1457, rue Ottawa – Projet Tidan — Opinions présentées en ligne

Autres commentaires

Tse-Hsun Chen

Je m'oppose au projet du 1457, rue Ottawa dans sa forme actuelle et je demande à l'arrondissement de ne pas autoriser les dérogations demandées sans une révision substantielle. Mes principales préoccupations sont la congestion, la perte d'ensoleillement, la disparition des commerces existants et du patrimoine, ainsi que la viabilité financière des futurs locaux commerciaux.

1. Circulation sur la rue Ottawa

Le secteur est déjà très congestionné et la rue Ottawa est à sens unique. L'ajout de véhicules, de livraisons, de déménagements et de camions de collecte risque d'accentuer les difficultés. Les 449 places de stationnement automobile prévues soulèvent des questions importantes : comment éviter les files d'attente aux accès du stationnement et le blocage de la chaussée? Comment maintenir la sécurité des piétons et des cyclistes et le passage des véhicules d'urgence? Je demande une analyse tenant compte de la configuration réelle des rues et des effets cumulatifs des développements voisins, accompagnée de mesures concrètes avant l'occupation des nouveaux logements.

2. Ensoleillement et confort des espaces publics

Trois tours pouvant atteindre 100 mètres font craindre une perte majeure de lumière naturelle pour le voisinage. Je demande des études d'ombre publiques comparant la situation actuelle et le projet, à différentes heures et saisons, en tenant compte des immeubles existants et des projets autorisés. Elles devraient préciser quels logements, trottoirs, terrasses et espaces publics seraient touchés et pendant combien de temps. La hauteur et l'implantation devraient être revues pour limiter les périodes d'ombre prolongées. Les effets de vent au niveau de la rue doivent également être évalués : des placettes et des jardins ne constituent un bénéfice réel que s'ils sont confortables et utilisables.

3. Patrimoine et commerces existants

L'ancien garage d'entretien d'autobus des années 1940, identifié comme bâtiment d'intérêt patrimonial, témoigne de l'histoire de Griffintown. Les commerces qui l'occupent contribuent à la vitalité et au caractère du quartier. Je demande une comparaison sérieuse avec des solutions de conservation et de réutilisation du bâtiment, ainsi qu'avec des constructions de moindre hauteur. La démolition est irréversible; son choix doit être justifié publiquement.

4. Loyers, taxes foncières et survie des commerces

À mon avis, le poids des taxes foncières contribue déjà à rendre la survie de nombreux commerces difficile dans Griffintown. Lorsqu'elles sont répercutées sur les locataires, ces taxes s'ajoutent aux loyers déjà élevés et aux frais d'exploitation. Comment garantir que les futurs commerces pourront supporter le coût total d'occupation des nouveaux locaux? L'annonce de mètres carrés commerciaux ne garantit ni leur occupation ni la présence de commerces indépendants et de proximité. Je demande une estimation transparente des loyers, taxes et frais communs envisagés, des locaux de petites superficies et des mesures concrètes permettant le maintien ou le retour des commerçants actuels à des conditions viables. Remplacer des commerces appréciés par des locaux inabordables ou durablement vacants appauvrirait le quartier.

5. Verdissement, services et travaux

Je m'oppose à une réduction des exigences de végétalisation des toits pour un projet de cette ampleur. Les bénéfices annoncés doivent être accompagnés de garanties sur la réalisation, l'entretien et l'accès public aux espaces extérieurs. La capacité du transport collectif, des infrastructures et des services de proximité doit être évaluée en fonction des développements cumulés du secteur. Les travaux en quatre phases doivent faire l'objet d'un plan précis concernant le bruit, la poussière, le camionnage et le maintien des accès aux commerces et aux logements.

6. Justification des dérogations et engagements vérifiables

Pour chaque dérogation, je demande que l'arrondissement explique le bénéfice collectif attendu et les solutions moins dommageables étudiées. Le respect des paramètres généraux du Plan d'urbanisme ne suffit pas à répondre aux préoccupations locales. Une comparaison publique des scénarios devrait porter sur le patrimoine, les logements créés, l'ensoleillement, la circulation, le verdissement et les impacts environnementaux de la démolition. Les engagements relatifs aux logements hors marché, au retour des commerces et aux espaces accessibles au public doivent comporter des échéanciers, des responsables et des mécanismes de suivi.

Je demande donc de revoir substantiellement le projet afin de préserver ce qui fonctionne déjà dans Griffintown et de protéger la qualité de vie du voisinage. Les bénéfices annoncés doivent être démontrés et garantis avant que des transformations irréversibles soient autorisées.

Jinqiu Yang

Je souhaite exprimer mon opposition au projet du 1457, rue Ottawa tel qu'il est présenté. Ce qui me préoccupe avant tout, c'est ce que deviendra la vie quotidienne dans ce secteur de Griffintown si l'on ajoute un ensemble de cette ampleur sans protéger suffisamment ce qui existe déjà.

La circulation est déjà difficile. La rue Ottawa est à sens unique et les possibilités de manœuvre sont limitées. Avec 449 places de stationnement prévues, auxquelles s'ajouteront les livraisons, les déménagements et la collecte des déchets, je crains davantage de blocages et de conflits entre automobilistes, piétons et cyclistes. Avant de donner son accord, l'arrondissement devrait démontrer comment les accès fonctionneront concrètement, y compris pendant les travaux, et comment le passage des services d'urgence sera maintenu. Cette évaluation doit inclure les autres développements du quartier.

La lumière naturelle est une autre préoccupation majeure. Trois tours pouvant atteindre 100 mètres pourraient modifier considérablement l'ensoleillement des logements et des rues voisines. Je demande que des études d'ombre compréhensibles soient rendues publiques, avec des comparaisons avant et après le projet, à plusieurs heures et pendant différentes saisons. Il faut connaître la durée des ombres et les endroits touchés, puis adapter les hauteurs et l'emplacement des bâtiments pour réduire les impacts. Les jardins et placettes annoncés doivent aussi être évalués pour leur soleil et leur protection contre le vent : ils doivent être agréables à fréquenter.

Je trouve également regrettable que l'on envisage de démolir l'ancien garage d'entretien d'autobus, reconnu comme bâtiment d'intérêt patrimonial. Le quartier a besoin de conserver des traces visibles de son histoire. Ce bâtiment et les commerces qui s'y trouvent participent à son caractère. Je souhaite qu'une option de conservation et de réutilisation soit étudiée sérieusement, avec des constructions moins hautes, et comparée publiquement au projet proposé.

La question des commerces ne peut pas se résumer à la quantité de locaux prévue sur les plans. Les loyers sont déjà très élevés à Griffintown et, à mon avis, le poids des taxes foncières fragilise déjà de nombreux commerces. Lorsque ces taxes sont facturées aux locataires, elles s'ajoutent au loyer et aux frais communs. Quel sera le coût réel des nouveaux locaux? Les commerçants actuels auront-ils les moyens d'y revenir? Je crains de perdre des commerces appréciés pour les remplacer par des locaux trop chers qui resteraient vides ou qui offriraient moins de diversité. Je demande des engagements sur des conditions de retour viables, un soutien pendant les travaux et des locaux adaptés aux petites entreprises indépendantes.

Je suis aussi défavorable à la dérogation qui réduirait la végétalisation des toits par rapport aux exigences actuelles. Un projet aussi important devrait contribuer pleinement au verdissement. Les espaces accessibles au public doivent bénéficier de garanties durables d'accès et d'entretien. Les travaux en quatre phases nécessitent par ailleurs un encadrement précis du bruit, de la poussière, du camionnage et des accès, pour éviter de fragiliser davantage les commerces et de prolonger les nuisances pour le voisinage.

Avant toute autorisation, je demande une évaluation de la capacité des transports collectifs, des infrastructures et des services de proximité à accueillir les nouveaux logements. Les

engagements concernant les logements hors marché et les autres bénéfices annoncés doivent être accompagnés d'échéanciers et de mécanismes de suivi.

Pour moi, les dérogations demandées doivent être justifiées par des bénéfices collectifs démontrés. Je demande à l'arrondissement de revoir substantiellement le projet et de comparer de véritables solutions de rechange qui protègent mieux l'ensoleillement, le patrimoine et les commerces. La qualité de vie et l'identité de Griffintown doivent peser réellement dans la décision.

Carol Damiani

La circulation et le stationnement sur rue sont particulièrement inquiétants.

Juste avec les immeubles qui sont déjà construits et habités, nous manquons d'espaces de stationnement sur rue pour nos invités, nos livraisons et les arrivées par taxis ou Uber. Il y a aussi au moins trois nouveaux immeubles en construction sur des Bassins, un sur St-Martin et un sur William. Avez-vous prévu des espaces pour visiteurs dans vos immeubles? Peut-être faudra-t-il même prévoir un stationnement payant comme à Arbora. Où se feront les déménagements? Pour le moment, les camions stationnent sur les pistes cyclables ou bloquent les rues en se stationnant en double.

La circulation dans le quartier est déjà très difficile - nous n'avons que quelques rues pour sortir du quartier et les rues sont étroites, sont souvent à une voie et si vous prévoyez ajouter au moins 449 voitures qui vont se déplacer sur de la Montagne, Guy, William et Ottawa, nous allons être pris dans des embouteillages énormes pour rentrer et sortir de chez nous. Il faudra se pencher plus longuement sur ce point.

Nous sommes tous pour les déplacements de façon durable mais la réalité est que nous avons des véhicules pour nous déplacer à l'extérieur du centre-ville, pour prendre nos enfants à l'école et autres besoins. Aussi, il y a des personnes à mobilité réduite dans le quartier et ils ne peuvent pas se déplacer sans voiture.

Merci pour votre attention à ces points.

Jean-François Proulx

Je suis résident du secteur, directement en face du site proposé au 1457, rue Ottawa, et je m'oppose à ce projet dans sa forme actuelle.

Hauteur et implantation — Une tour de 32 étages (100 mètres), un deuxième immeuble de 27 étages et deux autres tours, à quelques mètres de résidences existantes : c'est une échelle sans commune mesure avec le bâti environnant. La perte d'ensoleillement pour les

logements voisins sera considérable et permanente — moins de lumière naturelle, moins de qualité de vie, et une dévalorisation directe de nos propriétés. Aucune étude d'ensoleillement rendue publique ne vient rassurer les résidents à ce jour.

Infrastructures — Griffintown s'est densifié à un rythme extrême depuis dix ans et les infrastructures suivent à peine : écoles, garderies, parcs, transport collectif, égouts et aqueducs sont déjà sous pression. Ajouter plus de 900 ménages d'un coup, sans démonstration claire que les services peuvent absorber cette charge, c'est irresponsable. Le promoteur et l'arrondissement doivent prouver, chiffres à l'appui, que les infrastructures tiendront.

Chantier — Trois phases de construction, excavation visée dès la mi-2027 : des années de bruit, de poussière et de camions lourds dans des rues déjà congestionnées.

Processus — Je déplore qu'un projet privé d'un demi-milliard de dollars, le plus important depuis le rapport de l'OCPM sur l'avenir de Griffintown (2023), passe par la procédure accélérée de l'article 145.45 avec un simple mandat d'accompagnement — sans commission ni audiences formelles. Un projet de cette ampleur mérite un examen complet, pas une voie rapide.

