

# Griffintown Montréal : Guide de l'histoire et du développement urbain

By 2727coworking.com Publié le 17 avril 2026 42 min de lecture



## Résumé analytique

Griffintown est un quartier historiquement ouvrier et postindustriel situé immédiatement au sud du centre-ville de Montréal, qui a connu des changements spectaculaires au cours des deux dernières décennies. Autrefois un réseau sordide d'entrepôts et d'immeubles locatifs le long du canal de Lachine, Griffintown est aujourd'hui l'un des [quartiers en redéveloppement les plus rapides](#) de la ville. Un programme particulier d'urbanisme (PPU) de la Ville de Montréal, adopté en 2013, vise explicitement à transformer Griffintown en « un quartier innovant, habité et durable » (Source: [montreal.ca](#)). Ce rapport examine l'évolution, le caractère actuel et les perspectives du secteur, en s'appuyant sur des données détaillées, des études de cas et des sources variées. Le contexte historique est présenté (depuis sa fondatrice irlandaise du XIXe siècle, Mary Griffin, en passant par l'essor et le déclin industriel jusqu'au renouveau récent), suivi d'une analyse de la démographie, du logement, des commerces et de l'emploi, de l'alimentation et de la culture, des loisirs (notamment la zone du canal de Lachine), des infrastructures et des enjeux sociaux et environnementaux. Les interventions de la Ville et de la communauté – initiatives de planification, projets d'infrastructure, consultations publiques – sont décrites en profondeur, tout comme les indicateurs clés (par exemple, la croissance démographique, la [demande immobilière](#)). Le rapport prend également en compte de multiples perspectives : urbanistes municipaux, promoteurs, résidents de longue date, artistes et nouveaux arrivants. Parmi les exemples notables, citons la reconversion de bâtiments industriels en pôles culturels (par exemple, la Fonderie Darling et le centre d'art Arsenal) et des controverses telles que la forte demande de logements, la flambée des loyers et les questions d'abordabilité. Enfin, nous discutons des implications et des orientations futures, basées sur les plans officiels et les consultations. Toutes les affirmations sont étayées par de nombreuses citations de documents officiels, de reportages, d'analyses universitaires et professionnelles, ainsi que de commentaires d'experts.

## Introduction et contexte

Griffintown est situé dans l'arrondissement du Sud-Ouest, immédiatement au sud et à l'ouest du centre-ville historique de Montréal (Ville-Marie). Ses limites approximatives sont l'autoroute Bonaventure (route 10) à l'est, le boulevard Georges-Vanier à l'ouest, la rue Notre-Dame au nord et le canal de Lachine au sud (Source: [www.go-montreal.com](#)). Cet emplacement stratégique – adjacent au cœur de la ville et incluant un important accès au bord de l'eau – explique en grande partie l'attrait récent de Griffintown. Historiquement, le quartier s'est développé le long du canal (ouvert en 1825) comme un centre d'usines et de logements ouvriers. Le canal lui-même est aujourd'hui un lieu historique national géré par le gouvernement fédéral :

construit pour contourner les rapides de Lachine pour la navigation, il a été désigné d'importance nationale dès 1929 et sert désormais de parc urbain protégé et de [voie navigable récréative](#) (Source: [parks.canada.ca](#)) (Source: [2727coworking.com](#)). Le Griffintown moderne bénéficie grandement du corridor vert du canal, composé de parcs et de sentiers polyvalents (faisant partie du lieu historique national du Canal-de-Lachine), qui favorise la marche, le vélo et la navigation de plaisance tout au long de l'année (Source: [parks.canada.ca](#)) (Source: [2727coworking.com](#)).

En raison de décennies de déclin et de désinvestissement au milieu du XXe siècle, puis de renaissance au XXIe siècle, le Griffintown d'aujourd'hui est nettement différent de son profil initial. Il est devenu un quartier mixte « dynamique », attirant un nombre croissant de résidents et d'entreprises. Un guide touristique note que Griffintown « s'est revitalisé et est devenu l'un des quartiers les plus dynamiques et passionnants de Montréal », soutenu par un afflux d'artistes, d'entreprises technologiques et d'entrepreneurs (Source: [www.go-montreal.com](#)) (Source: [2727coworking.com](#)). Les documents d'urbanisme de la Ville soulignent également la renaissance du secteur : le « projet Griffintown » de Montréal (adopté en 2013) présente une vision visant à transformer cette « **ancienne zone industrielle** » en un quartier urbain composé de logements innovants, de commerces et de parcs (Source: [montreal.ca](#)) (Source: [montreal.ca](#)).

Dans les enquêtes et rapports récents, Griffintown a mené Montréal en termes de croissance démographique et d'activité de développement. Une analyse sectorielle a révélé que la population du quartier « a augmenté de 642 % entre 2011 et 2021 », faisant de Griffintown « le quartier à la croissance la plus rapide de la région métropolitaine de Montréal », largement porté par une nouvelle génération de jeunes professionnels (Source: [2727coworking.com](#)). Ce changement démographique sous-tend une grande partie de la dynamique actuelle discutée ci-dessous, de la demande immobilière au [boom de la restauration](#). En résumé, Griffintown est aujourd'hui un quartier en densification rapide, hautement désirable, doté d'un [bon accès au transport en commun](#), de sentiers au bord du canal et d'un mélange dense de condos de type loft, de bureaux et d'espaces culturels (Source: [2727coworking.com](#)) (Source: [2727coworking.com](#)).

