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

Logement et abordabilité

James Jennings

More multi bedroom units needed

Alexandre Pare

Il manque de grands logements dans les logements privés. Les typologies 2cc et 3cc sont les plus en demande puisque l'offre dans le neuf est déficiente et les prix du marché privé sont inaccessibles. Chose certaine, le nombre de 3cc ne dois pas diminuer. Le nombre de logements hors marché gagnerais à être augmenté aussi.

Angélique Rob

Il y a une crise du logement accessible à Montréal cela n'a aucun sens car 50% de logement 1 chambre qui seront mis a location à 1500$ dollars cela est inutile...▪ Le quartier regorge déjà de tours récentes où de nombreux appartements restent vides ou sont sous-utilisés (résidences secondaires, spéculation, investissements étrangers). Construire davantage le même produit n'aidera pas à loger les gens.

Le quartier a besoin de logement plus grand pouvant accueillir des familles. Et d'une école supplémentaire car la petite bourgogne est surchargée. La penurie pénurie actuelle de notre quartier rappe les familles et les ménages à faible ou moyen revenu qui ont besoin de 2, 3 ou 4 chambres.

B E

Il faut un plus haut nombre de logements sociaux/abordables. Il faut aussi s'assurer que les logements aient un taux élevé d'occupation à l'année longue!

Normand Girard

La circulation automobile dans le secteur est déjà problématique. L'ajout de plus de 1,000 logements dans cet îlot ne fera qu'empirer la situation. Que ce soit pour y accéder ou en ressortir, les rues Ottawa et Williams seront largement surchargés. On n'a qu'à penser au temps d'attente interminable qui sera requis pour accéder à la rue de la Montagne qui est déjà lourdement surchargée aux heures de pointe pour se rendre au pont Victoria. Une étude de circulation de tout le périmètre (rue de la Montagne, rue des Bassins, rue Guy et rue Notre-Dame) est fortement recommandée. Il faudrait y inclure tout le développement

prévu également entre les rues Williams et Barré. Ça va être l'enfer. À mon humble avis, le projet est beaucoup trop dense, malgré ses qualités architecturales.

Michele Beelen

Le règlement maximum de 36 logements devrait être impérativement appliqué.. Est ce que vous réalisez combien il est déjà impossible de circuler avec une voiture dans Griffontown???? L'ajout de circulation sera impossible à absorber; aucun stationnement, des rues super étroites dûes aux trottoirs hyper large en plus des pistes cyclades. Le quartier est saturé. Dès qu'un camion de livraison s'arrête pour une livraison des bouchons monstres se crée que ce soit sur William, Bassin ou les autres rues. Le planificateur d'urbanisme ne devrait accepter des tours avec ce nombres de logements qui ne feront qu'accentuer le problème.

Naya Hilal

No PLEASE THIS WILL DISTRUPT OUR our quite and intimate NEIGHBOURHOOD

Nathan Liu

Je pense qu'il est essentiel de prendre en considération la situation actuelle du quartier Griffintown avant d'autoriser la construction de nouveaux projets résidentiels de grande envergure.

Actuellement, Griffintown compte déjà une très forte concentration d'immeubles résidentiels. Les bâtiments sont souvent trop rapprochés les uns des autres, les chantiers de construction sont fréquents, les rues sont étroites et les places de stationnement sont insuffisantes. Tous ces problèmes nuisent considérablement à la qualité de vie des résidents du quartier.

Ajouter près de 1 000 logements supplémentaires risque d'aggraver davantage ces problèmes, notamment en matière de circulation, de stationnement, de densité urbaine et de pression sur les infrastructures existantes.

À mon avis, Griffintown n'a pas besoin de davantage de tours résidentielles pour le moment. La priorité devrait plutôt être accordée au développement d'infrastructures et d'équipements publics, tels que des parcs, des espaces verts, des installations sportives, des centres communautaires et d'autres services de proximité répondant aux besoins des résidents.

Le développement d'un quartier ne devrait pas se mesurer uniquement au nombre de logements construits, mais surtout à la qualité de vie qu'il offre à ses habitants.

Je demande donc à la Ville de Montréal de reconsidérer les priorités de développement de Griffintown et de privilégier les infrastructures publiques plutôt que la construction de nouvelles tours résidentielles.

Quinta Seon

Pas acceptable. En premier point— tout le monde à droit à une logement abordable. Donc le projet commence déjà sur un mauvais pas. Tous les logements devraient donc être abordables pour une personne québécoise de salaire moyenne. « Un logement hors marché » est très vague. Une coopérative serait le bienvenue.

