un nouveau Western Gap étant aménagé au sud de l'actuel Island Airport), soit à l'ouest de Ontario Place, dans la plus grande partie de la baie Humber, vers l'embouchure de la Humber. Les différents endroits seraient peut-être reliés par des réseaux de transport routier et un nouveau système de navette maritime. Toutefois, l'issue de tous ces plans demeurera incertaine jusqu'en septembre 1990, alors qu'on connaîtra la candidature qui sera retenue pour les Jeux olympiques de 1996.

Les organisateurs de l'éventuelle exposition internationale ne divulgueront pas avant la fin de ce printemps les plans prévus pour cette manifestation qui durera six mois. Cependant, il semble qu'elle se concentrera autour de Exhibition Place et de Ontario Place. Il est toutefois difficile de déterminer si elle serait utile au secteur riverain et aux Torontois tant qu'une décision n'aura pas été prise à son sujet et tant qu'on n'aura pas annoncé le lieu exact où elle se tiendra.

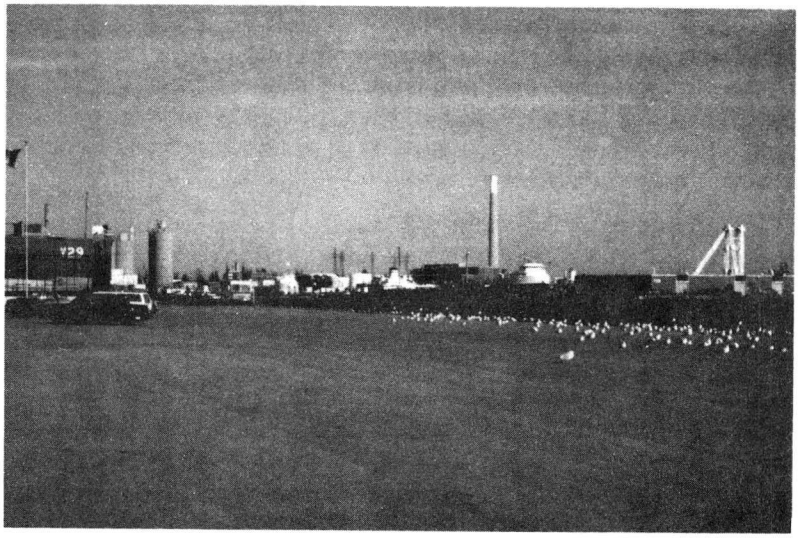
Les projets proposés sont tous à grande échelle et présentent tous des problèmes et des possibilités. Les problèmes sont notamment les suivants : le conflit possible entre un Village olympique et le projet de restructuration de la zone industrielle du port des Commissaires du havre de Toronto; la possibilité que l'investissement de sommes importantes du trésor public ne profite pas suffisamment au public; le coût que représente le fait de se concentrer sur des grandes manifestations éphémères au lieu de s'attaquer à des problèmes permanents; et les conséquences qu'entraîne la modification du tracé du littoral par des travaux de remblayage.

Parmi les possibilités, citons les suivantes : rénovation et restauration de bâtiments historiques dans Exhibition Place; création d'un nouveau réseau de transport maritime; aménagement de nouveaux secteurs résidentiels et d'installations récréatives permanentes; augmentation de l'économie

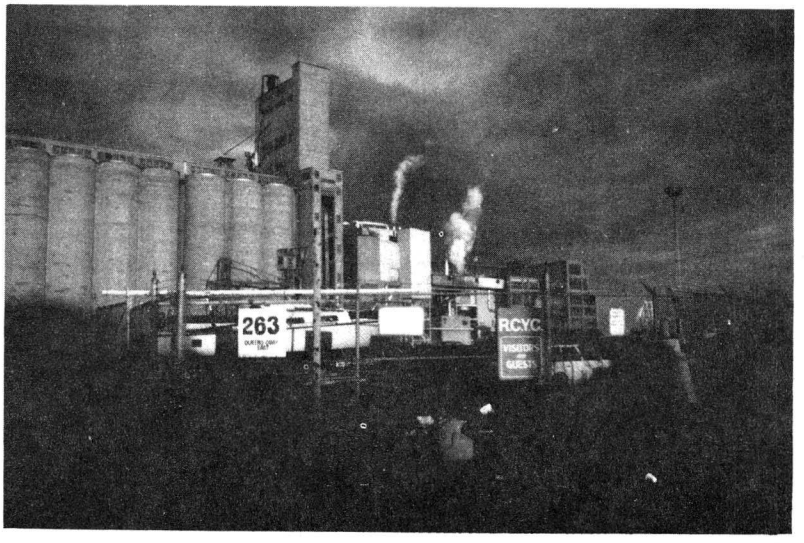


Projet : "Port View Park" aux terminaux maritimes 28 et 29

Projet : "Port View Park"



Aujourd'hui, seuls les goélands profitent de la vue des terminaux maritimes 28 et 29



De l'autre côté de la darse de la rue du Parlement s'élèvent Victory Soya Mills

locale et création d'emplois temporaires et permanents. Quels que soient les arguments, favorables ou défavorables, il faudra examiner de très nombreux détails avant d'opter pour un projet ou l'autre.

