

OCPM  
À qui de droit,

8 octobre 2015

Objet : Mémoire sur le projet Wanklyn à LaSalle. Par Yves Daoust

M. Vézina/OCPM

Bonjour à vous tous/tes membres de l'OCPM,

Natif de Ville-Émard, j'ai eu l'occasion de vivre à LaSalle de 1976 ad 1983, période dans laquelle j'ai eu l'occasion de travailler à titre d'emploi étudiant 3 étés à l'usine Monsanto située sur St-Patrick à LaSalle, pour également cheminer ma formation d'infirmier au CEGEP André-Laurendeau et œuvrer par la suite durant 33 ans à l'hôpital Douglas dans l'arrondissement Verdun, pour revenir sur l'île de Montréal en 2007 à l'arrondissement LaSalle, où mon implication municipale a prit place en rapport avec un problème de titre de propriété VS Ville de LaSalle devenue arrondissement LaSalle qui s'est terminé avec une expropriation de neuf fonds de cours appartenant à autant de propriétaires qui constituaient le sentier piétonnier de la gare de LaSalle, en allant sur le site internet privé d'un citoyen de LaSalle, M. Éric Tremblay que je remercie en passant, se trouve héberger multiples interventions de citoyens/ennes de LaSalle sur divers dossiers dont le projet de la gare (Wanklyn) à l'adresse [www.ville-lasalle.ca](http://www.ville-lasalle.ca) .

Étant résidant de la rue Maria qui se trouve à proximité du projet Wanklyn, mon intérêt personnel autant que social/communautaire est sollicité car les répercussions de ce projet monstre pour ne pas dire un monstrueux projet dans une zone enclavée, selon moi seront de faire vivre un cauchemar au quotidien pour les citoyens vivant dans le secteur et même plus loin, le point important est qu'il faudra composer avec le résultat le jour où le projet serait finalisé.

Avant de développer sur le sujet du projet de l'îlot Wanklyn, je me dois de faire petit un retour en arrière, à savoir que le simulacre de même projet a déjà été présenté aux citoyens de LaSalle, une mobilisation citoyenne s'est installée à la recherche d'amélioration en terme de réduction d'un projet à hyper-densification dans une zone enclavée, d'obtenir une étude d'impact sur la circulation etc. Devant la fermeture à répondre aux inquiétudes sur un quotidien futur, la mobilisation s'est accentuée, en respectant le processus démocratique prévue aux modifications de zonage, ad l'étape d'obtenir l'ouverture d'un registre qui fut gagné, pour ensuite subir une «opération « salissage » politique pour ne pas dire un vomissage que si le projet fut bloqué, c'était dû à des citoyens qui y ont été de désinformation, pourtant opportunité de finaliser était à la portée de main en y allant d'un référendum, la mairesse a reculé devant cette option disant que c'était pour coûter trop cher ! \$600,000 ! Hé bien la mairesse a du se rétracter au conseil municipal de Montréal du 21 septembre reconnaissant qu'elle avait erré avec le nombre de citoyens visés/es par le referendum. Là-dessus nonobstant le texte de loi prévoyant la possibilité d'aller de l'avant dans une consultation publique comme présentement, je me pose la question sur sa légitimité compte tenue que la première ronde a été battue en 2012 par l'ouverture d'un

registre, et que la suite naturel du processus démocratique était le référendum dont le conseil d'arrondissement n'a pas cru bon aller dans cette direction.

Mon opinion sur le dézonage se répartie en plusieurs questionnements sans en posséder les réponses absolues ou un semblant de vérité infuse.

Je suis ouvert et désireux que les terrains vacants soient éventuellement occupés tant sur le plan de sécurité, esthétique et de valorisation du secteur, mais pas au prix d'une détérioration de la qualité de vie avec des bouchons de circulation potentiels de par l'enclavement du secteur.

Un projet résidentiel était prévue en 2009 à l'école Cecil/Newman qui a du être abandonné malgré le fait que selon la mairesse le bâtiment n'était bon que pour la démolition et faire place à un projet de près de 320 unités de logement à la place, surprise, le projet tombe à l'eau suite à une mobilisation citoyenne et l'école Cecil/Newman est vendue à la commission scolaire francophone et surprise, l'école n'est pas démolit ! Elle est ouverte à nouveau après rénovations et s'appelle « Eau de vie » sur la rue Orchard.

On semble vouloir dézoner facilement à LaSalle du terrain institutionnel et ou industriel et ou commercial, sans nécessairement avoir vision d'avenir, je m'explique, avec le boum immobilier à LaSalle des besoins criants d'école seront au rendez-vous, on a (groupe de citoyens) interpellé l'arrondissement pour se faire répondre que le problème d'école ne les regarde pas car s'en est un des commissions scolaire » Wow ! un conseil d'arrondissement ou de ville ne doit pas gérer son territoire en fonction des besoins des gens qui y demeurent, et le zonage, responsabilité des villes/arrondissements est justement le mode d'opération pour balancer le tout et ne pas se retrouver devant des faits accomplis comme à l'arrondissement Verdun où un problème criant a éclaté d'un besoin de terrain pour une école et on du tranché sur l'empiètement d'un parc