Pour ces raisons, je demande que le projet soit refusé dans sa forme actuelle, ou à tout le moins substantiellement réduit en hauteur et en densité, avec des garanties vérifiables sur l'ensoleillement et les infrastructures.

Emmanuelle DUGUET

Pourquoi ne pas construire une école plutôt ? On rajoute des habitations à un quartier déjà engorgé. Des commerces dont personne n’a besoin. Encore des salles de yoga ? De reformer ou des meubles de luxe ?

Il faudrait penser à de réelles infrastructures NECESSAIRES pour le quartier.

Emmanuelle DUGUET

Comment les déchets vont il être gérés ? C’est déjà très compliqué pour les tours plus petites comme cela créé de l’engorgement dans les rues. Nous ne comprenons pas pourquoi le projet n’a pas plus été réfléchi par rapport à la nature réelle du quartier. Vous allez engorger les rues, créer des commerces dont personne n’a besoin, occuper un terrain qui aurait du être réservé pour une école ou infrastructure de sante, nuire à la vie de quartier de plusieurs milliers d’habitants uniquement pour construire une tour sans âme qui n’a absolument pas sa place à Griffintown. Ecoutez un peu les opinions des citoyens !

C. J.

Avant toute autorisation, je demande à la Ville de rendre publiques des réponses sur les points suivants.

1. Des études indépendantes. Les études d'impact ont été réalisées par le promoteur, qui a intérêt à maximiser la hauteur. Je demande :

— la publication complète des études, de leur financement, de leurs hypothèses et de leurs limites ;
— une contre-expertise indépendante, financée par la Ville et non par le promoteur.

2. Le raisonnement de l'arrondissement. Quels sont les critères décisionnels déterminants, et pourquoi conclut-on à l'absence d'impacts majeurs ? Comment la perte de soleil et d'intimité des terrasses a-t-elle été prise en compte ?
3. Circulation et sécurité. Comment les rues absorberont-elles les déplacements, les livraisons et le stationnement supplémentaires ? Comment seront protégés les piétons et les cyclistes, et préservés l'accès des ambulances et la capacité d'intervention du service d'incendie ? Les camions de livraison empiètent déjà de façon constante sur la piste cyclable de la rue Ottawa. Comment les livraisons seront-elles assurées sans aggraver la situation ?
4. Effets cumulés. Le projet doit être évalué avec les autres développements prévisibles du secteur, notamment l'îlot de la Montagne : circulation, infrastructures, espaces verts et services de proximité.
5. Le risque d'un projet qui ne se remplit pas. Selon la SCHL, l'inoccupation dans le Grand Montréal est passée de 2,1 % à 2,9 % en 2025, est plus élevée dans les immeubles neufs, et pourrait atteindre 4,8 % d'ici 2028, avec environ 30 000 logements locatifs en construction. Des résidents rapportent déjà qu'environ la moitié des unités du Vittoria sont inoccupées. Ailleurs (Irlande, Londres, Vancouver, Melbourne), les ensembles peu habités ont connu commerces en déclin, entretien négligé et rues sans vie. Je demande :

    - une analyse de la demande et du rythme d'occupation prévu ;
    - le profil des locataires ou acheteurs visés (résidents permanents ou location meublée de moyen terme) ;
    - un phasage conditionnant les phases suivantes à l'occupation réelle des premières ;
    - un plan pour les rez-de-chaussée commerciaux ;
    - des garanties de financement de l'entretien, y compris pour les unités non occupées.

Une décision de cette importance doit reposer sur une comparaison vérifiable des bénéfices collectifs et des impacts sur notre milieu de vie. Ces réponses doivent être publiques avant toute autorisation.

Michele Beelen

Tous les points mentionnés si dessus!

La circulation et le manque de stationnement (parcomètre) sont déjà des problèmes monstres présentement. Je ne peux imaginer comment mon quartier sera si vous dérogez de vos règlements....

On croirait que notre patrimoine serait mieux protéger et que l'immeuble actuel soit préservé. Quel tristesse pour les commerçants actuel: brasserie , fleuriste etc... Nous sommes déjà un quartier de béton et vous continuer dans le même sens ....plus de végétations est primordial

Finalement tous ces logements additionnels attireront sans doute des familles qui n'auront toujours pas une école primaire... Remplacez 2 tours par une école!!

Reza Mohammadi

Circulation, accessibilité et sécurité dans Griffintown : les impacts du projet du 1457, rue Ottawa

En tant que résident de Griffintown, je souhaite exprimer mes préoccupations concernant les difficultés croissantes de circulation et d'accessibilité dans le quartier, particulièrement dans le contexte des nombreux projets immobiliers réalisés au cours des dernières années.

Avec la densification rapide du secteur, le réaménagement et le rétrécissement de plusieurs rues, ainsi que la suppression de nombreuses places de stationnement, les déplacements quotidiens sont devenus de plus en plus difficiles pour les résidents.

Sur certaines rues, notamment les rues Ottawa et William, la circulation automobile est réduite à une seule voie. Cette configuration laisse très peu d'espace pour les arrêts temporaires des taxis, les véhicules de transport avec chauffeur, les livraisons, ainsi que l'embarquement et le débarquement des passagers. Les camions de déménagement rencontrent également des difficultés importantes pour effectuer leurs opérations sans bloquer la circulation.

La question de l'accès des véhicules d'urgence est particulièrement préoccupante. Dans un secteur caractérisé par une forte concentration d'immeubles de grande hauteur, il est essentiel de s'assurer que les ambulances, les camions de pompiers et les autres véhicules d'urgence puissent circuler et intervenir rapidement, même lorsqu'un véhicule est temporairement immobilisé sur la chaussée.

Au-delà du projet immobilier proposé au 1457, rue Ottawa, je crois qu'il est indispensable que la Ville de Montréal présente aux résidents une vision claire et détaillée de ses projets d'aménagement et de circulation pour les rues environnantes.

Avant d'autoriser une densification supplémentaire, les résidents devraient notamment être informés des mesures prévues pour :

Maintenir une circulation sécuritaire et fonctionnelle dans les rues Ottawa, William et les rues avoisinantes.

Prévoir des espaces adéquats pour les livraisons, les déménagements et les arrêts temporaires.

Garantir l'accès rapide et sécuritaire des véhicules d'urgence.

Évaluer les effets cumulatifs des nouveaux projets immobiliers sur la circulation et l'accessibilité du quartier.

Le développement de Griffintown est important, mais il doit s'accompagner d'une planification cohérente des infrastructures et des espaces publics afin de préserver la qualité de vie et la sécurité des résidents actuels et futurs.

Cordialement.

Nathan Liu

Je souhaite exprimer mes sérieuses préoccupations concernant les impacts de ce projet sur la circulation, le stationnement, les espaces verts et la qualité de vie des résidents de Griffintown.

1. Circulation et stationnement

Griffintown est déjà un quartier très densément construit, avec des rues relativement étroites, une circulation souvent difficile et un manque important de stationnement. Les nombreux chantiers de construction aggravent également cette situation.

Le projet prévoit près de 1 000 logements, mais seulement 449 places de stationnement automobile. Je crains que cette capacité ne soit insuffisante et que le projet exerce une pression supplémentaire sur le stationnement dans les rues avoisinantes.

2. Densité excessive et qualité de vie

Les immeubles résidentiels sont déjà très rapprochés les uns des autres dans plusieurs secteurs de Griffintown. La construction de trois nouvelles tours pouvant atteindre 32

étages risque d'aggraver les problèmes de vis-à-vis, de perte d'ensoleillement, de circulation et de bruit.

Il est important de protéger la qualité de vie des résidents actuels plutôt que de chercher uniquement à maximiser le nombre de nouveaux logements.

3. Espaces verts et infrastructures publiques

Je suis particulièrement préoccupé par la demande de dérogation visant à réduire les exigences de végétalisation des toitures.

Dans un quartier aussi densément construit, les espaces verts sont essentiels. Je considère qu'il serait inacceptable de réduire ces exigences alors que Griffintown manque déjà d'espaces verts et d'infrastructures publiques.

La Ville devrait plutôt exiger davantage d'espaces verts accessibles, de parcs, d'installations sportives et d'équipements communautaires.

4. Priorités de développement du quartier

Je ne suis pas opposé au développement urbain en général, mais je pense que Griffintown a déjà accueilli un très grand nombre de projets résidentiels au cours des dernières années.

Avant d'autoriser de nouvelles tours résidentielles de grande hauteur, la Ville devrait évaluer sérieusement la capacité des infrastructures existantes et les besoins réels des habitants.

Je demande donc à la Ville de Montréal de revoir ce projet, de réduire considérablement la hauteur et la densité des bâtiments, de maintenir les exigences de végétalisation et de donner la priorité aux infrastructures publiques et à la qualité de vie des résidents actuels.

Yiheng Sun

En tant que résident de Griffintown, je souhaite partager mes préoccupations concernant le projet du 1457, rue Ottawa, particulièrement en ce qui concerne la circulation, les transports en commun et la densité résidentielle.

1. Une circulation déjà très difficile

Les rues Ottawa et William sont déjà très congestionnées, surtout pendant les heures de pointe en fin de journée.

Deux endroits sont particulièrement problématiques : le feu de circulation à l'intersection des rues Ottawa et de la Montagne, ainsi que le panneau d'arrêt à l'intersection des rues Ottawa et du Séminaire. La circulation y est déjà extrêmement difficile.

Pour de nombreux résidents du secteur de la rue Ottawa, cette rue représente l'un des principaux accès pour rejoindre les autoroutes ou se rendre sur la Rive-Sud. Beaucoup d'automobilistes empruntent donc les mêmes voies.

Comment la Ville prévoit-elle gérer l'arrivée de centaines de nouveaux ménages alors que les routes sont déjà saturées ?

2. Des transports en commun insuffisants

Le transport en commun représente déjà un problème important pour les résidents.

Par exemple, l'autobus 71 permet de rejoindre la station Guy-Concordia sur la ligne verte du métro. Cependant, il passe environ toutes les 30 minutes et, selon mon expérience, il est souvent en retard. Avec une fréquence aussi faible et des retards fréquents, il est difficile de compter sur ce service pour les déplacements quotidiens.

L'autre possibilité consiste à marcher environ 15 à 20 minutes, en montée, jusqu'à la station Lucien-L'Allier. Cette marche est acceptable pendant les belles journées d'été, mais elle devient beaucoup plus difficile en hiver, lorsque les températures peuvent descendre jusqu'à -20 °C.

Même si une station du REM est prévue vers 2030, son emplacement restera relativement éloigné de mon domicile. Ce projet ne répond donc pas entièrement aux besoins de proximité de tous les résidents de Griffintown.

3. Une densité résidentielle qui continue d'augmenter

Je suis très heureux de voir que le projet prévoit des espaces commerciaux aux niveaux inférieurs. Habitant à proximité, je considère que l'arrivée de nouveaux commerces et services serait un véritable avantage pour le quartier.

Cependant, je me demande si une tour résidentielle de 100 mètres est vraiment adaptée à un secteur déjà très dense.