De toute façon, nous recommandons que la Commission amorce un processus pour que soit aménagé au centre-ville un nouveau grand parc, que nous avons appelé Port View Park, mais qui pourrait aussi se nommer Queen Elizabeth Port View Park parce qu'il englobe la région actuellement connue sous le nom de Queen Elizabeth Docks.

Nous fondons notre raisonnement sur le fait que, même si la controverse qui a surgi ces dernières années à propos de Harbourfront porte en partie sur la forme et l'étendue de l'aménagement du lieu même, elle comporte aussi une partie symbolique qui s'inspire du sentiment que l'ensemble du secteur riverain au centre-ville est devenu suraménagé et fermé au public, visuellement et physiquement.

Dans une certaine mesure, Harbourfront fait les frais du mécontentement du public à cause de ce qui se passe ailleurs, à la fois à l'est (la construction de tours à Harbour Square) et à l'ouest (le projet de complexe de copropriétés sur Stadium Road). Bon nombre de Torontois craignent de perdre leur secteur riverain, et leurs craintes sont justifiées. Si l'on ne prend pas rapidement les mesures qui s'imposent, l'accès au secteur riverain central pourrait effectivement devenir très limité.

De plus, le nombre de nouvelles tours à bureaux et de tours d'habitations qui sont approuvées ou qui sont à l'étude pour la zone située entre la rue York et la rue Yonge est renversant. Outre les tours de copropriétés de 37 et 38 étages de Greywood/Harbour Square, il y a Waterpark Place, où un immeuble à bureaux de 25 étages a déjà été construit et où un autre de 17 étages est en voie de construction au nord du Queen's Quay; les trois phases du World Trade Centre - également au nord de Queen's Quay, où deux tours de copropriétés de 37 étages sont aussi en cours de construction et où il est proposé de créer trois autres immeubles à bureaux.

Étant donné toutes ces constructions, le nombre de travailleurs et de résidents de la région va s'accroître de façon spectaculaire, ce qui entraînera davantage de pressions sur les ressources récréatives du secteur riverain, y compris Harbourfront.

Mais ce ne sera pas la seule région à connaître un bouleversement : il est prévu de procéder à un réaménagement polyvalent à l'est de la rue Yonge, surtout à l'ancien emplacement du terminal maritime 27, entre la darse de la rue Yonge et la raffinerie de sucre Redpath, laquelle (à l'exception d'une bande de sept mètres au bord de l'eau) a été vendue par les Commissaires du havre de Toronto. On construira peut-être des logements à prix modérés sur les terres provinciales se trouvant de l'autre côté du Queen's Quay et on s'attend à des changements dans la région de East Bayfront, si l'on se fie au battage publicitaire qui a accompagné le projet de faire de St. Lawrence Square une collectivité de 12 000 habitants; elle serait située au nord de l'autoroute Gardiner et des voies ferrées, mais elle serait quand même dans l'orbite du secteur riverain.

C'est dans l'optique de tous ces travaux, proposés ou en cours, que nous recommandons de faire des terminaux maritimes 28 et 29 le Port View Park; s'étendant sur près de 19 hectares (47 acres) d'espaces libres publics, il comporterait une bande de terre de 900 mètres sur le littoral et se trouverait dans un endroit bien distinctif dans la partie orientale du port intérieur.

L'endroit appartient aux Commissaires du havre de Toronto, et nous ne voyons pas de raison de le vendre pour qu'il serve à des fins industrielles, domiciliaires, commerciales ou à d'autres fins privées. Il n'y a pas de raison non plus pour que le parc proposé ne puisse pas former un tout harmonieux avec l'industrie de la région. En fait, nous pensons que l'emplacement, près du centre des activités portuaires, représente un grand atout en ce sens que les futurs visiteurs pourront voir eux-mêmes les activités du port.

Le terrain s'étend à l'est, de la raffinerie de sucre Redpath à la darse de la rue du Parlement; de l'autre côté de la darse s'élève une autre illustre structure du port : Victory Soya Mills. Près de 2 hectares (5 acres), situés à côté de la darse de la rue Jarvis, sont actuellement loués à

Redpath, qui s'en sert comme lieu d'entreposage extérieur. Quelques autres hectares situés au centre du site, entre les bâtiments en briques du terminal de 1959, sont loués au Queen's Quay Racquet Club; moins d'un hectare (2 acres), au bord de la darse de la rue du Parlement, est loué au Royal Canadian Yacht Club pour le stationnement et le transport maritime. Il faudrait revoir chacun des baux afin de s'assurer que l'utilisation actuelle est compatible avec l'aménagement du parc.

Quel genre de lieu public pourrait devenir Port View Park? Premièrement, le public aurait généreusement accès à une partie du secteur riverain qui, à toutes fins pratiques, lui était physiquement et visuellement interdit. Deuxièmement, il disposerait d'un vaste espace libre au lieu d'avoir à se contenter de la promenade de sept mètres qui est actuellement préservée autour du terminal maritime 27.