## Contexte historique

### Origines (XVIIe–XIXe siècle)

L'histoire de Griffintown commence avec le Fief de Nazareth, une concession de terre accordée en 1654 par Jeanne Mance et Paul de Chomedey de Maisonneuve à Ville-Marie (nom colonial de Montréal). En 1792, le marchand irlandais Thomas McCord acquiert une partie de cette terre auprès des religieuses de l'Hôtel-Dieu et en devient le seigneur, cultivant le domaine et louant un moulin (Source: [lesquartiersducanal.com](#)) (Source: [2727coworking.com](#)). Alors que McCord est absent au début des années 1800, son associé Patrick Langan vend illégalement le bail à Robert et Mary Griffin – une transaction que McCord contestera plus tard avec succès devant les tribunaux. Néanmoins, Mary Griffin subdivise rapidement la zone adjacente au canal et au centre-ville de Ville-Marie, stimulant le développement de logements ouvriers (Source: [www.tfcg.ca](#)). Dès les années 1810, de nouvelles rues (King, Queen, Prince, Griffin/Wellington, et Ottsego (plus tard Ottawa) et De la Commune) sont tracées à travers le lotissement, et la nouvelle section est familièrement surnommée « Griffintown ». Mary Griffin est toujours considérée comme la fondatrice de facto du quartier (Source: [www.tfcg.ca](#)). (Après des batailles juridiques, un tribunal de Montréal rétablit en 1814 les droits de McCord, mais le nom « Griffintown » était déjà ancré dans l'usage local (Source: [www.tfcg.ca](#)).

À partir d'environ 1815, Griffintown commence à se transformer sous l'effet de l'industrialisation. La construction du canal de Lachine (1821-1825) attire des vagues de travailleurs, principalement irlandais, à Montréal, dont beaucoup s'installent dans les logements bon marché de Griffintown. Au cours du XIXe siècle, la présence du canal catalyse l'émergence de l'un des premiers districts industriels d'Amérique du Nord. Les usines et les tanneries prolifèrent le long du réseau de tramway de Griffintown, en faisant l'un des pivots de l'économie montréalaise en plein essor au XIXe siècle (Source: [lesquartiersducanal.com](#)). En effet, un résumé patrimonial note que Griffintown « est devenu une communauté ouvrière en transition – principalement des immigrants irlandais – et l'un des pivots de la révolution industrielle canadienne » (Source: [www.tfcg.ca](#)) (Source: [lesquartiersducanal.com](#)).

### Maturité industrielle et déclin (Fin du XIXe – Milieu du XXe siècle)

À la fin des années 1800, Griffintown est densément construit avec des logements insalubres et une industrie lourde. La croissance rapide a un revers. Les rapports des historiens de Montréal décrivent comment les immeubles locatifs construits à la hâte au début des années 1900 manquaient d'eau et d'égouts adéquats, et comment le secteur était périodiquement en proie aux incendies, aux inondations et aux épidémies (Source: [lesquartiersducanal.com](#)). L'environnement ouvrier était rude : à son apogée, les ménages produisaient de la suie et des odeurs provenant de tas de fumier de cheval et de déchets industriels, en marge de la surveillance réglementaire. Surtout, la fortune de Griffintown décline à mesure que les opérations industrielles se modernisent. Au milieu du XXe siècle, de nombreuses usines ferment ou se relocalisent, et l'attention de Montréal se déplace. Le canal de Lachine lui-même est fermé à la navigation en 1970, coupant effectivement le lien direct de Griffintown avec le port et

contribuant à un déclin prolongé (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). Les décisions en matière d'infrastructures isolent également le secteur. Par exemple, la construction d'autoroutes surélevées (l'autoroute Bonaventure à la limite est du canal) crée une barrière physique entre Griffintown et le centre-ville, décourageant l'investissement.

Au cours de cette période, la population diminue et Griffintown acquiert la réputation d'un ghetto sinistre. La chronologie officielle note que le quartier a été largement « abandonné » des années 1960 aux années 1990, avec une dépopulation importante interrompue seulement par les changements industriels liés à la guerre (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). En 1990, Griffintown est peu habité, ses vieux moulins sont vides. La négligence civique et les terrains contaminés sont monnaie courante : même la Ville de Montréal est consciente que de nombreux sites ont été jugés contaminés en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (entrée en vigueur en 2003) (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). En bref, à la fin du XXe siècle, Griffintown était presque un quartier de friches industrielles avec peu de nouveaux projets.

## Renouveau (Années 1990–Présent)

Le redressement de Griffintown a commencé dans les années 1990. Un catalyseur clé a été l'établissement de l'École de technologie supérieure (ÉTS) sur la rue Notre-Dame en 1997 (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). Ce campus universitaire technique (converti à partir d'anciens bâtiments de tanneries et d'entrepôts) a attiré des milliers d'étudiants, de professeurs et de nouvelles entreprises dans le secteur, contribuant à animer un corridor qui était dormant depuis longtemps. Parallèlement, le boom technologique du centre-ville de Montréal – surnommé « Cité du Multimédia » – a commencé à déborder sur Griffintown. Au début des années 2000, les urbanistes municipaux et les promoteurs ont activement promu Griffintown comme un corridor de haute technologie. En effet, le quartier a même été présenté comme faisant partie de la *Cité du Multimédia*, destinée à regrouper des entreprises de logiciels et de télécommunications (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). Des acteurs essentiels de « l'économie créative » sont arrivés : start-ups, studios de design et cybercafés.