Deuxièmement: La peinurie de logements est pour les familles et pas toujours pour les personnes seuls. En fait, dans notre immeuble en face, constitué de 4 1/2 pour la plupart, les logements plus grandes sont en fortes demande. Meme quand on dit que ça sera des logements de deux chambres, on sait que c'est quand même coincé quand c'est des condos (sans rangement comme une garage ou espaces à jouer comme des cours). Donc ce n'est pas bien pour les familles. Les apartments de deux chambres serviront plus comme un chambre, un bureau pour des couples ou des professionnels. De plus, même les couples préfèrent avoir plus d'options et plus d'espace.

Charlotte Cartier

Cette offre de logement ne représente pas le besoin du quartier. L'impact d'ajouter 923 logements dans cette zone de quartier serait invivable. Il faut prendre en considération plusieurs choses:

- il y a un manque de ressources pour les habitants du quartier actuels.
- Les espaces publics sont trop limités pour la quantité d'habitants actuels.
- les infrastructures, incluant routes, pistes cyclables, passages piétons, espace poubelles/ bac de récupération sont soit manquantes ou inadéquates. Ajouter a cela 923 logements n'est pas envisageable sans un impact excessivement négatif pour future et présent habitants.
- 100 logements abordables ne suffit pas pour la crise du logement actuelle.
- La proportion de studios / appartements a 1 chambre VS appartement familial (4 1/2 et 5 1/2) ne convient pas pour la demande actuelle de logement dans le quartier ni la ville de Montréal.

Le projet est prévu en face du parc d'enfants, sur la rue Ottawa, rue sur laquelle la limite de vitesse n'est JAMAIS respectée, de meme pour les passages piétons. Cette rue est in danger pour la population qui y vit deja. Ajouter 923 personnes qui conduirait de façon dangereuse dessus n'est pas acceptable ni sécuritaire.

Il n'y a pas de débarcadère pour certains batiments sur la rue Ottawa, forçant les livraisons/ déménagement et tout autre camion de service a se stationner sur le trottoir ou la piste

cyclable. Bloque ainsi l'accessibilité pour les personnes a mobilité reduite, et cause un danger reel pour les cyclistes. Il faut absolument que ce projet inclu un débarcadère pour ses tours si il a lieu.

Et enfin, cette partie du quartier est extrêmement venteuse. Le manque d'arbre et le surplus de batiments de condo rend les hivers dans ce quartier insoutenable. Il est impératif que tout autre projet future priorise une symbiose afin d'alléger l'intensité des saisons de façon INTELLIGENTE dans ce quartier. Je parle aussi des été insoutenable due à la présence excessive de ciment et béton dans toutes les infrastructures public ou privées du quartier. Soyons honnête les étés vont aller qu'en se réchauffant. Faisons ca bien.

Vivekh Pundit

Bad timing. Not good for Montreal property owners in a time when the real estate market is not healthy. Please do not proceed with this project, it is not the right time.

Rishabh Agarwal

Je suis pour le logement abordable et hors marché, mais je ne comprends plus les chiffres : 100 logements hors marché selon l'OCPM, 125 logements et 25 % sous le prix du marché dans la presse, et un accord de 11 % de logement social ou abordable plus 9 % d'abordable privé dans la présentation de la Ville.

Ce n'est pas un engagement, c'est trois versions différentes. Si on accorde des dérogations aussi larges sur la hauteur et le nombre de logements, le minimum est un engagement écrit, inscrit dans l'entente de développement, avec un nombre minimal de logements, des loyers, un écart par rapport au marché, une durée et un exploitant.

Sofia Kagansky

Je crois que i ilya des logements sociaux, ils devront être gérés pr un autre organisme que le tidan afin quil n'ait pas conflit d'intérêt. D'autre part, les loyers devient être considérablement plus bas que le prix du marché afin que ce soit de vrais logements abordables et pas des logements qui restent quand même trop coûteux pour la classe moyenne.

Aussi, cest dommage que ce soit dea logements à loyer et non à vendre car ca risque d'être des airbnbs pour des touristes.....Et pas pour les familles. Déjà le fait que la moitié des logements cest des studios et des 3 et demies....cest pas fait pour ls familles.

Taylor Rowe

Je comprends l'importance de développer une offre de logements diversifiée et abordable. Toutefois, je considère que cela ne devrait pas se faire au détriment des résidents actuels et de leur qualité de vie.