Troisièmement, le parc permettrait aux visiteurs de voir les bateaux entrer dans le port et se laisser guider jusqu'à leur poste d'amarrage par des remorqueurs. La THC pourrait même exploiter un service d'excursions en bateau. Quatrièmement, on pourrait compléter le port par diverses installations publiques. Il serait possible d'y conserver les archives de la THC, qui renferment des milliers de photographies et de souvenirs du port, ou d'y réinstaller le Musée de la marine, lequel disposerait d'un mouillage pour notre patrimoine maritime et de salles d'exposition plus grandes pour sa collection; le parc pourrait aussi abriter un centre de sensibilisation à l'environnement du secteur riverain.

Cinquièmement, bien que le parc doive être doté de généreux espaces libres bien conçus, il doit aussi contenir des bâtiments publics et accueillir des activités en nombre suffisant pour assurer l'animation de la zone et permettre aux visiteurs de s'abriter pendant toute l'année.

En résumé, nous proposons un aménagement créateur qui permettrait de dissiper certaines des craintes que soulève actuellement l'avenir du secteur riverain central et qui contribuerait à la force et à la diversité globales que nous avons mentionnées si souvent dans le présent rapport.

Pour terminer, passons au secteur riverain de Scarborough, à l'est de la ville de Toronto, où l'accès au secteur riverain est difficile à cause de certains obstacles : les falaises, les voies ferrées et le fait que des parcelles appartiennent à des particuliers. Nous proposons notamment ce qui suit : relier les zones appartenant à l'État (comme les parcs Bluffer's, East Point et Lower Rouge); créer des sentiers pédestres dans les ravins jusqu'au littoral du parc Bluffer's et à travers les bois jusqu'à la rive au-dessous de la Guild Inn; et créer davantage de miniparcs et de postes d'observation au sommet des falaises.

De façon générale, nous invitons la ville de Scarborough à se montrer active et à élaborer des plans et politiques concernant son secteur riverain avant que la région ne commence à ressentir les intenses pressions en faveur du réaménagement qui s'exercent déjà ailleurs le long du secteur riverain de Metro Toronto.

Il y aurait lieu d'accorder une attention toute particulière à deux grandes possibilités d'amélioration du secteur riverain de Scarborough. Premièrement, la propriété Harrison, qui est située sur Birchmount Road et qui comprend près de un hectare et demi (4 acres) de terres riveraines où se dressent trois majestueuses résidences sur des terrains magnifiquement aménagés, est à vendre. Il faudrait l'acquérir et s'en servir à des fins publiques, notamment pour aménager des espaces libres et organiser des activités communautaires.

Deuxièmement, le réaménagement de la zone Marra/Manville et d'autres anciennes propriétés à vocation industrielle de la région de Port Union semble imminent. Les installations Marra/Manville s'étendent sur plus de 30 hectares (74 acres) de plateaux (dont la couche supérieure, qui contenait de l'amiante, a été complètement enlevée); on y trouve aussi un ravin qui plonge dans la vallée de Highland Creek et un vaste monticule herbeux qui couvre une zone d'entreposage d'amiante.

De toute évidence, il faut accorder la priorité aux questions écologiques dans tout projet de réaménagement du lieu. Si elles sont réglées de façon satisfaisante, la région pourrait servir à la fois pour des activités récréatives et des résidences de faible densité.

Comme dans les autres parties de cette section de Scarborough, le tracé du littoral est coupé par des voies ferrées et un passage inférieur serait peut-être nécessaire pour permettre à la population d'avoir accès, physiquement et visuellement, au lac. On pourrait créer des points de jonction à la fois à l'est, du côté de l'embouchure de la Rouge, et à l'ouest, du côté de la vallée de Highland Creek et du parc East Point. Grâce à la collaboration de tous les intervenants, il serait possible de créer une splendide nouvelle collectivité riveraine.

Bibliographie

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

Buildings on Central Waterfront That Are Under Construction or Going Through Planning and Development Approval Process. Toronto : 6 octobre 1988.

Canada. Travaux Publics. *Révision de politique : Rôle et mandat de Toronto Harbourfront Corporation*. Ottawa : Travaux publics Canada, septembre 1987.

Hack, Gary and Carr Lynch Associates Inc. *Recharting a Course for Harbourfront : An Assessment of Harbourfront Planning and Design*. Ottawa : Public Works Canada, 22 juillet 1987.

Harbourfront Corporation. *Harbourfront Fact Book*. Toronto: Harbourfront Corporation, n.d.

_____. *Harbourfront Information Package*. Toronto: Harbourfront Corporation, n.d.

_____. *Rapport annuel : Harbourfront Corporation: 1985-86*. Toronto: Harbourfront Corporation, 1986.

_____. *Rapport annuel : Harbourfront Corporation: 1986-87*. Toronto: Harbourfront Corporation, 1987.

_____. *Rapport annuel : Harbourfront Corporation: 1987-88*. Toronto: Harbourfront Corporation, 1988.

_____. *Harbourfront Development Framework*. Toronto: Harbourfront Corporation, octobre 1978.

_____. *Purchase and Development Agreement Summary*. Toronto: Harbourfront Corporation, n.d.

"Harbourfront Events in September 1988." *Harbourfront News* (septembre 1988): 1-7.

