Projet du 1457, rue Ottawa – pour une requalification à l'échelle du quartier

Mémoire en opposition au projet

Présentation

Je vis à Griffintown depuis 2017, d'abord en bordure du canal de Lachine, puis, depuis 2023, au 1400, rue Ottawa. Mon logement fait face à la rue Saint-Thomas et au terrain du futur parc des Eaux-Cachées. J'ai choisi ce quartier pour son dynamisme, sa proximité avec le canal et le centre-ville, ses services de proximité et les améliorations annoncées pour la qualité de vie.

Je présente ce mémoire dans le cadre de la démarche d'information et de consultation sur le projet du 1457, rue Ottawa, déposé par Tidan et conçu par Sid Lee Architecture. Mon point de vue s'appuie principalement sur le document de présentation du promoteur (document 4.1, 143 pages), sur le sommaire décisionnel de l'arrondissement et sur mon expérience quotidienne du quartier.

La requalification de ce site représente une occasion intéressante, et j'accueille favorablement la place prévue pour les logements hors marché. Je m'oppose toutefois au projet dans sa forme actuelle. Les sections qui suivent expliquent mes réserves sur les hauteurs proposées, la vocation des parcs publics, la protection des vues du mont Royal et les conditions de déplacement dans le secteur.

Des hauteurs à revoir pour respecter l'échelle du quartier

Le projet prévoit trois tours de 100 m, 84 m et 78 m, appentis compris, sur un site où le règlement de zonage et le PPU Griffintown limitent actuellement la hauteur à 25 m (document 4.1, p. 39 et 82). Les hauteurs proposées représentent donc de trois à quatre fois la hauteur permise. Cet écart important est au cœur de mon opposition.

Le promoteur décrit le secteur actuel comme « une masse architecturale uniforme et compacte s'élevant en moyenne à 8 étages » (p. 33). Il propose un basilaire de six étages pour « préserver une échelle humaine » (p. 51). Je partage cet objectif, mais la présence de 25 à 32 étages au-dessus du basilaire me semble difficile à concilier avec cette intention.

Le secteur présente pourtant une diversité de hauteurs que ce portrait ne reflète pas entièrement. Le promoteur présente les immeubles Bass 3, 4 et 5 comme atteignant au plus 8 étages (p. 27), alors que Le Vittorio (ex-Bass 5), au 150, rue du Séminaire, compte 20 étages. Il recense également le quai 4 des Bassins du Havre à 21 étages (p. 31) et le St Ann à 14 étages (p. 29). Ces exemples montrent que le secteur résidentiel qui borde le canal connaît déjà une réelle variété de hauteurs, à une échelle qui me semble compatible avec la vie de quartier.

La proximité du quartier d'affaires ne suffit pas, à mes yeux, à justifier ces hauteurs dans le secteur résidentiel du canal. Le siège de la Banque Nationale, au 800, rue Saint-Jacques, compte 40 étages, et la tour Skyla, qui abrite l'hôtel Moxy au 900, rue Saint-Jacques, en compte 63 ; les deux atteignent 200 m. Ces bâtiments s'inscrivent dans un autre contexte urbain. L'identité de Griffintown tient plutôt à ses liens avec le canal de Lachine et les quartiers voisins, à ses commerces, restaurants et

marché public, ainsi qu'aux espaces verts et à la vie de proximité qui se développent. Je souhaite que les espaces singuliers qui subsistent, notamment le triangle formé par les rues Ottawa, William et Saint-Thomas et le futur parc des Eaux-Cachées, restent en harmonie avec ce milieu de vie.

Le document de présentation met l'accent sur un « édifice signature » (p. 24), une « nouvelle référence urbaine dans le paysage montréalais » (p. 9), une « tour emblématique » et une « architecture repère » (p. 57-58). Les projets de référence retenus sont des tours d'Amsterdam, de Copenhague et de Tirana (p. 68-70). Je comprends la recherche d'une présence architecturale distinctive. Ma préoccupation concerne plutôt l'équilibre entre cette visibilité dans le grand paysage et l'expérience quotidienne des personnes qui fréquentent la rue, le trottoir et le parc. À mes yeux, le projet présenté ne démontre pas suffisamment comment il répond à cette seconde exigence.

