

Mémoire citoyen

Projet TIDAN - 1457, rue Ottawa, Griffintown

Présenté à : Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

Présenté par : Nathan Liu, à titre personnel

Date : 21 octobre 2026

Objet et position générale

Par le présent mémoire, je souhaite exprimer mes préoccupations à l'égard du projet TIDAN, notamment en ce qui concerne la hauteur des bâtiments, la densité résidentielle, les espaces commerciaux et leurs conséquences sur la qualité de vie dans Griffintown. Je ne m'oppose pas au développement urbain en principe. Je demande toutefois que tout nouveau projet respecte les caractéristiques du quartier, les besoins de ses résidents et la capacité des infrastructures existantes.

1. Hauteur des bâtiments et implantation

Le projet prévoit trois tours résidentielles d'environ 25, 27 et 32 étages, atteignant jusqu'à 100 mètres. Dans le secteur qui m'entoure, de nombreux immeubles résidentiels sont d'une hauteur nettement plus modeste, autour de huit étages. L'écart d'échelle entre ces bâtiments et les nouvelles tours envisagées me semble excessif.

Je crains que ces constructions ne réduisent considérablement l'ensoleillement naturel et les vues dont bénéficient aujourd'hui les appartements voisins. Elles pourraient également accroître les situations de vis-à-vis, affecter l'intimité des résidents et modifier les conditions de vent au niveau de la rue.

Je demande une réduction substantielle des hauteurs proposées et une analyse publique, rigoureuse et compréhensible des impacts sur l'ombre portée, l'ensoleillement, les vues et les vents, y compris les effets cumulés des projets voisins.

2. Logement, densité et infrastructures publiques

Griffintown connaît déjà, selon mon expérience du quartier, une forte concentration d'immeubles résidentiels. La proximité entre les bâtiments, les chantiers fréquents, les rues étroites et les difficultés de stationnement nuisent à la qualité de vie quotidienne. L'ajout prévu de 923 logements privés, en plus d'une phase distincte d'environ 100 logements sociaux ou abordables hors marché, risque d'accentuer les pressions sur les infrastructures et les services.

Je reconnais l'importance de l'offre de logements, y compris les logements sociaux et abordables. Toutefois, leur création doit s'accompagner d'une planification crédible des

équipements collectifs et d'une évaluation de la capacité réelle du quartier à accueillir cette croissance.

À ce stade, je considère qu'il faut donner la priorité à des parcs, des espaces verts accessibles, des installations sportives, des centres communautaires et des services publics de proximité, plutôt qu'à une augmentation supplémentaire de la densité résidentielle sans équipements proportionnés.

3. Espaces commerciaux et services de proximité

Le projet prévoit environ 3 700 m² de commerces, principalement au rez-de-chaussée des bâtiments. Je suis favorable aux commerces utiles au quotidien, tels que les épiceries, les pharmacies et les services de proximité, à condition qu'ils répondent réellement aux besoins des résidents.

En revanche, l'implantation de commerces de plus grande superficie doit être évaluée en tenant compte de leurs effets sur la circulation, les livraisons, le bruit, le stationnement et la sécurité des piétons et des cyclistes. Des aires de livraison adaptées et des accès sécuritaires devraient être prévus dès la conception du projet.

La présence de commerces ne doit pas servir, à elle seule, à justifier des tours toujours plus hautes. Le quartier a également besoin d'espaces et de services publics non commerciaux.

4. Circulation, stationnement, verdissement et cadre de vie

Le projet prévoit 449 places de stationnement automobile et 1 116 emplacements pour vélos. Compte tenu du nombre de logements envisagé et des difficultés de stationnement déjà ressenties dans le quartier, je demande une étude crédible des déplacements et de leurs effets sur les rues avoisinantes. Cette étude devrait examiner les besoins de stationnement, mais aussi les solutions de mobilité durable, l'accès des services d'urgence, les livraisons et les impacts des travaux.

Je suis particulièrement préoccupé par la demande de dérogation aux exigences de végétalisation des toitures. Dans un secteur densément bâti, il est essentiel de préserver et d'améliorer la présence de végétation, les espaces extérieurs accessibles et les conditions de confort en été. Je demande le maintien des exigences de verdissement, voire leur renforcement lorsque cela est possible.

Enfin, le projet prévoit la démolition d'un ancien garage d'entretien d'autobus des années 1940 identifié comme bâtiment d'intérêt patrimonial. Je demande que les valeurs patrimoniales de ce bâtiment soient évaluées et expliquées publiquement avant toute décision irréversible.

5. Demandes à la Ville et aux instances responsables

- **Réviser à la baisse** la hauteur et, au besoin, la densité du projet afin de mieux respecter son environnement bâti.

- **Rendre publiques** des études indépendantes et des comparaisons de scénarios portant sur l'ensoleillement, les vues, les vents, la circulation et les effets cumulés des développements voisins.
- **Prioriser des infrastructures publiques** et des espaces verts accessibles qui répondent aux besoins des résidents actuels et futurs.
- **Maintenir les exigences de végétalisation** et encadrer rigoureusement les livraisons, la circulation, les accès et les nuisances pendant les travaux.
- **Évaluer les impacts patrimoniaux** liés à la démolition du bâtiment existant et justifier toute dérogation réglementaire demandée.

Conclusion

Le développement de Griffintown ne devrait pas être évalué uniquement selon le nombre de logements ou la surface commerciale créés, mais aussi selon la qualité de vie qu'il offre aux personnes qui y habitent déjà. J'invite donc la Ville de Montréal à reconsidérer l'ampleur du projet TIDAN et à placer l'intérêt collectif, l'ensoleillement, les espaces verts et les infrastructures publiques au cœur de sa décision.

Respectueusement,

Nathan Liu

Résident s'exprimant à titre personnel