"Harbourfront Proposes 40+ Acres Draft Park Plan to City." *Harbourfront News* (2 Juin 1988): 1-2.

Kennard, Ann, ed. *Harbourfront: Toronto's Waterfront Vision*. Toronto: Harbourfront Corporation, 1987.

Lett/Smith Architects. "Harbourfront Arts Centre, Toronto." *The Canadian Architect* (mars 1988): 20-27.

Metropolitan Toronto Library Board. "A Domed Stadium for Metropolitan Toronto." In *Memo from Municipal*. Toronto: Metropolican Toronto Library Board, hiver 1985-86.

_____. "Metro Toronto Convention Centre: A Selective Bibliography." In *Memo from Municipal*. Toronto: Metropolitan Toronto Library Board, printemps 1985.

_____. "Parks in Metro Toronto: A Selective Bibliography." In *Memo from Municipal*. Toronto: Metropolitan Toronto Library Board, été 1983.

_____. "Toronto Island: A Selective Bibliography." In *Memo from Municipal*. Toronto: Metropolitan Toronto Library Board, été 1981.

Metropolitan Toronto, Municipality of. Planning Department. *Parks and Open Space: A Summary*. Toronto: Metropolitan Toronto Planning Department, septembre 1988.

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

Toronto, City of. Clerk's Department. *Harbourfront Part II Official Plan* (Office Consolidation). Toronto: City of Toronto, Clerk's Department, 6 octobre 1986.

_____. Planning and Development Department. *The Redevelopment of Exhibition Place*. Toronto: City of Toronto, Planning and Development Department, février 1982.

_____. Department of Planning and Development. *Bibliography of Major Planning Publications: May 1942 - August 1987*. Toronto: City of Toronto, Department of Planning and Development, décembre 1987.

_____. Planning Board. *The Central Waterfront Information Base Study: Recreation*. Toronto: City of Toronto, Planning Board, mars 1977.

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

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

_____. Department of the City Clerk. *Consolidation of the Harbourfront Zoning By-law (569-80); Supplementary Appendix "A"*. Toronto: City of Toronto, Department of the City Clerk, n.d.

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

Toronto Ontario Olympic Council. *IOC Biography Book*. Toronto: Toronto Ontario Olympic Council, n.d.

Toronto Ontario Olympic Committee. *"Toronto '96."* Toronto: Toronto Ontario Olympic Committee, 3 février 1988. vidéo cassette.

Annexe 1

Cadre institutionnel

Le secteur riverain de Metro Toronto a été façonné non seulement par sa géographie physique et l'utilisation qui en a été faite au cours des ans mais également par tout le cadre institutionnel qui l'entoure. Quatre ordres d'administration publique, comprenant plus de trente conseils, commissions, organismes spéciaux et ministères, participent directement à la création du secteur riverain d'aujourd'hui et de demain.

Le gouvernement fédéral, spécialement mais pas exclusivement par l'entremise des Commissaires du havre de Toronto et de la Harbourfront Corporation, possède de nombreux avoirs fonciers et a donc un intérêt direct important dans le secteur riverain. Il exerce aussi une influence considérable par le biais de ses ministères, notamment ceux qui sont chargés de l'environnement, des travaux publics et des transports.

La province de l'Ontario a créé et exploite Ontario Place; elle possède aussi beaucoup d'autres terrains au bord de l'eau ou dans les régions avoisinantes. Elle a aussi juridiction sur la planification dans la province et un intérêt pour de nombreuses questions qui touchent directement ou indirectement l'aménagement possible du secteur riverain, y compris l'environnement, la conservation du patrimoine, le transport, le logement à prix modique, le tourisme et les loisirs.

Metro Toronto possède et gère Exhibition Place; de concert avec le Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority, elle est responsable d'un vaste réseau de parcs riverains régionaux, qui comprend la section des îles de Toronto, l'aéroport non inclus, les parcs Marie Curtis, Col. Sam Smith et Humber Bay à l'ouest ainsi que les parcs Bluffer's et Lower Rouge à l'est. Elle revoit en ce moment son plan officiel, dont une partie porte sur des questions intéressant le secteur riverain. Elle est également chargée de diverses installations de transport et de traitement des eaux ayant un effet direct sur le secteur riverain.

De plus, les villes d'Etobicoke, de Toronto et de Scarborough, en raison de leurs plans officiels et règlements de zonage, sont les principaux agents de planification et principaux fournisseurs de services, tels les routes locales, les parcs de quartiers et les programmes récréatifs. Le secteur riverain a suscité nombre d'activités à Toronto, qui a récemment adopté un plan officiel pour le centre de cette zone; la ville d'Etobicoke réagit, cas par cas, aux intenses pressions du réaménagement en attendant d'avoir élaboré une politique globale pour son secteur riverain; jusqu'à présent, la ville de Scarborough n'a pas connu les mêmes pressions et a confié l'essentiel de la planification et de l'aménagement au MTRCA.

La partie ci-dessous décrit les mandats, les pouvoirs et les démarches des principaux intervenants du secteur riverain qui intéressent notre Groupe de travail, et elle met en lumière divers conflits et problèmes institutionnels qui ont, ou peuvent avoir, un effet sur la création d'un meilleur secteur riverain.

