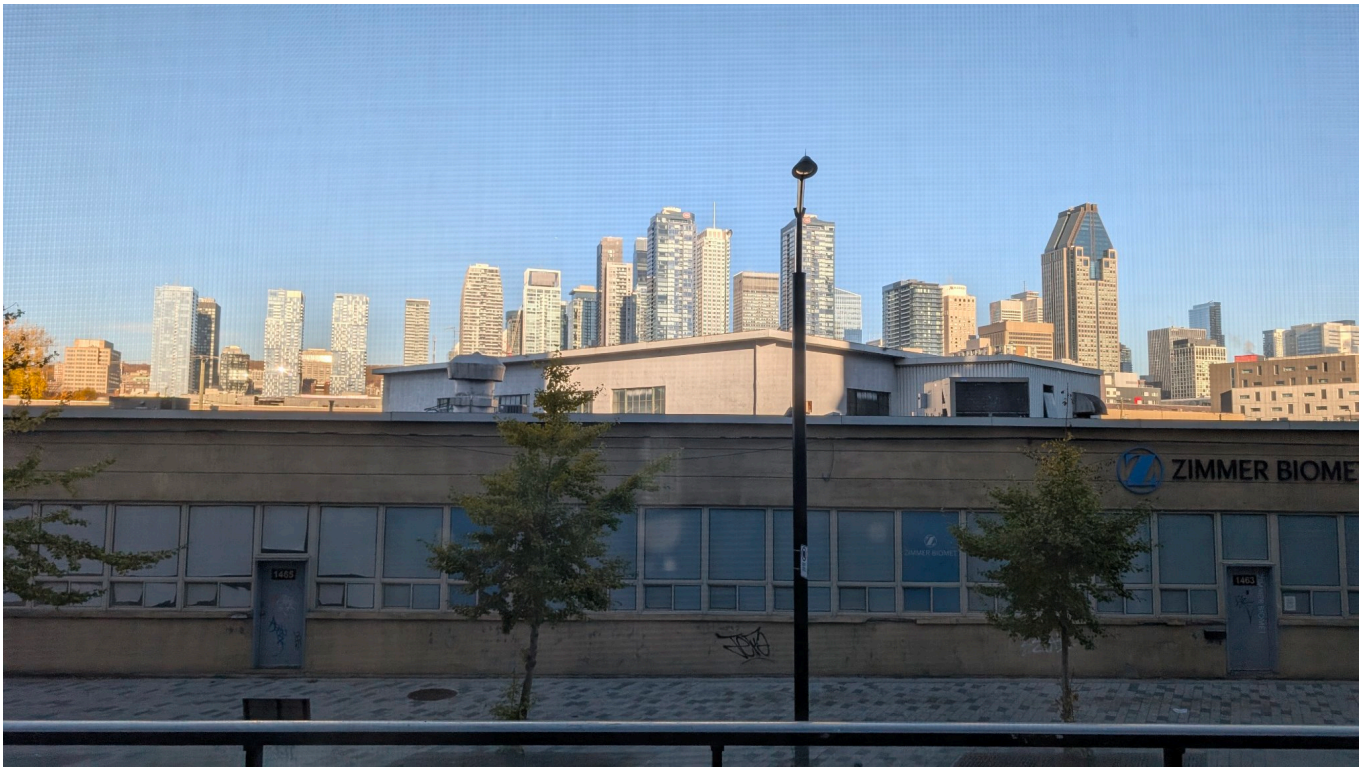
MÉMOIRE CITOYEN / GRIFFINTOWN / 1er NOVEMBRE 2026

Préserver la qualité de vie à Griffintown

Opposition à l'approbation du projet TIDAN, 1457, rue Ottawa, en l'état

De : Résident(e) du 1400, rue Ottawa, directement en face du site
À : Arrondissement du Sud-Ouest, par l'entremise de l'OCPM
Objet : Projet de résolution CA26 22 0206



Photographie fournie par le résident — vue actuelle depuis le premier étage, 1400, rue Ottawa, vers l'ancien garage et le centre-ville. Elle illustre l'état existant, sans préjuger de l'ombre future.

Enjeu : limite locale de 25 m; trois tours d'environ 78 à 100 m; 923 logements privés et environ 100 hors marché; station REM locale toujours non ouverte. [1][2][6]

Demande centrale : ne pas autoriser le projet tel que proposé; exiger une comparaison indépendante avec des options de moindre hauteur, une étude cumulative des impacts et des engagements exécutoires.

1. Introduction — des conséquences directes sur mon logement

J'habite au **1400, rue Ottawa**, juste en face du terrain visé par le projet TIDAN. Je dépose cette opposition parce que le projet, dans sa forme actuelle, transformerait radicalement le milieu résidentiel de notre rue et soulève des risques majeurs, insuffisamment évalués, pour les résidents, les familles, les piétons, les commerces et l'ensemble de Griffintown.

Depuis mon logement au premier étage, le bâtiment bas situé en face laisse actuellement une ouverture visuelle vers le centre-ville. La photographie jointe montre un milieu de vie réel et habité, et non une perspective théorique. Toute diminution de la lumière, de l'intimité ou de la qualité de la rue sera vécue quotidiennement par les personnes qui y résident déjà.

Je ne suis pas contre le logement ni contre la requalification responsable d'un terrain. Je reconnais la valeur du logement réellement abordable et de nouveaux espaces publics. Mais le choix n'est pas entre *ce projet précis et aucun logement*. La question est de savoir si la Ville a démontré que ces hauteurs exceptionnelles, les nombreuses dérogations et les phases successives de travaux sont proportionnelles à des bénéfices publics vérifiables. **Je m'oppose à l'autorisation en l'état et demande l'étude indépendante d'un projet substantiellement revu.** [1][2]

2. Rue Ottawa, stationnement et transport collectif : le problème est déjà réel

Les rues Ottawa, William et Saint-Thomas sont des rues urbaines contraintes; ce ne sont pas des voies de desserte à capacité illimitée. Leurs espaces en bordure sont partagés entre résidents, livraisons, visiteurs, déménagements, commerces et véhicules d'urgence. Comme résident, je constate déjà les difficultés liées au stationnement et à la gestion des accès. Le problème est également documenté : un reportage de 2018 décrivait le manque de stationnement créé par les chantiers et les difficultés des commerces de la rue Ottawa; en 2023, l'arrondissement reconnaissait publiquement que le stationnement était difficile pendant les travaux publics et privés simultanés et décrivait des mesures de coordination. Ces éléments attestent un problème récurrent, sans constituer un relevé exhaustif de la situation de chaque rue en 2026. [9][10]

La planification urbaine rend cette question encore plus pressante. Le Programme particulier d'urbanisme de Griffintown envisageait une réduction éventuelle d'environ **40 % de l'offre de stationnement sur rue**, afin notamment de libérer de l'espace pour le verdissement et les déplacements actifs. Je ne m'oppose pas à de meilleures rues piétonnes ou à la verdure. Je demande que l'offre de stationnement, les accès en bordure de rue et les autres solutions de déplacement progressent de façon coordonnée. Ce 40 % constitue un objectif de planification, et non une diminution déjà mesurée. Quelle est aujourd'hui l'offre réelle et son taux d'occupation sur Ottawa et dans les rues voisines? [4]

TIDAN prévoit **923 logements privés et environ 100 logements hors marché**, des commerces ainsi que **449 places de stationnement automobile souterrain** dans la partie privée, dont 67 seraient mutualisées. La présence d'un garage ne fait pas disparaître les mouvements liés aux visiteurs, aux livraisons, aux entrepreneurs, aux taxis, à la gestion des déchets ou aux activités commerciales. Il serait inexact de présumer que chaque nouveau ménage possède une voiture; il serait tout aussi imprudent de supposer que la rue pourra absorber toute la demande résiduelle. Il faut publier des relevés d'occupation et de rotation, une modélisation des files à l'entrée du garage, une étude des livraisons, des accès adaptés, du déneigement et du passage des véhicules d'urgence. [1][2]

Or, le transport collectif structurant promis n'est toujours pas en service. La station REM Griffintown–Bernard-Landry devait initialement ouvrir en 2024, a ensuite été associée à 2027, puis des reportages de juin 2026 ont évoqué une ouverture possible vers 2030. CDPQ Infra confirme le lancement de la planification en 2026, un début possible des travaux en 2028 et un horizon d'environ quatre ans pour les deux stations; **2030 demeure une projection et non une date d'ouverture garantie**. En décembre 2025, CityNews rapportait que des résidents devaient marcher 10 à 15

minutes pour rejoindre le métro et soulignait les lacunes de desserte. En 2023, l'OCPM demandait déjà une amélioration significative des services de la STM. [5][6][7][8][18]

L'arrondissement ne doit pas calculer les déplacements en tenant pour acquise une station REM qui n'existe pas encore. L'étude doit comparer la **situation actuelle sans station**, la période de chantier, un scénario de retard prolongé et le réseau futur. Elle doit intégrer la fréquence des autobus, les besoins des personnes âgées et des familles, les trajets piétons, le vélo, l'hiver et les autres projets. Sans cela, on autoriserait une densité supplémentaire avant que la capacité de mobilité nécessaire soit assurée.

