

**SELBY  
CAMPUS  
INC.**

*Selby Campus,  
350 Selby,  
Bureau # 1190  
Westmount, Québec, H3Z 1W7*

*Tél : (514) 871-2270  
Fax: (514) 871-8610*

Westmount, le 10 juin 2009

***Mémoire présenté au BAPE.***

---

Sujet : L'échangeur Turcot  
*Le secteur entre la rue Hallowell et l'avenue Greene, à Westmount.*

---

Présenté par : SelbyCampus Inc.

**Qui sommes nous:**

Nous sommes propriétaire d'un édifice de quelques 188 000 pieds carrés  
situé au:

350, rue Selby, à Westmount, Québec

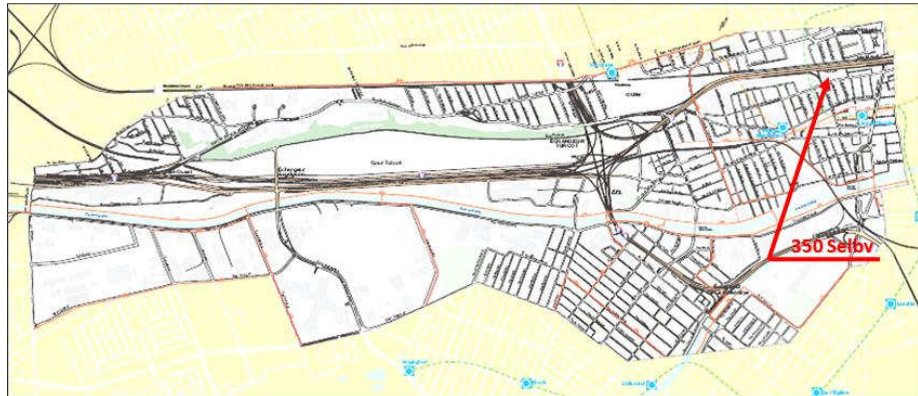


Fig. 1.1 Position de notre propriété dans le projet Turcot

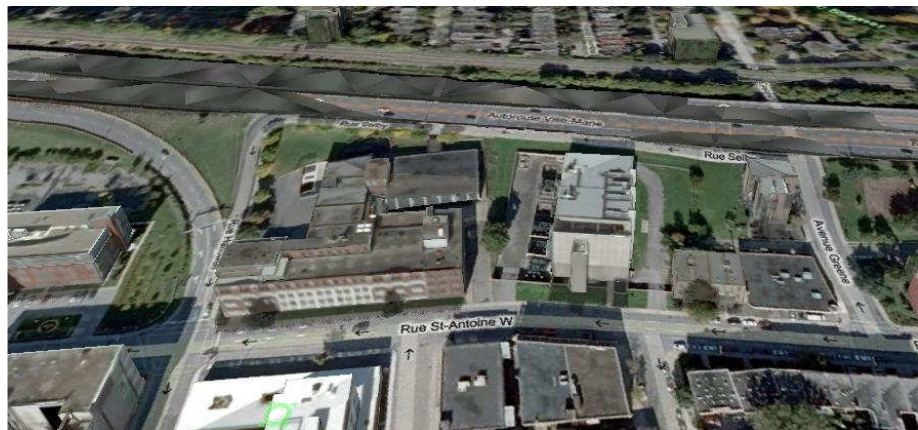


Fig. 1.2 Notre propriété et ses environs



Fig. 1.3 Photo de notre propriété, façade rue St-Antoine

Cet édifice est en redéveloppement et nous avons entrepris de le convertir en 152 condos résidentiels sur 5 étages.



Fig. 2 Représentation du développement des *Jardins Westmount*, au 350 rue Selby.

### **Nos préoccupations personnelles :**

La nouvelle configuration de l'autoroute à la hauteur du 350 Selby telle que proposée par le Ministère des Transports du Québec (MTQ) entre **la rue Hallowell et l'avenue Greene à Westmount**, nous préoccupe grandement et particulièrement en ce qui a trait aux trois points suivants :

- La fermeture des rues Selby et Hallowell, ainsi que
- Le mur de soutènement,

Nous y reviendrons en détail sur ces deux points et bien d'autres, mais pour tout de suite, penchons nous sur les grands objectifs déclarés par le MTQ avec le projet du complexe Turcot et leurs applications sur ce tronçon d'autoroute entre la rue **Hallowell** et l'avenue **Greene**.