Intérêts du gouvernement fédéral

1. Les Commissaires du havre de Toronto

Les Commissaires du havre de Toronto ont été créés par une loi fédérale, la Loi de 1911 concernant les Commisssaires du havre de Toronto; la Corporation comprend cinq commissaires, dont trois sont nommés par la ville de Toronto, un par le gouvernement fédéral et un sur la recommandation de la Chambre de commerce.

La juridiction de la THC s'étend de la rive ouest de la Humber aux limites de la ville, jusqu'au parc Victoria, et à partir de un mille au sud de la ville, de façon à comprendre tous les docks, les biens riverains et les lots de grève dans les limites de la ville.

La Commission a pour mandat d'aménager, d'administrer et d'entretenir le havre et tous les biens dans son secteur de compétence et elle est responsable des bâtiments sur lesquels elle a juridiction. Aux termes de la Loi, elle peut acquérir, posséder, louer et aliéner des biens et elle a compétence sur la navigation, y compris la navigation de

plaisance. Dans le cadre de son mandat, la Corporation réglemente le transport maritime; exploite le port; exploite et finance en partie le Toronto Island Airport (en vertu d'une entente tripartite avec Transports Canada et la ville de Toronto); construit et entretient des installations portuaires tels que les chenaux, les bâtiments et le matériel de transport; aménage des terres à des fins industrielles et autres; sert d'organisme local d'exécution des travaux concernant le havre, la navigation et les chenaux; élabore des plans pour l'aménagement et le réaménagement du havre et du port (par exemple, le plan conceptuel de la zone industrielle du port, 1988).

2. La Harbourfront Corporation

En 1972, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il transformerait 41 hectares (101 acres) de terres industrielles sous-utilisées en un parc riverain pour les habitants de Toronto, délimité par la rue York à l'est, Stadium Road à l'ouest, le boulevard Lakeshore au nord et le lac Ontario au sud, et comprenant les quais York, John, Maple Leaf, Spadina et Bathurst.

Entre 1972 et 1976, on n'a pas pu parvenir à un consensus au sujet de l'aménagement des lieux. En 1976, la Harbourfront, société d'État sans but lucratif, fut établie pour surveiller l'aménagement et l'utilisation des terres fédérales. La société a un conseil local composé de 13 administrateurs, qui relève du ministre fédéral des Travaux publics et qui est nommé par le gouvernement fédéral par l'entremise du Cabinet.

Le mandat de la Harbourfront, selon le Harbourfront Fact Book, consiste à aménager cette zone riveraine de manière à ce qu'il y ait "un agencement varié et attrayant d'installations publiques, de magasins et de restaurants", en récupérant et en ouvrant la région pour que "le public puisse en profiter pendant toute l'année". Dans son plan d'aménagement de 1978, la société a établi quatre objectifs : aménager Harbourfront pour en faire le secteur riverain central de Toronto en y créant une zone mixte, des parcs, une promenade le long du littoral, des rues et des darses;

créer des voies d'accès pour le public, des espaces et des programmes récréatifs; disposer les bâtiments de manière à reconnaître l'emplacement, les conditions et l'histoire particuliers de Harbourfront; et devenir financièrement autonome.

Selon le Fact Book, Harbourfront doit atteindre d'autres objectifs entre 1987 et 1992 : accroître la fréquentation de Harbourfront pendant toute l'année; terminer le boulevard Queen's Quay; organiser de nouvelles activités culturelles et récréatives; veiller à ce que les futurs parcs soient conçus selon des normes élevées; faciliter l'accès public en établissant de meilleures voies nord-sud allant jusqu'au centre-ville et en construisant de meilleures routes, promenades et installations de transport en commun; établir de nouvelles normes pour les attractions publiques; et renforcer le potentiel de Harbourfront en tant qu'attraction touristique dans le cadre du secteur riverain et d'autres aménagements au centre-ville.

En plus des divers espaces, installations et programmes publics, Harbourfront abrite maintenant plusieurs milliers de personnes vivant dans 14 bâtiments, allant des logements coopératifs sans but lucratif à de luxueuses copropriétés.

Intérêts de la province

1. Ontario Place

Ontario Place est un complexe où culture, spectacles et loisirs se côtoient; située de l'autre côté de Exhibition Place, au sud du boulevard Lakeshore, elle s'étend sur quelque 38 hectares (94 acres) couvrant trois îles artificielles et elle comprend des pavillons d'exposition, des salles de spectacles (dont la Cinésphère où l'on projette des films IMAX), un port de plaisance, un service d'excursion en bateau, et des aires de jeux pour les enfants.