L'ajout d'un grand nombre de logements dans des bâtiments aussi imposants risque de créer une densification excessive du secteur, d'augmenter la circulation et de mettre davantage de pression sur les infrastructures et les services existants.

Je crois qu'il serait préférable de privilégier des projets à échelle humaine, qui s'intègrent harmonieusement au quartier et respectent les propriétés environnantes. La création de nouveaux logements est importante, mais elle ne devrait pas compromettre la tranquillité, l'ensoleillement, les vues et la valeur des propriétés des résidents actuels.

Pierre Beaulieu

Je préconise au moins 50% de logements sociaux et à des prix abordables.

Minh Trang Do

I am concerned about the proportion of units that may primarily serve as investment properties, as well as the lack of family-sized condominiums.

When I purchased my condo in Griffintown, I found very limited options for families like mine who want to live in a dense urban neighbourhood close to downtown. I also know families who live in Griffintown and want to stay in the neighbourhood but are being forced to consider moving as their families grow beyond the capacity of their current three-bedroom units.

I am concerned that developers often provide only the minimum number of family-sized units required by municipal regulations. Furthermore, the current 96-square-metre threshold for defining a family-sized unit does not necessarily guarantee three proper bedrooms. In practice, some of these units are closer to two bedrooms and a small office, which may not adequately meet the needs of a growing family.

This raises broader concerns about whether the housing being built reflects the actual needs of residents. I am particularly concerned of what happened in Toronto's housing market and the importance of ensuring that new developments do not oversupply units that do not meet the needs of people looking to establish long-term homes.

I understand that this project is subject to municipal regulations and that developers cannot be expected to exceed existing requirements. Nevertheless, I would encourage the project

team to consider whether there is sufficient market demand for larger, family-oriented units and whether a greater proportion of the development could accommodate this need.

Ultimately, I believe that successful urban densification should involve more than maximizing the number of units built. It should also ensure that housing diversity reflects the needs of different households and allows families to remain in neighbourhoods close to downtown as their needs evolve.

I also hope that the approximately 100 social and affordable off-market units will accommodate a diversity of household types, including families, and that their final design will reflect the needs of the people who will live there

semir hassanaly

Pensez vous rellement que les logements sociaux vont se deployer dans ces tours? Cela servira a obtenir des permis de construction, puis le projet sera devoye, Ne peut-on developper la quartier de maniere inteligente?

Elsy Zavarce

L'offre de logements proposée ne correspond pas aux besoins réels du quartier ni au développement d'une communauté pérenne :<

Taille et typologie des logements : La surreprésentation des petits logements (61 % de studios et 1 chambre) est inappropriée pour le secteur, qui en compte déjà une très forte densité. Il est impératif d'augmenter significativement la proportion de logements de 2 et 3+ chambres avec des superficies plus généreuses afin d'offrir de vraies options aux couples et aux familles.

Accessibilité à la propriété et vie de quartier : Le projet doit favoriser des options d'achat et la propriété résidentielle plutôt que de se concentrer uniquement sur du locatif temporaire. Offrir des opportunités d'accès à la propriété garantit la présence d'occupants investis à long terme, ce qui assure un meilleur soin du cadre de vie et contribue activement à créer un tissu communautaire solide.

Volet social et abordable : La réalisation de la phase de 100 logements sociaux et abordables doit être pleinement garantie et intégrée dès le départ, avec des typologies également adaptées aux familles.

Stefania Hernandez

Oui au logement, mais pas à n'importe lequel. Avec 923 logements privés, dont 61 % de studios et d'une chambre, le projet ressemble surtout à une nouvelle tour de condos locatifs, pensée pour l'investissement plutôt que pour les gens qui veulent s'établir dans le quartier.

Les 100 logements hors marché, prévus dans une phase distincte et encore mal définie, restent insuffisants.

Je demande une part beaucoup plus importante de logements abordables à l'achat, pour permettre aux ménages et aux familles de devenir propriétaires et de s'impliquer durablement à Griffintown. Il faudrait aussi plus de logements de deux et trois chambres, et la garantie que le volet social et abordable sera réalisé en même temps que le reste du projet.

Véronique Fraser

Je suis extrêmement préoccupée par le nombre de logements proposés, soit 923 logements privés auxquels s'ajouteraient environ 100 logements sociaux ou abordables, pour un total de plus de 1 000 unités résidentielles.