3. Un écart de quatre fois la limite de hauteur applicable au terrain

Selon l'arrondissement, la hauteur maximale actuellement permise sur ce terrain est de **25 mètres**, soit environ six à huit étages selon les hauteurs de plancher. TIDAN propose plutôt trois tours d'environ **100 mètres (32 étages), 84 mètres (27 étages) et 78 mètres (25 étages)**. Le projet de résolution permettrait des bâtiments de hauteur inférieure à 100, 90, 80 et 45 mètres dans quatre zones. Il faut distinguer cette enveloppe juridiquement autorisée des images architecturales présentées au public. [2][3]

Je reconnais que la densité maximale du PPU de Griffintown serait respectée et que le projet est présenté comme compatible avec le Plan d'urbanisme et de mobilité 2050. Les dérogations concernent notamment la réglementation de l'arrondissement. Cela ne signifie pas que leur octroi soit automatique. L'article 145.45 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* confère un pouvoir discrétionnaire, exercé au cas par cas, et non une obligation d'autoriser toutes les exceptions demandées. [1][14][15]

Je demande une comparaison publique et rigoureuse entre un scénario **conforme à la limite de 25 mètres**, un scénario de hauteur intermédiaire et l'enveloppe maximale proposée. Les logements créés, les unités abordables, la durée des travaux, les espaces verts, le stationnement, l'ombrage, les vents, les coûts et les bénéfices collectifs doivent être exposés pour chacun. Un projet plus bas pourrait contenir moins de logements; la question est de savoir si les unités supplémentaires justifient les nuisances et impacts additionnels.

Comparaison indicative des hauteurs; ni plan d'implantation ni étude d'ombres.

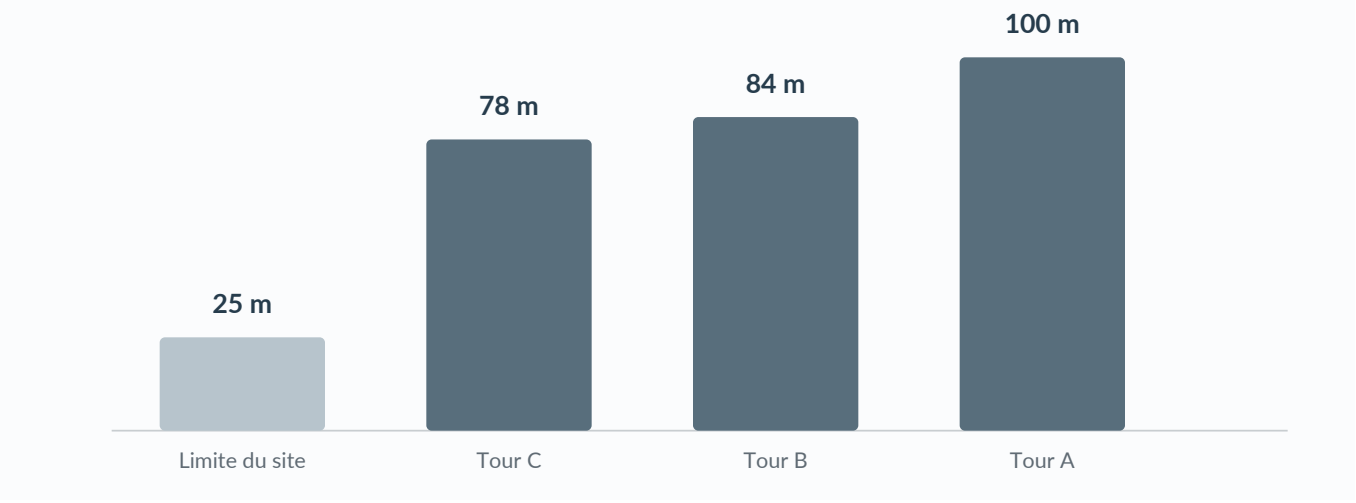


Figure 2 — hauteurs décrites par l'arrondissement. La limite actuelle de 25 mètres concerne ce terrain, et non tout Griffintown. Pour certaines zones, le projet de résolution autorise davantage que les hauteurs illustrées. [2][3]

4. Ensoleillement, lumière naturelle, ouverture du ciel et qualité de vie

Des tours élevées en face de logements existants peuvent réduire l'ouverture vers le ciel, la lumière naturelle et, selon l'orientation, l'ensoleillement direct des fenêtres, terrasses et espaces publics. Ma photographie illustre l'environnement actuel du site, de la rue et du centre-ville. Il ne s'agit pas d'invoquer un droit absolu à une vue privée, mais de protéger des qualités mesurables du milieu résidentiel.

Je demande une modélisation tridimensionnelle indépendante de l'ensoleillement et de l'ombre au **1400, rue Ottawa** et dans les îlots voisins, aux solstices et aux équinoxes, notamment à 9 h, midi et 15 h. Elle doit représenter les hauteurs maximales permises par la résolution, pas seulement les esquisses actuelles, et comparer le projet à des scénarios de 25 mètres et de hauteur intermédiaire. Je ne prétends pas, sans étude, que toute lumière directe disparaîtra; je soutiens que cette question doit être mesurée avant une autorisation irréversible.

5. Intimité, vis-à-vis, éclairage nocturne et effet d'enclavement

Trois tours résidentielles et des terrasses actives peuvent créer de nouvelles lignes de vue directes vers les logements et les espaces extérieurs existants. Pour les résidents des premiers étages, la perte d'intimité, l'éclairage nocturne et l'impression d'enclavement peuvent modifier profondément l'usage du domicile.

Je demande une étude des vis-à-vis à partir de points de vue résidentiels réels et des mesures contraignantes : reculs, écrans, orientation des balcons, éclairage dirigé vers le sol et réduction des nuisances lumineuses. Les images promotionnelles doivent être complétées par des vues à hauteur des fenêtres des logements déjà occupés.

6. La marche et le vélo doivent demeurer réellement accessibles

Puisque les transports collectifs structurants demeurent insuffisants dans plusieurs parties de Griffintown, de nombreux ménages dépendent de la marche, du vélo et de l'autobus. On ne peut invoquer la mobilité active pour justifier une offre automobile réduite tout en dégradant l'usage pratique du vélo ou la qualité des trajets piétons.

Le sommaire décisionnel relève une dérogation concernant les places de vélo : **1 029 places pour l'usage résidentiel** sont prévues, alors que les normes ordinaires en exigent **1 384 régulières et 95 visiteurs**. Le promoteur prévoit certains emplacements pour les vélos-cargos et familiaux, ce qui est positif, mais demande également une importante utilisation de supports superposés. Leur accessibilité aux familles, aux personnes âgées et aux personnes à mobilité réduite doit être démontrée. [2]

Je demande des accès simples aux locaux à vélos, des places utilisables pour les vélos-cargos et remorques, des traversées sécurisées, des trottoirs accessibles sans interruption et un entretien hivernal vérifié. Réduire la dépendance à la voiture exige des solutions de rechange réellement fiables.

