MÉMOIRE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE

Projet immobilier TIDAN Griffintown – 1457, rue Ottawa

Objet : Opposition au projet immobilier tel que présenté actuellement

À l'attention de l'Arrondissement du Sud-Ouest et de l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM)

1. Introduction et position générale

En tant que Résidente de Griffintown, je souhaite exprimer ma vive opposition au projet immobilier TIDAN, situé au 1457, rue Ottawa, dans sa forme actuelle.

Je suis directement concernée par ce projet et par ses répercussions potentielles sur la circulation, la sécurité, l'environnement urbain et la qualité de vie des résidents du secteur.

Je reconnais l'importance du développement résidentiel à Montréal ainsi que la nécessité de répondre aux besoins croissants en matière de logement. Toutefois, cette croissance doit s'effectuer de manière réfléchie, cohérente et respectueuse des quartiers existants, de leurs infrastructures et de la qualité de vie de leurs résidents.

Le projet proposé, comprenant trois tours résidentielles pouvant atteindre 100 mètres de hauteur et plus de 1 000 logements au total, soulève des préoccupations majeures quant à son intégration urbaine, à son impact sur l'ensoleillement des espaces publics, à la capacité des infrastructures environnantes et à la sécurité des déplacements.

Ma position n'est pas de m'opposer au développement du site, mais de demander un projet mieux adapté à la réalité du quartier et à la capacité de ses infrastructures.

2. Une hauteur disproportionnée et une intégration urbaine insuffisante

Le projet prévoit trois tours résidentielles pouvant atteindre 100 mètres de hauteur, soit approximativement 30 à 33 étages pour la plus haute.

Ces hauteurs représentent une rupture importante avec le cadre bâti environnant, composé notamment d'immeubles d'environ 8 étages.

L'intégration harmonieuse des nouvelles constructions au tissu urbain existant devrait constituer un principe fondamental de l'aménagement de Griffintown.

Or, le passage relativement abrupt d'immeubles de hauteur moyenne à des tours de plus de 30 étages risque de créer un déséquilibre architectural et de transformer considérablement l'échelle du quartier.

La conformité du projet aux paramètres généraux du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 ne devrait pas, à elle seule, suffire à justifier une telle transformation.

Il importe également de rappeler que le projet nécessite des dérogations importantes à la réglementation d'urbanisme actuelle de l'arrondissement, notamment en matière de hauteur des bâtiments.

Je demande donc à l'Arrondissement de justifier clairement la nécessité de ces dérogations et d'évaluer des scénarios de développement comportant des hauteurs réduites et une meilleure transition avec les bâtiments voisins.

3. L'ensoleillement du futur parc et la qualité des espaces publics

L'un des arguments avancés pour justifier la construction en hauteur est la possibilité de réduire l'emprise des bâtiments au sol afin de libérer davantage d'espaces extérieurs.

Bien que cet objectif puisse sembler favorable, il soulève une question fondamentale : la Ville a-t-elle réellement établi que les résidents souhaitent privilégier davantage d'espace au sol en contrepartie de bâtiments significativement plus élevés?

La quantité d'espace public créée ne devrait pas être considérée indépendamment de sa qualité.

La proximité du futur parc des Eaux-Cachées rend cette question particulièrement importante.

La présence de tours de grande hauteur pourrait entraîner un ombrage considérable sur le parc et les espaces publics environnants, réduisant leur ensoleillement et leur attractivité.

Même si les ombres se déplacent au cours de la journée, cela ne signifie pas nécessairement que le parc bénéficiera d'un ensoleillement adéquat. Différentes parties du parc pourraient être successivement affectées, limitant la disponibilité d'espaces ensoleillés à certains moments.

Cette situation semble difficilement conciliable avec l'objectif de créer des espaces publics agréables, lumineux et propices à la détente.

Je demande notamment :

- La publication d'études d'ensoleillement détaillées pour toutes les saisons, particulièrement le printemps et l'automne.
- Une évaluation des effets cumulatifs des trois tours sur le futur parc et les espaces publics avoisinants.
- La comparaison de différents scénarios de hauteur afin de déterminer les possibilités de préserver davantage de lumière naturelle.
- Une démonstration claire que les bénéfices des espaces libérés au sol compensent réellement les impacts liés à la hauteur des bâtiments.