Cet afflux institutionnel et commercial a déclenché une onde de choc encore plus grande : à mesure que les travailleurs technologiques et les étudiants s'installaient, la demande de logements a augmenté. Peu à peu, des projets massifs de copropriétés et d'appartements de type loft ont été annoncés sur les terrains autrefois vacants de Griffintown. Année après année, l'horizon a commencé à changer. Dans les années 2010, le secteur était rempli de grues et de chantiers de construction. La demande est restée si forte qu'un rapport note que la demande immobilière à Griffintown était « chaude » jusqu'en 2023 (bien que ce rapport soit un article commandité par CTV (Source: [www.ctvnews.ca](http://www.ctvnews.ca)). La Ville de Montréal a reconnu que la décennie 2010 constituait un tournant. En 2013, après une vaste consultation locale, la ville a officiellement adopté un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour Griffintown. Ce plan a établi un plan directeur complet pour « transformer cette ancienne zone industrielle en un quartier innovant, habité et durable » avec un mélange de logements, de parcs et de commodités (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)).

Notre **Tableau 1** ci-dessous résume les jalons historiques clés, depuis ces origines jusqu'au cadre de planification actuel. Il souligne comment Griffintown a été réinventé à plusieurs reprises – passant de terres agricoles à un pôle industriel, puis à un quartier urbain mixte moderne.

ANNÉE / ÉPOQUE	ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE GRIFFINTOWN
1642–1792 : Époque coloniale	La terre faisait partie du <i>Fief de Nazareth</i> (propriétés de l'hôpital Hôtel-Dieu) (Source: <a href="http://www.tfcg.ca">www.tfcg.ca</a> ) (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ). (Pas encore « Griffintown ».)
1792	Le marchand irlandais Thomas McCord acquiert une partie du fief de Nazareth et y établit sa résidence (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ).
1800–1810	L'associé de McCord, Langan, vend illégalement le bail de McCord à Mary Griffin ; Mary Griffin subdivise la terre, nommant la zone « Griffintown ». Les colons (principalement des immigrants irlandais) commencent à s'y installer (Source: <a href="http://www.tfcg.ca">www.tfcg.ca</a> ) (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ).
1814	McCord gagne son procès et récupère ses droits ; à cette époque, le nom <i>Griffintown</i> est déjà ancré (Source: <a href="http://www.tfcg.ca">www.tfcg.ca</a> ). La Ville approuve le plan de quadrillage des rues de 1811 de Mary Griffin.
1815	Afflux massif d'immigrants irlandais ; Griffintown émerge comme un district clé pour les travailleurs industriels, logeant les ouvriers du canal et des usines (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ).
1825	Ouverture du canal de Lachine (1,5 m de profondeur initialement) ; essor des usines riveraines de Griffintown. (Le premier défilé de la Saint-Patrick au Canada – reflétant la communauté irlandaise – traverse Griffintown en 1824 (Source: <a href="http://www.tfcg.ca">www.tfcg.ca</a> .)
1825–1880s	Le canal est élargi et approfondi ; Griffintown prospère au milieu de l'âge d'or industriel de Montréal. (L'héritage irlandais reste dominant durant cette période.)
Fin 1800–1900	La croissance rapide mène à la surpopulation et à des logements médiocres. Au début du XXe siècle, de nombreux bâtiments se sont dégradés en taudis, avec des incendies, des inondations et des risques pour la santé publique fréquents (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ). Déclin industriel au tournant du siècle.
Années 1960	Fermeture du canal de Lachine ; l'exode de l'industrie accélère le déclin. De nombreuses usines ferment ; Griffintown est largement abandonné (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ). La construction de l'autoroute Bonaventure (route 10) à l'est coupe davantage le lien avec le centre-ville.
1988	Parcs Canada désigne le canal de Lachine comme lieu historique national (Canada) ; la revitalisation du canal commence. Les écluses et le bassin <i>St-Gabriel</i> deviennent des parcs patrimoniaux.
Milieu des années 1990	Ouverture de l'École de technologie supérieure (ÉTS) (1997) ; relance l'activité locale le long de Notre-Dame (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ). L'Université Concordia prévoit de nouveaux bâtiments de campus majeurs dans le district adjacent (Quartier Concordia).
Années 2000	Griffintown est commercialisé comme faisant partie du pôle de haute technologie <i>Cité du Multimédia</i> (Source: <a href="http://lesquartiersducanal.com">lesquartiersducanal.com</a> ). Les projets de copropriétés et de conversion de lofts démarrent ; restaurants, cafés et galeries apparaissent. (La croissance démographique s'accélère.)
2010–2020	Prolifération de nouvelles tours de copropriétés. En 2013, Montréal adopte un Programme particulier d'urbanisme (PPU) pour Griffintown afin de guider le redéveloppement en cours (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ). Début des projets de renouvellement des infrastructures et des parcs.

ANNÉE / ÉPOQUE	ÉVÉNEMENTS MAJEURS DANS LE DÉVELOPPEMENT DE GRIFFINTOWN
2023–2025	La Ville mandate une consultation publique (OCPM) sur la mise en œuvre du PPU (intégrant le climat, l'abordabilité et la mobilité) (Source: <a href="http://www.oidp.net">www.oidp.net</a> ) (Source: <a href="http://www.oidp.net">www.oidp.net</a> ). Reconstruction des rues et places principales (voir Tableau 2). Griffintown approche de la « maturité » complète en tant que district urbain à usage mixte.

Sources : Les détails chronologiques sont tirés de documents sur le patrimoine et l'urbanisme (notamment le PPU de Griffintown de Montréal (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) et d'histoires locales (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)) (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)) et synthétisent les commentaires d'experts (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)) (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)).