7. Des années de chantier qui doivent être comparées à un projet moins élevé

La proposition implique démolition, excavation, stationnement souterrain, structure de grande hauteur, grues, camions lourds, occupation du domaine public et quatre phases successives. En face du chantier, les risques comprennent le bruit, les perturbations du sommeil et du travail, les poussières et émissions diesel, les vibrations, les détours, les fermetures d'accès et les impacts sur les commerces. Des inspections préalables des bâtiments voisins et des études de sols adaptées à l'ancien usage industriel devraient être prévues.

Le niveau de perturbation est aussi le résultat d'un choix d'aménagement. Un projet davantage rapproché des **25 mètres** actuellement autorisés éviterait généralement l'ampleur des travaux propres à trois tours de 25 à 32 étages. Il pourrait nécessiter moins d'opérations lourdes ou des phases plus courtes, mais seule une étude comparative

permettrait de chiffrer ces différences. La Ville doit démontrer pourquoi les hauteurs exceptionnelles, les travaux additionnels et les conséquences quotidiennes sont nécessaires à un bénéfice collectif vérifiable, plutôt que de considérer d'emblée le scénario le plus volumineux comme incontournable.

Des reportages et des documents municipaux ont déjà relevé les conséquences d'anciens chantiers simultanés sur l'accès aux résidences et aux commerces du secteur. Il faut imposer un calendrier complet, une durée maximale des nuisances, des itinéraires de camions, des seuils mesurables de bruit, de poussières et de vibrations, une surveillance indépendante, des accès piétons et d'urgence maintenus, un mécanisme de plainte efficace et des correctifs exécutoires. La comparaison avec un scénario moins élevé doit porter sur l'ensemble de ces coûts pour les résidents. [9][10][13]

8. Vents hivernaux et sécurité des résidents qui se déplacent à pied ou à vélo

L'étude publique de Gradient Wind Engineering conclut que le projet respecterait les critères applicables de confort et de sécurité éoliens. Je prends acte de ce résultat. L'étude prévoit néanmoins des **conditions plus venteuses au niveau du sol en hiver** dans certains espaces avoisinants; elle recommande des mesures de protection pour certaines terrasses et zones sensibles et souligne que d'autres constructions pourraient modifier les vents. [12]

Respecter un seuil réglementaire ne garantit pas le confort quotidien. Pour les personnes qui marchent et pédalent parce qu'elles n'ont pas d'automobile, et qui ne disposent pas encore de la station REM promise, une exposition accrue aux vents hivernaux près des intersections, trottoirs, traversées et arrêts d'autobus peut avoir de véritables conséquences. Le vent se combine à la neige, à la pluie verglaçante, à la glace et au manque d'abris.

La limite existante de **25 mètres** constitue une référence urbanistique pertinente, sans qu'on puisse prétendre qu'elle a été établie uniquement pour contrôler le vent. Il faut mesurer **l'effet supplémentaire des hauteurs dérogatoires** par rapport à des scénarios moins élevés, et non seulement vérifier si le projet préféré du promoteur franchit ou non un seuil minimal de conformité. Je demande des cartes hivernales par trajet et arrêt, des scénarios cumulatifs de construction et des mesures d'atténuation obligatoires. [2][4][12]

9. Densification cumulative, infrastructures et espaces publics

TIDAN est l'un des grands terrains restant à développer à Griffintown. Ses impacts doivent être ajoutés à ceux des immeubles construits et projetés. La Ville reconnaît que les infrastructures souterraines anciennes n'avaient pas été conçues pour une croissance aussi importante de la population. Une évaluation isolée du site ne peut remplacer l'analyse d'ensemble de l'égout, de la circulation, des secours, de la collecte des matières résiduelles, des écoles, des garderies, des parcs et du transport collectif. [13]

Le rapport de l'OCPM d'octobre 2023 faisait déjà état de lacunes concernant les espaces publics et la desserte en transport; il recommandait un plan coordonné pour les grands sites restants et de meilleurs principes de forme urbaine. Je demande une démonstration publique de la manière dont TIDAN répond aux recommandations 9 à 13, accompagnée d'un inventaire des infrastructures promises et effectivement livrées. [5]

En 2024, un reportage décrivait le retard du parc Mary-Griffin, lié à celui de la station REM. Il s'agit d'un constat historique, non d'une vérification de son état en novembre 2026. Il illustre néanmoins pourquoi la promesse d'un équipement futur doit être assortie d'une date et d'un financement crédibles. [16]

10. Familles : des écoles, des services et des logements adaptés

Selon les données municipales, environ **11 % des logements privés seraient des studios et 50 % des logements d'une chambre**, alors que seulement **10 % auraient trois chambres**. Autrement dit, quelque 61 % du volet privé serait composé de studios et d'unités d'une chambre. Cette répartition ne démontre pas à elle seule que l'on construit un quartier où les jeunes familles et les ménages de plusieurs générations pourront demeurer. [2]

Les équipements familiaux n'évoluent pas au même rythme. Dans sa mise à jour du **5 mars 2026**, le Centre de services scolaire de Montréal indiquait que le projet d'école primaire de **24 classes était sur pause, sans date de reprise**. Un reportage de 2024 faisait déjà état de la frustration de familles face aux reports. Ce retard concret devrait empêcher d'assimiler le nombre de logements créés à la présence d'un quartier complet. [11][19]

Avant d'autoriser la construction, publions la capacité des écoles et des garderies, les calendriers financés, l'accès aux loisirs et aux services de santé, les exigences de logements familiaux, les espaces de jeu accessibles et les besoins découlant des volets privé et hors marché. Les familles déjà établies ne devraient pas recevoir une nouvelle série de promesses sans échéances.

11. Préserver le patrimoine industriel et l'identité de la rue

L'ancien garage d'autobus remonte à **1941 et 1946**. Le sommaire municipal le présente comme un **témoin architectural significatif** inscrit à l'inventaire patrimonial de la Ville. Pourtant, sa démolition est envisagée et le document indique que certaines dispositions de démolition et certains critères d'intégration architecturale ne s'appliqueraient pas dans le cadre de la résolution. [2]

Cela justifie une vérification juridique formelle. Le guide officiel du gouvernement du Québec indique que la procédure accélérée d'autorisation résidentielle ne remplace pas les mécanismes habituels de démolition pour certains immeubles patrimoniaux; il cite notamment le cas d'un bâtiment commercial inscrit à l'inventaire patrimonial de la MRC concernée. Je ne présume pas que l'inventaire municipal mentionné par la Ville établit automatiquement ce statut juridique précis. Je demande une décision écrite sur le statut patrimonial, l'identification des règles applicables et une étude indépendante de conservation, de réutilisation et d'intégration d'éléments du bâtiment. [14][15]

Griffintown n'est pas une simple accumulation de lots à bâtir. Ses traces industrielles, sa trame de rues, son corridor culturel Ottawa et ses liens avec le canal font partie de son identité. Ces éléments sont eux-mêmes des biens collectifs à protéger. [4][13]

12. Commerces existants, emploi local et diversité commerciale

Le site accueille actuellement des bureaux et des entreprises en activité. Leur démolition pourrait entraîner des déplacements d'emplois et d'activités, tandis que les chantiers pourraient gêner les livraisons et l'accès des clients aux commerces voisins. Un ancien reportage sur la rue Ottawa documentait expressément des pertes de clientèle durant des fermetures prolongées. Cet antécédent invite à prévenir de nouveaux dommages; il ne prouve pas que les mêmes pertes se produisent déjà avec TIDAN. [2][10]

Les nouveaux locaux commerciaux ne seront pas nécessairement abordables ni adaptés aux petits exploitants. Le projet prévoit également des exceptions aux superficies commerciales habituellement permises. Je demande une analyse indépendante du déplacement des entreprises, des mesures de relocalisation ou de retour, de l'accès durant les travaux, des livraisons et de l'offre de locaux réellement accessibles aux entrepreneurs du quartier. [2][3]

L'animation de la rue ne doit pas se limiter à l'installation de commerces capables de payer les loyers les plus élevés : elle doit favoriser des services de proximité variés, la vie culturelle et les commerces indépendants.