Un espace public plus grand ne constitue pas nécessairement un meilleur espace public si son confort, son ensoleillement et sa convivialité sont compromis.

4. Une densification qui dépasse potentiellement la capacité des infrastructures existantes

Griffintown a connu une transformation résidentielle majeure au cours des dernières années.

Cette croissance rapide exerce déjà une pression importante sur les rues, les intersections, les espaces publics et les infrastructures nécessaires au fonctionnement quotidien du quartier.

Le projet TIDAN ajouterait plus de 1 000 logements dans un secteur où les contraintes opérationnelles sont déjà particulièrement visibles.

La question ne se limite pas à la capacité théorique d'accueillir de nouveaux résidents. Elle concerne également la capacité réelle du quartier à absorber les activités quotidiennes associées à cette densité supplémentaire.

Les rues environnantes doivent notamment accueillir :

- Les camions de déménagement.
- Les véhicules de livraison et les services de messagerie.
- Les taxis et véhicules de transport avec chauffeur.
- Les véhicules de collecte des matières résiduelles.
- Les véhicules de services et d'entretien.
- Les véhicules d'urgence.

Sur la rue Ottawa et dans les rues avoisinantes, il est déjà fréquent d'observer des véhicules immobilisés sur les trottoirs ou dans les pistes cyclables, faute d'espaces adéquats pour effectuer leurs opérations.

Cette situation illustre une problématique structurelle : les besoins logistiques des immeubles résidentiels existants ne sont pas suffisamment pris en compte dans l'aménagement des rues.

Il serait irréaliste de présumer que ces besoins disparaîtront simplement en réduisant davantage les possibilités d'arrêt ou de stationnement.

Au contraire, l'ajout d'un ensemble résidentiel de cette ampleur pourrait aggraver les conflits d'usage existants.

Avant toute autorisation, je demande une étude détaillée de la capacité logistique du secteur, comprenant les besoins de livraison, de déménagement, de collecte des déchets et d'accès aux services, ainsi que des solutions concrètes permettant de répondre à ces besoins sans empiéter sur les espaces réservés aux piétons et aux cyclistes.

5. Circulation, sécurité et capacité des intersections

La circulation dans ce secteur de Griffintown constitue déjà une source de préoccupations importantes.

Les rues Ottawa et Saint-Thomas, ainsi que les axes menant vers l'intersection des rues Ottawa et de la Séminaire, présentent des enjeux de cohabitation entre les différents usagers de la route.

Une partie importante des déplacements provenant du secteur EST des Bassins converge vers cette intersection, ce qui crée déjà des contraintes de circulation.

L'ajout de centaines de nouveaux ménages, de commerces et des déplacements de service associés au projet pourrait accentuer la pression sur un réseau routier dont la capacité semble déjà limitée.

Cette situation soulève également des préoccupations importantes en matière de sécurité.

La multiplication des véhicules de livraison, des arrêts temporaires, des manœuvres de camions et des mouvements aux intersections risque d'accroître les conflits entre automobilistes, piétons et cyclistes.

Il est essentiel de considérer les conditions réelles de circulation et non uniquement les projections théoriques de déplacements.

Je demande donc :

- Une étude de circulation indépendante tenant compte des conditions actuelles et des développements résidentiels existants et à venir.
- Une analyse particulière de l'intersection Ottawa–de la Séminaire et des voies qui y convergent.
- Une évaluation des risques pour les piétons et les cyclistes, notamment en lien avec les véhicules de livraison et les arrêts illégaux.
- Des mesures concrètes d'amélioration de la sécurité routière et de gestion des opérations logistiques, financées et mises en œuvre avant l'occupation des nouveaux bâtiments.

La sécurité des usagers vulnérables doit être une condition préalable au développement, et non un problème à résoudre après l'arrivée de nouveaux résidents.

6. Les priorités des résidents doivent guider les choix d'aménagement

La justification de la construction en hauteur repose notamment sur la possibilité de dégager davantage d'espace au sol.

Toutefois, il est essentiel de s'interroger sur la manière dont la Ville évalue les compromis associés à cette approche.