La Société d'exploitation de Ontario Place fut créée par le gouvernement de l'Ontario en mai 1972; elle comprend 13 administrateur qui relèvent du ministre provincial du Tourisme et des Loisirs. D'après le rapport annuel de la Société pour 1986-1989, celle-ci a pour mandat "d'exploiter une installation récréative novatrice et abordable offrant

des programmes culturels et récréatifs en l'honneur de la province". L'aménagement de Ontario Place s'inspire de quatre objectifs : souligner aux résidents de la province et aux visiteurs les ressources, les réalisations et les possibilités de l'Ontario; garantir d'excellents programmes et installations de loisirs et de divertissements afin d'attirer les touristes de même que toutes les couches de la population ontarienne; veiller à ce que Ontario Place soit abordable et accessible au public; rétablir le caractère novateur et la primauté du complexe dans l'industrie des loisirs.

2. Les ministères provinciaux

Parmi les ministères provinciaux ayant une influence sur la planification et l'aménagement du secteur riverain, voici les plus importants, selon le Groupe de travail :

A. Le ministère des Richesses naturelles est chargé de financer et d'approuver des programmes d'organismes de protection de la nature, dont ceux du MTRCA (Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority); accorde des permis de construction pour les terres appartenant à la Couronne, notamment celles situées le long du lit du lac et du littoral; surveille la vente des lots de grève; a juridiction sur le lit du lac et certaines portions des digues; entretient et protège les habitats du poisson.

B. Le ministère de l'Environnement est chargé de l'application de la Loi sur l'évaluation de l'environnement, notamment d'évaluer les projets d'aménagement et les méthodes de construction; il a le pouvoir, en vertu de la Loi sur les ressources hydrauliques, de faire arrêter les travaux susceptibles de nuire à la qualité de l'eau; il surveille les travaux de remblayage dans le cadre du Programme de contrôle de la qualité des remblais dans les lacs (sauf dans la région de Metro Toronto, où il a chargé le MTRCA de cette tâche).

C. Le ministère du Tourisme et des Loisirs élabore, appuie et encourage des politiques ayant trait au tourisme et aux loisirs; accorde des subventions à des municipalités pour leur permettre de restaurer ou de rénover des installations récréatives; fournit aux départements municipaux des parcs

des conseils de spécialistes sur diverses questions récréatives; et se charge de stimuler la création d'emplois. Il a accordé au département des parcs et des loisirs de la Ville de Toronto 250 000 $ pour l'aider à élaborer un plan important concernant les parcs du secteur riverain central.

D. Le ministère de la Culture et des Communications administre la Loi sur les biens culturels de l'Ontario et appuie le travail de la Natural Heritage League, coalition de groupes gouvernementaux et non gouvernementaux de conservation et de protection qui a lancé diverses initiatives, dont le programme d'exploitation des terres écologiques.

Intérêts de Metro Toronto

La municipalité de Metro Toronto fut établie en 1953 par une loi provinciale afin de s'occuper de questions d'intérêt régional, comme la distribution de l'eau, l'élimination des eaux usées, les grandes routes, le transport en commun et les principaux parcs. Jusqu'en 1988, le conseil municipal était élu indirectement. Il fut élu directement pour la première fois en novembre 1988, ce qui peut avoir un impact sur l'attitude du conseil à l'égard du secteur riverain et de sa planification.

1. Département de planification de Metro Toronto

Le plan du secteur riverain de 1967, élaboré par le département de planification, décrit l'intérêt de la municipalité dans l'aménagement du secteur riverain et dégage les stratégies possibles à cet égard. Selon le plan, l'aménagement dans Etobicoke et Scarborough est confié au MTRCA et celui de la section centrale, allant de la rue Dufferin à l'avenue Coxwell, relève des Commissaires du havre de Toronto et de la ville de Toronto (à l'exception de Exhibition Place et des îles de Toronto, où l'administration régionale demeure active). Les planificateurs profitent du fait que le plan officiel est en cours de révision pour examiner un certain nombre de questions touchant l'avenir du secteur riverain, notamment comment la demande va probablement influer sur

l'acquisition et l'aménagement de parcs, le rôle de l'administration régionale dans l'avenir du secteur riverain central et les moyens de renforcer les politiques écologiques de l'organisme.

2. Département des parcs et des biens

Le département des parcs et des biens administre les parcs régionaux, les terres de conservation et les ceintures vertes; il entretient les terrains et les bâtiments se trouvant dans Exhibition Place et exploite des services de traversier à destination des îles de Toronto.

3. Exhibition Place

Des foires et des expositions se tiennent depuis plus de 100 ans à l'endroit qui est devenu Exhibition Place, les plus connues étant la Canadian National Exhibition, qui se déroule chaque été et la Royal Winter Fair, qui a lieu chaque hiver. L'administration régionale est chargée de planifier, d'aménager et d'exploiter un terrain de 115 hectares (284 acres). En 1985, elle a formé un conseil d'administration composé de 14 membres, dont sept sont nommés par Metro et trois par la Canadian National Exhibition Association; les trois derniers sont des particuliers nommés par Metro.

4. MTRCA (Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority)

Le MTRCA fut établi en 1957, en vertu de la Conservation Authority Act, en tant qu'association provinciale-municipale chargée de gérer les ressources naturelles renouvelables des bassins hydrographiques de la région. Il est administré par un conseil de 31 membres : trois sont nommés par la province, 14 par les municipalités composant Metro Toronto, trois par la région de Durham, cinq par les régions de Peel et York respectivement et un par le canton d'Adjala et de Mono.