Je demande donc que le projet privilégie l'intégration au milieu de vie plutôt que la création d'un nouveau repère architectural. La protection des espaces publics et des vues sur le mont Royal constitue, à cet égard, un autre critère essentiel.

Le promoteur justifie les hauteurs en affirmant qu'une densité maximale de 6,0 sur 25 m produirait un effet « massif, voire austère » (p. 46). Cette comparaison mérite toutefois d'être élargie : rien n'oblige à viser la densité maximale. Comme le rappelle le mémoire de M. Marc-Olivier McCraw, « le fait qu'une hauteur soit permise ne signifie pas nécessairement qu'elle est appropriée ». Je demande que des gabarits intermédiaires, proches de ceux des immeubles environnants, soient évalués pour accueillir une densité importante sans rompre avec le quartier.

Préserver la vocation des parcs publics

Le réseau d'espaces verts annoncé depuis plusieurs années prend progressivement forme. Le parc du Bassin-à-Bois, au coin des rues Ottawa et William, a été inauguré cet été. Les travaux du parc des Eaux-Cachées, au coin des rues Ottawa et Saint-Thomas, sont prévus pour 2027. Longtemps attendus, ces investissements publics doivent avant tout améliorer la qualité de vie dans le quartier.

Dans ce contexte, je m'inquiète de la place que conserverait le parc des Eaux-Cachées comme espace de verdure et de repos. La tour de 100 m serait implantée au coin des rues Ottawa et Saint-Thomas. Selon le promoteur, elle viendrait « cintrer le futur parc des Eaux-Cachées » et « agir comme repère dans le paysage » (p. 54). Même si elle est annoncée « en retrait du parc » et accompagnée d'un « parvis généreux », je crains que sa présence transforme la perception et l'usage de cet espace public. Le parc doit conserver son rôle d'îlot de fraîcheur et de lieu de détente, plutôt que devenir, dans les faits, le parvis d'une tour privée. Je partage en ce sens le souhait de M. McCraw : qu'il demeure « l'élément structurant du secteur », et non « l'arrière-plan d'un projet iconique privé ».

Les études présentées ne permettent pas de mesurer suffisamment les effets du projet sur le confort des usagers du parc. L'étude d'ensoleillement du promoteur (p. 109-114) examine quatre heures de la journée à trois dates, sans chiffrer les heures d'ensoleillement perdues dans le parc ni dans les immeubles voisins. Les simulations montrent pourtant des ombres qui traversent la rue Ottawa et s'étendent largement en après-midi. L'étude éolienne (document 4.4), pour sa part, ne présente aucun résultat propre au parc des Eaux-Cachées et indique seulement que les critères sont respectés dans « les parcs voisins ». M. André Souto et Mme Kim Murphy soulèvent également ces inquiétudes pour le boisé, la plaine et les aires de jeux du parc.

Les vues vers et depuis le mont Royal

Le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 protège des corridors visuels vers le mont Royal et le fleuve, à l'intérieur desquels certaines hauteurs ne peuvent être dépassées. Le promoteur en analyse trois (p. 40 à 45, 87-88).

Trois éléments méritent d'être clarifiés avant toute approbation.

1. **Les corridors de l'escalier Trafalgar.** Le promoteur indique des hauteurs libres de 63 m et de 69 m (p. 43), inférieures aux hauteurs des trois tours proposées. Pour apprécier la portée de ces limites, il faut toutefois identifier précisément les parties du site couvertes par chacun des corridors. La carte interactive du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 situe la portion bordant la rue Saint-Thomas dans le corridor visuel de l'escalier Trafalgar, avec une cote altimétrique maximale de 78 m au-dessus du niveau moyen de la mer. Compte tenu de l'altitude du sol, cette cote correspond à une hauteur d'environ 63 m, également reprise dans l'analyse du promoteur. Le projet prévoit dans ce secteur une tour de 100 m, soit environ 37 m de plus. Cet écart appelle une explication claire : le document ne précise pas l'emprise des corridors sur le site et ne présente aucune simulation des vues depuis l'escalier Trafalgar.

2. **Une même carte pour deux analyses.** Les pages 43 (Trafalgar) et 45 (Canal de Lachine) reproduisent exactement la même carte, alors qu'elles portent sur des corridors différents. Il est donc difficile de vérifier chacune des analyses.