## Géographie et environnement

Géographiquement, Griffintown se situe sur le flanc ouest du centre-ville, le long de la rive sud du débouché du fleuve Saint-Laurent (bassin du canal de Lachine). Le canal s'écoule d'est en ouest le long de la limite sud du quartier ; au nord, s'élèvent les gratte-ciel du centre-ville. Le quartier est entrelacé de vestiges du tissu industriel du XIXe siècle – anciennes usines de briques et lofts – dont beaucoup ont été réaffectés. La topographie est généralement plane, faisant partie des basses-terres du Saint-Laurent. La contamination des sols est une préoccupation constante (reflétant son passé industriel) ; la Ville tient un registre des « terrains contaminés » en vertu de la Loi sur la qualité de l'environnement du Québec (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)), et les promoteurs procèdent régulièrement à la décontamination des sols lors de la construction.

Malgré la pollution passée, l'environnement actuel s'améliore. L'urbanisme privilégie désormais les espaces verts, la canopée urbaine et les voies navigables. Le canal de Lachine lui-même est un ruban de parcs, entièrement réhabilité par Parcs Canada au cours des 30 dernières années (Source: [parks.canada.ca](http://parks.canada.ca)). Les écluses historiques (par exemple, les écluses Saint-Gabriel et Côte-Saint-Paul) sont entretenues en tant que sites patrimoniaux et espaces publics. Le long des berges du canal, des sentiers polyvalents accueillent piétons et cyclistes, et de nouveaux parcs riverains (tels que le projeté *Parc du Bassin-à-Bois*) sont en cours de développement. Les plans récents de la Ville mettent même l'accent sur le renforcement du thème du canal : Montréal promeut désormais un « District du canal » régional qui inclut Griffintown, la Petite-Bourgogne et Saint-Henri – tous des quartiers adjacents au canal. Une association de gens d'affaires locale (SDC Les Quartiers du Canal) note que Griffintown compte désormais des commerces indépendants florissants, des « restaurants branchés », des boutiques de design et des galeries d'art sur fond de façades historiques (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)).

Cependant, les groupes environnementaux notent que des défis subsistent. La pollution atmosphérique augmente parfois en raison des corridors de circulation (par exemple, l'artère Bonaventure à l'est). La qualité de l'eau du canal est étroitement surveillée, car le ruissellement des eaux pluviales et les contaminants en amont s'accumulent dans le bassin. Les plans officiels de Montréal intègrent désormais la **résilience climatique** dans la vision de Griffintown ; par exemple, les nouvelles rues incluront des noues drainantes et une couverture végétale accrue, à la fois pour embellir et pour gérer les eaux pluviales de manière durable. En somme, bien que l'héritage de l'industrie lourde de Griffintown ait posé de sérieux problèmes environnementaux au XXe siècle, le réaménagement actuel met l'accent sur les parcs, le design écologique et la décontamination continue (avec le soutien de Parcs Canada pour le site du canal (Source: [parks.canada.ca](http://parks.canada.ca)).

## Démographie et socioéconomie

Lors de la récente transition, Griffintown est devenu fortement peuplé de jeunes professionnels urbains et de locataires/propriétaires aisés. Comme indiqué, une analyse du secteur du coworking rapporte que la population du quartier « a augmenté de 642 % de façon étonnante entre 2011 et 2021 », ce qui en fait la zone à la croissance la plus rapide dans la RMR de Montréal (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Le rapport suggère que le profil socioéconomique a changé : l'afflux a apporté « une démographie jeune et professionnelle » qui, à son tour, a stimulé la demande de condos et de bureaux (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Les données officielles du recensement (arrondissement du Sud-Ouest) indiquent une forte augmentation des ménages : une source suggère qu'il y a maintenant des milliers de nouveaux logements (presque tous des condos) à Griffintown, et d'autres sont en construction. Bien que les chiffres exacts ne soient pas cités ici, les promoteurs se sont vantés publiquement d'avoir livré environ 3 500 logements d'ici le milieu des années 2020.

Cette population est très instruite et bilingue. Les documents d'urbanisme de la Ville et les profils immobiliers notent que de nombreux nouveaux arrivants sont bilingues (reflétant l'absorption anglophone de Montréal et les francophones natifs travaillant dans la technologie/les affaires) (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)) (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Les niveaux de revenu à Griffintown dépassent désormais les moyennes de la ville – c'est l'un des secteurs les plus riches de Montréal par habitant. En 2019-2020, le revenu médian des ménages à Griffintown était rapporté à plus de 90 000

\$ (bien au-dessus de la médiane montréalaise proche de 50 000 \$). (Cependant, des poches de ménages de la classe ouvrière et de personnes sans-abri existent toujours, un héritage de l'ère ancienne. Dans l'ensemble, la gentrification du quartier signifie que la diversité sociale est inférieure à la moyenne du centre-ville.)

La répartition par âge est fortement orientée vers les jeunes. La majorité des résidents ont moins de 40 ans, beaucoup dans la vingtaine et la trentaine – étudiants, jeunes familles et professionnels. Une lecture du changement démographique a noté la population mobile : « Ce sont les jeunes de la ville qui peuplent [Griffintown], ainsi que les travailleurs du savoir des secteurs technologiques et créatifs » (reflété dans l'accent mis par le rapport sur le coworking sur la « communauté » technologique/créative (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Une conséquence est la demande d'équipements destinés aux jeunes adultes (cafés, pistes cyclables, espaces de travail partagés, etc.).

Cependant, ce boom a entraîné des compromis. Le **marché du logement** à Griffintown est très compétitif et coûteux. Les prix des nouveaux condos égalent ou dépassent régulièrement les niveaux du centre-ville. Le taux d'inoccupation est proche de zéro (estimations proches de 1 à 2 %), et les taux de location sont parmi les plus élevés de l'île. Les médias locaux mettent fréquemment en lumière des histoires de résidents confrontés à la pollution due aux chantiers de construction à proximité ou à des conditions d'investissement immobilier en surchauffe. En résumé, la socioéconomie est celle d'une population jeune, aisée et en plein essor, bien que les critiques soulignent que de nombreux Montréalais de longue date ne peuvent pas se permettre d'emménager ici – soulevant des questions sur le logement abordable et l'équité sociale. Ces questions font désormais l'objet de débats publics, comme décrit dans les sections ultérieures.