Le MTRCA gère des programmes destinés à protéger la population des inondations et de l'érosion; fait l'acquisition de terres de conservation et de terres menacées d'inondation; et encourage l'utilisation de ses terres pour des activités interrégionales de plein air, la préservation du patrimoine et des programmes de sensibilisation de la population à la conservation.

En 1970, la province et Metro Toronto ont chargé l'organisme de la mise en oeuvre du plan du secteur riverain pour la zone de planification du grand Toronto (à l'exception du secteur se trouvant entre la rue Dufferin et l'avenue Coxwell). En 1977, le mandat de l'organisme fut élargi de manière à inclure la planification et l'aménagement du parc Tommy Thompson; il fut élargi de nouveau en 1987, et le MTRCA est maintenant le principal organisme chargé de la gestion du littoral dans tout le secteur riverain relevant de sa compétence.

L'office a aménagé de nombreux parcs riverains régionaux d'Etobicoke à Ajax grâce aux subventions octroyées par le ministère des Richesses naturelles, Metro Toronto et la région de Durham; il a acquis plus de 1 200 hectares (2 965 acres) de terres riveraines. Il envisage de faire d'autres acquisitions, mais comme la province a constamment diminué son aide au cours des cinq dernières années, ses acquisitions se font à un rythme ralenti.

Le plan du secteur riverain du MTRCA comporte plusieurs volets : premièrement, il est présenté comme étant un élément du plan de l'organisme pour le bassin hydrographique; des objectifs plus précis sont établis dans des projets quinquennaux qui sont approuvés par l'administration régionale, la région de Durham et le ministère des Richesses naturelles. (Le projet actuel porte sur la période de 1987 à 1991).

5. L'unité maritime de la police de Metro Toronto

L'unité maritime, qui fut établie en 1940, fait maintenant partie de la police de Metro Toronto; elle a compétence le long de tout le secteur riverain allant d'Etobicoke à Scarborough, y compris les affluents d'Etobicoke Creek, des rivières Humber et Rouge, jusqu'à la frontière interna-

tionale dans le lac. Elle contrôle à la fois les espaces terrestres et les espaces aquatiques du secteur riverain et organise des opérations de recherche et de sauvetage avec la collaboration de la Garde côtière.

Intérêts des municipalités

Etobicoke, Scarborough, la ville de Toronto et toutes les autres municipalités donnant sur le lac Ontario ont des intérêts directs dans l'aménagement de leurs secteurs riverains; elle n'ont pas toutes de plan officiel à cet égard, mais elles ont toutes un département de planification et des parcs des plus actifs.

1. Le département municipal de planification et d'aménagement

La ville de Toronto, historiquement la municipalité la plus active en matière de planification, est maintenant dotée du cadre institutionnel de planification et d'aménagement le plus complexe. Elle a pour principaux objectifs, dans le cas du secteur riverain central, d'encourager la population à profiter d'une région qui se distingue par ses aménagements domiciliaires, commerciaux et institutionnels; de surmonter les obstacles physiques qui donnent un sentiment d'isolement le long du secteur riverain; d'améliorer et d'accroître les espaces libres publics; de multiplier et d'améliorer les activités récréatives de manière à faire du secteur riverain une attraction à l'année longue; et d'améliorer l'environnement et l'esthétique du secteur riverain. Le département municipal de planification et d'aménagement continue à élaborer, à surveiller et à mettre en oeuvre des politiques concernant le secteur riverain.

2. Département municipal des parcs et des loisirs

Le département municipal des parcs et des loisirs entreprend actuellement une évaluation de 500 000 $ afin de déterminer les possibilités en matière de parcs et d'espaces libres le long du secteur riverain central et il formulera des propositions précises à propos des acquisitions importantes et d'autres politiques foncières. Il entame en ce moment des

négociations avec la Harbourfront Corporation afin d'acquérir près de 90 hectares (222 acres) de parcs. De plus, il aménage et entretient des parcs riverains locaux comme Gzowski, Sunnyside, Woodbine et Balmy Beach ainsi que le parc Little Norway à Harbourfront et le miniparc de la rue Polson dans la zone portuaire. Il exploite Sunnyside et d'autres plages et piscines municipales.

3. Le département municipal des travaux publics

Le département municipal des travaux publics construit et entretient les déversoirs pour les eaux d'écoulement, analyse l'eau des plages municipales afin d'en déterminer la pollution, prend des mesures destinées à protéger le littoral et exploite et entretient le bateau-pompe W.L. MacKenzie.

4. Le Toronto Historical Board

Le City of Toronto Historical Board fut constitué en société en 1960 en vertu d'un décret municipal, sous le régime de la Loi sur les biens culturels de la province de l'Ontario. Le conseil d'administration, qui se compose de 17 membres nommés par le conseil municipal, dirige un personnel de 70 employés à plein temps et de 30 employés à temps partiel, dont des planificateurs, des architectes et des archéologues.