## **Les quatre grands objectifs du MTQ avec ce complexe Turcot :**

### **1. Optimiser la sécurité, la fiabilité, la fonctionnalité et la longévité des ouvrages.**

L'ouvrage existant est en bonne condition et ne nécessite pas de démolition, il a subi d'importantes rénovations ces dernières années et il est facile d'accès et d'entretien.

Nous croyons donc que l'ouvrage existant est déjà fiable, fonctionnel et il reste au MTQ de lui assurer sa longévité en y apportant l'entretien nécessaire.

### **2. Intégrer les infrastructures en milieu naturel et urbain.**

Dans cette section de l'autoroute cet argument de tient pas, nous ne voyons aucune intégration des infrastructures en milieu naturel et urbain, car les autoroutes restent à la même place. Au contraire, nous percevons une nuisance terrible et des pertes considérables, deux rues seront fermées, nous allons avoir un mur de soutènement monstrueux, notre projet se fait enclavé, les usagers perdent une entrée à l'autoroute etc...

### **3. Réaménager le paysage urbain de cette portion du territoire.**

Encore une fois, dans cette portion de l'autoroute cet argument de tient pas, nous ne voyons aucun réaménagement de quelque sorte. Par contre, si le MTQ a des budgets à dépenser, il nous paraît plus profitable d'améliorer le paysage urbain et l'aspect esthétiques de ses installations existantes.

### **4. Favoriser et soutenir le développement économique régional.**

Le MTQ ne peut pas prétendre favoriser et soutenir le développement économique, quel qu'il soit, en démolissant une section d'autoroute pour la reconstruire à la même place alors qu'elle est encore en bon état, ceci au contraire, relève plutôt de la dilapidation de fonds publics.

En définitive les quatre grands objectifs du MTQ ne sont pas atteints avec cette section du complexe Turcot. Mais bien au contraire l'exercice proposé entre la rue Hollowell et l'avenue Greene à Westmount, est un gaspillage terrible et inexplicable des fonds publics.

**Nos préoccupations, du point de vue citoyen :**

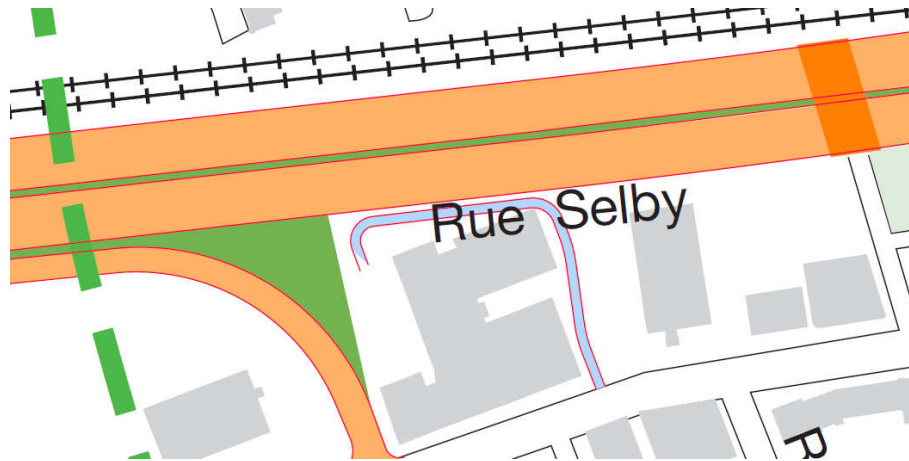


Fig. 3 Configuration proposée de l'autoroute à la hauteur du 350 Selby (Source MTQ)

La nouvelle configuration proposée de l'autoroute à la hauteur du 350 Selby prévoit un mur de soutènement surplombé d'un mur antibruit d'une hauteur totale de quelques 15 mètres, disons 50 pieds ou encore plus de 4 étages faisant face à notre édifice.

Une structure de soutènement colossale, qui exigera des fondations conséquentes, qui coûtera une fortune et qu'il faudra entretenir à des coûts au moins aussi élevés que les coûts d'entretien de la structure existante.