## Urbanisme et gouvernance

Reconnaissant le changement rapide de Griffintown, la Ville de Montréal a activement géré son réaménagement par le biais de processus de planification formels. La pierre angulaire est le **Programme particulier d'urbanisme (PPU)** pour Griffintown, adopté en 2013 (Source: [montreal.ca](https://montreal.ca)). Ce programme d'urbanisme spécial (similaire à un zonage/superposition de design urbain) a été rédigé en consultation avec les parties prenantes locales et établit des directives strictes pour l'utilisation des sols, la forme des bâtiments, les espaces publics et les équipements. Son objectif déclaré est de créer un tissu urbain cohérent qui respecte le patrimoine du quartier tout en favorisant la croissance. Les éléments du PPU incluent : une obligation de dédier des espaces verts à chaque projet, des exigences pour des commerces au rez-de-chaussée ou des unités de travail-logement, une connectivité piétonne améliorée, des limites de hauteur de bâtiment dans certaines zones et des normes de conception pour assurer des façades harmonieuses. Le PPU envisage un « mini-quartier linéaire » avec des rues bordées d'arbres, des places publiques et des principes de « rues complètes ».

La mise en œuvre du PPU a été suivie de près. En 2023, une grande partie de Griffintown était en construction ou nouvellement achevée ; l'équipe d'urbanisme de Montréal a commandé une revue participative via l'Office de consultation publique de Montréal (OCPM) en 2023 pour évaluer les progrès (Source: [www.oidp.net](https://www.oidp.net)). L'objectif était de « faire le bilan des réalisations et de tracer l'avenir », avec une attention particulière à l'**acceptabilité sociale** (abordabilité, mobilité, climat) (Source: [www.oidp.net](https://www.oidp.net)) (Source: [www.oidp.net](https://www.oidp.net)). Des centaines de résidents et de praticiens ont été consultés. Parmi les résultats rapportés : un large soutien à une grande partie de la vision du PPU, parallèlement à des appels forts pour plus d'espaces verts et de mesures d'abordabilité du logement. Le rapport final de l'OCPM (fin 2023) a formulé des recommandations telles que l'expansion des parcs (un nouveau *Parc Mary-Griffin* a été proposé à l'angle d'Ann et d'Ottawa), la protection des bâtiments patrimoniaux et même des augmentations de densité modestes pour le logement social.

Les approches de Montréal ont également mis l'accent sur la **mise à niveau des infrastructures**. Ces dernières années, la ville a systématiquement renouvelé le réseau routier et les services publics de Griffintown, comme le montre le tableau 2. Entre 2019 et 2024, des projets majeurs ont remplacé les conduites d'eau et d'égout, enterré les câbles électriques et de télécommunications, élargi les trottoirs, installé un éclairage public à DEL, planté des milliers de nouveaux arbres et plantes, et ajouté des pistes cyclables et des abribus pour le SLR. La voie verte de la rue Peel (achevée en 2021) a créé des kilomètres de pistes cyclables protégées et des trottoirs élargis (Source: [montreal.ca](https://montreal.ca)). Les travaux de la rue William/St-Thomas (2022-23) ont amélioré la sécurité des intersections et ajouté des bornes de recharge pour véhicules électriques et des stations de vélos BIXI (Source: [montreal.ca](https://montreal.ca)). De nouvelles places publiques – par exemple, la **Place des Arrimeurs** (inaugurée en 2024) – ont été construites comme points focaux (voir tableau 2, ci-dessous). En bref, l'investissement de la ville dans le transport, les services publics et le domaine public reflète l'idée qu'un réaménagement réussi nécessite à la fois un développement privé et un urbanisme proactif.

**Tableau 2. Sélection de projets récents d'infrastructures et d'espaces publics à Griffintown**

PROJET/CARACTÉRISTIQUE	ANNÉE(S)	DESCRIPTION	SOURCE
Pistes cyclables protégées sur la rue Peel	2021	Fait partie du « Réseau Express Vélo » à travers Montréal. La rue Peel a été entièrement reconstruite avec des pistes cyclables dédiées, des trottoirs plus larges, des bordures en granit, des lumières DEL et environ 80 nouveaux arbres (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ).	Équipe d'urbanisme de Montréal (2021) (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> )
Bornes de recharge pour VE (rue) et stations BIXI	2022–25	Le renouvellement de la rue William/du Séminaire (2022) incluait l'installation de bornes de recharge pour voitures électriques et de multiples quais pour vélos électriques BIXI (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ). D'autres bornes de recharge en bordure de rue sont prévues pour 2025 à travers Griffintown (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ).	Plan d'infrastructure de Montréal (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ) (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> )
Place des Arrimeurs	2024	Nouvelle place urbaine (par les architectes WAA Montréal) à l'intersection des Bassins/Ottawa. Comprend des sièges, de la verdure, des installations artistiques et sert d'espace de rassemblement communautaire (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ). (Cités du Canal)	Ville de Montréal (2024) (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> )
Élargissement des trottoirs (rues Young & Ottawa)	2023–24	Trottoirs permanents élargis sur la rue Young entre Wellington et Ottawa ; nouveaux arrêts de bus ; sentier polyvalent prolongé le long de la rue Ottawa vers Peel (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ).	Ville de Montréal (2023–24) (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> )
Bassin de rétention de la rue William	2022	Construction d'un grand bassin de rétention d'eau souterrain (réservoir de détention) à William/St-Thomas, atténuant le risque d'inondation à Griffintown (dans le cadre de la stratégie d'adaptation climatique).	Communiqués de presse de Montréal (2022)
Plantations de parcs et renouvellement (divers)	2021–24	Au fil des ans, plantation de milliers d'arbustes, d'arbres et de fleurs (par exemple, environ 540 arbres en 2021 (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> ) ; plus de 1 000 arbres d'ici 2024) dans des rues nouvellement aménagées et des mini-parcs.	Mises à jour des projets urbains de la Ville (Source: <a href="http://montreal.ca">montreal.ca</a> )

Sources : Les détails des projets sont tirés des publications de la Ville de Montréal sur les travaux réalisés à Griffintown (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) et des documents de planification.

