

# Mémoire concernant le projet de l'îlot Wanklyn 2015

## Et pourquoi créer une enclave dans une enclave

Tout d'abord je me présente, mon nom est Jean Provost. Je suis né à LaSalle en 1962. J'ai fait mes études élémentaires, secondaires et collégiales à LaSalle. Je travaille également à LaSalle pour la ville de Montréal pour le service de l'eau.

Je connais parfaitement tous les lieux de LaSalle et j'ai pu observer tous les changements qui ont eu lieu depuis les années 60. Quand j'étais enfant je lisais sur les pancartes de la ville que LaSalle était alors, la sixième ville industrielle du Québec! Aujourd'hui on est bien loin de tout cela...

Le projet Wanklyn avec ces 786 unités de logement serait malheureusement une grave erreur de surpopulation et de circulation automobile qui constitue déjà un gros problème actuellement dans ce secteur. On créerait alors une enclave dans une enclave.

LaSalle est une ville très enclavée par le canal Lachine, il n'y a que quatre façon de sortir de la ville au nord et à l'ouest soit : par l'autoroute 138, par le boulevard LaSalle vers Lachine, l'avenue Dollard par le pont Gauron vers ville St-Pierre (arrondissement Lachine) et finalement par le boulevard Angrignon. Concernant les sorties vers l'est il y en a cinq mais on doit traverser tout LaSalle pour les atteindre. Au sud il y a le fleuve et le pont Honoré Mercier sans commentaire...

LaSalle de par sa configuration géographique est très difficile à desservir adéquatement avec le transport en commun. Comme mentionné l'arrondissement est très enclavé et non-rectiligne. Il est difficile de circuler adéquatement en autobus. Il n'y a qu'un seul circuit desservant actuellement le secteur Wanklyn et c'est le 113 qui est quasiment un circuit touristique pour se rendre à la station de métro Angrignon. Il reste à souhaiter que la STM réagisse adéquatement si le projet se concrétise.

Concernant l'enclavement que constitue l'îlot Wanklyn, il n'y a que trois possibilités pour sortir du développement en auto: soit emprunter Jean-Milot ou Wanklyn en direction Lafleur et donc composer avec la circulation sur Lafleur, que ce soit pour traverser Lafleur ou tourner sur Lafleur; soit emprunter la petite rue Louis-Fortier, où il y a une résidence pour personnes âgées et où on est obligé de tourner à droite sur Clément aux heures de pointe; soit emprunter Bergevin, ce qui aux heures de pointe force un virage à droite sur Clément, ce qui force l'auto à retourner sur Clément en approche des entrées de la 138, qui sont chroniquement bouchonnées.

Dans cette partie de LaSalle, en direction ouest, vu que le canal Lachine et le fleuve convergent, et que la voie ferrée du CP ne peut pas être traversée sauf au niveau du fleuve par le boulevard LaSalle ou du canal Lachine par la rue St-Patrick, et vu que le côté sud du développement est bordé par la petite voir ferrée industrielle, et qu'il n'y a donc pas possibilité d'aller vers le sud avant Lafleur, il n'y a vraiment pas trente-six façons de sortir de ce développement. Toutes ces voitures envahiront le secteur Clément/138/Lafleur.

J'imagine donc très mal la venue de plus de mille automobiles supplémentaires dans ce seul secteur (786 unités de logement apportera statistiquement plus de 1000 automobiles). La qualité de l'air en sera aussi affectée.

Je trouve aussi cela aberrant de vouloir bâtir des immeubles de huit étages dans un secteur où il n'y a rien de tel et que je qualifie de pollution visuelle.

Concernant l'approvisionnement en eau potable, a-t-on suffisamment de débit et de pression pour ces 2000 nouvelles personnes? Ou bien les autres résidents de LaSalle vont être en manque de pression et de débit? Il faudra monter l'eau avec une pression suffisante pour un huitième étage? J'imagine que ces calculs ont été effectués. Je sais que ce secteur est actuellement desservi par l'usine d'eau potable de Lachine mais que des travaux sont actuellement en cours pour raccorder tout LaSalle au complet au réseau des grosses usines d'eau potable de la ville de Montréal (ce qui est une bonne chose).

Pour l'eau usée, est-ce que les infrastructures actuelles sont en mesure d'accepter cette charge additionnelle de 2000 personnes et plus?

Je sais que LaSalle n'a plus la vocation économique de bâtir des bungalows ou des cottages sur des terrains de 5000 pieds carré mais plutôt de bâtir des condominiums ou des maisons de villes et d'en bâtir le plus possible dans le moins d'espace possible. Mais ne devrions-nous pas attirer plus d'industrie à LaSalle pour inciter les gens à rester à LaSalle pour y travailler? Malheureusement on veut faire de LaSalle un arrondissement résidentiel et commercial avec très peu d'industrie.

Le terrain du projet Wanklyn était zoné industriel et il est maintenant zoné résidentiel et ceci est dommage.

Veuillez aussi noter que contrairement à ce que croit et souhaite l'administration de l'arrondissement LaSalle, l'entreprise Fleischmann maintiendra ses installations de LaSalle, ils ont même modernisé leur installation. Ils ont aussi aménagé l'entrée des camions sur la rue Wanklyn suite à de nombreuses plaintes. Auparavant la rue Airlie servait d'entrée aux camions et c'est un secteur résidentiel avec une école élémentaire juste devant. Ils anticipent encore les mêmes problèmes avec la rue Wanklyn qui deviendrait résidentiel.

J'espère que mes commentaires et mes questionnements seront entendus à l'OCPM. J'ai discuté avec plusieurs de mes voisins et ils sont tous du même avis concernant les points mentionnés dans ce mémoire.

Veuillez recevoir mes plus sincères salutations.

Jean Provost