Pour comprendre l'ampleur de ce projet, il faut considérer la réalité du quartier déjà construit. À titre de comparaison, les projets Bass 2, Bass 3, Bass 4 et Vittorio comptent ensemble environ 1 264 à 1 266 logements, selon les données publiques accessibles. Ces logements représentent vraisemblablement une population supérieure à 1 264 personnes, puisque de nombreuses unités sont occupées par plus d'une personne.

Le projet Tidan ajouterait donc, à lui seul, un nombre de logements équivalant à plus de 80 % de celui de ces quatre ensembles résidentiels réunis. Il est difficile d'imaginer les conséquences d'une telle augmentation de la population sur un secteur qui connaît déjà d'importantes difficultés de fonctionnement au quotidien.

Je réside dans ce secteur et je peux témoigner des problèmes récurrents liés à la gestion des déchets, à la circulation, à la sécurité des déplacements et à l'utilisation de l'espace public.

La gestion des matières résiduelles constitue déjà un problème majeur pour Bass 2 et Bass 3. Je suis consciente que le projet Tidan prévoit ses propres installations de gestion des déchets sur son terrain. Toutefois, la Ville sait-elle qu'à l'heure actuelle, 24 conteneurs de recyclage desservant Bass 2 et Bass 3 sont installés sur le terrain du 1457, rue Ottawa, précisément là où le promoteur souhaite construire ?

Que deviendront ces installations ? Où seront-elles relocalisées ? Comment leur collecte sera-t-elle assurée ? Qui assumera les coûts de cette réorganisation ? Avant même d'envisager l'arrivée de plus de 1 000 logements supplémentaires, il faudrait résoudre les problèmes de gestion des matières résiduelles des immeubles existants.

La rue Ottawa connaît également des problèmes majeurs de circulation, de cohabitation entre les différents usagers et de sécurité. Chaque semaine, de nombreux camions de déménagement, véhicules de livraison et fournisseurs de services, parfois à bord de très

gros camions, doivent accéder aux immeubles existants. À cela s'ajoutent les taxis, les véhicules de transport de personnes, les services postaux et les livraisons de nourriture.

Les arrêts fréquents, les manœuvres des véhicules lourds et l'occupation temporaire de la chaussée créent un environnement extrêmement chaotique. Les véhicules doivent régulièrement contourner des obstacles, tandis que les piétons et les cyclistes doivent composer avec des manœuvres imprévisibles et des problèmes de visibilité. Il est déjà particulièrement difficile de circuler dans ce secteur de manière fluide et sécuritaire.

Cette situation est d'autant plus préoccupante qu'une garderie se trouve à proximité immédiate du projet. Des familles avec de jeunes enfants fréquentent quotidiennement les rues environnantes, notamment aux heures d'arrivée et de départ de la garderie. La multiplication des véhicules lourds, des arrêts temporaires et des manœuvres de livraison crée des risques pour les usagers les plus vulnérables. Il ne s'agit pas simplement de désagréments liés à la circulation, mais de véritables enjeux de sécurité pour les piétons, les cyclistes et les enfants.

Un autre enjeu majeur concerne l'accès des véhicules d'urgence, notamment les camions de pompiers et les ambulances. Dans un secteur où la chaussée est déjà régulièrement encombrée par des véhicules de livraison, de déménagement et de service, comment garantir que les secours pourront accéder rapidement aux immeubles en cas d'incendie ou d'urgence médicale ? Les camions de pompiers, particulièrement ceux équipés d'échelles aériennes, nécessitent des espaces de circulation et de manœuvre suffisants. Les conditions actuelles soulèvent déjà des préoccupations sérieuses quant à la possibilité de maintenir ces accès dégagés en tout temps.

Il ne s'agit plus simplement d'un problème de congestion, mais d'un enjeu potentiel de sécurité publique pouvant mettre des vies en danger. L'ajout de plus de 1 000 logements, avec les déplacements, livraisons et activités de service supplémentaires qu'ils généreraient, risque d'aggraver considérablement ces difficultés.

Comment la Ville peut-elle envisager une augmentation aussi importante du nombre de logements sans démontrer préalablement que les rues et les infrastructures environnantes pourront accueillir cette population supplémentaire dans des conditions sécuritaires ? Une évaluation rigoureuse devrait notamment porter sur les conditions réelles de circulation, les besoins en espaces de livraison et de déménagement, les manœuvres des véhicules lourds, la sécurité des piétons et des cyclistes ainsi que l'accessibilité des immeubles pour les véhicules d'urgence.