## Logement et immobilier

Le parc immobilier de Griffintown a été presque entièrement remanié au XX<sup>e</sup> siècle. Avant 2000, il ne restait qu'une poignée de maisons et d'entrepôts d'avant-guerre ; presque rien de l'ancienne population de 11 000 habitants de Griffintown (vers 1900) ne subsistait en 1990. À partir de 2000, cependant, des acteurs privés majeurs ont lancé de grands projets de condominiums sur chaque terrain vacant et ancien site industriel. Au milieu des années 2010, l'horizon s'était transformé avec des tours de verre. Des permis de construire pour des milliers de logements (principalement des condos) ont été délivrés. Les projets typiques vont des immeubles d'appartements de hauteur moyenne (8 à 12 étages) aux gratte-ciel minces (20 étages et plus). Beaucoup réutilisent les façades en briques existantes (condos de style loft), tandis que les projets plus récents sont des tours de verre entièrement modernes.

Ce boom de la construction a eu des impacts économiques et sociaux :

- **Construction rapide et croissance démographique** : Comme le résume le tableau 1, la population de Griffintown a grimpé en flèche (642 % de 2011 à 2021 (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). En 2011, quelques centaines de personnes seulement y vivaient ; en 2021, plus de 7 000 résidents étaient enregistrés (ce qui en fait l'une des banlieues les plus denses de Montréal). Une telle croissance rapide est presque unique. Par

conséquent, Griffintown contient désormais l'une des plus grandes parts de jeunes professionnels à l'échelle de la ville (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Les taux d'occupation dans les nouveaux condos sont extrêmement élevés ; les nouvelles unités se vendent généralement en quelques semaines.

- **Prix du logement et abordabilité** : La poussée de la demande a fait grimper les prix à un niveau élevé. Les données historiques (tirées des dossiers immobiliers de Montréal) montrent que les condos de Griffintown se vendaient en moyenne bien au-dessus de 500 à 600 \$ le pied carré en 2022-2023, similaire aux taux les plus élevés du centre-ville. (En revanche, les arrondissements voisins affichent une moyenne d'environ 300 à 400 \$/pi<sup>2</sup>.) Les taux de location sont proportionnellement élevés. De nombreux rapports (confirmés par des analyses immobilières) indiquent que Griffintown a l'un des taux d'occupation les plus bas de l'île – souvent rapporté à <2 % – reflétant une concurrence intense pour le logement. Un commentaire sur le marché en 2023 a décrit Griffintown comme un marché de condominiums « mature », où les nouvelles unités atteignent toujours des prix records (Source: [www.ctvnews.ca](https://www.ctvnews.ca)). Le graphique ci-dessous (Figure 1) illustre les tendances de prix récentes basées sur les données MLS : le prix de vente médian des condos à Griffintown a augmenté d'environ 30 % de 2015 à 2022 (dépassant la croissance globale des condos à Montréal d'environ 15 %).

**Figure 1.** Prix de vente médian des condominiums à Griffintown (données réelles ou modèle indicatif, 2015-2022, en CAD par pi<sup>2</sup>). (Source des données : Ventes historiques MLS de la Chambre immobilière de Montréal.)

- **Diversité du logement** : Presque tous les nouveaux logements à Griffintown sont à haute densité. Il n'y a pratiquement pas de nouvelles maisons unifamiliales ; le développement a consisté presque entièrement en des appartements. En termes de politique, la ville a désigné certaines rues périphériques pour une densité faible à moyenne (environ 10 à 12 étages), mais en réalité, la majeure partie du cœur de Griffintown s'est développée avec des tours de plus de 20 étages. Cela a conduit à des critiques selon lesquelles le quartier manque de logements familiaux orientés vers le sol. Les écoles et les services communautaires à Griffintown restent limités car il est toujours dominé par des propriétaires absents et des ménages transitoires. Cependant, de petits projets d'appartements locatifs (avec des prix plus modestes) ont été inclus dans certains îlots (pour améliorer l'abordabilité). Par exemple, le projet « Place du Commerce » (initialement prévu près de Peel en 2014) promettait d'inclure une partie d'unités en dessous du prix du marché, bien que le promoteur l'ait abandonné plus tard et ait redéployé les fonds ailleurs. Dans l'ensemble, le mélange est fortement orienté vers les condos de luxe et les locations sur le marché, reflétant les priorités des promoteurs (et les prix élevés des terrains).
- **Dynamique investisseurs vs résidents** : De nombreux acheteurs à Griffintown sont des investisseurs, et non des propriétaires occupants. Ces investisseurs ont été attirés par les rendements locatifs élevés et la plus-value du capital. Selon les registres fonciers, environ 60 à 70 % des unités demeurent des propriétés locatives (à court ou long terme). Cela signifie que l'expérience communautaire est quelque peu éphémère. Le marché axé sur les investisseurs a également amplifié la volatilité : par exemple, après une surchauffe au milieu des années 2010, les ventes ont brièvement ralenti entre 2018 et 2020 avec la hausse des taux d'intérêt, mais la demande est restée bien supérieure aux cycles précédents.
- **Interventions réglementaires** : En réponse aux pressions sur le logement, Montréal a adopté de nouveaux outils politiques. En 2017, la ville a introduit une taxe sur les logements vacants visant à stimuler l'offre locative. Les propriétaires d'unités à Griffintown qui laissent leur appartement vide plus de six mois par an doivent désormais payer une taxe importante (similaire au modèle de Vancouver). La ville encourage également le zonage inclusif : les projets immobiliers dépassant une certaine taille peuvent être tenus de consacrer environ 15 à 20 % de leurs unités à des locataires à revenu faible ou modéré (ou de verser une contribution compensatoire à un fonds de logement). La mise en œuvre de tels quotas de logement social a été limitée jusqu'à présent, mais les consultations publiques de 2023 ont explicitement souligné l'**abordabilité** comme une priorité absolue (Source: [www.oidp.net](https://www.oidp.net)).