13. Canal de Lachine, nature, espaces ouverts et recul de la toiture végétalisée

L'un des grands attraits de Griffintown est la proximité du **canal de Lachine, des parcours piétons et cyclables, des parcs et des espaces ouverts patrimoniaux**. Cette respiration est essentielle à la vie quotidienne dans un quartier déjà dense. De nouvelles tours privées devraient améliorer, et non éroder progressivement, l'accès, l'ensoleillement, le confort et l'identité de ces lieux communs. Les documents municipaux reconnaissent eux-mêmes que les liens avec le canal, les espaces publics et le verdissement sont des objectifs centraux. [4][5][13]

TIDAN propose des placettes et un passage accessible au public; l'arrondissement soutient qu'une implantation moins étendue au sol permettrait davantage d'aménagements et un meilleur facteur de résilience climatique. Je reconnais ces bénéfices annoncés. **Mais pourquoi un projet qui exige des hauteurs exceptionnelles devrait-il également pouvoir réduire, pour les toits concernés, le minimum de toiture végétalisée de 60 % à 40 %?** Cet assouplissement de 20 points exige une comparaison écologique transparente plutôt que de simples images de jardins. L'arrondissement évoque une amélioration d'environ 43 % d'un autre indicateur de résilience; il doit publier le calcul et sa validation indépendante, car cet indice n'équivaut pas à la superficie des toitures végétales ni à un véritable parc public. [2][3]

Pourquoi accorder autant d'exceptions à un volet privé composé majoritairement de studios et d'unités d'une chambre, alors que les nombreuses jeunes familles du quartier ont besoin de parcs, d'écoles, d'ombre et d'aires de jeux? Je demande une analyse comparée de la superficie verte publique par résident, des arbres, des sols, du ruissellement, des îlots de chaleur, du carbone, de l'ensoleillement des parcs existants et du futur parc des Eaux-Cachées, pour des scénarios de 25 mètres, de hauteur intermédiaire et de grande hauteur. Il faut mesurer précisément les gains, les pertes et leur répartition. [2][5]

14. Abordabilité, déplacements et risque d'embourgeoisement

Le logement réellement abordable répond à un besoin collectif important. TIDAN prévoit une contribution hors marché sur un lot distinct et des logements privés abordables. Toutefois, les documents municipaux décrivent principalement des engagements de terrain et de superficie résidentielle, sans présenter un calendrier complet, permanent et indépendamment vérifiable de logements livrés, de loyers, de durée d'abordabilité, d'organismes gestionnaires et de critères d'admissibilité. Ces conditions doivent devenir contraignantes avant toute autorisation exceptionnelle. [1][2][3]

Griffintown et Le Sud-Ouest font déjà face à des coûts de logement importants. Pour 2025, Centris rapportait, pour **l'ensemble du Sud-Ouest** et non uniquement Griffintown, des loyers moyens affichés d'environ **2 014 $ pour deux chambres** et **1 682 $ pour une chambre**. Une offre supplémentaire de logements peut aussi atténuer la pression sur les prix; il serait donc excessif de prétendre que TIDAN fera nécessairement augmenter tous les loyers. En revanche, un programme essentiellement composé de petites unités vendues ou louées sur le marché, sans garanties sociales fortes, **pourrait accentuer la spécialisation coûteuse du quartier** et exercer des pressions sur les loyers commerciaux, les services et la diversité socioéconomique. Il faut mesurer ce risque plutôt que l'écarter. [17]

Je demande des loyers abordables comparés aux revenus locaux, une part réelle de logements familiaux profondément abordables, des durées garanties, des dates de livraison coordonnées avec les phases privées, des protections pour les occupants et commerces existants, et une évaluation des effets fiscaux et distributifs.

Le seul nombre d'unités ne constitue pas une contrepartie sociale suffisante à une hauteur exceptionnelle. Le public doit obtenir des bénéfices durables, mesurables et opposables, et non des engagements dont la portée pourrait évoluer après l'autorisation.

15. Transparence, reddition de comptes et véritable participation

La procédure prévue à l'article 145.45 de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* peut permettre certaines dérogations sans approbation référendaire. Dans ce dossier, l'OCPM assure un rôle d'accompagnement et de synthèse des avis, et non une commission indépendante habituelle. La légalité de cette procédure ne dispense pas la Ville d'un devoir renforcé de justification publique, compte tenu de l'ampleur des changements envisagés. [1][14][15]

Le dossier public contient désormais une étude préliminaire sur les déplacements et une étude éolienne. Je ne prétends donc pas que ces études sont inexistantes. Je demande plutôt que leurs données, hypothèses, scénarios et conclusions soient accessibles, expliqués et soumis à un examen indépendant, notamment sans présumer de l'ouverture du REM pendant le chantier. Il faut un dossier consolidé, et pas seulement des rendus architecturaux dispersés.

Avant le vote final, la Ville devrait répondre par écrit aux principales objections, présenter les modifications au projet et préciser quelles conditions sont juridiquement exécutoires. Elle doit expliquer pourquoi les avantages publics justifieraient chaque exception importante par rapport à des solutions plus sobres.

16. L'intérêt collectif doit primer de façon démontrable sur le rendement privé

Je m'inquiète sérieusement de l'accumulation de dérogations portant sur la hauteur des tours, le nombre de logements, les toitures végétalisées, le stationnement pour vélos et d'autres normes. Cette accumulation **risque de donner l'impression que l'optimisation financière du projet privé passe avant les conséquences imposées aux résidents**. J'exprime une inquiétude sur les incitations et la qualité de la décision; **je ne formule aucune accusation de conduite illégale ni n'attribue de mauvaises intentions personnelles**. [2][3]

Les résidents existants supporteraient les nuisances du chantier, les risques de déplacement, les pertes possibles de confort et la pression sur les services, tandis que la plus-value économique pourrait profiter principalement aux intérêts fonciers si les contreparties ne sont pas solidement garanties. Je demande une analyse publique des bénéfices collectifs et, si l'on invoque la viabilité financière du projet pour justifier les hauteurs, une information suffisante soumise à un contrôle indépendant.

La loi québécoise en matière d'aménagement reconnaît la qualité des milieux de vie, l'identité culturelle, la protection de l'environnement et l'intérêt collectif comme fondements des décisions. La culture, la sécurité, l'échelle humaine et l'environnement du canal à Griffintown ne peuvent être traités comme des coûts accessoires de la densification. [15]

17. Mes demandes précises avant toute décision favorable

Je demande le rejet ou, à tout le moins, le report de la résolution actuelle jusqu'à ce que :

1) Un scénario **conforme à 25 mètres** et un scénario intermédiaire soient comparés de manière indépendante à l'enveloppe réglementaire maximale envisagée, avec les compromis quantifiés en matière de logements, de coûts et de bénéfices publics.

2) Une **étude vérifiée du stationnement, des livraisons, de la circulation et du transport collectif** examine l'occupation réelle des rues, l'échéancier du REM, un scénario sans station, les files de garage, les chantiers, l'hiver, l'accessibilité et l'accès d'urgence.

3) Des analyses complètes de **l'ensoleillement, de l'ouverture du ciel, des vis-à-vis et de l'ombre** portent expressément sur le 1400, rue Ottawa, les logements voisins et les espaces publics.

4) Un **plan de chantier par phase** fixe des échéances maximales et des protections exécutoires avec surveillance indépendante du bruit, des vibrations et des poussières.

5) Les vents soient réévalués pour les **trajets piétons et cyclables en hiver**, les variantes de hauteur moindre et les effets des projets voisins.

6) Une analyse coordonnée des **infrastructures et services aux familles** tienne compte de l'école primaire sur pause, des garderies, du transport, des réseaux d'eau et des parcs.

7) Une décision motivée sur le **statut patrimonial du garage** et les règles de démolition soit fournie, avec étude de conservation et de réutilisation.

8) Les engagements de **logement abordable soient contractuels et vérifiables** : loyers, durée, financement, dates, typologies familiales et recours en cas de non-respect.

9) Les **toitures vertes, la canopée, les eaux pluviales, les îlots de chaleur et l'usage réel des parcs** soient évalués pour justifier chaque allègement environnemental.