Je suis également particulièrement préoccupée par le fait que la réglementation actuellement applicable au site prévoit un maximum de 36 logements, sous réserve des possibilités d'autorisation supplémentaires. L'écart entre ce seuil réglementaire et les quelque 1 023 logements proposés est considérable. Une augmentation d'une telle ampleur devrait faire l'objet d'une justification urbanistique particulièrement rigoureuse, qui ne se

limite pas à démontrer la capacité physique du terrain à accueillir les bâtiments. Il faut également évaluer la capacité réelle du quartier à absorber les conséquences cumulatives de cette augmentation.

L'enjeu n'est pas simplement de déterminer combien de logements peuvent être construits sur le terrain du 1457, rue Ottawa, mais combien de logements peuvent raisonnablement y être accueillis sans compromettre le fonctionnement, la sécurité et la qualité du milieu de vie du quartier existant.

Marie-Josée Legault

Je suis totalement en désaccord avec l'ajout de 923 logements plus un autre 100. Le quartier est déjà densément peuplé. Bien que je me déplace principalement à pied ou à vélo, j'utilise ma voiture pour visiter famille et amis qui habitent plus loin. Le quartier est également très mal déservi par les transports en commun actuellement et le REM n'arrivera que dans 4 ans au plus tôt. Dans mon cas, il n'y a qu'une sortie possible pour me rendre à l'autoroute et elle est déjà souvent congestionnée. Elle est justement au coin des rues Ottawa et du Séminaire vers l'est. Je suis pour la densification, mais il y a des limites à ne pas franchir pour la qualité des gens qui y vivent. Les villes doivent aussi penser à cela. Qui veut vivre dans une boîte à sardines? Les promoteurs et architectes ne vivent pas dans ce qu'ils construisent. Ils ne pensent qu'à leur portefeuille. Tout le monde a droit à réaliser des profits, mais p as au détriment du bien-être des humains.

Nina Bouteldja

Le projet proposé est déséquilibrée et ne répond pas adéquatement aux besoins des familles qui veulent s'installer à Griffintown.

Sur les 923 logements privés prévus, 61 % seraient des studios ou des logements d'une seule chambre, tandis que seulement 10 % auraient trois chambres. Cette répartition favorise principalement les personnes seules et les couples, au détriment des familles avec enfants.

Griffintown accueille de nombreuses jeunes familles, et c'est essentiel que les nouveaux projets immobiliers contribuent à leur maintien dans le quartier plutôt qu'à leur départ. La rareté des logements familiaux suffisamment spacieux et financièrement accessibles va sans l'ombre d'un doute accélérer l'exode des familles.

D'un autre côté, les 100 logements sociaux ou abordables annoncés représentent moins de 10 % de l'ensemble des 1 023 logements prévus. Cette proportion me semble insuffisante pour un projet d'une telle ampleur, d'autant plus que leurs caractéristiques et les conditions d'abordabilité restent vagues.

C’est vraiment préoccupant de constater que la réglementation actuelle prévoit un maximum de 36 logements, alors que le projet en propose plus de 1 000. Une augmentation aussi considérable devrait s'accompagner de bénéfices tout aussi importants pour la communauté, particulièrement en matière d'abordabilité et de logements familiaux.

Je ne suis pas contre la construction de nouveaux logements, mais je m'oppose à une densification aussi importante lorsqu'elle ne répond pas suffisamment aux besoins des familles et des résidents actuels. Griffintown doit rester un vrai milieu de vie, accessible à différents types de ménages, et non devenir un quartier composé principalement de petites unités résidentielles coûteuses.

Jiangfeng Yu

Le projet porte le nombre de logements de 36, le maximum prévu par la règlementation actuelle, à 923 logements privés, soit plus de vingt fois plus. Je ne conteste pas le besoin de logements à Montréal, mais l’offre proposée soulève plusieurs réserves.

Logement social et abordable. Environ 100 logements hors marché représentent à peine 10 % de l’ensemble du projet. Ils sont regroupés dans une phase distincte dont les caractéristiques, l’exploitant et le calendrier restent à déterminer. Rien ne garantit qu’ils seront réalisés avant les phases privées ou même réalisés. Je demande que la livraison des logements sociaux et abordables soit garantie par un engagement juridiquement contraignant (entente, cautionnement ou échéancier lié aux permis des phases privées), et non reportée.