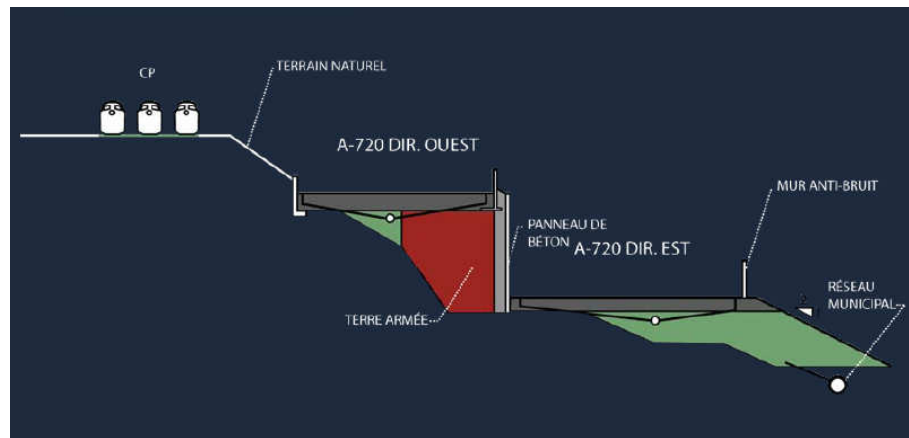


Fig. 4 Mur de soutènement surplombé d'un mur antibruit d'une hauteur totale de quelques 15 mètres (Source MTQ)

À 200m de là, la position de la structure autoroutière devra être maintenue dans sa position élevée actuelle afin de passer au-dessus de l'avenue Greene.

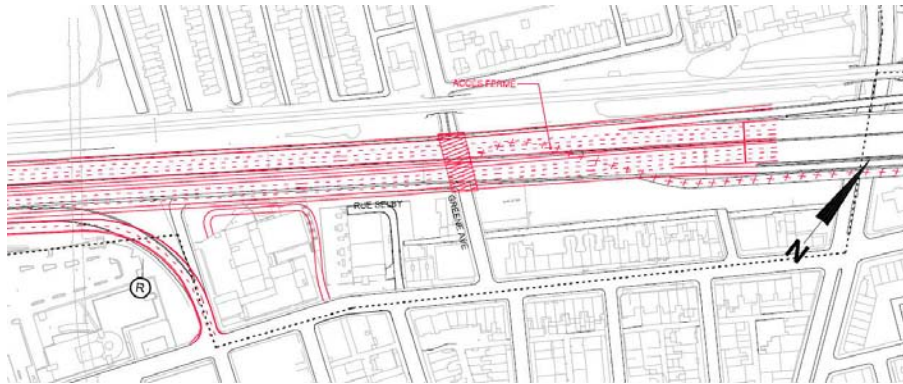


Fig. 5 la position de la structure autoroutière devra être maintenue dans sa position élevée actuelle afin de passer au-dessus de la rue Greene. (Source MTQ)

Nous croyons que ces coûts ne sont pas vraiment justifiés.

Nous maintenons qu'il n'est pas nécessaire de fermer les rues Selby et Hallowell. De plus, nous remettons en question la nécessité de démolir et de refaire la Ville Marie entre Hallowell et Greene.

Nous soutenons que les arguments évoqués jusque là par le MTQ, pour la démolition de cette partie de l'autoroute, ne sont pas valables non plus:

### **1. La largeur de la nouvelle autoroute Ville Marie**

Cette autoroute n'a pas besoin d'être plus large, alors que les autos rapetissent, d'ici la fin des travaux en 2017 la largeur des voies pourra être inférieure aux 3,5m existants, alors que le MTQ veut élargir les voies ainsi que les accotements. Il est évident que le MTQ veut élargir l'autoroute inutilement, surtout qu'il s'agit bien d'une autoroute de conception de vitesse de 70km/h dans un milieu densément peuplé.

### **2. Structure a atteint son âge utile**

Alors que c'est la structure la plus récente du réseau autoroutier de Montréal, inaugurée il y a 37 ans en 1972, elle est encore en bon état. De plus, elle fut l'objet d'importantes réfections depuis les derniers dix ans. Le MTQ a déclaré donc que cette partie de l'autoroute, de St-Rémi à Greene, a atteint son âge utile alors que le reste de cette même autoroute de Greene à Guy, ne l'a pas encore atteint et lui est donc conservé.