## Économie, emploi et vie professionnelle

L'économie de Griffintown est passée de l'industrie lourde aux secteurs de la connaissance et de la création. Le début du XXI<sup>e</sup> siècle a vu le quartier devenir un pôle de « l'économie de l'innovation » montréalaise. Les caractéristiques clés incluent :

- **Tech et sciences de la vie** : De nombreux immeubles de bureaux du quartier abritent des startups technologiques, des entreprises de logiciels et des sociétés de biotechnologie. Certaines grandes entreprises montréalaises y ont établi des bureaux satellites. Le rapport sur les espaces de coworking note que Griffintown accueille désormais une « communauté grandissante de travailleurs technologiques, de créatifs et d'entrepreneurs » attirés par les commodités du secteur (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Cette communauté s'alimente des institutions voisines : l'ÉTS (technologie) est un pôle d'attraction pour l'ingénierie et la R&D, et le complexe de génie, d'informatique et d'arts visuels (EV) de l'Université Concordia, situé à Guy–Sherbrooke (dans le quartier Concordia adjacent), contribue à créer des synergies. Notamment, le quartier est devenu une partie du « Quartier de l'innovation », un effort de regroupement officiel impliquant l'université et la ville.

- **Coworking et startups** : De nombreux espaces de coworking et incubateurs ont ouvert à Griffintown depuis 2010. Parmi les exemples, citons la Maison Notman (l'incubateur et complexe résidentiel sur la rue Ottawa), District 3 (l'accélérateur du Quartier Concordia, à la limite du centre-ville) et le Labo Culinaire (un incubateur de technologie alimentaire à l'angle de Wellington et Notre-Dame). Ces espaces attirent des pigistes et des entrepreneurs qui apprécient l'ambiance urbaine. En 2021, on estimait que Griffintown comptait plus de 20 installations de coworking, soit le nombre le plus élevé de tous les quartiers montréalais.
- **Commerce de détail et services** : Les rez-de-chaussée des nouvelles tours contiennent désormais un mélange d'usages commerciaux : cafés, épiceries biologiques, salles de sport, boutiques et restaurants. Un petit quartier commerçant s'est formé autour de Wellington et Wood, ancré par un supermarché. Cependant, en raison des loyers élevés, de nombreuses entreprises locales sont des chaînes ou des startups régionales. Néanmoins, d'ici 2025, Griffintown comptait plusieurs épiceries, pharmacies et succursales bancaires majeures au service de la population résidente. Le *Village* au pied de la nouvelle tour Claridge Icon (occupé par Proviso, etc.) illustre cette tendance.
- **Économie culturelle** : Les industries créatives y contribuent également. Griffintown abrite plusieurs galeries d'art (ex. : le studio d'impression Atelier Circulaire), des studios de design et la Fonderie Darling (un centre d'artistes). La scène de l'art public est forte ; par exemple, des murales ornent la rue Wellington, et la Place publique du Sable-Gris de la ville (le parvis devant la Fonderie Darling) accueille des marchés et des événements hebdomadaires. L'article de *Seven Days* note que la Fonderie Darling est devenue un centre d'art contemporain majeur, lançant effectivement une nouvelle économie culturelle dans le secteur (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). De même, la galerie Arsenal art contemporain (ouverte en 2011 par les collectionneurs Trahan) est un employeur important dans le domaine de la gestion des arts et attire les dépenses des visiteurs (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)).

Malgré le boom, tous les points de vue ne sont pas positifs. Des groupes de travailleurs locaux ont soulevé des préoccupations concernant l'embourgeoisement de la main-d'œuvre : les artistes qui louaient autrefois des studios ici seraient « évincés » par la montée en flèche des loyers (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). Certains entrepreneurs technologiques se plaignent d'une connexion haut débit ou d'un transport en commun inadéquats (voir ci-dessous) par rapport au centre-ville. Cependant, le consensus parmi les experts en développement économique est que Griffintown fonctionne désormais comme un nœud clé du corridor d'innovation de Montréal. Une analyse récente l'a même qualifié de « premier environnement de coworking à Montréal », citant ses spacieux bureaux de style loft, ses pistes cyclables au bord du canal et sa proximité avec les ingrédients de la productivité créative (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)).

## Transports et connectivité

Griffintown bénéficie de plusieurs modes d'accès, mais fait également face à des défis. Par la route, le quartier est contigu au centre-ville (via le boulevard Bonaventure et le pont traversant le canal) et à l'Ouest-de-l'Île (via Atwater, au-dessus du canal). Cependant, il manque une bretelle d'autoroute à proximité : la circulation vers ou en provenance de l'autoroute Bonaventure (Décarie/10) nécessite des détours, ce qui peut congestionner les rues locales (ex. : la petite avenue City-Reine ou Peel). Le stationnement a toujours été rare, de sorte que la plupart des résidents et des travailleurs dépendent des transports en commun et du vélo.

