

Déchets, livraisons et sécurité dans nos rues

Constats sur le terrain autour du projet Tidan (1457, rue Ottawa, Griffintown)

Document citoyen déposé dans le cadre de la consultation de l'OCPM · Préparé par Noémie, résidente de Griffintown · Octobre 2026

En bref

- Les photos ci-dessous ont été prises en octobre 2026, autour du terrain visé par le projet Tidan. Elles montrent la situation **actuelle**, avant l'arrivée d'environ 1 000 nouveaux logements.
- Faute d'espace du côté des immeubles existants, les conteneurs à déchets sont déposés de l'autre côté de la rue, **devant le futur complexe de Tidan**.
- Lors des collectes et des livraisons, voitures, camions et véhicules d'urgence doivent passer sur la piste cyclable.
- Le projet a reçu un premier feu vert. D'après les plans et les études déposés, j'ai des doutes sérieux sur la façon dont ces enjeux seront gérés. Avant l'adoption finale, je demande qu'ils soient clairement pris en compte et qu'un plan de gestion des déchets, des livraisons et de la circulation soit exigé.



Photo 1

Conteneurs à déchets des immeubles voisins alignés le long de la piste cyclable, devant le terrain visé par le projet Tidan.

Pourquoi c'est important : ce côté de la rue sert aujourd'hui d'aire de dépôt pour les déchets des immeubles existants. Si trois tours y sont construites, où ces conteneurs iront-ils ? Il n'y a pas d'autre option : faute d'espace de l'autre côté de la rue, ils devront rester là, au pied des nouvelles tours.

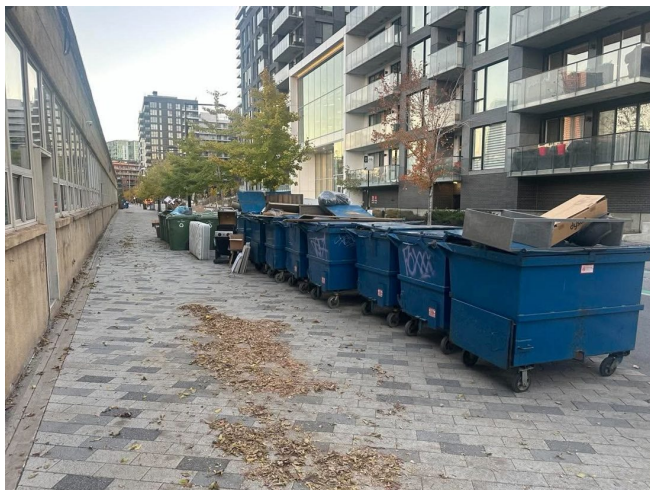


Photo 2

Le trottoir encombré de conteneurs et d'encombrants, devant le futur complexe immobilier de Tidan.

Pourquoi c'est important : les piétons, les poussettes et les personnes à mobilité réduite doivent contourner ces obstacles. Et ce n'est que la situation actuelle : le projet ajoutera environ 1 000 logements dans ce même secteur.

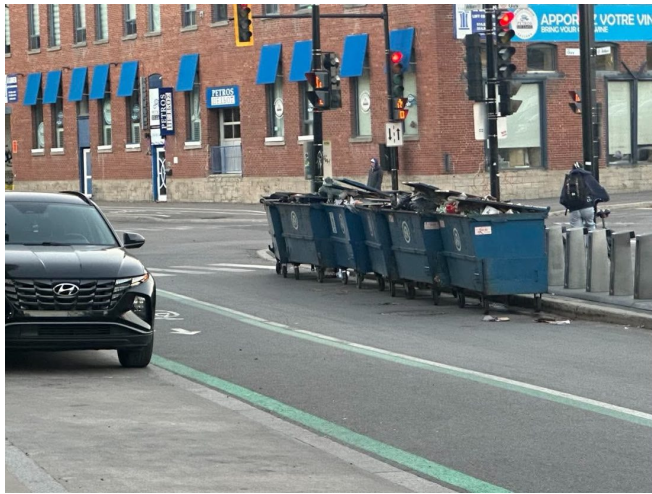


Photo 3

Conteneurs dans la rue à l'intersection des rues Guy et William, devant une station BIXI et près d'un CPE.

Pourquoi c'est important : les conteneurs occupent la rue devant la station BIXI. Les voitures et les camions doivent alors se coller sur la piste cyclable pour passer, et l'espace du débarcadère du CPE est réduit d'autant. Les parents ont moins de place pour s'arrêter en sécurité, et les tout-petits, peu visibles derrière les conteneurs et les voitures, sont particulièrement exposés. Plus de résidents, c'est plus de passages à cet endroit déjà dangereux. Rien n'indique que cette situation ait été prise en compte dans les études du projet.