### **3. Difficulté d'entretien**

La structure s'élève à 16' et 22' du sol asphalté, à portée de plate-forme-élévatrices normales, alors que le reste de cette autoroute qui est conservé, de Greene à Guy, a été construite sur des pilotis beaucoup plus élevées et donc beaucoup plus difficile à entretenir, Nous ne voyons pas la logique de cet argument.

La justification de cette transformation à cet endroit précis, ne se fera certainement pas sur un plan technique et encore moins pour des considérations économiques, et nous ne comprenons pas pour quelle raison le MTQ insiste tellement sur ces deux aspects:

1. La mise de l'autoroute sur talus entre Hallowell et Greene, et conséquemment,
2. La fermeture des rues Selby et Hallowell

*\* Nous demandons doc, plus d'éclaircissement sur l'état de la section entre Atwater et Guy et considérons essentiel d'inclure cette section dans le périmètre d'étude de la Commission.*



Le tableau suivant représente une comparaison des interventions nécessaires entre l'option proposée par le MTQ soit une autoroute sur talus et le maintien de l'autoroute dans sa configuration actuelle.

Autoroute sur talus	Maintenir la configuration actuelle
Fermeture de la rue Selby	---
Élargissement de l'avenue Greene entraînant des expropriations et la fermeture de la bretelle.	---
Fermeture de la bretelle de Greene menant vers le centre-ville et la 720 Est.	---
Démolition de l'autoroute	---
Démolition du pont enjambant Greene	---
Construction du mur de soutènement	---
Installation des talus	---
Construction des autoroutes sur les talus	---
Construction du pont enjambant Greene	---
Expropriation du terrain de l'Hydro-Québec pour la construction de la ruelle d'accès au nord de notre projet.	---
Entretien du mur de soutènement	Entretien de la structure existante.

**La fermeture de la bretelle de Greene menant vers le centre-ville et la 720 Est**, est une perte majeure pour les usagés, il est désolant de voir un nouveau design autoroutier qui coûtera une fortune aux contribuables qui va priver les usagés du quartier et des environs de l'usage de cette même autoroute qui leur cause tant de nuisance.

\* Nous demandons ici à la commission d'imposé un minimum d'équité et de considération à l'égard des usagers qui ont besoin d'utiliser cette autoroute.

Du point de vue citoyen et sur un plan général des payeurs de taxes et des utilisateurs :

Nous avons démontré que ce tronçon du projet, de la manière proposée, ne se justifie pas. Nous ne croyons pas que cette décision de « *mettre l'autoroute sur talus* », soit applicable et justifiable partout sans pondération ni égard aux particularités locales de l'emplacement.

## **Nos préoccupations, sur un plan individuel et corporatif :**

Nos préoccupations et notre questionnement se situent au niveau de la conduite et la réalisation de notre projet ainsi qu'au niveau de sa viabilité.

Nous présentons ici les points principaux de nos inquiétudes :

### **1. La fermeture de la rue Selby:**

La fermeture de la rue Selby aura comme effet immédiat:

1. La perte de l'accès par l'entrée principale
2. La perte d'espaces de stationnement sur la rue Selby.

#### **1.1 La perte de l'accès par l'entrée principale**

L'entrée principale de notre édifice se situe au 350 Selby, de par le fait de la fermeture de la rue Selby, notre entrée principale sera par le fait même très difficile d'accès, voir même reléguée à devenir une entrée secondaire et probablement même une entrée inutilisable.



Fig. 6 Vue d'ensemble du développement indiquant la position de la rue Selby et de son entrée principale.



Fig. 7 Vue de l'entrée principale sur la rue Selby.

### **1.2 La perte d'espaces de stationnement sur la rue Selby**

Le deuxième effet économique immédiat de la fermeture de la rue Selby est notre privation d'espaces de stationnement sur la rue. Ces espaces sont nécessaires tant pour les habitants de nos condos que pour leurs visiteurs.

### **1.3 L'isolement de notre projet résidentiel de sa municipalité**

La fermeture de la rue Selby nous isole complètement de la municipalité de Westmount, le seul accès de l'édifice sera par la rue St-Antoine.