10) Les **commerces existants** bénéficient d'un plan de continuité, de relocalisation, de livraisons et de prévention des déplacements.

11) Le public reçoive un dossier technique consolidé, un délai raisonnable de lecture et des réponses motivées aux objections **avant l'autorisation finale**.

12) Toute autorisation éventuelle fixe des **hauteurs maximales, reculs, phases et mesures d'atténuation obligatoires**, plutôt que de simples intentions illustrées.

18. Conclusion et demande officielle

Je demande au conseil d'arrondissement de **ne pas approuver le projet TIDAN ni la résolution CA26 22 0206 dans leur forme actuelle**. J'appuie la requalification responsable et le logement réellement abordable; je ne peux accepter que des hauteurs exceptionnelles et de nombreuses dérogations remplacent la démonstration d'un bénéfice public suffisamment important.

Mon logement au 1400, rue Ottawa est directement concerné. Les familles, les commerces, les personnes qui marchent ou se déplacent à vélo, les espaces publics et les générations futures le sont également. Une approbation doit reposer sur des preuves mesurables de compatibilité avec la rue et ses services ainsi que sur l'examen équitable d'une option nettement moins dommageable. **Griffintown doit évoluer sans sacrifier ce qui en fait un quartier où il fait bon vivre, et pas seulement un site immobilier à exploiter.**

Respectueusement,
Résident(e) du 1400, rue Ottawa, Griffintown
1er novembre 2026
Nom / signature : _Urvashi Singh_____

Sources et documents consultés

Les références sont offertes en lien direct. Elles documentent les faits cités; les inquiétudes et demandes exprimées sont celles du résident. Les reportages anciens sont identifiés par date et ne sont pas présentés comme des observations actualisées.

[1] OCPM, 1457 rue Ottawa — Projet TIDAN (2026)

[2] Ville de Montréal, Sommaire décisionnel no 1268449001 (2026)

[3] Conseil d'arrondissement, projet de résolution CA26 22 0206 (2026)

[4] Ville de Montréal, PPU Griffintown, septembre 2021, p. 49

[5] OCPM, Avenir du secteur Griffintown, rapport du 30 octobre 2023

[6] CDPQ Infra, communiqué sur les stations REM, 16 juin 2026

[7] TVA Nouvelles, stations REM reportées vers 2030, 16 juin 2026

[8] CityNews Montréal, quartier mal desservi par le REM, 29 déc. 2025

[9] Ville de Montréal, réponses aux questions du conseil du Sud-Ouest, oct. 2023

[10] TVA Nouvelles, stationnement, chantiers et commerces, 7 nov. 2018

[11] CSSDM, Nouvelle école primaire — Griffintown, mise à jour du 5 mars 2026

[12] Gradient Wind Engineering, étude éolienne des piétons — projet TIDAN

[13] Ville de Montréal, Griffintown, un quartier en transformation, janv. 2026

[14] Gouvernement du Québec, guide sur les autorisations d'habitation dérogatoires

[15] LégisQuébec, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, A-19.1

[16] TVA Nouvelles, report du parc Mary-Griffin, 30 sept. 2024

[17] Centris, loyers du Sud-Ouest, bilan 2025

[18] CityNews Montréal, nouveaux échéanciers REM, 17 juin 2026

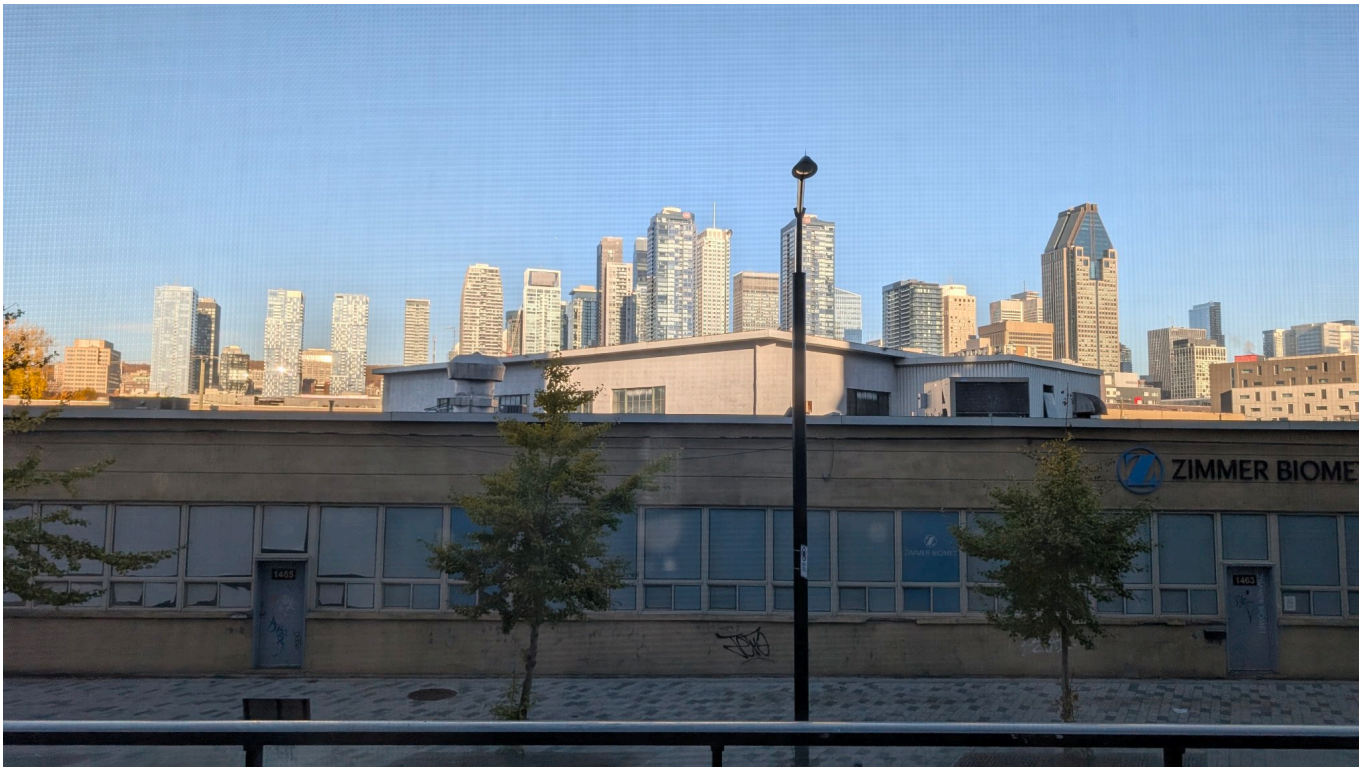
[19] Journal de Montréal, école toujours attendue, 7 mars 2024

RESIDENT SUBMISSION / GRIFFINTOWN / NOVEMBER 1, 2026

Protecting quality of life in Griffintown

Opposition to approval of the TIDAN project at 1457 rue Ottawa as proposed

From: Resident of 1400 rue Ottawa, directly opposite the site
To: Borough of Le Sud-Ouest, through the OCPM
Re: Draft resolution CA26 22 0206



Resident-supplied photograph — current first-floor view from 1400 rue Ottawa toward the former garage and downtown. It documents existing conditions; it is not a prediction of future shadows.

At issue: current site limit of 25 m; three towers approximately 78–100 m; 923 private and around 100 non-market homes; local REM station still unopened. [1][2][6]

Central request: do not authorize the proposal as submitted; require independently assessed lower-height alternatives, cumulative impact studies and enforceable public safeguards.

1. Introduction — the direct impact on an existing home

I live at **1400 rue Ottawa**, immediately opposite the TIDAN site. I am submitting this objection because the proposed scheme would radically alter the residential environment of our street and presents substantial, insufficiently resolved risks to existing residents, families, pedestrians, local businesses and the wider Griffintown community.

From my first-floor home, the low building across the street currently allows an open outlook toward downtown. The attached photograph records this real, occupied setting, not a hypothetical view. Any changes to daylight, privacy and the experience of our street will be borne daily by people who already live here.