Je ne suis pas opposé à la construction de nouveaux logements, mais je crains que l'ajout d'autant de résidents, sans amélioration suffisante des infrastructures de transport, n'aggrave considérablement la situation actuelle.

4. Le besoin d'un véritable accès rapide au transport collectif

À long terme, j'aimerais que les résidents de Griffintown puissent accéder à une station de métro ou de REM en seulement quelques minutes à pied, idéalement environ trois minutes depuis leur domicile.

Une station située à 15 ou 20 minutes de marche, ou un autobus qui ne passe que toutes les 30 minutes, ne constitue pas une solution suffisamment pratique, particulièrement pendant l'hiver montréalais.

J'aimerais donc savoir quelles solutions concrètes la Ville envisage pour améliorer les transports en commun dans les différentes parties de Griffintown, y compris avant l'ouverture de la future station du REM.

Conclusion

Je suis favorable à l'arrivée de nouveaux commerces et à l'amélioration du quartier. Cependant, je souhaite que la Ville prenne sérieusement en considération les difficultés que les résidents vivent déjà au quotidien.

Avant d'autoriser un projet résidentiel d'une telle ampleur, il me semble essentiel de présenter des solutions concrètes aux problèmes de circulation et de transport en commun, en tenant compte de l'ensemble des développements immobiliers du quartier.

Pourquoi la Ville continue-t-elle d'autoriser des projets résidentiels de grande hauteur alors que les infrastructures routières et les transports en commun du quartier sont déjà insuffisants ?

Merci de prendre en considération l'expérience et les préoccupations des résidents actuels de Griffintown.

Wendi Zhou

I have concerns about the traffic and parking. There is already very little parking available on the street and it is very difficult to find parking for visitors to residents. Also - Ottawa Street is a one-way street with only one lane and nowhere to stop and there is a LOT of traffic where the cars don't move for a long time, especially during rush hour. Introducing these new buildings with so many floors and residents will mean even worse traffic and even less parking per capita and will make it worse for the residents that already live here.

Andréanne Leclerc

Le projet apportera sans doute du cachet à ce secteur du quartier! Toutefois, certaines préoccupations mériteraient d'être considérées afin d'assurer une intégration harmonieuse des nouvelles constructions et de préserver la qualité de vie des résidents actuels et futurs.

---

1. Circulation et accessibilité sur la rue Ottawa

Lors d'un 5 à 7 organisé par Tidan pour présenter le projet aux résidents du quartier, il a été mentionné que la majorité des entrées des nouveaux immeubles seraient situées sur la rue Ottawa.

Or, la circulation sur cette rue est déjà problématique, particulièrement aux heures de pointe.

Le nombre limité d'espaces de stationnement et de débarcadères oblige régulièrement les camions de livraison, taxis, Uber et autres véhicules à s'immobiliser sur le trottoir ou directement dans la rue. Ces arrêts entravent la circulation, créent des files de véhicules et compliquent parfois même l'accès des camions de pompiers aux immeubles.

La situation est particulièrement difficile le matin et en fin de journée, en raison des déplacements liés au travail, et s'aggrave durant l'hiver avec l'accumulation de neige.

Bien que quelques espaces de stationnement de 15 minutes soient disponibles, ceux-ci semblent fréquemment occupés pour de plus longues périodes.

L'ajout d'environ 900 unités résidentielles réparties dans trois nouvelles tours risque d'accentuer considérablement ces problèmes, particulièrement si la majorité des accès résidentiels, commerciaux et de livraison se concentrent sur la rue Ottawa.

Serait-il possible d'envisager :

1. Une réévaluation du plan de circulation autour du projet, en tenant compte des immeubles existants et de l'augmentation anticipée de l'achalandage?

2. Une meilleure répartition des entrées résidentielles, commerciales et des accès de livraison afin de limiter la congestion sur la rue Ottawa?

3. L'aménagement de débarcadères privés, idéalement en retrait de la voie publique, permettant aux véhicules de s'arrêter sans bloquer la circulation?

4. Des espaces réservés aux livraisons et aux arrêts de courte durée, adaptés aux besoins des résidents et des commerces?

5. Une étude de circulation tenant compte des heures de pointe, des conditions hivernales et de l'accessibilité des véhicules d'urgence?

L'objectif serait de prévoir dès maintenant des aménagements capables de répondre aux besoins à long terme, plutôt que d'accentuer des problèmes déjà présents.

---

2. Stationnement et mobilité dans le quartier

Le stationnement constitue également un enjeu important dans ce secteur de Griffintown.

Il est actuellement difficile pour les visiteurs de trouver un espace de stationnement, ce qui décourage les personnes provenant de l'extérieur du quartier de venir visiter leurs proches ou de fréquenter les commerces locaux.

Avec l'arrivée potentielle d'environ 900 nouvelles unités résidentielles, il serait pertinent de prévoir des infrastructures de mobilité adaptées à cette augmentation de population.

Serait-il possible d'évaluer les solutions suivantes?

- L'ajout d'espaces de stationnement intérieur accessibles au public, même payants, afin de faciliter les visites et l'accès aux commerces.
- L'aménagement de stationnements de courte durée supplémentaires à proximité des immeubles.
- L'augmentation du nombre de stations et de véhicules Communauto pour offrir davantage d'options aux résidents.
- Une meilleure planification des espaces de livraison, de débarquement et de stationnement afin de réduire les arrêts non autorisés sur la voie publique.
- L'objectif n'est pas nécessairement d'encourager davantage l'utilisation de l'automobile, mais plutôt de s'assurer que les infrastructures répondent aux besoins réels des résidents, des visiteurs, des commerces et des services d'urgence.

Quinta Seon

Stationnement: Moins de places de stationnement privés. Le voisinage tourne vers l'autopartage, le transport en commun et le vélo. Un pourcentage (10-15%) pour l'autopartage, des espaces de parking temporaires/d'attente/ embarquement (pas sur la rue car il y a trop de personnes qui stationnent sur les trottoirs), aussi 10%. 50% parking pour les marchands et 30% pour les familles et residents avec mobilité réduite (pas de parking pour studios et personnes seules).

Patrimoine: Je suggère une consultation auprès d'une société de patrimoine pour preserver et documenter l'histoire.

Nature: J'aimerais noté la destruction de nature autour du Sud Ouest sous le nom de dévelopment. Meme si on en replante des jardins, elles sont petites et manque une diversité de plantes pour supporter de la biodiversité. Meme si ce projet comporte d'une réaménagement d'une espace developpé, ça serait bien de voir une projet de verdissement avec impacte— comme des espèces d'arbres larges et des jardins avec plantes indigènes.

Les voies et partage d'espaces: Dans d'autres projets aux alentours ils pretendent que les voies et places publiques sont privées. Ils mettent des pancartes près des chemins publiques « proprietées privées » pour detourner les gens d'utiliser ces chemins. Peut etre sous pression des locataires, car il y a un sentiment de manque d'espace et de privitude. Je

suggère d’envisager comment cette proposition respecte une vie privée pour les résidents et accès pour les voisins.

Rishabh Agarwal

Plusieurs impacts doivent être démontrés, pas juste promis, avant toute approbation : l'ensoleillement et l'ombre, le vent au niveau de la rue et sur les terrasses, la circulation, les livraisons et le stationnement, la sécurité des piétons et des cyclistes, et l'accès des ambulances et des pompiers, pendant le chantier et après.

La présentation de la Ville mentionne une analyse d'ensoleillement, une étude de vent de Gradient Wind et une étude de mobilité de Momentum, mais elle n'en publie pas les résultats. Je demande leur publication intégrale, avec un examen indépendant, et des diagrammes d'ombre comparatifs, pour le projet proposé et pour une solution conforme à la réglementation, aux équinoxes et aux solstices, à 9 h, à midi et à 15 h.

Je demande aussi une évaluation des impacts cumulatifs à Griffintown, y compris le futur parc des Eaux-Cachées, la prise en compte du garage de 1941 et 1946, identifié comme témoin architectural significatif, et des règles claires pendant le chantier : horaires, poussière, bruit et trajets des camions.

Un mémoire complet, Opinion-TIDAN-1457-Ottawa.pdf, est aussi soumis avec les mêmes chiffres et les mêmes demandes.

Josée Leroux

Je m’oppose au projet d’urbanisme proposé au 1457, rue Ottawa à Montréal, car je considère que ce projet risque d’accentuer les problèmes déjà présents dans le secteur et de nuire à la qualité de vie des résidents.

Le quartier accueille déjà de nombreux complexes immobiliers et connaît une densification importante. L’ajout d’un nouveau projet de cette envergure risque d’aggraver la saturation du secteur, alors que les infrastructures et les espaces disponibles semblent déjà fortement sollicités.

Le manque de stationnement constitue une préoccupation majeure. Les rues du secteur sont déjà très sollicitées et les places de stationnement sont limitées. L’ajout de nouveaux logements entraînerait une pression supplémentaire sur le stationnement dans les rues, compliquant davantage le quotidien des résidents et des visiteurs.

Je suis également préoccupée par le manque d’espace et par les conséquences d’une densification excessive. Il est essentiel de préserver un équilibre entre le développement immobilier et le maintien d’un environnement agréable, aéré et fonctionnel. La multiplication

des complexes résidentiels ne doit pas se faire au détriment de la qualité de vie des citoyens.

La tranquillité du quartier, la préservation des espaces libres et le maintien d'un milieu de vie harmonieux sont des éléments importants qui doivent être pris en considération dans toute décision d'urbanisme. Une densification trop importante peut entraîner davantage de circulation, de bruit, de congestion et une perte d'intimité pour les résidents.

Je considère que le développement urbain doit être planifié de manière responsable, en tenant compte de la capacité réelle du quartier à accueillir de nouvelles constructions. Il ne suffit pas d'ajouter des logements : il faut également s'assurer que les infrastructures, les espaces disponibles, le stationnement et les services répondent adéquatement aux besoins de la population.

Pour toutes ces raisons, je suis contre le projet tel qu'il est actuellement proposé. Je demande que les préoccupations des résidents soient prises au sérieux et que les conséquences de ce projet sur la circulation, le stationnement, la densité du secteur et la qualité de vie soient évaluées avec rigueur avant toute approbation.

Il est important de préserver le caractère du quartier et de veiller à ce que son développement respecte les besoins des citoyens qui y vivent déjà.

Sonia Khazri

Portée de la consultation et prise en compte des contributions citoyennes

L'arrondissement indique que cette démarche permettra de recueillir les opinions citoyennes et d'apporter, le cas échéant, des ajustements au projet avant son approbation finale.

L'arrondissement peut-il préciser quels éléments du projet de résolution CA26 22 0206 sont réellement susceptibles d'être modifiés à la suite des contributions citoyennes ?

Notamment, les hauteurs maximales autorisées, l'implantation et la volumétrie des bâtiments, ainsi que les dérogations réglementaires demandées, peuvent-elles être revues de manière substantielle, ou la démarche vise-t-elle principalement à recueillir des commentaires sur les modalités de réalisation d'un projet dont les principaux paramètres sont déjà arrêtés ?