La fermeture de la rue Selby ainsi que la suppression de ces espaces de stationnement ont un effet économique négatif immédiat tant sur la vente des appartements que sur leur utilisation.

## **2. La position du mur de soutènement :**

La nouvelle configuration implique un mur de soutènement et antibruit d'une hauteur totale de quelques 15 mètres, disons 4 étages, faisant face à notre édifice.

La position de ce mur de soutènement / antibruit compromet la luminosité dans les appartements lui faisant face, soit tous ceux qui longent la façade Nord-Ouest. Cette perte de luminosité aura un effet économique désastreux tant sur la vente des appartements que sur leur utilisation.

### 3. L'aspect sécuritaire :

Sur le plan sécuritaire trois aspects nous préoccupent, soit :

1. Le passage étroit et exigu vers l'arrière pour les pompiers.
2. L'entretien journalier du mur de soutènement et
3. L'entretien technique et structurel du mur de soutènement.

#### 3.1 Le passage étroit et exigu vers l'arrière pour les pompiers et véhicules d'urgences.

La fermeture des rue Selby et Hallowell empêchera les pompiers d'accéder aux façades N-O et S-O de notre édifice (voir fig. 7). Le MTQ propose un accès, voir une ruelle sur le terrain de l'Hydro-Québec. Cette situation ne sera pas acceptable pour le service de lutte contre incendie de la Ville et encore moins par les occupants de ces appartements, à moins quelle ne soit assez large pour le passage des véhicules d'urgence.

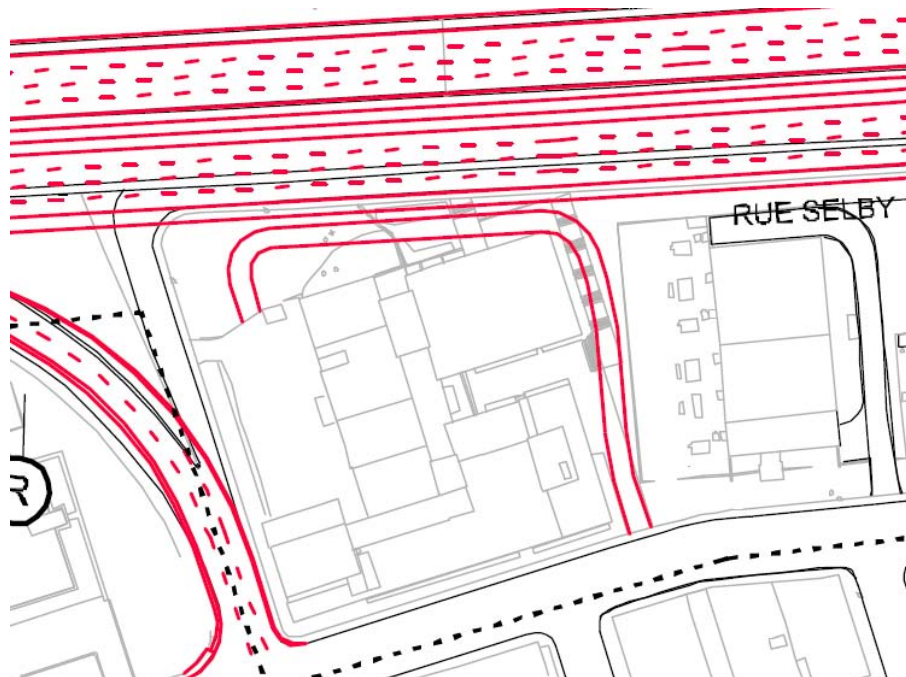


Fig. 7 Ruelle servant d'accès, telle que proposée par le MTQ. (Source MTQ)

### 3.2 L'entretien journalier du mur de soutènement

Ce mur de végétations diverses est à pic rappelons le sur une hauteur disons de 10m sans compter le mur antibruit nécessitera un entretien régulier, il faudra tondre la pelouse, émonder et entretenir les arbres et arbustes et nettoyer de manière régulière. Nous nous questionnons sur la faisabilité de cet entretien par le MTQ sur les 75 ou 90 mètres de longueur de mur qui font face à notre projet.