M. Deschamps, dans un moratoire sur la re-construction de l'échangeur Turcot dénonçait le besoin de plus d'entrée/sortie à LaSalle car LaSalle était une zone enclavée par le fleuve, le canal Lachine, le parc Angrignon.... Le projet Wanklyn se trouve et la carte géographique le démontre bien, un enclave dans un enclave, je m'explique, voie ferrée, la rue Lafleur et Clément, deux artères trop souvent congestionnées car se trouve à travers Clément l'entrée de la 20 est/ouest d'un côté et de l'autre double options, l'entrée du pont Mercier ainsi que la rue des Oblats, l'arrondissement prétend qu'en installant de nouveaux feux de circulation « intelligents » ! que la circulation sera plus fluide, j'apporterai ici un exemple terre à terre, soit un fusil de paintball, disons qu'il peut tirer un maximum de 20 balles à la minute, on aurait beau ajouter 20 réservoirs de balles supplémentaires, il ne sortira pas plus de 20 balles à la minute, par conséquent on aurait beau avoir 10 voies de circulation sur Clément, avec des feux de circulations « universitaires », au bout de l'entonnoir il ne passera pas plus d'un auto à la fois en direction de la 20 est/ouest ainsi que pour le pont Mercier.

Les seules options pour les gens du secteur de quitter, se trouve être Wanklyn en traversant Lafleur, Jean-Milot sortant vers Lafleur ou Bergevin qui donne sur Clément ou Louis-Fortier qui donne sur Clément direction Lafleur et non 20 ou pont Mercier, D'un projet de près de

780 unités de logement, faudra-t-il que les gens en sortent et y reviennent soit pour le travail, commissions, car actuellement dans le secteur n'existe pas de pharmacie ni d'épicerie de grande chaîne, s'ajoute le désir d'en faire un « TOD » en rapprochant le terminus d'autobus de la STM présentement situé au coin de Newman/Airlie/Lafleur pour l'amener à l'intérieur de l'enclave soit au coin de Lafleur et Wanklyn, donc faudra considérer dans le flot de circulation tout les véhicules de la STM (autobus/patrouilleurs/ accompagnateur d'un proche pour le déposer au terminus et pour les reprendre plus tard), s'ajoute l'idée de faire rapprocher la gare existante de LaSalle dans le réseau de l'AMT vers le secteur Wanklyn, devront considérer les transits d'un stationnement incitatif de 250 places de gens qui y stationneraient en plus des personnes qui viendraient déposer ou reprendre des proches à la gare du train. Comme si l'AMT et ou la STM avaient les moyens de déménager des infrastructures déjà existantes alors que les 2 entités ont à peine à vivre avec les budgets qu'ils ont. L'industrie Fleischman toujours existante à une entrée des camions via Wanklyn, alias sur Airlie mais déménagé sur Wanklyn en raison de l'école Henri-Forest sur Airlie, sans compter l'usine d'huile spécialisée au coin de Lafleur et Wanklyn, ces 2 entreprises font usage en plus du camionnage, de wagons de train qui fait enclave sur la rue Wanklyn.

Que penser quand il y a réparations au pont Mercier et ou la 20, ou fermeture de l'accès du pont via Airlie, ou fermeture ne serait-ce temporaire de l'entrée de la 20 via Dollard/St-Pierre et du boulevard Angrignon, le tout rebondit d'un bond vers Clément.

Une étude à jour sur les impacts sur la circulation aux heures de pointe de la semaine comprenant les nouveaux paramètres de 780 unités d'habitation, du rapprochement de la gare de LaSalle avec stationnement incitatif de 250 places ainsi que du rapprochement à l'intérieur de l'enclave du terminus de la STM serait un préalable minimal avant de prendre une décision irréfléchie et aboutir par la suite à un fait accompli duquel la population aura à vivre avec.

Dans le cas ou on bonifierait l'offre commerciale dans le secteur, une conséquence potentielle serait d'amener des gens hors secteur à l'intérieur de l'enclave.

Au dernier conseil d'arrondissement d'octobre à LaSalle la mairesse a lancé le commentaire qu'il ne devrait pas avoir de problème en terme d'auto dans le secteur, car selon elle, qu'il devait y avoir près de 700 travailleurs qui y oeuvraient, j'aimerais avoir la source de cette information, si c'est le cas, il y 10 ou 15 ans la population de LaSalle n'était pas celle d'aujourd'hui donc moins de véhicules totaux, rien ne dit que les travailleurs ne demeureraient pas trop loin tout comme beaucoup d'employé de la Seagramm de la Fleischman et ou de la Labatt peuvent l'avoir fait, sans compter le co-voiturage entre employé pour se rendre au travail.

En conclusion, un projet d'une densité moindre serait davantage considéré d'autant plus que d'autres projets résidentiels dont à l'ancienne usine Patella, et un tod dans le secteur de Lachine sont à se réaliser.

Vous remerciant à l'avance de votre lecture attentive de mon mémoire ainsi que de mes concitoyens, veuillez par la même occasion recevoir l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Yves Daoust  
Résidant de LaSalle