I am not opposed to housing or to responsible redevelopment. I recognize the value of affordable homes and new public space. But the relevant choice is not *this design or no housing*. It is whether the City has demonstrated that these exceptional heights, extensive exemptions and successive construction phases are proportionate to verified public benefits. **I oppose authorization in its present form and request a substantially revised, independently assessed alternative.** [1][2]

2. Ottawa Street, parking and transport: a critical problem from the outset

Ottawa, William and Saint-Thomas are already constrained streets, not unlimited service corridors. Their curb space is shared by residents, delivery vehicles, visitors, people moving house, businesses and emergency services. As a resident, I already experience parking management and access as difficult. This is not only anecdotal: a 2018 investigation documented construction-related parking shortages and problems for Ottawa Street merchants; at a 2023 Borough meeting, officials acknowledged that parking is difficult in Griffintown during overlapping public and private works and described efforts to coordinate construction and share parking capacity. Those reports document a recurring problem, not a new finding about parking conditions on every street in 2026. [9][10]

The planning framework itself compounds the concern. Griffintown's Special Planning Program envisaged an eventual reduction of about **40% of on-street parking**, with space reallocated to greening, walking, short stays and other uses. I do not oppose safer walking or greening. The problem is that parking provision, curb access and practical alternatives must evolve together. That 40% was a planning objective, not proof that such a reduction has already occurred. What is today's measured supply and occupancy on Ottawa and neighbouring streets? [4]

The TIDAN proposal anticipates **923 private dwellings plus roughly 100 non-market dwellings**, commercial space and **449 underground car stalls** in the private component, of which 67 are planned for shared use. Even with underground parking, garages, visitors, deliveries, tradespeople, ride-hailing, waste collection and commercial loading generate street movements. There is no basis to assume every trip is by car; equally, there is no basis to assume the public curb can absorb the residual demand. The City should produce a parking-occupancy and turnover survey, peak-hour vehicle counts, garage queue modelling, loading plans, disabled-access and winter curb-management assessments, and emergency-vehicle turning and access studies. [1][2]

Crucially, high-capacity public transport has not arrived on the promised timetable. The Griffintown–Bernard-Landry REM station was originally slated for 2024, later associated with 2027, and June 2026 reporting anticipated a possible opening around 2030. CDPQ Infra states only that planning began in 2026, construction could begin in 2028 and the two-station undertaking is expected to take about four years; **2030 is a projection, not a guaranteed opening date**. A December 2025 CityNews report described residents walking 10–15 minutes to a Metro station and criticized the neighbourhood's transit gap. The OCPM itself urged major STM service improvements in 2023. [5][6][7][8][18]

The Borough must not evaluate travel demand by assuming an operating REM stop that does not yet exist. A credible study must compare the **actual no-REM baseline**, construction years, a delayed-REM scenario and the future network, including transit frequency, accessibility for older people and families, walking routes, protected cycling, winter

operations, and cumulative development. It must explain how Ottawa Street remains safe and functional at every phase. Otherwise additional housing and reduced curb capacity are being approved before the mobility capacity needed to support them is secured.

3. Fourfold departure from the 25-metre site rule is not a minor variance

The Borough states that the site's current maximum height is **25 metres**, roughly the height of a typical six- to eight-storey building depending on floor heights. TIDAN instead proposes three towers of approximately **100 metres (32 storeys), 84 metres (27 storeys) and 78 metres (25 storeys)**. The draft resolution would permit buildings below 100, 90, 80 and 45 metres in its four zones. This legal envelope must be distinguished from illustrative renderings. [2][3]

I recognize that the proposal meets the maximum density in the Griffintown PPU and is presented as compatible with Montréal's 2050 urban plan; it seeks exceptions to *borough* regulations, not a blanket exemption from all planning rules. Nevertheless, the discretionary housing-authorization power in section 145.45 of Québec's *Act respecting land use planning and development* does not oblige the Council to grant every requested derogation. The provincial guide confirms that this is a case-by-case power. [1][14][15]

The City should make public a like-for-like comparison of a **25-metre-compliant option**, an intermediate-height option and the proposed high-rise envelope. It should disclose dwellings delivered by type, affordable-housing outcomes, construction duration, green-space performance, traffic, shadow, wind, costs and benefits for all three. It cannot simply assert that the tallest design is indispensable without demonstrating the trade-offs. A lower-rise alternative may house fewer people; the relevant question is whether the extra homes justify the extra burden.

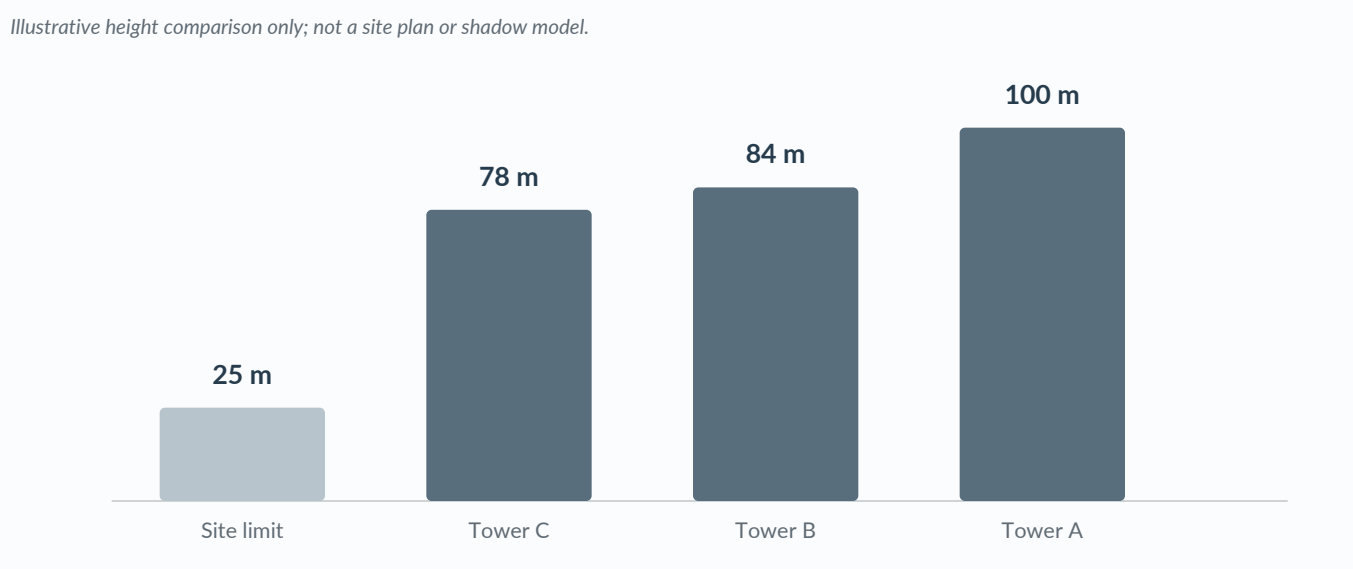


Figure 2 — vertical heights described by the Borough. The existing 25-metre limit applies to this site, not universally throughout Griffintown. The resolution's maximum for the other tower zones may exceed the illustrative tower heights. [2][3]

4. Daylight, loss of sky, shadow and residential well-being

Tall structures opposite existing lower-floor homes can reduce visible sky, daylight and, depending on orientation, direct sunlight on windows, terraces and public spaces. My photograph shows the current relationship between the site, the street and the skyline. This concern goes beyond an asserted right to an unobstructed private view: it concerns the measurable quality of an occupied home and public realm.

I request independent 3-D daylight and shadow modelling of **1400 rue Ottawa** and the adjoining blocks, at the equinoxes and solstices and representative hours (9 a.m., noon and 3 p.m.), showing the proposed legal maximum envelope as well as the illustrated design. Include window and terrace daylight, visible sky, streets and parks, and a 25-metre and intermediate-height comparison. I do not claim the project will eliminate all sunlight without this analysis; the point is that residents should not have to prove harm after authorization.