3. **Aucune vue depuis la montagne.** Le document analyse les vues vers le mont Royal depuis le canal et le pont, mais aucune vue depuis la montagne : ni depuis le belvédère Kondiaronk, ni depuis le chemin Remembrance ou les autres points d'observation. Des tours de 78 à 100 m changeront pourtant la silhouette du sud-ouest du centre-ville telle qu'on la voit depuis le mont Royal.

Ces questions ne trouvent pas non plus de réponse dans la recommandation de l'arrondissement (document 1.2) ni dans le projet de résolution (document 1.4.1), qui ne contiennent pas d'analyse de conformité au PUM 2050 et aux corridors visuels. Les analyses du promoteur décrites plus haut ne permettent donc pas, à elles seules, de répondre aux questions soulevées. La seule perspective visée par la résolution est celle de l'allée des Charbonniers, où la tour de la zone B doit « former repère ».

La protection des vues vers et depuis le mont Royal est un acquis collectif important pour Montréal. Avant toute approbation définitive, je demande une analyse complète et transparente, accompagnée de simulations publiques, qui démontre le respect de chacun des corridors applicables et des mesures de protection prévues au PUM 2050. Une dérogation de cette ampleur doit reposer sur une démonstration claire.

Circulation et cohabitation dans un quadrilatère déjà saturé

Les conditions de déplacement constituent une autre préoccupation majeure. Dans le secteur formé par les rues Ottawa, William, Guy et Saint-Thomas, je constate chaque jour une congestion importante aux heures de pointe. L'intersection Guy-William-Ottawa est problématique, tout

comme le débouché de la rue Ottawa sur la rue de la Montagne. Matin et soir, la file s'étire depuis cette dernière intersection jusqu'au-delà du 1400, rue Ottawa.

Sur la rue Ottawa, qui est à sens unique et ne compte qu'une voie de circulation ainsi qu'une piste cyclable, les livraisons occupent déjà régulièrement la voie ou la piste. Piétons, cyclistes, camions et voitures doivent ainsi partager un espace restreint, dans des conditions souvent difficiles. Dans ce contexte, l'ajout de 923 logements, d'un bâtiment hors marché et d'environ 3 700 m^2 de commerces me préoccupe. Je ne vois pas, dans les éléments présentés, comment ces nouveaux usages pourraient être accueillis sans accentuer les difficultés actuelles.

L'organisation des accès soulève aussi une difficulté pour la vocation du parc. Selon le plan du rez-de-chaussée (p. 121), **la seule entrée et sortie véhiculaire du projet donnerait sur la rue Saint-Thomas**, face au futur parc des Eaux-Cachées. Elle desservirait le stationnement souterrain, le quai de chargement et la collecte des matières résiduelles. Les déplacements des résidents, les livraisons et les camions de collecte se concentreraient ainsi en bordure d'un espace destiné à la détente, aux rencontres et aux rassemblements. Cette concentration d'usages me paraît difficilement conciliable avec la vocation annoncée du parc.

La note technique sur les matières résiduelles (document 4.3) confirme que les camions de collecte sortiraient par la rue Saint-Thomas. Elle prévoit 40 conteneurs et 74 bacs, alors que la collecte municipale est limitée à 15 contenants par établissement ; une collecte privée reste à négocier. Pour les commerces des phases 2 et 3, les conteneurs seraient « acheminés en bordure de rue » les jours de collecte. L'aire de dépôt temporaire est de 145 m^2, sous le minimum de 165 m^2 indiqué sur le plan. Ces éléments appellent des précisions sur l'organisation de la collecte et ses effets sur l'espace public.

L'étude de mobilité est résumée en une seule page dans le document du promoteur (p. 118). Qualifiée de préliminaire, elle conclut que le projet « n'affecte pas négativement la mobilité ». Plusieurs éléments relevés dans le mémoire de Mme Noémie Caplette me conduisent pourtant à demander une analyse plus complète :

- l'intersection Guy-William-Ottawa serait déjà au niveau de service E, « juste avant le blocage », sans que l'étude tienne compte des autres projets du secteur ;
- les comptages ont été réalisés les 17 et 18 décembre 2025 et le 14 janvier 2026, en hiver et avant la livraison des appartements au Vittorio ; les deux journées de décembre se situent à l'approche des fêtes, lorsque certains travailleurs sont déjà en congé et que la circulation cycliste est très réduite ; ces conditions soulèvent des réserves sur la représentativité des données pour une journée ordinaire de semaine dans la situation actuelle ;
- aucune aire de livraison hors rue n'est prévue, ce qui fait craindre des arrêts de camions sur le trottoir ou dans la piste cyclable ;
- la rue Saint-Thomas n'a été analysée que pour le virage d'un camion sur une rue vide ;
- l'étude porte sur une version antérieure du projet.

