

Le port et le centre-ville de Toronto Des solutions?

Béatrice Verge

Numéro 22, hiver 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/18864ac>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Éditions Continuité

ISSN

0714-9476 (imprimé)

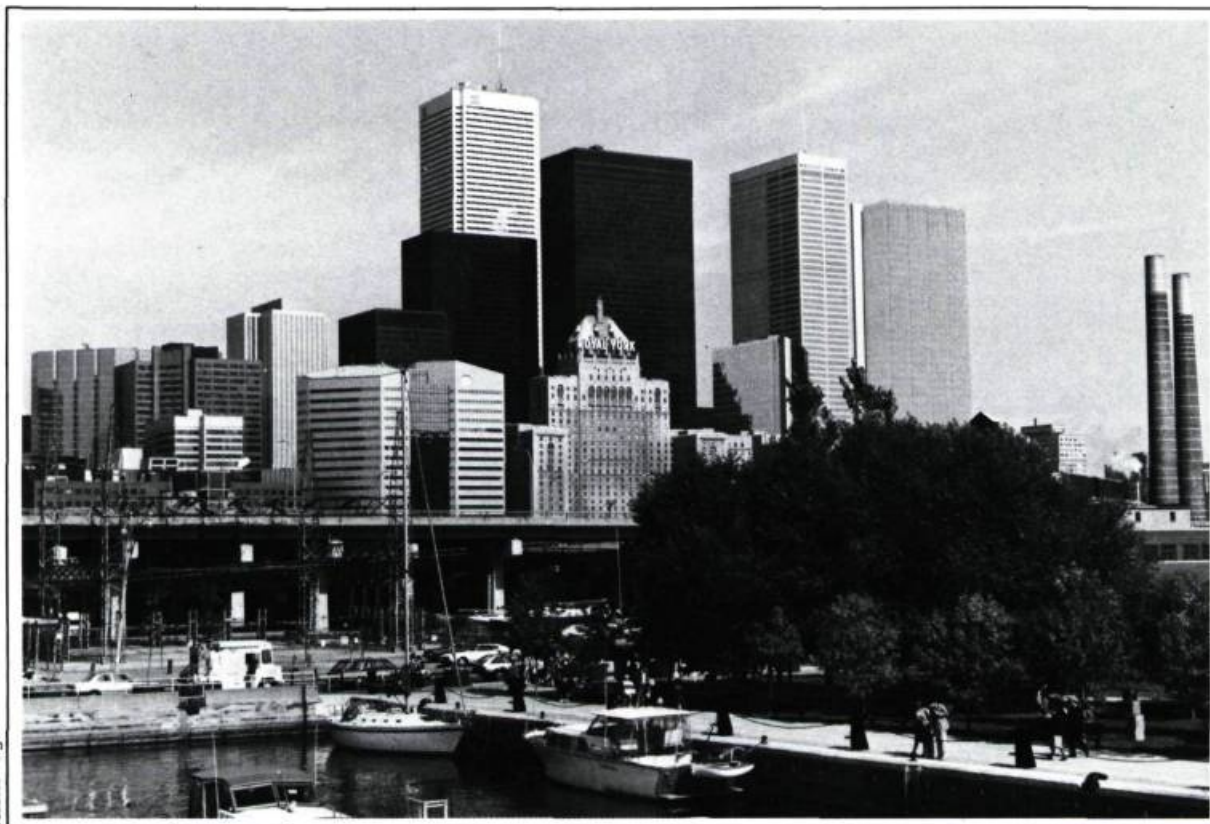
1923-2543 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Verge, B. (1984). Compte rendu de [Le port et le centre-ville de Toronto : des solutions?] *Continuité*, (22), 40–41.

Le port et le centre-ville de Toronto: DES SOLUTIONS?



Le centre-ville de Toronto se bute à deux frontières importantes qui perturbent l'accès au «waterfront»: l'immense cour de voies de chemin de fer et l'autoroute Gardiner, qualifiée d'erreur majeure dans le développement de la ville.

«Ce ne sont pas nos règles, l'échelle ou le climat qui ont transformé la ville mais plutôt ce qui meuble nos esprits, une façon différente de penser et de voir les choses». Ainsi s'exprimait Jane Jacob, auteure réputée et spécialiste des questions urbaines, lors du colloque soulignant le X^e anniversaire de la Fondation canadienne pour la protection du patrimoine tenu à Toronto en septembre dernier.