Comment détermine-t-elle que les avantages proposés compensent les impacts sur la hauteur du cadre bâti, l'ensoleillement, la circulation, la sécurité et la qualité de vie?

Plus fondamentalement, comment s'assure-t-elle que ces compromis reflètent les priorités et les aspirations des résidents actuels, plutôt que de présumer que davantage d'espace au sol constitue automatiquement un bénéfice suffisant?

Les résidents de Griffintown ont déjà vécu les conséquences d'une urbanisation rapide. Leur expérience quotidienne constitue une source d'information essentielle pour évaluer la pertinence des nouveaux projets.

Il serait regrettable que les préoccupations exprimées par la communauté soient considérées comme secondaires face aux objectifs de densification.

La densification ne devrait pas devenir une fin en soi. Elle doit s'accompagner d'une amélioration réelle et mesurable du milieu de vie.

7. Les dérogations réglementaires et la transparence du processus décisionnel

Le projet nécessite plusieurs dérogations importantes à la réglementation d'urbanisme de l'arrondissement, notamment en matière de hauteur, de nombre de logements, de superficies commerciales et de végétalisation des toits.

Ces dérogations ne sont pas mineures. Elles modifient substantiellement les paramètres de développement actuellement applicables au site.

De plus, la procédure prévue à l'article 145.45 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet l'autorisation du projet sans que la résolution soit soumise à l'approbation référendaire.

Bien que cette procédure soit légalement prévue, son utilisation renforce, à mon avis, la responsabilité de l'Arrondissement de démontrer que les préoccupations citoyennes sont réellement prises en considération.

La possibilité de transmettre un mémoire ou de participer à une assemblée ne devrait pas constituer une simple formalité.

Je demande que l'Arrondissement :

- Publie une justification détaillée de chacune des dérogations demandées.
- Présente les solutions de rechange étudiées, notamment les scénarios de hauteur et de densité réduites.

- Explique comment les commentaires des citoyens influenceront concrètement la décision finale.
- Rende publique une réponse motivée aux principales préoccupations soulevées avant l'autorisation du projet.

L'absence de possibilité d'approbation référendaire rend d'autant plus essentielle la transparence du processus et la démonstration que la participation citoyenne peut entraîner de véritables modifications au projet.

8. Conclusion et recommandations

Je reconnais que le site du 1457, rue Ottawa présente un potentiel de redéveloppement et que la création de nouveaux logements peut contribuer à répondre aux besoins de Montréal.

Toutefois, le projet proposé, dans sa forme actuelle, ne démontre pas suffisamment qu'il respecte la capacité réelle du quartier ni qu'il améliore durablement la qualité de vie de ses résidents.

Mes préoccupations concernent particulièrement la hauteur disproportionnée des bâtiments, les impacts potentiels sur l'ensoleillement du futur parc des Eaux-Cachées, la capacité logistique insuffisante des rues environnantes et les risques supplémentaires pour les piétons et les cyclistes.

Je demande donc à l'Arrondissement du Sud-Ouest de ne pas autoriser le projet dans sa forme actuelle et d'exiger sa révision avant toute décision définitive.

Cette révision devrait notamment prévoir :

1. Une réduction et une meilleure modulation des hauteurs afin d'assurer une intégration harmonieuse au cadre bâti existant.
2. Une démonstration rigoureuse de la préservation de l'ensoleillement et de la qualité des espaces publics, particulièrement du futur parc.
3. Une évaluation indépendante de la capacité routière et logistique du secteur, accompagnée de solutions concrètes.
4. Des mesures préalables garantissant la sécurité des piétons et des cyclistes.
5. Une justification transparente des dérogations réglementaires et une prise en compte démontrable des préoccupations citoyennes.

Le développement de Griffintown doit se faire avec ses résidents, et non simplement autour d'eux.

L'objectif ne devrait pas être de construire le plus haut ou le plus dense possible, mais de créer un quartier cohérent, sécuritaire, lumineux et agréable à vivre, aujourd'hui comme pour les générations futures.

Je vous remercie de l'attention portée à ce mémoire et souhaite que ces préoccupations soient pleinement considérées dans l'évaluation du projet.