Au-delà de ces limites méthodologiques, les résultats de l'étude ne reflètent pas pleinement ce que j'observe au quotidien. La plupart des intersections sont cotées A ou B, soit des conditions fluides, tandis que Guy-William-Ottawa est cotée E, à la limite de sa capacité. La file régulièrement observée de la rue de la Montagne jusqu'au-delà du 1400, rue Ottawa, invite à vérifier la représentativité de ces résultats avant de conclure à l'absence d'effets négatifs.

L’accès au transport collectif mérite également une attention particulière. L’étude accorde une place importante aux temps de marche et à la proximité du réseau, mais mon expérience quotidienne m’amène à nuancer ce portrait. Depuis chez moi, il faut près de 15 minutes de marche pour rejoindre la station de métro la plus proche, et autant pour la station Bonaventure. Le projet ne réduira pas ces distances. Comme le relève aussi Mme Caplette, aucun autobus de la STM ne circule à l’intérieur du secteur.

Ces contraintes touchent également les visiteurs et la clientèle des commerces. L’accès en voiture reste difficile sans stationnement disponible. Je demande donc que l’hypothèse de déplacements principalement à pied ou en transport collectif soit étayée au regard des conditions actuelles.

Des préoccupations largement partagées

Dans les mémoires que j’ai pu consulter, plusieurs résidents expriment des préoccupations qui rejoignent les miennes. Je souhaite notamment appuyer les propositions suivantes, présentées ici sous forme de résumés, à l’exception des passages entre guillemets :

- **M. Marc-Olivier McCraw** : évaluer des scénarios de densité comparable avec des hauteurs moindres, et exiger qu'une dérogation exceptionnelle produise « un bénéfice collectif exceptionnel ».
- **M. André Souto et Mme Kim Murphy** : réaliser des études microclimatiques indépendantes et publiques sur l'ombre et le vent au parc des Eaux-Cachées.
- **Mme Noémie Caplette** : refaire les études de circulation sur la version finale du projet, avec des comptages hors hiver, et prévoir hors rue les livraisons, la collecte, les taxis et le transport adapté.
- **M. Nathan Liu** : maintenir les exigences de toitures végétalisées et évaluer publiquement la valeur patrimoniale de l'ancien garage de la Compagnie de transport provincial avant sa démolition.
- **M. Victor Jacquet** : transformer les critères formulés par « doit tendre à » en exigences vérifiables, notamment pour les façades, les livraisons et le chantier.
- **M. Jesse Sacks**, mon voisin au 1400, rue Ottawa : imposer un plan de chantier contraignant et garantir l'accès des véhicules d'urgence pendant et après les travaux.

Cette recherche de solutions rejoint aussi certaines propositions de personnes favorables au projet. Je partage notamment deux demandes de M. Karim Hasbini : aménager la traversée piétonne Ottawa-William dès la première phase et maintenir un véritable accès public aux cours entre les bâtiments.

Recours à la procédure sous l’article 145.45 de la LAU

Le projet requiert de nombreuses dérogations au Règlement d’urbanisme du Sud-Ouest (01-280), notamment quant à la hauteur maximale, la marge latérale minimale, le nombre maximal de logements et le nombre minimal d’arbres. L’ampleur de ces dérogations montre que le projet s’écarte du cadre que l’arrondissement s’est lui-même donné.

Dans ce contexte, il est légitime de s’interroger sur le choix par l’arrondissement de procéder par la procédure d’autorisation exceptionnelle prévue par l’article 145.45 LAU pour ce projet, écartant toute possibilité de recours référendaire. Les différents éléments et questions soulevés ici de même que ceux soulevés par les autres intervenants dans le cadre de ce processus consultatif

témoignent de préoccupations sérieuses et réelles des résidents du quartier, compte tenu de l'envergure du projet et de l'impact qu'il aura de façon irréversible sur Griffintown. Je souhaite que l'arrondissement soit sensible aux arguments avancés et qu'il fournisse toutes les réponses attendues avant d'aller plus loin dans son autorisation.