5. Privacy, overlooking, artificial light and enclosure

Three high towers and active terraces introduce new potential direct sightlines into homes and gardens. Lower-floor residents may experience an abrupt change in overlooking, privacy, night lighting and visual enclosure, even where formal separation distances are met.

I request a residential privacy and lighting assessment using actual viewpoints, plus enforceable setbacks, screening, balcony orientation, downward-directed lighting and controls on nuisance illumination. Streetscape and marketing imagery should be supplemented by eye-level views from existing occupied homes.

6. Walking and cycling must be genuinely usable, not simply counted

Because rapid transit remains inadequate in parts of Griffintown, many residents depend on walking, cycling and buses. The project cannot reasonably rely on active mobility as a justification for less car access while simultaneously making bicycle storage or the pedestrian environment less usable.

The decision summary identifies a proposed shortfall against ordinary residential bicycle-parking requirements: **1,029 residential-use spaces** versus **1,384 regular plus 95 visitor spaces** normally required. The proponent indicates some larger bicycle and cargo-bike accommodation, which is welcome, but also seeks permission for extensive stacked parking. Usability for families, older residents and people with disabilities must be tested. [2]

Require practical bicycle-room access, appropriate cargo-bike and child-trailer space, safe crossings, continuous accessible sidewalks, delivery separation and verified winter maintenance. Less car dependence is realistic only when non-car travel remains safe, convenient and dependable.

7. Years of disruptive construction must be justified against a lower-height alternative

The proposal entails demolition, excavation, underground parking, intensive structural work, crane operations, heavy trucks, staging and four successive project phases. For neighbours directly opposite, the likely risks include noise and sleep disruption, dust and diesel emissions, vibration, closures or diversions, reduced business access and prolonged loss of outdoor comfort. Preconstruction structural surveys and contamination investigations should be required as appropriate for an older former industrial property.

Most importantly, the scale of this disruption is a planning choice, not an inevitability. Replacing the site with development closer to the currently permitted **25 metres** would generally avoid the full extent of constructing three 25–32-storey towers and associated high-rise works. It might entail fewer or shorter phases and lower construction impacts, although only a comparative construction plan can quantify those differences. The City must show why the additional height, construction complexity and impacts are necessary for demonstrable community benefit, rather than merely presenting the maximum-volume option as the starting point.

Published reporting documents that earlier overlapping construction in Griffintown affected residential access and local shops. Residents should not be asked to repeat that experience without legally enforceable protections. Require a phase-by-phase schedule and maximum total disruption period; truck and waste routes; monitored noise, dust and vibration; restricted hours; safe uninterrupted pedestrian and emergency access; independent complaints handling;

public compliance reporting; and remedies for verified damage. Compare these protections and remaining impacts with a compliant lower-rise alternative. [9][10][13]

8. Winter winds, pedestrian safety and a community dependent on active travel

The publicly available Gradient Wind Engineering study concludes that the proposed layout meets applicable wind criteria for pedestrian comfort and safety. I acknowledge this finding. It also predicts that some neighbouring ground-level conditions would become **windier in winter**, and recommends protection for certain terraces and sensitive locations. It cautions that future nearby construction may change wind patterns. [12]

A minimum wind-compliance threshold is not the same as protecting everyday comfort. For residents who walk or cycle because they do not own a car—and who cannot rely on the as-yet-unbuilt Griffintown REM stop—greater winter exposure at street corners, paths, crossings and waiting areas can matter substantially. Wind, freezing precipitation, snow, ice and limited shelter interact in real life.

The existing 25-metre height control is a material planning baseline, although I do not claim it was enacted solely to control wind. Evaluate the **incremental effect of the exceptional tower heights** against lower-height alternatives, rather than considering only an acceptable/unacceptable threshold for the developer's preferred configuration. Publish winter-specific maps of walking routes and transit stops, including future adjacent developments, and make mitigation enforceable. [2][4][12]

9. Cumulative density, infrastructure and public space must be examined together

TIDAN is one of the remaining major Griffintown sites; its impact must be added to past and planned developments. The City acknowledges that existing underground infrastructure was not originally designed for such substantial population growth. An individual site study cannot substitute for an area-wide analysis of drainage, streets, emergency access, refuse collection, schools, daycare, parks, transit and other services. [13]

The OCPM's October 2023 report identified public-space and transit gaps and called for a coordinated plan for the remaining redevelopment sites, along with stronger urban-form principles and safer public space. I request a published assessment explaining exactly how this proposal responds to recommendations 9–13, and a current inventory of promised versus delivered public infrastructure. [5]

In 2024 reporting, the proposed Mary-Griffin park was described as delayed while the REM station was awaited. That reporting is historical and should not be mistaken for a current site inspection, but it illustrates why commitments to future amenities require verified delivery dates. [16]

10. Families need schools, services and homes large enough to stay

The City's own summary says roughly **11% of the private dwellings are studios and 50% are one-bedroom units**, while approximately **10% are three-bedroom units**. That is approximately 61% studios or one-bedrooms. This mix does not by itself establish a healthy long-term range of homes for young families, children and multi-generational residents. [2]

Family services are not keeping pace: in an update dated **March 5, 2026**, the Centre de services scolaire de Montréal said the planned 24-classroom Griffintown primary school was **on hold, with no restart date**. A 2024 news report recorded families' longstanding frustration with delays. This is a concrete warning against treating additional homes as equivalent to a complete neighbourhood. [11][19]

Before approval, publish school and childcare capacity, timelines and funded commitments, local recreational and health-service access, family-sized dwelling requirements, inclusive play space and the projected demands from both

the private and non-market components. The families already here should not bear another round of promises without delivery.

11. Protect the neighbourhood's industrial heritage and street identity

The existing bus garage dates from **1941 and 1946** and is described in the City's decision summary as a *témoin architectural significatif* included in the municipal heritage inventory. Yet the project contemplates demolition, and the municipal summary states that certain demolition and architectural-review provisions would not apply under this resolution. [2]

This warrants a formal legal explanation. Québec's official guide states that the streamlined housing-authorisation power does not displace normal demolition review for certain heritage buildings, including the example of a commercial building entered on the relevant MRC heritage inventory. I do not assume that the City's listed inventory automatically establishes that exact legal status. I demand a written heritage-status determination, identification of the applicable demolition process, and independent review of retention, adaptive reuse and façade integration options before any irreversible loss. [14][15]

Griffintown is not merely a collection of developable parcels. Its industrial traces, distinctive street pattern, cultural corridor along Ottawa and connections to the canal are part of its identity. Those assets should count as public benefits worth preserving. [4][13]

12. Existing merchants and the character of local commerce

The site currently houses operating commercial and office tenants. Demolition may displace workplaces and neighbourhood businesses, while construction can interfere with deliveries, customers and access for nearby shops. An earlier Ottawa Street report specifically described local merchants losing trade during extended closures. The history is relevant to planning preventive measures, not proof that identical losses have already occurred under TIDAN. [2][10]

The proposed commercial premises may not be affordable or suitably sized for independent operators. The application also seeks deviations from ordinary limits on commercial floor area. Request an independent study of current business displacement, relocation and return options, construction access, loading areas, and affordable retail units for local entrepreneurs. [2][3]

The Borough should ensure that commercial activation means diverse, accessible neighbourhood services and a cultural street—not only higher-rent premises dominated by tenants able to pay a premium.