Photo 4

Conteneurs empiétant sur la rue. Les voitures doivent passer en partie sur la piste cyclable. Quand le camion de collecte est arrêté, tous les véhicules, y compris les véhicules d'urgence, doivent rouler sur la piste cyclable pour passer.

Pourquoi c'est important : c'est un enjeu de sécurité directe pour les cyclistes, et un enjeu d'accès pour les ambulances et les pompiers. Ce problème existe déjà, avant même la construction du projet.

URGENT — Gestion des déchets : des réponses avant l'adoption finale

La note technique du promoteur sur la gestion des matières résiduelles (**pièce 4.3 de l'OCPM**, 9 avril 2026) montre que la question des déchets n'est pas réglée. Elle doit l'être **avant** que le projet soit adopté, pas après.

Ce que prévoit Tidan

- Une collecte municipale sur son propre terrain, **une seule fois par semaine** (le mercredi). Les camions entrent et sortent par la rue Saint-Thomas.
- Des salles à déchets au sous-sol et une aire de collecte temporaire fermée.
- **Chaque semaine : 23 conteneurs d'ordures, 17 conteneurs de recyclage et 74 bacs de compost**, sans compter les déchets des commerces.

Ce qui pose problème

- **Le promoteur reconnaît lui-même que son scénario dépasse la limite de 15 conteneurs** admissibles à la collecte municipale. Une collecte privée pourrait s'ajouter, et ce n'était **toujours pas réglé** en avril 2026.
- Pour les commerces des phases 2 et 3, les conteneurs seraient « **acheminés en bordure de rue** », soit exactement la situation que mes photos dénoncent.
- L'aire de collecte est décrite à **145 m²** dans le texte, alors que le plan indique un minimum de **165 m²** : l'espace prévu semble insuffisant.
- **La note ne dit pas un mot des immeubles voisins**, dont les conteneurs sont aujourd'hui déposés devant le terrain du projet (photos 1 à 4). Une fois les tours construites, cet espace disparaîtra, et il n'y a pas de place en face : les déchets de Tidan et ceux des voisins devront vraisemblablement cohabiter du même côté de la rue, avec plus de camions. Le promoteur doit démontrer comment sa collecte fonctionnera de pair avec celle des immeubles déjà en place.

Il faut agir maintenant : une fois les tours construites, il sera trop tard pour trouver de l'espace. Je demande que ces points soient réglés, par écrit et publiquement, avant l'adoption finale du projet.

Livraisons

Faute d'espace d'arrêt prévu, les livreurs doivent s'immobiliser **sur le trottoir ou dans la piste cyclable** pour laisser passer la circulation. Les piétons doivent alors contourner le camion, et les cyclistes sont forcés d'entrer dans la voie des voitures. Avec environ 1 000 nouveaux logements, le nombre de livraisons, de colis, de repas livrés et de déménagements augmentera fortement dans ces mêmes rues étroites et à sens unique. S'y ajouteront les livraisons des **nouveaux commerces et restaurants** prévus au rez-de-chaussée du projet (approvisionnement, camions de marchandises), tous les jours de la semaine, et pas seulement les jours de collecte. Sans aire de livraison hors rue, ces camions devront eux aussi s'arrêter sur les trottoirs ou dans la piste cyclable.

Ce que révèlent les études déposées pour le projet

J'ai examiné les études techniques déposées à l'OCPM pour ce projet. Voici, en mots simples, ce que j'y ai trouvé sur la circulation et la sécurité, et ce que je demande.

1. La sortie du garage

L'étude de circulation du promoteur affirme que 40 voitures peuvent sortir du garage en 5 minutes, à raison de 17 secondes par voiture. Or, à ce rythme, une voiture à la fois, on arrive plutôt à environ 17 voitures. Les chiffres ne concordent pas. Si le garage se vide plus lentement que prévu, des files d'autos risquent de se former dans la rue aux heures de pointe.

Ce que je demande : les vrais temps de passage de la porte du garage et une vérification des files d'attente aux heures de pointe.

Source : pièce 4.5 de l'OCPM, p. 49-50.

2. Des chiffres qui ne s'additionnent pas

L'étude du promoteur estime combien de voitures entrерont dans le projet (vers le garage) et combien en sortiront aux heures de pointe. Or, quand on additionne les entrées et les sorties présentées, on n'arrive pas au total affiché (tableau 17 de l'étude). Ce n'est peut-être qu'une erreur de présentation, mais pour évaluer un projet de cette taille, les chiffres de base doivent être exacts.

Ce que je demande : un tableau corrigé et une vérification indépendante des résultats.

Source : pièce 4.5 de l'OCPM, p. 48.

3. Des comptages faits au pire moment pour mesurer le vrai trafic

Les voitures, piétons et vélos ont été comptés en décembre et en janvier, une période où il y a moins de circulation, presque pas de vélos, et où les fêtes et les chantiers faussent les résultats.