Enfin, comment l'arrondissement entend-il rendre compte de la prise en considération des contributions citoyennes avant l'adoption de la résolution finale ? Pourriez-vous svp rendre public un bilan indiquant les modifications apportées, les propositions écartées et les motifs de ces décisions?

Sofia kagansky

Je suis aussi très préoccupée par le bruit. Oubliez pas que vous avez une coop juste en face avec une garderie et des immeubles lun à proximité de l'autre. Une piste cyclable et on empiète déjà les uns sur les autres. Ca va creer pleins de conflits de voisinage et cest la ville et surtout les residents qui en paieront le prix. Avant, yavait le bar des brasseurs pi la police était constamment appelé sur les lieux la nuit. La densification aura un effet désastreux sur les citoyens déjà installés : on le voit déjà avec tous les partys la nuit dans les airbnbs.

Taylor Rowe

Je suis préoccupée par l'ampleur du projet et par le nombre important de dérogations demandées à la réglementation actuelle. Ces règles existent pour encadrer le développement urbain et assurer une certaine harmonie dans les quartiers. Je trouve inquiétant qu'autant d'exceptions soient envisagées pour permettre la réalisation d'un seul projet immobilier.

L'augmentation de la circulation constitue également une préoccupation majeure. L'ajout de nombreux logements, de commerces et de centaines de places de stationnement risque d'accentuer la congestion routière, le bruit et les difficultés de stationnement pour les résidents actuels.

De plus, dans un contexte où les espaces verts sont essentiels à la qualité de vie, il serait préférable de respecter, voire de dépasser, les normes environnementales existantes.

De manière générale, j'ai l'impression que ce projet privilégie une densification excessive au détriment de la qualité de vie des résidents actuels. Je ne suis pas opposée au développement du quartier, mais je considère que celui-ci doit se faire de manière réfléchie, raisonnable et respectueuse de l'environnement existant.

Les préoccupations des résidents actuels devraient être prises en considération avant d'autoriser un projet d'une telle envergure et d'accorder autant de dérogations.

Olivia Pavlenyi

The project is located between Ottawa and William, two one-way streets with a single traffic lane. Delivery vehicles and moving trucks already regularly double-park or stop illegally in the neighbourhood, particularly on Ottawa, obstructing traffic and creating safety concerns.

With approximately 1,000 new units proposed, what concrete measures will the city and the developer put in place to accommodate the additional deliveries, moving trucks, visitor traffic and passenger pickups without blocking the surrounding streets?

Although the circulation study acknowledges the existing double-parking problem and recommends short-stay spaces, it does not demonstrate that these arrangements will be sufficient for a project of this scale. It also does not appear to quantify how many additional resident and visitor vehicles may seek parking on surrounding streets, or assess whether there is any available capacity to accommodate them.

Before the project is approved, residents should be provided with a clear parking and loading management plan identifying the number and location of spaces for deliveries, moving trucks and pickups; how those spaces will be managed; and how potential spillover onto street parking will be addressed. These are already serious problems for the neighbourhood, and the city and the developer should demonstrate how they will prevent this project from making them worse.

Alexandre Gomes

Les effets combinés des impacts du projet Tidan avec le projet Lynk Griffintown (promoteur Olymbec), juste à côté du premier, seraient colossales. La différence est que l'empreinte de Lynk Griffintown est inférieure et serait bâti dans un espace de stationnement existant, sans besoin de démolir autres immeubles surtout d'intérêt patrimonial et culturel (brasserie Brasseur de Montréal). Définitivement, le projet Tidan doit être rejeté dans son intégralité.

Etienne Lafrance

PASSAGE PIÉTONNIER, IMPORTANT

Optimiser l'accès vers le métro Lucien L'Allier en construisant un passage piétonnier qui relie les rues Aqueduc, William et Ottawa.

p.s.: le site OCPM ne permet pas de joindre l'image

Sonia Khazri

À l'issue de cette consultation publique, l'OCPM produira-t-il uniquement une synthèse des contributions citoyennes, ou également une analyse indépendante accompagnée de constats et de recommandations, comme dans le cadre de ses consultations habituelles? Et ce document sera-t-il rendu public avant l'adoption définitive de la résolution par le conseil d'arrondissement?

Pascale Papin

Considérant l'ajout de 449 places de stationnement j'aimerais obtenir des précisions sur les points suivants : 1. Une étude d'impact sur la circulation (ÉIC) ou une analyse de la mobilité a-t-elle été réalisée par l'arrondissement ou le promoteur pour ce projet spécifique ? De plus j'aimerais savoir sur quelle (s) rue (s) débouchera les stationnements. 2. Est-ce que des

espaces sont prévus pour les véhicules de livraisons par coursier ainsi que les camions de déménagement pour éviter, comme on le voit fréquemment à Griffintown, le stationnement sur les pistes cyclable et sur la voie publique ou tout autre facon créative qu'il trouve pour entraver la circulation déjà très dense de Griffintown.. Cordialement, Pascale Papin

William Tremblay-Roy

Je souhaite exprimer mon opposition au projet immobilier proposé au 1457, rue Ottawa, dans sa forme actuelle, principalement en raison de son ampleur et de ses impacts sur la mobilité, la qualité de vie et le tissu commercial de Griffintown.

Le quartier connaît déjà d'importants problèmes de congestion au quotidien, tant pour les déplacements locaux que pour les trajets vers le centre-ville. Les rues Ottawa, William et Saint-Thomas, directement concernées par le projet, font partie d'un réseau routier déjà fortement sollicité, où la cohabitation entre automobilistes, piétons, cyclistes et véhicules de livraison est souvent difficile. L'ajout de plus de 1 000 logements risque d'aggraver considérablement cette situation, particulièrement aux heures de pointe. Ces enjeux de mobilité ne peuvent être évalués isolément : il faut tenir compte des nombreux autres projets immobiliers réalisés ou à venir dans le secteur et de leurs effets cumulatifs sur la circulation et la sécurité des déplacements.

Je m'interroge également sur la pertinence d'autoriser trois tours pouvant atteindre 100 mètres dans un quartier déjà très densifié. Les conséquences sur l'ensoleillement, les corridors de vent, l'intimité des résidents et la qualité des espaces publics, notamment le futur parc des Eaux-Cachées, méritent une évaluation rigoureuse et transparente.

Je déplore par ailleurs qu'un développement immobilier de cette ampleur puisse se faire au détriment de petits commerces locaux établis depuis de nombreuses années. Ces commerces contribuent à l'identité et à la vitalité du quartier, et leur disparition au profit de nouveaux ensembles immobiliers risque d'accentuer l'uniformisation de Griffintown.

Avant toute autorisation, la Ville devrait exiger des études indépendantes et accessibles au public, notamment sur la mobilité, la sécurité, l'ensoleillement et les effets cumulatifs des projets du secteur. Elle devrait également présenter différents scénarios de développement, incluant des hauteurs réduites et une meilleure intégration au quartier.

La densification ne devrait pas être une fin en soi. Il est difficile de justifier un projet d'une telle envergure sans démontrer que les infrastructures existantes peuvent absorber cette croissance et que les impacts sur les résidents et les commerces actuels ont été sérieusement considérés. Le développement de Griffintown doit avant tout contribuer à améliorer la qualité de vie du quartier, et non accentuer des problèmes déjà bien réels au quotidien.

Stefania Hernandez

De manière générale, je crois que ce projet causerait plus de problèmes qu'il n'en réglerait pour le quartier. L'intersection est déjà très achalandée, et l'arrivée de trois tours et de plus de 1 000 logements ne ferait qu'empirer la situation. Griffintown a besoin de projets à échelle humaine, mieux intégrés à leur milieu.

Le bâtiment existant est l'un des rares vestiges du caractère industriel et historique du quartier. Plutôt que de le reléguer au second plan, le projet devrait le mettre beaucoup plus en valeur et s'en inspirer, tant par son échelle que par son architecture.

Maxime Bélanger

Je tiens à exprimer mon opposition au projet immobilier envisagé au 1457, rue Ottawa, dont l'ampleur me paraît complètement démesurée par rapport à la capacité d'accueil du quartier Griffintown. Alors que les résidents subissent déjà les conséquences d'une densification rapide, ce projet risque d'accentuer plusieurs problèmes qui nuisent quotidiennement à leur qualité de vie.

La mobilité constitue l'une de mes principales préoccupations. La congestion est déjà une réalité bien présente dans Griffintown, particulièrement sur les rues Ottawa, William et Saint-Thomas. La circulation automobile, les livraisons et les déplacements des piétons et des cyclistes exercent une pression considérable sur un réseau routier qui peine déjà à répondre aux besoins actuels. Dans ce contexte, envisager l'ajout de plus de 1 000 logements sans apporter de solutions concrètes aux problèmes existants me semble irresponsable. Il faut également considérer l'ensemble des développements immobiliers récents et à venir, dont les effets cumulatifs sur la circulation et la sécurité ne peuvent être ignorés.

L'absence d'une étude de circulation permettant de mesurer les conséquences réelles du projet est particulièrement préoccupante. À ce jour, aucune étude n'a été présentée pour démontrer que l'ajout de plus de 1 000 logements pourrait être absorbé par le réseau routier du quadrilatère concerné, et encore moins par celui de l'ensemble de Griffintown. Comment la Ville peut-elle envisager d'autoriser un projet d'une telle envergure sans avoir préalablement évalué ses répercussions sur la fluidité des déplacements, les intersections avoisinantes et la sécurité des différents usagers de la route? Une augmentation importante de la circulation dans un secteur déjà congestionné pourrait entraîner des conséquences sérieuses, notamment pour la sécurité des piétons et des cyclistes, l'accès des véhicules d'urgence et la qualité de vie des résidents. Il serait irresponsable d'attendre que ces problèmes se matérialisent avant d'en mesu rer les impacts et de prévoir des solutions.

L'échelle même du projet soulève de sérieuses inquiétudes. La construction de trois tours pouvant atteindre 100 mètres de hauteur viendrait accentuer la densité d'un secteur déjà fortement construit. Un tel développement aurait nécessairement des répercussions sur le

milieu de vie, notamment en matière d'ensoleillement, de corridors de vent, d'intimité et d'accès à des espaces publics de qualité. La proximité du futur parc des Eaux-Cachées rend ces préoccupations particulièrement importantes. Ce parc devrait constituer un espace de respiration pour les résidents, et non se retrouver enclavé dans un environnement dominé par des tours résidentielles.

Je suis également préoccupé par la disparition potentielle de commerces de proximité qui participent depuis des années à la vie du quartier. Griffintown ne peut continuer à se développer uniquement en fonction du nombre de logements construits. La présence de commerces indépendants, la diversité des activités et le caractère distinctif du quartier sont tout aussi essentiels à sa vitalité. Leur remplacement par de nouveaux ensembles immobiliers contribue à effacer progressivement ce qui fait l'identité du secteur.

À mon avis, la Ville de Montréal ne devrait pas autoriser ce projet dans sa forme actuelle. Elle doit d'abord démontrer, à partir d'études indépendantes rendues publiques, que les infrastructures et le réseau de transport peuvent réellement soutenir une augmentation aussi importante de la population. Les impacts sur l'ensoleillement, la sécurité des déplacements et la qualité de vie doivent également être évalués en tenant compte des autres projets du secteur. Des scénarios alternatifs, prévoyant notamment une réduction significative des hauteurs et une meilleure intégration au milieu existant, devraient être sérieusement étudiés.