Selon son dernier rapport annuel, il a pour mandat d'exploiter et d'entretenir des musées municipaux (dont deux, à savoir Fort York et le Musée de la marine, intéressent directement le secteur riverain); de surveiller les activités d'un comité consultatif local pour la préservation des biens architecturaux en vertu de la Loi sur les biens culturels de l'Ontario pour le compte de la ville de Toronto; de fournir des avis au conseil municipal pour toutes les questions touchant à l'histoire de Toronto. Elle a pour mission d'améliorer la qualité de vie à Toronto en étant chef de file dans le domaine de la préservation du patrimoine de la ville.

Annexe 2

Organismes interviewés

Nous voulons remercier les organismes ci-dessous de l'aide que leurs cadres supérieurs nous ont apportée au cours de notre étude : les départements des parcs, de la planification, des travaux publics et de l'hygiène publique de la ville d'Etobicoke; les départements des parcs, de la planification, des travaux publics et de l'hygiène publique de la ville de Scarborough; le département de planification et d'aménagement de la ville de Toronto; Exhibition Place; Harbourfront Corporation; Heritage Canada; l'unité maritime de la police de Metro Toronto; le MTRCA (Metropolitan Toronto and Region Conservation Authority); le département de planification et le département des parcs et des biens de Metro Toronto; les associations de résidents et de contribuables de la métropole; les Commissaires du havre de Toronto; le Toronto Historical Board; le Toronto Ontario Olympic Council; World Fair 2 000; le ministère de l'Environnement de l'Ontario; le ministère des Richesses naturelles de l'Ontario; le ministère du Tourisme et des Loisirs de l'Ontario; Ontario Place.

Annexe 3

Les particuliers et les organismes non gouvernementaux contactés

Au cours de notre étude, les organismes ci-dessous nous ont fourni par écrit, à notre demande, des commentaires se rapportant à notre mandat : Friends of the Spit, the Great Lakes International Festival, the Hanlan Boat Club, the Harbour Square Residents and Ratepayers Association, the Harbourfront Residents' Association, the Ontario Sailing Association, the Ontario Water Ski Association, the Outer Harbour Sailing Federation, the Playter Area Residents' Association, the Toronto Boardsailing Club, Toronto Brigantine, Toronto City Cycling Committee, Toronto Field Naturalists, Toronto Island Residents Association, Urban Wilderness Gardeners, Westwood Sailing Club.

La Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain de Toronto poursuit ses travaux; nous espérons que les groupes qui n'ont pas pu répondre à notre demande au cours de notre étude enverront leurs documents à la Commission.

Outre les personnes avec qui nous avons communiqué, nous voulons aussi remercier les particuliers et les groupes non gouvernementaux qui nous ont fait parvenir spontanément des mémoires, dont la Commission royale a la garde et qui sont mis à la disposition du grand public.

Annexe 4

Remerciements pour les illustrations

Frontispice : Vue de Ward's Island; Sally Gibson.

Chapitre 2 : William Armstrong; détail de Toronto Canada West, 1856; collection de la ville de Toronto.

J.T. Downman : promenade en traîneau dans la baie de Toronto; collection de Clarkson Gordon.

Cartes postales édouardiennes : offertes gracieusement par Sally Gibson.

Chapitre 3 : Etobicoke Redevelopment; alliance de l'ancien et du moderne; From Scarborough Bluffs; photos offertes par Sally Gibson. Toutes les photos des lieux (sauf celle de Fort York), ont été offertes gracieusement par le MTRCA.

Chapitre 4 : Toutes les photos sont offertes gracieusement par Sally Gibson.

Chapitre 5 : Détail d'une carte olympique, offerte gracieusement par Toronto Ontario Olympic Committee. Carte du Proposed Port View Park à partir d'une carte établie par les Commissaires du havre de Toronto. Toutes les photos sont de Sally Gibson.

METROPOLITAN TORONTO AND REGION WATERFRONT
MISSISSAUGA SECTOR
ETOBICOKE SECTOR
WESTERN BEACHES SECTOR
CENTRAL SECTOR
EASTERN BEACHES SECTOR
SCARBOROUGH SECTOR
PICKERING/AJAX SECTOR
PORT CREDIT HARBOUR
LAKEFRONT PROMENADE PARK
CANADIAN ARSENALS/ CANADA POST
MARIE CURTIS PARK
COLONEL SAMUEL SMITH PARK
HUMBER BAY PARK
MOTEL STRIP
WESTERN BEACHES
ONTARIO PLACE
FORT YORK
HARBOURFRONT
CENTRAL BAYFRONT
TORONTO ISLANDS
EAST BAYFRONT
PORT INDUSTRIAL AREA
TOMMY THOMPSON PARK
ASHBRIDGES' BAY PARK
WOODBINE BEACH
KEW GARDENS
BALMY BEACH
HARRISON ESTATE
ROSETTA MCCLAIN GARDENS
SCARBOROUGH HEIGHTS PARK
BLUFFER'S PARK
CLIDA PARK
SYLVAN PARK
GUILD INN
EAST POINT PARK
HIGHLAND CREEK MARSH
PORT UNION
ROUGE MARSH
PETTICOAT CREEK CONSERVATION AREA
FRENCHMAN'S BAY
DUFFIN CREEK
AJAX WATERFRONT
LAKE ONTARIO