Ce que je demande : de nouveaux comptages à une autre saison, au printemps ou à l'automne.

Source : pièce 4.5 de l'OCPM, p. 27-32.

4. L'intersection Guy-William-Ottawa, déjà presque saturée

Les ingénieurs en circulation évaluent les intersections sur une échelle de **A (circulation fluide)** à **F (circulation complètement bloquée)**. Selon l'étude du promoteur lui-même, cette intersection est **déjà au niveau E** aujourd'hui, juste avant le blocage, avant même la construction des tours. Pourtant, l'étude conclut que Tidan aggravera peu la situation, parce qu'elle regarde le projet seul, sans tenir compte des autres projets prévus dans le secteur. Or, le projet ajoutera **environ 1 000 logements, soit près de 2 000 nouveaux résidents**, en plus des clients des commerces. Sans autobus de la STM dans le secteur, une grande partie de ces déplacements se fera en voiture. **Plus de monde, c'est plus d'automobiles** dans une intersection déjà au bord de la saturation : le risque est qu'elle passe de E à F, c'est-à-dire au blocage, avec des files qui déborderont dans les petites rues et des véhicules d'urgence coincés dans le trafic.

Ce que je demande : une étude qui tient compte de tous les projets prévus autour, et des mesures concrètes pour éviter que l'intersection se bloque.

Source : pièce 4.5 de l'OCPM, p. 29-32 et 54.

5. La rue Saint-Thomas, à côté du futur parc

C'est par la rue Saint-Thomas que passeront les camions de déchets, les voitures qui entrent et sortent du garage, et les piétons qui se rendent au futur parc des Eaux-Cachées, dont des familles avec enfants. L'étude montre seulement que les camions ont assez de place pour tourner, sur un plan, rue vide. Elle ne montre pas ce qui se passe quand le camion, les voitures, les piétons et les cyclistes s'y trouvent en même temps.

Ce que je demande : une simulation réaliste de la rue avec tous ses usagers, et la preuve que les ambulances et les pompiers pourront toujours passer.

Source : pièce 4.5 de l'OCPM, p. 67-69 ; pièce 4.3, p. 14-15.

6. Des études faites sur un autre projet

Les études de circulation et de déchets ont été faites pour une version antérieure du projet : 1 105 logements, avec un nombre d'étages, de bâtiments et de phases différent. Le projet soumis à la consultation compte environ 1 025 logements (923 logements privés et environ 100 hors marché), dans une autre configuration. On consulte donc les citoyens sur un projet, alors que les études qui le justifient portent sur un autre.

Ce que je demande : que les études soient refaites sur le projet réellement soumis au vote, et mises en concordance entre elles.

Source : pièces 4.1, 4.3 et 4.5 de l'OCPM ; pièces 1.1 et 1.4.1.

D'autres usages de la rue, sans espace prévu

En plus des déchets et des livraisons, plusieurs usages ont besoin d'arrêts sécuritaires que les rues William, Ottawa et Saint-Thomas, étroites, n'offrent pas aujourd'hui :

- **Taxis et voitures de covoiturage :** sans débarcadère sur le terrain du projet, ils s'arrêteront dans la voie de circulation, créant des goulots d'étranglement.
- **Transport adapté :** faire monter ou descendre une personne en fauteuil roulant demande de l'espace, du temps et de la sécurité : déploiement de la rampe, manœuvres, accompagnement. Sur des rues étroites et déjà encombrées, le véhicule doit bloquer toute la voie pendant la manœuvre, ce qui expose des personnes vulnérables à des risques inutiles et crée de la tension avec les automobilistes coincés derrière. Ce n'est pas une hypothèse : **l'immeuble résidentiel situé au 1528, rue Ottawa, juste en face du projet, abrite déjà plusieurs personnes en fauteuil roulant** qui utilisent ce service. Il se trouve aussi juste à côté du terrain réservé à la future école du secteur (voir le point suivant).
- **Autobus scolaires :** le promoteur présente une partie du projet comme orientée vers les familles. L'arrivée de nouvelles familles avec enfants créera un besoin de transport scolaire, d'autant plus **qu'une école est prévue dans le secteur** : annoncée depuis plusieurs années, elle est activement réclamée par la Ville, même si son feu vert dépend encore du gouvernement du Québec. Elle ajoutera autobus, parents en voiture, enfants à pied et familles à vélo dans ces mêmes rues. Or, les rues du secteur n'offrent ni baie d'arrêt ni débarcadère pour accueillir des autobus scolaires. Ceux-ci devront s'arrêter en pleine rue pour faire monter et descendre les enfants, matin et fin d'après-midi, aux heures de pointe. Combiné aux livraisons, aux taxis et aux voitures de covoiturage, un seul autobus immobilisé peut bloquer la circulation de tout le secteur. **C'est surtout un enjeu de sécurité majeur pour les enfants**, qui monteront et descendront au milieu des voitures, des camions et des vélos.
- **Transport en commun :** aujourd'hui, **aucun autobus de la STM ne circule à l'intérieur du secteur** ; ils passent seulement sur les rues Guy et de la Montagne. Les rues William, Ottawa et Saint-Thomas, étroites et déjà encombrées, ne peuvent pas en accueillir, et le projet les chargera encore davantage. Les nouveaux résidents devront se rabattre sur ces deux seuls axes, déjà