Fig. 8 Imaginons un mur de soutènement végétal de 10m bien entretenu.  
(Source MTQ)



Fig. 9 Un mur végétal existant entretenu selon les moyens d'aujourd'hui.  
(Source MTQ)

### 3.3 L'entretien technique et structurel du mur de soutènement.

L'entretien technique et structurel du mur de soutènement et antibruit, quand à lui représente pour nous des grandes inquiétudes à moyen et long terme, considérant que ce mur soutien le poids de l'autoroute ainsi que toute la puissance hydrologique due au ruissellement des eaux souterraines et de pluie provenant de ce flanc du Mont-Royal.

### 4. La fermeture de la rue Hallowell

La fermeture de la rue Hallowell empêchera l'accès à notre stationnement et donc la perte de l'usage de nos quelques 104 places de stationnement ainsi que l'accès des camions à notre quai de chargement de la rue Hallowell. Cette fermeture serait une grande perte au niveau de la conduite et la réalisation de notre projet, ainsi qu'au niveau de sa viabilité.



Fig. 10 Plan d'ensemble du développement indiquant que notre stationnement deviendrait inaccessible.

## L'incohérence des informations fournies par le MTQ

Généralement, l'information fournie par le MTQ est présentée sous forme de plans, d'images virtuelles et plus récemment par la maquette. Sans vouloir trop généraliser, nous trouvons le tout très bien fait et voulons par la présente en profiter pour féliciter le MTQ pour cette belle présentation. Cependant, en ce qui concerne la section du projet relative au 350 Selby, nous trouvons des incomplète et quelque peu incohérences vis-à-vis les points suivants :

- La fermeture de la rue Hallowell
- La position des deux autoroutes.
- La hauteur des autoroutes par rapport à notre projet.
- Le mur de soutènement.
- La ruelle d'accès à l'arrière.

### **La fermeture de la rue Hallowell :**



(Source MTQ)



(Source MTQ)

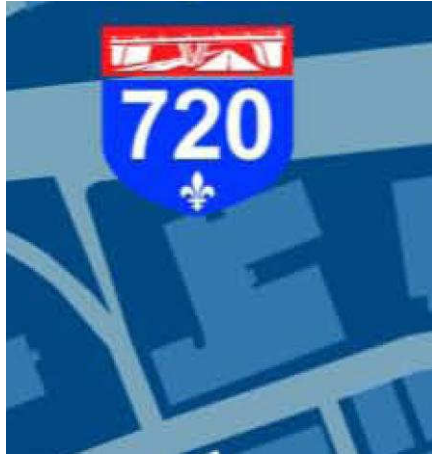
Ces deux représentations comparatives ci-haut, entre la situation existante et la future, indiquent qu'il y a amplement d'espace autour de la bretelle de sortie Atwater, soit du côté ouest de la sortie.

Avec tout cet espace disponible, nous aurons cru possible de maintenir le lien entre notre stationnement et la rue St-Antoine, mais au contraire la bretelle vient se coller à notre édifice sans pour cela nous donner quelque'avantage, et du même coup nous priver d'accéder à la seule artère qui nous reste.

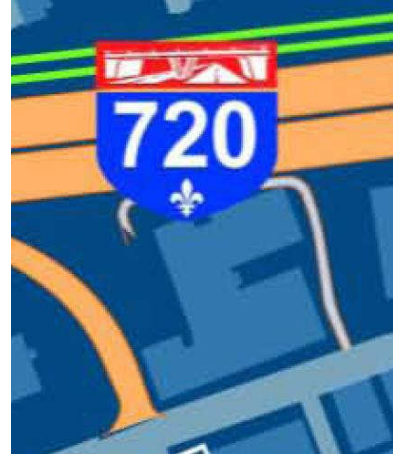
Nous sommes certains que cette problématique ne provient que du manque de communication entre le MTQ et les riverains, et que conséquemment, si les preneurs de décisions étaient au courant des tors que ces petites choses causent à notre développement immobilier, la bretelle ne serait pas à cet endroit, et que nous aurions un passage qui nous désenclave vers la rue.