13. The Lachine Canal, open space and the weakening of the green-roof standard

One of Griffintown's defining attractions is its relationship with the **Lachine Canal, walking and cycling routes, parks and historic open spaces**. Residents accept urban density in part because these public natural and recreational spaces offer daily relief from buildings and traffic. New private towers should enhance, not gradually erode, the accessibility, sunlight, usability and identity of these shared amenities. The City's planning documents themselves identify public space, canal connections and greening as central objectives. [4][5][13]

The TIDAN scheme proposes publicly accessible plazas and a pedestrian passage, and the Borough argues that a smaller building footprint would free more ground space and increase its climate-resilience factor. I acknowledge these claimed benefits. **But why should a project seeking exceptional height also receive permission to reduce the green-roof minimum on applicable roofs from 60% to 40%?** This is a 20-percentage-point relaxation that requires a transparent ecological comparison, not simply promotional images of landscaped courts. The Borough states an

approximately 43% improvement in a separate resilience metric; it should publish the definitions, calculation and independent verification, since that metric is not interchangeable with roof greening or usable public parkland. [2][3]

Why grant so many exceptions for a predominantly studio and one-bedroom private development when existing young families still need parks, schools, shade and play areas? Publish per-capita public green space, tree canopy and survival, soil depth, stormwater performance, summer heat, carbon, direct sunlight on existing parks and the future Parc des Eaux-Cachées, and results for a 25-metre and intermediate option. Quantify what is gained, what is lost and for whom. [2][5]

14. Affordability, displacement and the risk of intensifying gentrification

Affordable housing is a genuine public need. The project envisages a non-market contribution on a separate parcel and private affordable housing. But the municipal documents describe contributions in terms of land and residential floor area, rather than a fully delivered, independently verified long-term schedule of affordable homes, rents, tenure, operators and eligibility. These details should be legally binding before exceptional permissions are conferred. [1][2][3]

Griffintown and Le Sud-Ouest already face substantial housing costs. Centris reported average advertised two-bedroom rents of approximately **$2,014** and one-bedroom rents of **$1,682** in Le Sud-Ouest in 2025; this covers a wider district, not solely Griffintown. Adding market-rate supply can also moderate housing pressure, so it would be unsound to claim that this single project necessarily raises all rents. But an overwhelmingly small-unit, high-end development without strong non-market guarantees **may reinforce a more expensive market segment** and increase commercial-rent, service-price and neighbourhood-displacement pressures. These risks require study, not dismissal. [17]

Provide quantified affordable rents against actual local incomes; proportion of deeply affordable and family-sized homes; duration and enforcement; delivery before or alongside private phases; protections for existing tenants and businesses; anticipated tax and fee effects; and a distributional assessment of who receives the benefits and who bears the costs.

Housing numbers alone are not a sufficient social return for exceptional height. The public deserves verifiable affordability, family suitability and lasting community benefits, not promises whose meaning can shift after approval.

15. Transparency, accountability and meaningful consultation

This project uses section 145.45 of Québec's land-use law, which authorizes certain departures from local rules without a referendum. The OCPM's role here is facilitation and a synthesis of submitted opinions, not a regular independent commission. A process may be lawful yet still require much stronger public scrutiny because of the scale of decisions being made. [1][14][15]

The technical record now includes a preliminary mobility-impact study and a wind study. Instead of asserting that none exist, I ask that their assumptions, data, baseline scenarios and conclusions be presented clearly, independently reviewed and tested against realistic alternatives—including the absence of the promised REM stop during construction. Release a consolidated and accessible dossier, not scattered promotional renderings.

Publish a point-by-point response to residents before the Council's final vote and identify which conditions will be legally enforceable. If the Council proceeds, it must explain why the public benefits justify each major exception in relation to verified harms and feasible, less disruptive options.

16. The public interest must be demonstrably prior to private returns

I am seriously concerned that the cumulative exceptions—tower height, residential numbers, green-roof coverage, bicycle parking, architectural and other standards—risk creating the appearance that the project has been optimized for private development returns while the costs are externalized to existing residents. This is a concern about decision-making incentives, **not an allegation of unlawful conduct or improper personal motives**. [2][3]

Existing residents bear construction noise, displacement risks, reduced comfort, strained services and possible loss of neighbourhood character. The financial return, meanwhile, may accrue principally to property interests unless public contributions are secured and measured. The City must publish a transparent public-benefit analysis and, where relied upon, independently reviewed financial-viability information sufficient to justify why the exceptional envelope is necessary.

Québec's planning statute describes quality living environments, cultural identity, environmental protection and the collective interest as central to land-use decisions. Griffintown's culture, human-scale streets, residents' safety and canal-side environment should not be treated as expendable costs of intensification. [15]

17. Conditions that must precede any favourable decision

I request refusal or deferral of the current resolution until:

1) A **25-metre-compliant and an intermediate-height scenario** have been independently compared with the legal maximum development envelope, with clear housing, cost and public-benefit trade-offs.

2) An independently verified **parking, loading, circulation and transit study** has considered existing on-street occupancy, real REM delivery dates, no-REM conditions, garage queues, construction phases, accessible parking, winter constraints and emergency response.

3) Full **daylight, sky-visibility, privacy and shadow analyses** cover 1400 rue Ottawa, adjacent homes and public spaces, and include solstice/equinox simulations.

4) A **phase-by-phase construction plan** establishes a maximum timetable, public safeguards, independent noise/vibration/dust monitoring, safe routes and enforceable remedies.

5) Wind modelling is independently reviewed for **real winter walking and cycling conditions** and for lower-height and cumulative future-build scenarios.

6) A coordinated **neighbourhood infrastructure and family-services assessment** accounts for the paused primary school, daycare, transit, drainage, parks and existing developments.

7) A heritage-law opinion and independently reviewed alternatives address the **former bus garage and applicable demolition protections**.

8) All affordable-housing commitments are specified in **binding, monitorable agreements** with rent criteria, tenure, delivery dates, family-unit mix and enforceable remedies.

9) Publicly measurable **green-roof, canopy, stormwater, heat and park-use outcomes** justify any reduced environmental standard.

10) Existing businesses are offered a reviewed **continuity, displacement, delivery and relocation strategy**.

11) The public is given a consolidated technical dossier, enough time to review it, and a written answer to the principal objections **before final authorization**.

12) Any approved project is restricted by clear, binding **maximum heights, setbacks, phasing and mitigation conditions** rather than open-ended visual concepts.

18. Closing request

I ask the Borough Council to **not approve the TIDAN project and draft resolution CA26 22 0206 as presently proposed**. I support meaningful redevelopment and genuinely affordable housing; I do not support substituting exceptionally tall towers and extensive exemptions for a transparent demonstration of public benefit.

My home at 1400 rue Ottawa is directly affected. So are families, people who walk or cycle, businesses, public spaces, and those who will live here in future. Approval should depend on measurable evidence that the scheme is compatible with the street and its services and that a substantially lower-impact alternative was fairly evaluated. **Griffintown must grow without sacrificing the qualities that make it a neighbourhood rather than merely a development site.**

Respectfully submitted,
Resident, 1400 rue Ottawa, Griffintown
November 1, 2026
Name / signature: Urvashi Singh

Sources and supporting documents

References are clickable. They support the stated facts; concerns and requests are the resident's own. Older reporting is dated and is not presented as a new inspection or current measurement.

[1] OCPM, 1457 rue Ottawa — Projet TIDAN (2026)

[2] Ville de Montréal, Sommaire décisionnel no 1268449001 (2026)

[3] Conseil d'arrondissement, projet de résolution CA26 22 0206 (2026)

[4] Ville de Montréal, PPU Griffintown, septembre 2021, p. 49

[5] OCPM, Avenir du secteur Griffintown, rapport du 30 octobre 2023

[6] CDPQ Infra, communiqué sur les stations REM, 16 juin 2026

[7] TVA Nouvelles, stations REM reportées vers 2030, 16 juin 2026

[8] CityNews Montréal, quartier mal desservi par le REM, 29 déc. 2025

[9] Ville de Montréal, réponses aux questions du conseil du Sud-Ouest, oct. 2023

[10] TVA Nouvelles, stationnement, chantiers et commerces, 7 nov. 2018

[11] CSSDM, Nouvelle école primaire — Griffintown, mise à jour du 5 mars 2026

[12] Gradient Wind Engineering, étude éolienne des piétons — projet TIDAN

[13] Ville de Montréal, Griffintown, un quartier en transformation, janv. 2026

[14] Gouvernement du Québec, guide sur les autorisations d'habitation dérogatoires

[15] LégisQuébec, Loi sur l'aménagement et l'urbanisme, A-19.1

[16] TVA Nouvelles, report du parc Mary-Griffin, 30 sept. 2024

[17] Centris, loyers du Sud-Ouest, bilan 2025

[18] CityNews Montréal, nouveaux échéanciers REM, 17 juin 2026

[19] Journal de Montréal, école toujours attendue, 7 mars 2024