

# Toronto: ville de contrastes

## Toronto en chiffres

Toronto compte 2,5 millions d'habitants (Grand Toronto: 6.2 Mio) pour 630 km<sup>2</sup>. La densité de 4000 hab/km<sup>2</sup> équivaut à celle de Zurich. (Genève compte 11'700 hab./km<sup>2</sup>).

L'Ontario avec un million de km<sup>2</sup> et 250'000 lacs, est 22 fois plus grand que la Suisse; 340'000 des douze millions d'habitants de la province parlent encore le français.

A noter le tri sélectif (bouteilles, papier et déchets) sur la chaussée, et la revendication de la Ville qui se plaint de ne recevoir que 6% des rentrées fiscales. Ceci explique sans doute la désuétude des transports collectifs.



## Traversées piétonnes: le pied!

Le rêve pour les piétons européens stressés. Le temps d'attente est court, la traversée très confortable. Les piétons torontois se conforment à la signalisation lumineuse; il est extrêmement rare de voir un piéton passer au rouge. Les automobilistes sont respectueux des piétons. Le rêve, on vous dit!

## Mobilité douce

Les cyclistes sont relativement fréquents. De nombreuses possibilités d'attacher un vélo sont offertes au centre-ville.

Ces attaches - dont le nombre augmente chaque année - servent aussi à empêcher le stationnement sauvage et à protéger le piéton. Le mobilier urbain et la végétation sont bien regroupés en bordure des trottoirs pour ne pas gêner les piétons et leur assurer un parcours confortable.



## «Pedestrian countdown signal»

Un compteur pour piétons indique combien de secondes il reste à ces derniers pour traverser la chaussée. La ville compte équiper 2000 carrefours d'ici 2009. Il est recommandé aux aînés de ne s'engager que si le compteur indique plus de 7 secondes, compteur qui ne démarre d'ailleurs qu'après qu'une traversée normale a pu être effectuée.

A quand un tel signal en Suisse?

### Transports publics désuets

En comparaison européenne, le système de transports publics apparaît désuet. Les quatre anciennes lignes de métro ne couvrent que le centre-ville.

Les trams - véritables objets de musée - sont petits, quasi impossibles d'accès pour les personnes à mobilité même modérément réduite. En effet, leurs hautes marches, leurs portes étroites et l'absence de quais les réservent aux personnes en bonne forme. Ils sont généralement englués dans la circulation automobile.

A relever que certains passages pour piétons, comme ici dans «Little Italy», bénéficient d'une signalisation extrêmement importante, avec des grands X clignotants, qui surprend le visiteur.



### Aiguilleur de trams

Vision inattendue d'une profession que l'on croyait disparue. A certains carrefours, un aiguilleur - partiellement visible derrière le groupe de passagers - actionne manuellement l'aiguille pour permettre au tram de tourner à droite. Pittoresque.

### Stop toutes directions

La mise en place de carrefours avec des stops toutes directions (*stop all ways*) est une mesure peu coûteuse qui ralentit suffisamment la circulation pour permettre aux piétons de traverser en relative sécurité. Cette mesure a malheureusement été interdite en Suisse.

A de rares exceptions près, Toronto ne connaît pas les ralentisseurs ou interventions sur la chaussée. A relever la cohabitation informelle.



### Ville souterraine

Tout comme Montréal, la ville souterraine de Toronto est importante: un parcours d'une dizaine de kilomètres de couloirs et de commerces souterrains, 26 km en comptant les raccords aux gratte-ciels du centre-ville ([www.toronto.ca/path/](http://www.toronto.ca/path/)). Ici le centre Eaton, avec ses 300 commerces, marque le début du parcours souterrain.

Toronto ne connaît par contre ni les zones piétonnes de surface, ni les espaces mixtes, sauf rares exceptions.