**La position des deux autoroutes :**



(Source MTQ)



(Source MTQ)

La distance entre l'autoroute et notre immeuble apparaît être la même avant et après les travaux. Cette représentation comparative entre l'existant et le futur nous semble irréaliste, car alors que l'autoroute est élargie occupant la rue Selby et que l'on prévoit un mur de soutènement, ces deux images représentent l'autoroute à la même distance de notre édifice.

Donc si l'autoroute reste à la même distance de notre édifice, avec un petit effort supplémentaire, nous pouvons trouver le moyen de garder la rue Selby et Hallowell ouvertes dans le but de minimiser les dommages dans la vie urbaine.





### Rampes temporaires :

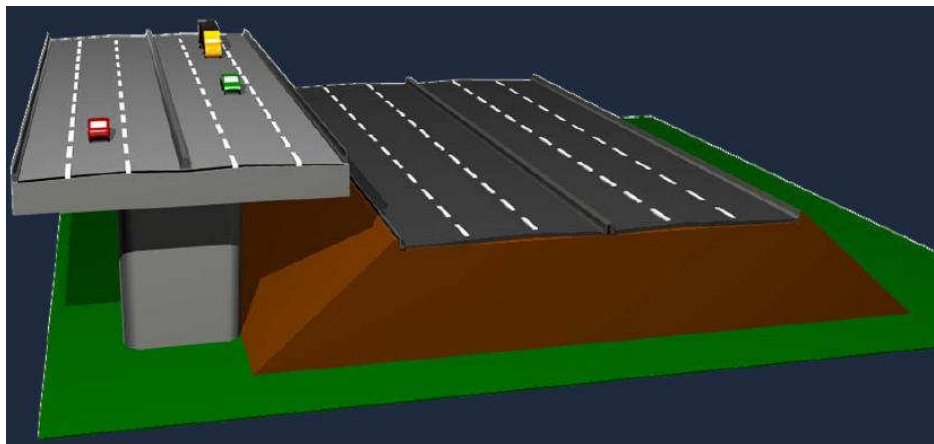


Fig. 15 Rampes temporaires (Source MTQ)

Il nous paraît évident que ce genre de rampe temporaire ne peut s'appliquer à la section qui nous préoccupe, puisqu'il n'y a pas l'espace physique pour une rampe sur talus.

Afin de gérer le chantier le MTQ devra dévier tout le trafic utilisant le tunnel Ville-Marie juste avant d'arriver à Greene sur une seule structure car c'est l'unique endroit dans la falaise où les 2 structures sont au même niveau.

Pour envisager la dynamique menant au chantier du MTQ, faut-il prévoir désormais un temps plus long de cheminement et d'incertitude? Devrons-nous nous attendre 3 à 5 ans ?

**La ruelle d'accès à l'arrière :**



Fig. 16 Maquette 3D du MTQ à l'endroit du 350, rue Selby.



Fig. 16 Photos aérienne du 350, rue Selby et de l'espace proposé pour le passage de la ruelle.

Bien que la ruelle soit facile à dessiner sur un plan à deux dimensions, quand on essaye de le faire sur une maquette à 3D, nous réalisons qu'il est plus difficile. Nous croyons bien qu'en réalité elle soit impossible à réaliser.

Cette maquette à cependant le mérite de démontrer comment le projet proposé nous enclave complètement d'une part par la fermeture de Selby et d'une autre par la position nouvelle de la bretelle de sortie Atwater qui nous coupe l'accès à St-Antoine.

---

Pour conclure, nous remettons en question la nécessité de démolir et de refaire la Ville Marie entre Hollowell et Greene. Nous croyons que ces couts ne sont pas vraiment justifiés, mais qu'au contraire ce serait un gaspillage des deniers publics.

Nous avons démontré que les quatre grands objectifs du MTQ concernant la longévité des ouvrages, leur intégration en milieu naturel et urbain, le réaménagement du paysage et la favorisation du développement économique ne sont pas atteints avec cette section du projet.

Nous maintenons qu'il n'est pas nécessaire de fermer les rues Selby et Hollowell. De plus, nous soutenons que les arguments évoqués jusque là pour la démolition de cette partie de l'autoroute ne sont pas valables.

Vous comprendrez nos préoccupations relatives au projet de l'échangeur Turcot, ainsi que notre demande d'apporter les éclaircissement et changements qui s'imposent.

SelbyCampus Inc.

Roland Hakim, Ing. Président