Je ne suis pas opposé au développement de Griffintown, mais je refuse que la densification se fasse systématiquement au détriment des personnes qui y habitent et des commerces qui l'animent. Après plusieurs années de transformations majeures, il est temps que la Ville accorde davantage d'importance à la qualité du milieu de vie plutôt qu'à la multiplication des projets de grande hauteur.

Pour toutes ces raisons, je m'oppose clairement à la réalisation du projet du 1457, rue Ottawa, tel qu'il est actuellement proposé, et demande à la Ville de revoir fondamentalement son ampleur avant d'envisager toute autorisation.

Martine Roy

Je souhaite exprimer mon opposition au projet immobilier proposé au 1457, rue Ottawa, dans sa forme actuelle, principalement en raison de son ampleur et de ses impacts sur la mobilité, la qualité de vie et le tissu commercial de Griffintown.

Le quartier connaît déjà d'importants problèmes de congestion au quotidien, tant pour les déplacements locaux que pour les trajets vers le centre-ville. Les rues Ottawa, William et Saint-Thomas, directement concernées par le projet, font partie d'un réseau routier déjà fortement sollicité, où la cohabitation entre automobilistes, piétons, cyclistes et véhicules de livraison est souvent difficile. L'ajout de plus de 1 000 logements risque d'aggraver considérablement cette situation, particulièrement aux heures de pointe. Ces enjeux de mobilité ne peuvent être évalués isolément : il faut tenir compte des nombreux autres projets

immobiliers réalisés ou à venir dans le secteur et de leurs effets cumulatifs sur la circulation et la sécurité des déplacements.

Je m'interroge également sur la pertinence d'autoriser trois tours pouvant atteindre 100 mètres dans un quartier déjà très densifié. Les conséquences sur l'ensoleillement, les corridors de vent, l'intimité des résidents et la qualité des espaces publics, notamment le futur parc des Eaux-Cachées, méritent une évaluation rigoureuse et transparente.

Je déplore par ailleurs qu'un développement immobilier de cette ampleur puisse se faire au détriment de petits commerces locaux établis depuis de nombreuses années. Ces commerces contribuent à l'identité et à la vitalité du quartier, et leur disparition au profit de nouveaux ensembles immobiliers risque d'accentuer l'uniformisation de Griffintown.

Avant toute autorisation, la Ville devrait exiger des études indépendantes et accessibles au public, notamment sur la mobilité, la sécurité, l'ensoleillement et les effets cumulatifs des projets du secteur. Elle devrait également présenter différents scénarios de développement, incluant des hauteurs réduites et une meilleure intégration au quartier.

La densification ne devrait pas être une fin en soi. Il est difficile de justifier un projet d'une telle envergure sans démontrer que les infrastructures existantes peuvent absorber cette croissance et que les impacts sur les résidents et les commerces actuels ont été sérieusement considérés. Le développement de Griffintown doit avant tout contribuer à améliorer la qualité de vie du quartier, et non accentuer des problèmes déjà bien réels au quotidien.

Véronique Fraser

Je suis extrêmement préoccupée par les conséquences du projet sur la circulation, les accès au site, la sécurité des résidents et la qualité du milieu de vie. Je souhaite également attirer l'attention sur les enjeux liés au patrimoine, aux espaces collectifs et à la préservation de l'identité de Griffintown.

Il est impératif de ne pas ajouter de circulation automobile sur la rue Ottawa. Cette rue est déjà surchargée par les déplacements des résidents, les camions de déménagement, les véhicules de livraison, les fournisseurs de services, les taxis et les véhicules de collecte des matières résiduelles. Les difficultés de circulation et les arrêts fréquents créent quotidiennement des situations chaotiques qui compromettent la sécurité des piétons, des cyclistes et des enfants, particulièrement en raison de la présence d'une garderie à proximité immédiate.

Les accès automobiles au projet, notamment aux stationnements souterrains, aux aires de livraison et aux installations de collecte des matières résiduelles, devraient être aménagés à partir d'autres rues que la rue Ottawa. Il faudrait également éviter que les véhicules transitent par Ottawa pour rejoindre ces accès. Il ne suffirait donc pas de déplacer l'entrée

d'un stationnement vers une autre façade si les automobilistes devaient tout de même emprunter la rue Ottawa pour y accéder.

Je suis consciente que cette réorganisation pourrait entraîner des pressions supplémentaires sur les autres rues du secteur. C'est pourquoi une étude de circulation portant sur l'ensemble du quartier est indispensable. Elle devrait évaluer les effets cumulatifs des quelque 1 023 logements projetés, des 3 700 m² d'espaces commerciaux et des activités de livraison et de service, plutôt que d'examiner uniquement les accès immédiats au terrain.

La question de l'accès des véhicules d'urgence est également fondamentale. Dans un secteur où les véhicules de service occupent déjà régulièrement une partie de la chaussée, il faut s'assurer que les ambulances et les camions de pompiers pourront accéder rapidement aux immeubles et disposer des espaces nécessaires à leurs interventions. La sécurité publique doit primer sur les considérations de commodité ou de rentabilité du projet.

Concernant le stationnement, je suis particulièrement préoccupée par les dérogations demandées relativement aux emplacements pour vélos. Dans un projet de cette ampleur, il faudrait au contraire maximiser les infrastructures cyclables et faciliter leur utilisation. La présence de 1 116 emplacements annoncés ne suffit pas à démontrer que l'offre est adéquate : leur nombre, leur configuration, leur accessibilité et leur répartition entre les résidents, les visiteurs et les usagers des commerces doivent être évalués. Je ne vois aucune justification à un assouplissement des exigences qui aurait pour effet de réduire la capacité ou la fonctionnalité des installations cyclables.

Je considère en revanche que les dispositions proposées pour assurer la gestion des matières résiduelles à l'intérieur du projet constituent une orientation positive. Il est essentiel que les déchets, le recyclage et les autres matières résiduelles puissent être entreposés et collectés sans encombrer les rues et les trottoirs. Il faut toutefois rappeler que 24 conteneurs de recyclage desservant actuellement Bass 2 et Bass 3 sont installés sur le terrain du 1457, rue Ottawa. Leur relocalisation et la continuité du service de collecte doivent faire partie intégrante de la planification du projet. Les installations prévues pour les futurs résidents ne règlent pas, à elles seules, les problèmes logistiques des immeubles existants.

Je suis également opposée à la démolition de l'ancien garage d'entretien d'autobus identifié comme bâtiment d'intérêt patrimonial. Griffintown possède une histoire industrielle et commerciale qui constitue une composante essentielle de son identité. Il est important de préserver des bâtiments qui témoignent de cette histoire, plutôt que de les remplacer systématiquement par des constructions résidentielles contemporaines.

La coexistence d'anciens bâtiments industriels ou commerciaux avec une architecture moderne contribue précisément au caractère distinctif et à l'authenticité du quartier. La préservation du patrimoine ne devrait pas être considérée comme un obstacle au développement, mais comme une occasion de créer un environnement urbain plus riche,

diversifié et ancré dans son histoire. La Ville devrait exiger une étude sérieuse des possibilités de conservation, de restauration et de réutilisation du bâtiment existant avant d'en autoriser la démolition.

Cet attachement au patrimoine concerne également les commerces déjà établis dans Griffintown. Des établissements comme Les Brasseurs de Montréal constituent bien davantage que de simples activités commerciales : ce sont des lieux de rencontre, de socialisation et de vie de quartier auxquels les résidents sont attachés. Ils participent à la mémoire collective et à l'identité de Griffintown. Il est important que les décisions d'aménagement contribuent à préserver cette diversité commerciale et ces lieux de rassemblement, plutôt que de favoriser une transformation du quartier qui effacerait progressivement ses caractéristiques historiques.

Enfin, je considère que les espaces verts et les placettes proposés présentent un intérêt limité s'ils ne répondent pas à des besoins concrets des résidents. Le verdissement est souhaitable, mais quelques jardins de rue, espaces paysagers ou passages piétonniers ne remplacent pas de véritables infrastructures collectives.

Griffintown accueille de nombreuses familles, mais demeure insuffisamment pourvu en équipements sportifs, récréatifs et communautaires. Ce dont le quartier a réellement besoin, ce sont notamment des terrains de basketball, de soccer, de tennis et de pickleball, des piscines intérieures ou extérieures, des gymnases, un centre sportif communautaire comparable à un YMCA, ainsi que des équipements culturels comme une bibliothèque. Ces installations permettraient aux enfants, aux adolescents, aux adultes et aux aînés de pratiquer des activités, de se rencontrer et de développer un véritable sentiment d'appartenance au quartier.

Il serait particulièrement pertinent de profiter de l'aménagement de l'un des derniers grands îlots disponibles pour intégrer de tels équipements, plutôt que de privilégier uniquement des espaces extérieurs paysagers dont l'utilité quotidienne pourrait être limitée. La valeur collective d'un aménagement devrait être appréciée à partir des usages réels qu'il permet, de son accessibilité et de sa contribution à la qualité de vie, et non simplement à partir de la superficie d'espaces dégagés au sol.

Je suis également préoccupée par la dérogation demandée concernant la végétalisation des toitures. Alors que le projet sollicite déjà des dérogations majeures pour augmenter les hauteurs et modifier l'implantation des bâtiments, il me semble difficilement justifiable d'assouplir parallèlement les exigences environnementales. Un projet qui demande autant d'exceptions au cadre réglementaire devrait, à tout le moins, respecter pleinement les normes de végétalisation applicables.

En définitive, le développement de cet îlot devrait être l'occasion de corriger certaines lacunes du quartier, et non d'aggraver les problèmes que les résidents vivent déjà quotidiennement. La priorité devrait être accordée à la sécurité des déplacements, à une

organisation cohérente des accès et des services, à la préservation du patrimoine et à la création d'équipements collectifs répondant véritablement aux besoins des habitants.

Je demande donc que les accès automobiles et logistiques soient organisés sans ajouter de circulation sur la rue Ottawa, que les exigences relatives aux infrastructures cyclables et à la végétalisation soient maintenues ou renforcées, que la conservation du bâtiment patrimonial soit sérieusement privilégiée et que les espaces collectifs proposés soient repensés pour intégrer de véritables installations sportives, récréatives et communautaires.

Griffintown est déjà un quartier habité, avec son histoire, ses commerces, ses familles et ses besoins. Les derniers grands terrains disponibles devraient servir à améliorer durablement ce milieu de vie, plutôt qu'à en accroître les pressions et à en effacer progressivement l'identité.

Siglinde Hasenauer

Compte tenu du manque persistant de services essentiels, d'équipements collectifs, d'espaces verts et d'infrastructures adéquates dans Griffintown, comment la Ville justifie-t-elle la hauteur et l'envergure proposées pour le projet TIDAN comme étant un véritable apport positif pour le quartier, au-delà de l'ajout de logements?