Durant les deux journées qu'animaient des experts internationaux, les deux conférences ont mis en relief les points faibles et forts relatifs au centre-ville et au secteur du port de l'importante agglomération urbaine de Toronto. Craig Whitaker, concepteur et chargé de

projet du quartier Westway dans Manhattan, s'est livré à une analyse comparative des ports de Montréal et de Toronto. Pour sa part, James Marston Fitch, sommité dans le domaine de la préservation, a étudié la composition du centre-ville de Toronto. Ces communications ont suscité des échanges d'opinions autour d'une table où prenaient place architectes, promoteurs, concepteurs et planificateurs d'expérience.

FACILITER L'ACCÈS AU PORT

À une époque où l'on se sent de plus en plus écrasé par la ville, où l'inertie sociale laisse le champ libre aux projets d'enver-

gure, le malaise s'amplifie et entraîne la recherche d'un exutoire. D'une part, on récupère les terrains vacants et les édifices portuaires désaffectés pour accroître les investissements au cœur de la ville, de l'autre, on justifie cet effort de développement par un droit social aux abords de l'eau, le *waterfront*.

Même s'il faut dénoncer les barrières physiques et psychologiques qui séparent trop souvent le centre-ville de ses aménagements portuaires, il convient d'agir avec prudence. Le lien fragile qui unit le tout peut être renforcé mais il est aussi susceptible d'éclater et d'accentuer la barrière existante.

À Toronto, Craig Whitaker propose de percer cette zone de nombreuses rues afin de lui conférer un caractère plus humain, une approche qu'il emprunte à Jane Jacob. Il distingue deux échelles: une grande, qui correspond à la vaste étendue d'eau, et une petite, celle des gens. L'élaboration de ce système de rues facilitant l'accès au lac se heurte actuellement aux obstacles que sont l'immense cour de voies de chemins de fer et l'autoroute Gardiner. Cette double frontière presque infranchissable pose un problème de taille demeuré jusqu'à présent sans solution.

Il suggère également de distinguer les espaces publics et les espaces privés afin d'empê-

cher une monopolisation du *waterfront* par le secteur privé. Des condominiums luxueux se multiplient dans un environnement prometteur. La nouvelle vocation de ces zones portuaires risque de privilégier une classe particulière de la société et de créer ainsi une homogénéité sociale non souhaitée.

Un projet de design attire cependant l'attention de M. Whitaker. Il s'agit du *Queen's Quay Terminal*. Cet édifice industriel de style Art déco a été rénové afin de répondre à des besoins multifonctionnels incluant des habitations, des commerces et des bureaux. Sa mise en valeur est réussie. Il reste à voir si sa fréquentation assurera sa survie et si la présence des futurs condominiums unifonctionnels dans le voisinage ne créera pas un ghetto réservé à une certaine élite.

Ces expériences contemporaines de réaménagement des zones portuaires devraient être analysées scrupuleusement et inspirer ailleurs des développements plus heureux. Le lien entre la planification et le patrimoine doit être étudié avec soin, comme l'exprimait Mark London dans sa présentation sur le Vieux-Port de Montréal. Nous devons comprendre l'évolution historique et saisir le sens des valeurs d'autrefois.

LE CENTRE-VILLE: UN CHÂTEAU DE CARTES

Lorsqu'on regarde la ville de l'extérieur, elle dessine sur l'horizon un profil dynamique. Lorsqu'on y pénètre, son atmosphère nous étouffe! Une fois perçus à l'échelle du piéton, les édifices en hauteur, d'apparence élégante, causent un problème réel. Nombreuses sont encore les hésitations et les contradictions en ce qui concerne le mode d'implantation des édifices dans une rue. Les structures spatiales déficientes engendrent ainsi un environnement hostile.

James Martson Fitch a exploré à fond le centre-ville de Toronto et a souligné le préjudice de ses quartiers et l'absence de grands terrains vagues entre le centre-ville et les banlieues. Une seule ombre au tableau, estime-t-il: la présence

des tours bancaires.