Questions à l'arrondissement et demandes

À la lumière de ces préoccupations, je souhaite obtenir des réponses aux questions suivantes. Les recommandations qui les accompagnent précisent les changements que je juge nécessaires avant toute approbation du projet.

Questions

1. Quelles parties du site sont couvertes par les corridors visuels Traf_1 et Traf_2 ? Comment les hauteurs proposées de 78 à 100 m sont-elles conciliées avec les hauteurs maximales de 63 m et de 69 m indiquées dans l'analyse ?
2. Les hauteurs de 78 m, 84 m et 100 m sont-elles mesurées depuis le niveau du sol ou en altitude géodésique ? Une simulation des vues depuis l'escalier Trafalgar sera-t-elle rendue publique ?
3. Une analyse de conformité aux corridors visuels du PUM 2050 viendra-t-elle compléter la recommandation et le projet de résolution, qui n'en contiennent pas actuellement ?
4. Des simulations des vues depuis le mont Royal, notamment le belvédère Kondiaronk et le chemin Remembrance, ont-elles été réalisées ? Seront-elles rendues publiques avant l'adoption ?
5. Comment s'expliquent les hauteurs de 90 m, 80 m et 45 m autorisées dans les zones B, C et D par la résolution, alors que le projet présenté prévoit 84 m, 78 m et 36 m ?
6. Combien d'heures d'ensoleillement le parc des Eaux-Cachées perdra-t-il, selon les saisons ?
7. Quelles garanties permettront de préserver la vocation du parc des Eaux-Cachées et du parc du Bassin-à-Bois, conformément aux engagements de l'arrondissement ?
8. Où s'arrêteront les camions de livraison des commerces, compte tenu de la voie unique et de la piste cyclable de la rue Ottawa ?
9. Quel volume de circulation, de livraisons et de camions de collecte l'unique accès véhiculaire de la rue Saint-Thomas recevra-t-il ?
10. Quelles mesures concrètes seront mises en place pour améliorer la fluidité de la circulation dans le secteur, particulièrement sur la rue Ottawa, et permettre une cohabitation sécuritaire entre automobilistes, livreurs, cyclistes, taxis et piétons ? Une nouvelle étude de mobilité sera-t-elle réalisée pour refléter adéquatement les conditions actuelles ?
11. Pourquoi l'arrondissement a-t-il choisi la procédure d'exception de l'article 145.45 de la LAU plutôt qu'un projet particulier (PPCMOI) ou une modification réglementaire, qui permettent un recours référendaire ? Quels critères ont guidé ce choix pour un projet de cette ampleur ?

Demandes

1. Réduire substantiellement la hauteur des tours, en particulier celle de 100 m en bordure du parc des Eaux-Cachées.

2. Aligner les hauteurs maximales de la résolution sur celles du projet présenté, plutôt que d'autoriser une marge supplémentaire, nonobstant la réduction substantielle demandée dans la recommandation précédente.
3. Ajouter à la résolution une condition explicite de respect des corridors visuels du PUM 2050, appuyée de simulations rendues publiques, vers et depuis le mont Royal.
4. Exiger des études indépendantes et chiffrées sur l'ensoleillement et le vent dans les parcs voisins.
5. Refaire l'étude de circulation sur la version finale du projet, en tenant compte des projets voisins, et prévoir les livraisons et la collecte entièrement hors rue.
6. Revoir l'emplacement de l'accès véhiculaire pour éloigner le trafic lourd du futur parc.

Conclusion

Les éléments présentés ne me permettent pas d'appuyer ce projet dans sa forme actuelle. Je demande qu'il soit revu en profondeur, notamment quant aux hauteurs, à la protection des vues, aux effets sur les parcs et à l'organisation des déplacements. Mon opposition porte sur ces choix d'aménagement, et non sur l'arrivée de nouveaux résidents. Une requalification qui répond à ces exigences pourrait contribuer positivement à la vie du quartier ; le projet soumis ne m'apporte pas, à ce stade, les garanties nécessaires.

Je remercie l'Office de consultation publique de Montréal et l'arrondissement du Sud-Ouest de l'attention portée à ce mémoire.

Julie Laurence

Résidente de Griffintown, Montréal