Si l'un des arguments avancés pour justifier une plus grande hauteur est de libérer davantage d'espace au niveau du sol, la Ville a-t-elle réellement établi que c'est ce que souhaitent les résidents en contrepartie de l'acceptation de bâtiments d'une telle hauteur? Comment évalue-t-elle ces avantages présumés par rapport aux préoccupations des résidents concernant l'échelle des bâtiments, l'ensoleillement, la densité et la qualité de vie?

Plus fondamentalement, comment la Ville s'assure-t-elle que ce projet reflète les priorités et les aspirations de la communauté déjà établie, plutôt que de présumer que l'aménagement de davantage d'espaces libres au niveau du sol constitue, à lui seul, une justification suffisante pour permettre une plus grande hauteur? Enfin, le projet prévoit une dérogation aux exigences réglementaires en matière de végétalisation des toitures, puisque la proportion proposée est inférieure à celle exigée par la réglementation. Pourquoi cette dérogation est-elle accordée? Comment la Ville justifie-t-elle cet assouplissement des exigences environnementales, particulièrement dans un quartier comme Griffintown où les espaces verts sont déjà insuffisants? Quelles mesures concrètes sont prévues pour compenser cette réduction de la végétalisation des toitures?

Nancy Gagnon

Absolutely against height the increase that the builder would like to add for the following reasons:

— Too many condos already in the area

— Too much shade and cause wind tunnels already present in Griffintown
— As is it is traffic congestion already exists (vehicles & foot traffic) even emergency vehicles have trouble getting around
— Already so many condo projects causing the Griffintown area to be held hostage (detours, noise & debris pollution) by construction companies

Eric Nadeau

Absolutely against height the increase that the builder would like to add for the following reasons:

— Too many condos already in the area
— Too much shade and cause wind tunnels already present in Griffintown
— As is it is traffic congestion already exists (vehicles & foot traffic) even emergency vehicles have trouble getting around
— Already so many condo projects causing the Griffintown area to be held hostage (detours, noise & debris pollution) by construction companies

Nina Bouteldja

Griffintown subit déjà une densification importante, et les conséquences sur la qualité de vie sont réelles et ressenties par tous les residents actuels.

L'ajout de trois tours résidentielles de cette ampleur va aggraver considérablement la congestion routière, la difficulté à trouver du stationnement ainsi que la pression sur les infrastructures et les services de proximité, sans parler de l'aspect sécurité.

Je suis particulièrement préoccupée par la détérioration progressive du caractère familial et résidentiel de Griffintown. Les familles ont besoin d'un quartier agréable, sécuritaire, ensoleillé, avec des espaces verts, des parcs et des rues où les enfants peuvent circuler en toute tranquillité et sécurité.

À force de privilégier des projets immobiliers toujours plus hauts et plus denses, les familles sont poussées à quitter le quartier pour retrouver ailleurs la qualité de vie qu'elles ne trouvent plus ici.

Griffintown ne doit pas devenir un quartier dominé par des tours de béton, où l'ensoleillement, la sécurité, la tranquillité, la mobilité et les espaces de vie sont sacrifiés au profit d'entreprises de construction.

Je demande à l'arrondissement/la ville/les décideurs de refuser les dérogations proposées et d'exiger une révision du projet, notamment une réduction significative de la hauteur des bâtiments, une véritable étude des impacts sur l'ensoleillement, la sécurité et les

infrastructures, ainsi qu'une évaluation rigoureuse des conséquences sur la circulation et le stationnement.

Griffintown doit être un quartier où les familles ont envie de s'installer et de rester, et non un quartier qu'elles finissent par quitter en raison d'une densification excessive. Ce projet va sans doute permettre à plusieurs personnes à tous les niveaux de prises de decisions d'empocher des enveloppes et des millions, mais je vous implore d'utiliser votre tête et votre empathie humaine pour vous prononcer sur le projet. Vos decisions auront des impacts réels sur la vie de milliers de personnes, de familles et d'enfants.

Gardez en tête que les élus doivent travailler pour leurs électeurs, et non pour les grandes entreprises.

Jiangfeng Yu

1. Démolition du bâtiment d'intérêt patrimonial

Le projet prévoit la démolition de l'ancien garage d'entretien d'autobus, construit dans les années 1940 et reconnu comme bâtiment d'intérêt patrimonial. Je demande que la Ville exige, avant l'adoption de la résolution, une étude patrimoniale démontrant que la conservation ou l'intégration partielle du bâtiment a été sérieusement évaluée et écartée pour des motifs précis. À défaut, la démolition devrait être assortie de conditions : documentation complète du bâtiment, récupération et réutilisation d'éléments significatifs, et mesures de commémoration accessibles au public.

2. Verdissement et toitures végétalisées

Le projet demande une dérogation aux exigences de végétalisation des toitures, avec une proportion inférieure à celle que prévoit la règlementation. Pour des bâtiments de cette hauteur et de cette densité, la lutte contre les îlots de chaleur et la gestion des eaux pluviales sont des enjeux importants. Je demande que le requérant précise la proportion proposée, justifie l'impossibilité de respecter la norme et propose des mesures compensatoires équivalentes, telles que des plantations d'arbres à grand déploiement au sol, des surfaces perméables et un plan de gestion des eaux pluviales.

3. Gestion des matières résiduelles

L'aire de dépôt temporaire est prévue dans un espace intérieur non chauffé, accessible par une voie située dans une cour latérale. Pour 923 logements, j'ai des réserves quant aux odeurs, à la présence de nuisibles, à la fréquence des collectes et au bruit pour les résidents des cours voisines. Je demande que soient précisés le nombre de collectes, la capacité de l'aire, les mesures de contrôle des odeurs et des nuisibles, et la manière dont les camions accèdent au site sans nuire à la circulation sur les rues à sens unique.

4. Voie privée et accès au site

La voie privée desservant les stationnements souterrains et la collecte des déchets concentre plusieurs usages à un même endroit. Je demande une analyse de son effet sur la sécurité des piétons et des cyclistes, en particulier aux points de raccordement aux rues Ottawa et William.

5. Stationnement, vélos et bornes de recharge

Je note les dérogations demandées pour le nombre et la configuration des stationnements pour vélos ainsi que pour l'équipement des places de stationnement automobile. Il faudrait préciser la proportion de places équipées de bornes de recharge et s'assurer que les emplacements pour vélos sont accessibles, sécuritaires et réellement utilisables toute l'année. Je demande aussi que le projet prévoie des mesures pour les visiteurs, les livraisons et les véhicules de services, afin d'éviter que ces usages ne se reportent sur les rues voisines.

6. Passage piétonnier public

Je salue le passage reliant les rues Ottawa et William, mais il serait situé sur une propriété privée. Je demande que la servitude soit permanente, que les heures d'accès soient garanties, que l'entretien et le déneigement soient assurés, et que ces engagements soient inscrits dans la résolution.

En conclusion, je recommande que la résolution ne soit pas adoptée telle que proposée et que les conditions ci-dessus fassent partie de toute autorisation éventuelle.

Marc Dugré

Bonjour,

Lorsque vous avez fait la présentation de votre projet sur la rue Guy, une seule entrée est prévue pour votre stationnement, sur la rue St Thomas, directement devant le futur parc ou se promèneront beaucoup d'enfants. Vous devriez reconsidérer ajouter une a deux nouvelles entrées pour votre garage sur la rue William et la rue Ottawa afin de diluer la circulation qui se retrouvera sur la rue St Thomas. Pensez-y svp.

De plus, si votre projet va de l'avant, allez-vous illuminer vos tours en conséquences pour faire ressortir l'architecture de cer dernières tout comme on peut le voir au centre-ville ? Vous dites vouloir construire des tours emblématiques dans Griffintown, mettez-y le paquet svp si vous voulez vous démarquer !

Merci.

Bertica Gonzalez

Opinion défavorable au projet immobilier du 1457, rue Ottawa – Griffintown

Je m'oppose au projet immobilier proposé sur l'îlot délimité par les rues Ottawa, William et Saint-Thomas, dans sa forme actuelle. Bien que je reconnaisse l'importance de répondre aux besoins en logement et de poursuivre le développement de Griffintown, je considère que ce projet soulève des préoccupations majeures quant à la qualité de vie, à la cohérence de l'aménagement urbain et à la préservation de l'intérêt collectif.

La densification ne peut constituer une fin en soi. Elle doit s'inscrire dans une vision globale du développement urbain qui accorde autant d'importance à la qualité du milieu de vie qu'au nombre de logements construits.

1. Une densification qui dépasse les limites d'un développement urbain équilibré

La construction de trois tours résidentielles pouvant atteindre 100 mètres de hauteur, totalisant 923 logements, représente une transformation considérable de cet îlot et de son environnement immédiat.

Le respect des paramètres de densité du Programme particulier d'urbanisme de Griffintown et du Plan d'urbanisme et de mobilité 2050 ne garantit pas, à lui seul, la pertinence de cette implantation. Les paramètres généraux de planification doivent être interprétés à la lumière des caractéristiques du milieu, des impacts sur les propriétés avoisinantes et de la capacité réelle du quartier à accueillir une telle concentration de logements.

Je considère qu'une densification aussi importante doit être justifiée par une démonstration rigoureuse de ses bénéfices collectifs et de sa compatibilité avec le milieu existant.

2. Des impacts importants sur la qualité du milieu de vie

La concentration de bâtiments de cette hauteur soulève des préoccupations quant à l'ensoleillement, à la circulation des vents, à la luminosité des espaces publics et à la qualité de l'expérience piétonne.

La création d'un milieu de vie agréable ne peut reposer uniquement sur la présence de placettes et de passages piétonniers. Elle exige également une implantation des bâtiments qui favorise une échelle humaine, une ouverture du paysage urbain et des conditions environnementales confortables pour les résidents.

Je demande que les impacts du projet sur les propriétés et les espaces publics environnants soient évalués de manière approfondie, notamment en ce qui concerne les ombres portées, les vents au niveau de la rue et les effets cumulatifs de la densification dans Griffintown.

3. Une densité qui doit être accompagnée par des infrastructures et des services adéquats

Griffintown connaît déjà une transformation urbaine majeure. L'ajout de près d'un millier de logements sur un seul îlot doit être analysé en fonction de la capacité des infrastructures et des services collectifs à répondre aux besoins de la population.

Il est essentiel de considérer les besoins en matière de transport collectif, de mobilité active, de gestion des eaux pluviales, d'infrastructures souterraines, d'espaces verts et de services communautaires.

La réalisation d'un projet immobilier de cette ampleur ne devrait pas précéder la démonstration que les infrastructures et les équipements collectifs nécessaires sont disponibles ou qu'ils seront réalisés dans des délais compatibles avec l'arrivée des nouveaux résidents.

4. Des espaces verts et publics qui doivent répondre à de véritables besoins collectifs

La création de jardins de rue, de placettes et d'un passage piétonnier constitue un élément positif du projet. Toutefois, ces aménagements ne peuvent, à eux seuls, compenser les effets d'une densité aussi élevée.

Les espaces publics doivent être suffisamment vastes, accessibles, végétalisés et conçus pour répondre aux besoins réels des résidents. Ils doivent favoriser la détente, les interactions sociales et la présence de la nature dans un environnement urbain dense.