Ces édifices en hauteur accentuent la vie souterraine donnant ainsi l'impression d'être d'immenses pierres tombales. Ces géants, par rapport à l'homme qui les habite, participent très peu à la vie de la collectivité. Ils suscitent de plus des problèmes majeurs en ce qui touche la consommation d'énergie. M. Fitch propose comme solution de construire des édifices qui s'harmoniseraient avec l'environnement et qui seraient adaptés aux conditions atmosphériques. La technologie moderne offre de grandes possibilités. De nouvelles techniques, telle l'utilisation de l'énergie solaire, pourraient être mises à profit. Les pays industrialisés, c'est bien connu, consomment une surdose d'énergie et les édifices de verre contribuent à ce gaspillage.

Dominion Center, monolithes obscurs, n'a rien d'excitant ni d'émouvant; il est plutôt effrayant. Un autre édifice va s'ajouter à cette collection grandissante, le *Nova Scotia Square*. Certes, un effort y est fait en vue de conserver l'édifice existant; il n'empêche que, malgré l'insatisfaction générale et un malaise certain, la nouvelle addition augmentera la masse de ces gros objets qui encombrant le centre-ville.

Les participants au colloque n'ont pas formulé de solutions concrètes relativement aux problèmes de l'accroissement de la population, à l'expansion et au développement urbain. Pour contrer cette poussée verticale, Jean-Claude Marsan suggère dans son récent ouvrage, *Montréal, une esquisse du futur*, que l'on réutilise les terrains vacants et les parcs de stationnement. «En dix ans à Montréal, la

cation. Le mur-rideau est abstrait et pauvre en stimulations. Cette carence conduit à une passivité manifeste au sein de la collectivité. La vie contemporaine nous a privés de tout sens commun et de tout sentiment d'appartenance. Si nous nous sentons exclus de la communauté, notre environnement physique exprimera ce déséquilibre.

James Martson Fitch suggère de tout conserver puisque la ville est un témoin. La conservation est une question de survie culturelle. Le caractère élitiste de la préservation s'estompera avec la participation des citoyens grâce à laquelle on sera en mesure de corriger l'aliénation de nos sociétés modernes. Il prône finalement la préservation du futur plutôt que sa construction. En conservant l'acquis et en ne répétant pas nos erreurs passées, nous ap-



Vue partielle du port de Toronto. Au centre, le «Queen's Quay Terminal» abrite des habitations, des commerces et des bureaux. La mise en valeur de l'édifice est réussie mais sa fréquentation risque d'être limitative.

LE PROFIT: UN ABUS DE POUVOIR

C'est avant tout le profit qui dicte l'attitude des promoteurs avides de pouvoir. L'industrie immobilière veut maximiser ses gains et les promoteurs achètent des terrains avec l'espoir de tirer le meilleur rendement financier de leurs investissements. L'immobilier n'échappe donc pas à notre société de consommation et à ses abus. Le médiocre se substitue à l'amélioration, trop peu vendable.

Toronto possède un nombre appréciable de ces édifices qui se renvoient leur image et qui miroitent au soleil. Le *Toronto*

superficie des terrains vacants ou en construction a augmenté de 267%, celles des terrains de stationnement de 57% tandis que les superficies de plancher consacrées au stationnement s'accroissent de 807% ».

Cette réutilisation intelligente des espaces contribuerait sans doute à ralentir le flot de ces constructions oppressantes dans nos villes. Nous pensons en outre qu'il faut établir des standards de qualité de vie, définir des objectifs sociaux et inciter le citoyen à participer aux prises de décision.

L'environnement est en crise parce qu'il n'offre pas suffisamment de possibilités d'identi-

prendrons à préserver un avenir meilleur.

Le colloque a été beaucoup plus critique que constructif. Nous aurions souhaité qu'y soient ébauchées des lignes directrices, des suggestions concrètes et, avant tout, des solutions réalistes.

Des ateliers et discussions en groupes reserés auraient sans doute apporté des embryons de réponse à beaucoup d'interrogations. Néanmoins, ce colloque, animé et informatif, a soutenu l'attention de plusieurs centaines de personnes qui sont retournées dans les quatre coins du pays un peu plus soucieuses de l'harmonie de leur ville. Béatrice Verge ■