achalandés : des autobus bondés réduisent l'envie et la possibilité de prendre le transport en commun, et poussent vers la voiture.

EN SOMME — Un projet qui va à l'encontre des objectifs de la Ville

La Ville de Montréal veut moins de voitures. Son Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 fixe un objectif clair : d'ici 2050, **trois déplacements sur quatre devront se faire en transport collectif ou actif**, à pied, à vélo, en autobus ou en métro. Le projet Tidan, tel que présenté, pousse exactement dans la direction inverse. Il ajoute environ 1 000 logements et près de 2 000 résidents, plus des commerces, dans un secteur où **aucun autobus de la STM ne circule**, et où les rues sont trop étroites et trop encombrées pour qu'on puisse un jour en ajouter. Sans transport collectif bonifié, et avec des autobus déjà trop encombrés sur Guy et de la Montagne, beaucoup de ces nouveaux résidents n'auront d'autre choix que la voiture. Résultat : beaucoup plus d'automobiles dans des rues étroites et dans une intersection déjà presque saturée. Et ce sont justement ceux que la Ville veut encourager, **les piétons, les cyclistes, les enfants du CPE et de la future école, les personnes en fauteuil roulant ou à mobilité réduite, les personnes âgées**, qui en paieront le prix, en se frayant un chemin au milieu des voitures. Un projet qui rend le vélo et la marche plus dangereux, et le transport collectif impossible à développer, ne peut pas contribuer aux objectifs que la Ville s'est elle-même donnés. **Avant l'adoption finale, il doit être revu pour que la sécurité et les déplacements durables passent avant la voiture.**

Source : Ville de Montréal, Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 : <https://montreal.ca/articles/plan-durbanisme-et-de-mobilite-2050-72130>.

Ce que je demande

- La **confirmation que toute la collecte du projet, résidentielle et commerciale, se fera sur son terrain**, sans conteneurs en bordure de rue, y compris si une collecte privée s'ajoute.
- Une **démonstration que la collecte du projet fonctionnera de pair avec celle des immeubles déjà en place**, dont les conteneurs sont aujourd'hui déposés devant le terrain visé faute d'espace de leur côté.
- Des **aires de livraison et de déménagement hors rue**, pour que les camions ne s'arrêtent plus dans la piste cyclable.
- Des **débarcadères hors rue** pour les taxis, le transport adapté et les autobus scolaires.
- Une analyse précise de la **sécurité aux abords du CPE** de l'intersection Guy et William (débarcadère, conteneurs, station BIXI, piste cyclable), en tenant compte de l'arrivée d'environ 1 000 nouveaux logements.
- Une démonstration de la **desserte en transport en commun** du projet, en lien avec la STM.
- Une **étude de circulation mise à jour** selon la version finale du projet, avec des comptages hors hiver, l'ensemble du développement, la collecte des déchets, les livraisons, les cyclistes et l'accès des véhicules d'urgence, rendue publique avant l'adoption finale.
- Une **entente écrite avec la Ville** sur la collecte des déchets du projet (fréquence, nombre de conteneurs, responsabilités, coûts).

Sources

Pièce 4.1 de l'OCPM : Sid Lee Architecture, Document de présentation.

Pièce 4.5 de l'OCPM : Momentum, Étude préliminaire sur les déplacements, 24 février 2026.

Pièce 4.3 de l'OCPM : Stratzer, Description du processus de gestion des matières résiduelles – Note technique, 9 avril 2026, plans du 28 avril 2026 : https://site.ocpm.qc.ca/sites/default/files/pdf/P138/4-3_Description%20du%20processus%20de%20gestion%20des%20mati%C3%A8res%20r%C3%A9siduelles%20%E2%80%93%20Note%20technique.pdf

Pièces 1.1 et 1.4.1 de l'OCPM : Sommaire décisionnel et projet de résolution CA26 22 0206.

Documentation officielle du projet sur le site de l'OCPM : <https://site.ocpm.qc.ca/fr/1457rueottawa/documentation>

Les constats de la section « Ce que révèlent les études déposées pour le projet » proviennent de l'examen des études techniques déposées à l'OCPM. Les éléments qui restent à valider sont présentés comme des demandes d'information, non comme des conclusions.