Je m'interroge également sur la pertinence de déroger aux exigences de végétalisation des toits, alors que la lutte contre les îlots de chaleur et l'amélioration de la résilience climatique devraient constituer des priorités dans un quartier aussi densément construit.

5. Des engagements en matière de logement hors marché qui doivent être clairement définis

Le projet prévoit la construction d'un bâtiment de 100 logements hors marché dont les caractéristiques restent à définir avec l'organisme qui en assurera l'exploitation.

Il est essentiel que les engagements en matière de logement hors marché soient précis, transparents et assortis de garanties à long terme. La contribution du projet à l'abordabilité du logement doit être évaluée en fonction de la réalité des ménages qui pourront y accéder, des conditions d'occupation et de la pérennité de l'abordabilité.

La construction de logements ne peut être considérée comme un bénéfice collectif suffisant si les conditions permettant de répondre durablement aux besoins des ménages sont encore indéterminées.

6. Le recours aux dérogations doit être justifié par un véritable intérêt public

Le recours à l'article 145.45 de la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme permet d'autoriser un projet qui déroge à plusieurs dispositions réglementaires. Cette possibilité ne devrait pas conduire à considérer les exigences réglementaires comme de simples obstacles à contourner.

Au contraire, les dérogations demandées doivent faire l'objet d'une justification rigoureuse démontrant que les bénéfices collectifs du projet sont supérieurs aux impacts qu'il pourrait entraîner.

Le fait qu'une procédure d'autorisation ne soit pas susceptible d'approbation référendaire rend d'autant plus importante la prise en compte réelle des préoccupations exprimées par la population.

Conclusion et recommandation

Je considère que le projet, dans sa forme actuelle, privilégie une densification immobilière de grande ampleur sans démontrer suffisamment que celle-ci est compatible avec les objectifs d'un développement urbain équilibré, durable et respectueux du milieu de vie existant.

Je recommande donc à l'Arrondissement du Sud-Ouest de ne pas autoriser le projet tel qu'il est actuellement présenté et de demander une révision majeure de sa conception.

Cette révision devrait notamment viser une réduction significative de la hauteur et de la concentration des bâtiments, une meilleure intégration au milieu environnant, une augmentation des espaces verts de qualité et une définition claire des engagements en matière de logement hors marché.

Je souhaite que Griffintown continue de se développer, mais dans une perspective où la qualité de vie, la résilience environnementale, la mixité sociale et l'intérêt collectif constituent les véritables fondements de l'aménagement urbain.

Le développement immobilier doit contribuer à améliorer le quartier, et non simplement à maximiser le nombre de logements pouvant être construits sur un terrain.

Jerome Turgeon

I believe that the project should fit in with the existing rules and style of Griffintown. There are too many exceptions being requested. The developer should be able to make the financials work, and if they cannot I am sure another developer would be happy to develop this land.

Urvashi Singh

Je suis résident(e) du 1400, rue Ottawa, directement en face du projet TIDAN. Au-delà de la hauteur des bâtiments, je suis extrêmement préoccupé(e) par les conséquences cumulatives de ce projet sur la circulation, le stationnement, les transports collectifs, la sécurité, les espaces publics, l'environnement, le patrimoine et la qualité de vie quotidienne.

1. Circulation, stationnement et accessibilité

La rue Ottawa est relativement étroite et accueille déjà des résidents, des piétons, des cyclistes, des livreurs et des véhicules de service. Selon mon expérience du quartier, le stationnement est déjà difficile à gérer, notamment en raison de la densité existante et des nombreux travaux.

Le projet ajouterait environ 1 023 logements, tout en ne prévoyant que 449 places de stationnement automobile. Comment les visiteurs, les livreurs, les entrepreneurs, les véhicules d'entretien et les services d'urgence pourront-ils accéder efficacement au site sans aggraver les difficultés existantes ?

Le PPU de Griffintown de 2013 envisageait même une réduction à terme d'environ 40 % de l'offre de stationnement sur rue. Cette orientation doit être prise en compte dans les projections de stationnement et de mobilité, plutôt que de supposer que les rues avoisinantes pourront absorber une demande supplémentaire.

Je demande une évaluation indépendante et cumulative de la circulation, du stationnement, des livraisons, des accès aux garages, des interventions d'urgence et de la sécurité des piétons, notamment aux heures de pointe et pendant l'hiver.

2. Retards des transports collectifs

Les transports collectifs ne suivent pas le rythme de densification de Griffintown.

La station Griffintown–Bernard-Landry du REM devait initialement ouvrir en 2024. Selon les annonces de juin 2026, sa réalisation est désormais envisagée autour de 2030, soit environ six ans plus tard que prévu initialement.

En attendant, de nombreux habitants doivent marcher jusqu'à des stations de métro plus éloignées ou dépendre de services d'autobus et de déplacements actifs.

Comment justifier l'ajout d'une population aussi importante sans garantir d'abord une offre de transport collectif adaptée ?

Il serait irresponsable de présumer que la future station REM résoudra les problèmes actuels alors qu'elle n'est pas encore en service et que son calendrier a déjà connu des retards majeurs.

3. Sécurité des piétons, cyclistes et familles

Pour les résidents qui n'utilisent pas de voiture, les déplacements à pied et à vélo sont essentiels.

Le projet prévoit des dérogations concernant les espaces de stationnement pour vélos. Selon le sommaire décisionnel municipal, les exigences ordinaires pour l'usage résidentiel comprennent 1 384 places régulières et 95 places visiteurs, tandis que le projet prévoit 1 029 places pour cet usage.

Pourquoi réduire ces exigences alors que le projet augmentera considérablement les besoins en mobilité ?

Je suis aussi préoccupé(e) par les changements de conditions de vent autour de tours aussi élevées, particulièrement pendant l'hiver montréalais. Même si une étude conclut au respect des critères techniques applicables, il faut également démontrer que les trottoirs, intersections et passages demeureront confortables pour les enfants, les personnes âgées et les cyclistes.

4. Perturbations prolongées liées à la construction

Le projet serait réalisé en plusieurs phases, avec démolition, excavation et construction de bâtiments pouvant atteindre 100 mètres.

Les résidents du 1400, rue Ottawa seraient directement exposés aux nuisances : bruit, vibrations, poussière, camions, réduction de l'accessibilité, perturbation du sommeil et difficulté à profiter de leur logement.

Un projet de hauteur sensiblement inférieure, respectant davantage les règles actuelles, pourrait réduire substantiellement plusieurs de ces impacts. Cette possibilité doit être étudiée au moyen d'un scénario comparatif crédible.

Je demande un plan de gestion du chantier détaillé et juridiquement contraignant, comprenant des limites de bruit, des horaires raisonnables, des mesures de qualité de l'air, des itinéraires de camions, des inspections des bâtiments voisins et un mécanisme de plainte réellement efficace.

5. Espaces verts et environnement

L'un des principaux attraits de Griffintown est sa proximité avec le canal de Lachine, les espaces verts et les promenades accessibles à pied.

Cette qualité environnementale ne doit pas être progressivement compromise par une accumulation de bâtiments toujours plus hauts et une augmentation de la densité sans évaluation systématique des effets cumulés.

Or, le projet demande une dérogation permettant de réduire la végétalisation minimale des toitures concernées de 60 % à 40 %.

Pourquoi autoriser une réduction de cette exigence environnementale dans un quartier déjà fortement densifié ? Pourquoi multiplier les exceptions sans démontrer des gains mesurables en matière de biodiversité, de gestion des eaux pluviales, de lutte contre les îlots de chaleur et d'espaces réellement utilisables par le public ?

Les jardins et placettes proposés peuvent constituer des avantages, mais leur qualité, leur accessibilité, leur ensoleillement et leurs bénéfices environnementaux doivent être comparés objectivement avec ceux d'un projet de moindre hauteur.

6. Patrimoine et identité de Griffintown

Le bâtiment actuel est un ancien garage d'entretien d'autobus datant des années 1940 et identifié comme témoin architectural significatif.

Sa démolition représenterait une perte potentielle pour le patrimoine industriel de Griffintown. Il est particulièrement préoccupant que le projet prévoie aussi de soustraire cette intervention à certains critères normalement applicables à ce type de bâtiment.

Je demande une analyse indépendante des possibilités de conservation, de réutilisation ou d'intégration d'éléments architecturaux patrimoniaux.

7. Impacts cumulés et responsabilité publique

Dans son rapport de 2023 sur l'avenir de Griffintown, l'OCPM a recommandé une meilleure coordination des grands projets immobiliers avec les services collectifs, les infrastructures, les espaces publics et la mobilité.

Je demande à l'arrondissement de démontrer concrètement comment ces recommandations ont été appliquées au projet TIDAN.

Il faut évaluer les effets cumulés sur la circulation, les services d'urgence, les écoles, les garderies, les espaces verts, les commerces et les infrastructures, plutôt que d'examiner isolément chaque projet immobilier.

8. Préoccupations éthiques et intérêt collectif

Je suis profondément préoccupé(e) par le risque que le caractère, la sécurité, l'environnement et la culture de Griffintown soient progressivement compromis par l'accumulation de dérogations réglementaires.

La Ville doit démontrer que les exceptions demandées répondent à l'intérêt public et ne servent pas principalement à maximiser le potentiel de développement et la rentabilité du terrain.

Les bénéfices économiques privés ne doivent pas être privilégiés au détriment des coûts permanents supportés par les résidents existants.

Je ne suis pas contre le développement immobilier ni contre la construction de logements abordables. Je demande simplement que le développement soit proportionné, rigoureusement évalué et réellement bénéfique pour les personnes qui vivent déjà dans le quartier.

Je demande donc à l'arrondissement de ne pas approuver le projet TIDAN dans sa forme actuelle et d'exiger une révision substantielle, accompagnée d'études indépendantes, de scénarios comparatifs moins élevés et d'engagements publics contraignants.

Notre quartier mérite un développement qui préserve sa qualité de vie, sa sécurité, son environnement et son identité, plutôt qu'une densification exceptionnelle dont les conséquences n'ont pas été suffisamment justifiées.

U V

Bonjour,

Ma question concerne les mesures que vous allez prendre lors de la démolition du bâtiment existant sur au 1457 rue Ottawa. Et ce, pour deux raisons:

1) Le bâtiment à démolir est bourré d'amiante;
2) Deux des bâtiments de la coop Bassins du havre en face ont les prises d'air des systèmes de ventilation directement sur la rue Ottawa, et au niveau du sol (gracieuseté Aedifica et Bâtir son quartier).

Donc, comment allez-vous démolir le bâtiment en cause:

a) En procédant à une désamiantage avant la démolition proprement-dite (manière fine et efficace);
b) Ou en le démolissant et en chargeant les camions sous un jet d'eau, tout en gardant les débris et la poussière mouillés en tout temps (manière moins fine et moins efficace)?

Ensuite, qu'allez-vous faire pour éviter que nos systèmes de ventilation ne se contaminent pas avec de la poussière d'amiante:

a) Allez-vous plaquer nos entrées d'air avec des filtres HEPA;

b) Ou n'allez-vous rien faire, mettant le fardeau sur nous, comme si la démolition du bâtiment en face était notre affaire?

Notez que cette question et vos réponses seront publiées sur mon blog, avec mention de la source, évidemment. Et un suivi de vos engagements suivra.