Absence d’abordabilité dans le volet privé. À ma lecture du document, le volet privé ne prévoit aucun logement abordable. Je demande à la Ville de préciser comment le projet respecte les objectifs de la Stratégie de développement de 12 000 logements et du Règlement pour une métropole mixte, notamment en matière de logements sociaux, abordables et familiaux.

Typologie des logements. Environ 61 % des logements seraient des studios ou des logements d’une chambre, contre seulement 10 % de logements de trois chambres. Une telle composition favorise les ménages d’une ou deux personnes et laisse peu de place aux familles, alors que le quartier manque d’équipements familiaux. Je demande qu’une proportion plus élevée de logements de deux et trois chambres soit exigée.

Je recommande de ne pas adopter la résolution telle que proposée et de revoir l’offre de logements afin qu’elle soit plus équilibrée, mieux garantie et davantage adaptée aux familles.

Jiangfeng Yu

Valentin Delatte

La part de studios est assez conséquent si on prends notament en compte les dernier projets dans le secteurs Bass 6 (1650 rue des bassin) Cluza ((1810 rue des bassin), qui en compte 23% et le projet sans compter les nombreux studios offert pas l'ETS dans un secteur immédiat. Il faudrait augmenter la part de logement descent de 1 chambre et plus.

Urvashi Singh

Je suis favorable à la création de logements véritablement abordables, mais je m'oppose à la composition et à l'ampleur du projet TIDAN tel qu'il est proposé.

Sur les 923 logements privés prévus, environ 11 % seraient des studios, 50 % des appartements d'une chambre et seulement 10 % des logements de trois chambres.

Pourquoi accorder des dérogations aussi importantes aux règles d'urbanisme pour un projet dont environ 61 % des logements privés seraient des studios ou des appartements d'une seule chambre ?

Griffintown accueille de jeunes familles et devrait permettre à davantage d'entre elles de s'établir durablement dans le quartier. Les logements familiaux, les écoles, les garderies, les espaces de jeu et les services communautaires devraient être prioritaires dans la planification.

Or, selon la mise à jour du 5 mars 2026 du Centre de services scolaire de Montréal, le projet d'école primaire de 24 classes à Griffintown est toujours en pause, sans date de reprise confirmée. Comment justifier une augmentation aussi importante du nombre de logements alors que les infrastructures nécessaires à la population existante ne sont toujours pas assurées ?

Le projet prévoit également environ 100 logements sociaux ou abordables hors marché. Je reconnais l'importance de cette contribution, mais les caractéristiques définitives de ce volet restent à déterminer. Je demande des engagements écrits et juridiquement contraignants précisant le nombre et la taille des logements, les loyers, les critères d'abordabilité, la durée des protections, les échéances de construction et les garanties de réalisation.

Je suis également préoccupé(e) par les risques de gentrification. L'arrivée d'un grand nombre de nouveaux logements privés pourrait contribuer à accentuer les pressions immobilières et commerciales dans un quartier où le coût de la vie représente déjà une préoccupation. Ces effets doivent faire l'objet d'une étude, plutôt que d'être ignorés ou supposés nécessairement positifs.

Il ne suffit pas de construire davantage de logements pour créer un quartier plus abordable, inclusif et familial. Il faut aussi examiner pour qui ces logements sont construits,

à quel prix, avec quels services et avec quelles conséquences pour les résidents déjà présents.

Je demande à l'arrondissement de ne pas approuver l'offre de logements proposée sans une proportion plus importante de logements familiaux, des engagements fermes en matière d'abordabilité, une analyse des risques de déplacement et de hausse des coûts, ainsi qu'un plan crédible de développement des infrastructures publiques.

La construction de logements doit répondre à des besoins collectifs démontrés, et non servir à elle seule de justification à une intensification immobilière exceptionnelle.

Eric Brouillette

Ceci est inadmissible. Il y a déjà trop de copropriétés vacantes dans le quartier pour justifier l'ajout de ces nouvelles unités. Je constate l'emploi du conditionnel dans la partie sur le logement social. Je n'ai aucune confiance que cela verra le jour. Construisez des logements sociaux, à hauteur humaine, et vous répondrez à un réel besoin. Respectez la réglementation.

Francis Dolan

L'offre de logement sociaux et communautaires est beaucoup trop faible et n'est pas adapté aux besoins des locataires et des mal-logé.es du secteur. Le choix de l'organisme qui sera responsable de la partie social-communautaires doit être fait en amont avec le soutien des acteurs communautaires du secteur.