Merci.

Eric Brouillette

Il est encore une fois inadmissible qu'un projet demandant une telle somme de dérogations soit possible. Que font les élus?? Rien ici n'a de sens dans un quartier où tout le monde déplore le manque de planification et de cohérence. La densité n'est pas celle sur papier : les rues sont congestionnées, le stationnement sur rue rendu impossible. Des élus ont vendu Griffintown à des promoteurs, c'est révoltant.

Timothee Cordier

Goulot d'étranglement immédiat sur Ottawa : En tant que rue à sens unique déjà saturée aux heures de pointe, la rue Ottawa ne peut absorber l'afflux massif de véhicules généré par un projet d'une telle densité.

Sécurité compromise aux abords des intersections : La multiplication des entrées et sorties de stationnement sur un axe à sens unique créera des conflits constants avec les piétons et les cyclistes qui partagent déjà une chaussée étroite.

Déficit flagrant de stationnements pour vélos : Prévoir un nombre d'emplacements pour vélos sous les normes réglementaires va à l'encontre des objectifs de transition écologique et condamne le secteur à une dépendance accrue à l'automobile.

Encombrement de l'espace public : Le manque de supports à vélos intérieurs sécurisés forcera le stationnement sauvage sur les trottoirs et le mobilier urbain, réduisant la fluidité piétonne et dégradant le domaine public.

Incohérence totale avec la mobilité active : densifier un quartier sans offrir l'infrastructure cyclable adéquate ni tenir compte de la capacité réelle du réseau routier local constitue un non-sens en matière d'aménagement durable.

Jagandeep Singh

Objection to the Proposed Tidan Development – 1457 Ottawa Street

I am writing to express my strong concerns regarding the proposed Tidan development at 1457 Ottawa Street and to ask that the project be reconsidered in its current form.

Griffintown has already undergone significant high-density development. Adding three towers of up to 32 storeys and 100 metres in height risks further compromising the neighbourhood's character, livability, and quality of life.

— My concerns include:
— Loss of sunlight and natural light: The towers could cast substantial shadows over neighbouring residential buildings, balconies, streets, and public spaces.
— Loss of views and privacy: The height and proximity of the proposed buildings could negatively affect existing residents' views, privacy, and enjoyment of their homes.
— Overdensification: Further concentration of high-rise buildings risks making Griffintown increasingly congested and less attractive as a place to live.
— Pressure on infrastructure: Additional residents will increase demand on streets, public transit, parks, and other neighbourhood services.
— Environmental and construction impacts: Increased wind effects, reduced sunlight in public spaces, and prolonged construction noise, dust, and vibration could further diminish residents' quality of life.
— Loss of Griffintown's identity: Uncontrolled vertical development risks replacing the neighbourhood's distinctive character with an increasingly dense landscape dominated by towers.
— Housing development is important, but it must not come at the expense of the people who already live here. Once buildings of this scale are constructed, their impacts on the surrounding neighbourhood will be extremely difficult to reverse.

I respectfully urge to reconsider the project in its current form and reject the proposed height and density unless it can be demonstrated that the impacts on existing residents and the neighbourhood can be adequately addressed. A more moderate design that respects Griffintown's character, protects access to sunlight, and prioritizes long-term livability should be considered.

Griffintown deserves thoughtful development that improves the neighbourhood rather than further compromising the quality of life of its residents.

Thank you for considering my concerns.

SimranJot Kaur

Request to Reconsider the Scale of the Tidan Project in Griffintown

I would like to express my opposition to the proposed Tidan development at 1457 Ottawa Street in its current form. I ask that the borough carefully reconsider the scale of this project and the long-term consequences it could have for Griffintown and its residents.

Griffintown is already a densely developed neighbourhood. Adding three towers reaching up to 100 metres could place further pressure on an urban environment that is already experiencing significant change. Development decisions must take into account not only the

number of new housing units being created, but also the quality of life of the people who already live in the surrounding buildings.

I am particularly concerned about the following issues:

— Reduced sunlight and increased shadows: Tall towers can significantly affect neighbouring homes, balconies, streets, and shared outdoor spaces, making the surrounding environment less pleasant.
— Excessive density: The cumulative effect of successive high-rise projects risks creating an overcrowded neighbourhood with increasing pressure on public spaces and local services.
— Deterioration of the urban environment: The scale of the proposed buildings could further change Griffintown's skyline and undermine the architectural character and human scale that should be preserved.
— Traffic and infrastructure challenges: More residents mean greater demand for transportation, pedestrian infrastructure, green spaces, and municipal services.
— Construction disruption: Nearby residents may face prolonged noise, dust, truck traffic, and vibration, with potential consequences for their homes and daily lives.

The future of Griffintown should not be determined solely by how much construction can fit onto a particular site. Responsible urban planning requires a balance between new housing, environmental quality, adequate infrastructure, and respect for existing residents.

I therefore ask the borough to reject or substantially revise the proposed development in its current form, particularly its height and density. A less imposing design that better integrates with the surrounding neighbourhood should be explored before the project moves forward.

The decisions made today will shape Griffintown for generations. Protecting residents' quality of life, preserving access to sunlight, and maintaining a balanced urban environment must be essential considerations in that process.

Thank you for taking these concerns into account.

Respectfully,

A Griffintown resident and co-owner

Nora Xu

Project Tidan

Griffintown is already too crowded, parking is extremely hard, this project should not be over the current surrounding buildings which are most 7-8 floors.

Julie Saint Maxent

Objet : Préoccupations concernant la hauteur des tours, la densification du quartier et les répercussions sur la qualité de vie des résidents

En tant que résidente de Griffintown, je souhaite exprimer mes sérieuses préoccupations concernant le projet de construction de trois nouvelles tours pouvant atteindre 100 mètres de hauteur.

Je ne suis pas opposée au développement immobilier du quartier. Toutefois, Griffintown connaît déjà une densification importante et des travaux de construction quasi permanents. Il me semble essentiel que les nouveaux projets tiennent davantage compte des résidents actuels et de leur qualité de vie.

1. Un quartier déjà saturé

- Griffintown connaît une densification considérable, avec une multiplication des immeubles de grande hauteur.
- L'accumulation des tours transforme progressivement le paysage urbain, au détriment de son harmonie et de son caractère résidentiel.
- L'arrivée de centaines de résidents supplémentaires risque d'accentuer la pression sur des infrastructures déjà fortement sollicitées.
- Il me semble indispensable d'évaluer les effets cumulés des projets immobiliers, et non chaque nouvelle construction de manière isolée.

2. Des travaux permanents qui détériorent la qualité de vie

Les résidents de Griffintown subissent depuis des années les conséquences des nombreux chantiers du quartier :

- Nuisances sonores : bruit constant des machines, travaux de forage, vibrations parfois ressenties jusque dans les appartements.
- Poussière et qualité de l'air : exposition répétée aux poussières de chantier, soulevant des préoccupations concernant la santé respiratoire.
- Circulation perturbée : rues fermées, déviations, congestion routière et multiplication des klaxons.
- Difficultés d'accès aux logements : problèmes de stationnement, accès restreints aux immeubles, complications pour les livraisons et les déplacements quotidiens.
- Durée des nuisances : ces perturbations peuvent s'étendre sur plusieurs mois, voire plusieurs années, et se cumulent avec les chantiers voisins.

Il est important de rappeler que les résidents actuels vivent quotidiennement avec ces désagréments, sans toujours disposer de solutions concrètes pour les atténuer.

3. Une hauteur de construction disproportionnée

- Le projet prévoit trois tours de 25, 27 et 32 étages, dont la plus haute pourrait atteindre 100 mètres.
- Ces hauteurs semblent disproportionnées par rapport au cadre urbain et soulèvent des questions concernant l'intégration architecturale, l'ensoleillement et l'environnement immédiat.
- Je souhaiterais comprendre pourquoi une dérogation à la hauteur maximale normalement autorisée est envisagée.
- Une solution comportant des bâtiments moins élevés, davantage à échelle humaine, me semblerait plus respectueuse du quartier et de ses habitants.

4. Une pression supplémentaire sur les infrastructures

L'arrivée de nouveaux résidents pourrait aggraver plusieurs problématiques existantes :

- Augmentation de la circulation automobile et des besoins en stationnement.
- Intensification des difficultés d'accès et de livraison.
- Pression accrue sur les espaces verts, les infrastructures publiques et les services de proximité.
- Densification supplémentaire d'un secteur qui manque déjà, à mon sens, d'espaces de respiration.

5. Mes demandes à la Ville et aux promoteurs

Je souhaiterais que les éléments suivants soient sérieusement considérés avant toute autorisation :

- Réévaluer la hauteur et le nombre de tours, en privilégiant un projet à dimension humaine.
- Justifier publiquement les dérogations réglementaires demandées, notamment concernant la hauteur des bâtiments.
- Présenter une étude indépendante des impacts cumulés des constructions actuelles et futures sur la circulation, le bruit, la qualité de l'air et la qualité de vie.
- Établir un plan précis de gestion des travaux, prévoyant des mesures concrètes pour limiter les nuisances et préserver l'accès aux résidences.
- Consulter véritablement les habitants directement concernés, notamment ceux qui subissent déjà plusieurs années de travaux dans leur environnement immédiat.
- Étudier des scénarios alternatifs, avec des bâtiments moins élevés et une densité mieux adaptée au secteur.

Conclusion

Griffintown ne peut pas continuer à se densifier sans que les conséquences sur ses résidents soient pleinement prises en compte.

Le développement immobilier est nécessaire, mais il doit s'accompagner d'une vision cohérente et durable du quartier.

La qualité de vie des citoyens qui habitent déjà Griffintown doit être une priorité, et non une considération secondaire face aux intérêts immobiliers.

Je demande donc à la Ville de reconsidérer les dimensions du projet et de démontrer clairement comment celui-ci pourrait être réalisé sans aggraver les nuisances et la saturation que subit déjà le voisinage.

Robert Macri

Bonjour,

Je suis contre ce projet qui fais aucun sens dans le quartier pour diverses raisons raison. Un nous n'avons pas les infrastructures qui suivent, par exemple les routes. De plus la hauteur affect la vue de tout le monde ainsi que l'accès au soleil. En terme de visuel, un immeuble de cette tailles ne sera pas estetiwue et va détruire le quartier.

Lisa Qu

Oppose the construction of high-rise buildings

Oppose the construction of high-rise buildings. A 100-meter-tall building would negatively impact the local economy and natural ecology. It would also lead to traffic congestion and exacerbate the shortage of educational resources, such as kindergartens and primary schools.

Maria Savignano

Pourquoi modifier un zonage deja en place? J'habite a Griffintown depuis 10 ans et j'ai constate les changements. Les rues sont bien trop etroites pour le nombre d'habitants actuel. Nous n'avons pas besoin de plus de monde avec de condo de grande hauteur.Les livraisons sont impossibles,le deneigement est catastrophique et le camion-poubelle peut deja plus passer. Aussi deposer un passenger en taxi est impossible.

Claudio Vincelli

Ottawa street is very narrow and congested with traffic. Perhaps build in the designated park area and move the park within the buildings so it can be spread out.

Thank you