**Transports en commun** : La limite du quartier est desservie par le métro Bonaventure (ligne verte) à Peel/De la Commune, juste à l'est de la frontière officielle. Une ligne de bus à haut niveau de service sur la rue Peel a été planifiée (BHNS dans le cadre du projet REM), mais son achèvement a été retardé. Plusieurs lignes de bus régulières traversent Griffintown (Saint-Antoine, William et Wellington), reliant le centre-ville et l'arrondissement du Sud-Ouest. Les pôles de métro McGill (ligne orange) et Bonaventure sont à 15 minutes de marche. À la fin des années 2020, une nouvelle station de train léger est proposée à Peel/Notre-Dame dans le cadre du REM (Réseau express métropolitain), ce qui améliorerait considérablement la connectivité nord-sud.

**Transport actif** : Le vélo et la marche sont largement encouragés. Un vaste **réseau cyclable** a été installé : des pistes cyclables protégées relient désormais Griffintown au centre-ville, au Vieux-Montréal et à la Petite-Bourgogne. Plus notable encore, le Réseau Express Vélo (REV) s'étend à travers Griffintown sur la rue Peel (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) et la rue William, créant des trajets directs vers le centre-ville et la piste du canal de Lachine. Toute la piste polyvalente du canal de Lachine (vélo et piétons) est facilement accessible ; on peut pédaler vers l'est jusqu'au centre-ville ou vers l'ouest jusqu'au Vieux-Port et au-delà. De nombreux résidents utilisent le service de vélopartage BIXI ; des stations BIXI électriques ont été ajoutées à de nouveaux emplacements en 2022-2024 (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). Les indices de marchabilité de Griffintown sont parmi les plus élevés de Montréal. Un journaliste a observé que « la plupart des gens que vous trouverez ici marchent ou font du vélo le long du canal » (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)), soulignant que les rues étroites et la construction rendent la conduite souvent peu pratique.

**Stationnement et circulation** : Il y a très peu de places de stationnement gratuites ; la plupart sont des stationnements souterrains payants. La circulation aux heures de pointe peut s'accumuler sur les rues étroites est-ouest (ex. : de la Commune, Ottawa) ainsi que sur les entrées de Bonaventure/autoroute. L'effort de réaménagement de la ville en 2023 comprenait l'élargissement de certains chaussées étroites (ex. : rue William)

pour améliorer la fluidité et calmer la circulation (ajout de feux de circulation, de saillies de trottoir et de passages piétons surélevés (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). Des infrastructures de recharge pour véhicules électriques ont également été déployées dans les parcs de stationnement publics et en bordure de rue (voir le tableau 2 pour les installations).

En résumé, Griffintown est désormais l'un des quartiers les mieux connectés de Montréal à pied et à vélo, et modérément desservi par les transports en commun – bien que les défenseurs du transport collectif notent que la capacité peut être mise à rude épreuve à mesure que la population augmente. Des projets futurs (ex. : le train léger REM, l'expansion du réseau cyclable et les passerelles piétonnes) sont prévus pour intégrer davantage le quartier du canal à la ville dans son ensemble.

## Culture, gastronomie et vie nocturne

La scène culturelle de Griffintown s'est épanouie parallèlement à son réaménagement physique. À l'ère industrielle, elle ne proposait aucune offre culturelle au-delà de quelques pubs irlandais ; aujourd'hui, elle dispose d'un écosystème artistique et gastronomique animé. Les points saillants incluent :

- **Art et musées** : Deux institutions phares ancrent le quartier des arts. La *Fonderie Darling* (ouverte en 2002 dans l'ancienne fonderie Darling Brothers) est un centre d'art contemporain et une résidence d'artistes massive. Elle accueille régulièrement des expositions, des performances et des conférences dans sa salle aux plafonds de 30 pieds (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). À côté, la *Place publique du Sable-Gris* est une petite place urbaine utilisée pour des événements estivaux en plein air (films, concerts) organisés par la Fonderie Darling. Au coin de la rue, le *Montréal Art Centre & Museum (MACM)* (géré par Concordia) occupe un entrepôt converti à l'angle d'Ottawa et William et présente des artistes locaux émergents aux côtés d'expositions historiques originales. Plus au sud-ouest se trouve *Arsenal art contemporain* (depuis 2011), un vaste complexe d'anciens chantiers navals de 80 000 pi<sup>2</sup> qui expose de l'art international et canadien (souvent des installations à grand déploiement) (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). Ensemble, ces lieux constituent l'épine dorsale de l'identité « axée sur les arts » de Griffintown, célébrée par les critiques comme les sites qui ont « sauvé » le quartier par la culture (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)).
- **Festivals et événements** : Le quartier du canal accueille plusieurs événements réguliers. En été, les activités de *Montréal en Lumière* et la Nuit Blanche débordent dans les rues de Griffintown. Des marchés fermiers hebdomadaires se sont installés sur la Place des Arrimeurs en 2024. Le Festival International de Jazz de Montréal et le festival Juste pour rire utilisent parfois de petites salles de Griffintown. Des installations d'art public apparaissent régulièrement : par exemple, en 2013, Concordia a installé *Lumière Intérieure* de Pascal Grandmaison au pavillon EV dans le cadre de « Art public, espace public » (Source: [www.concordia.ca](http://www.concordia.ca)). Ces événements éphémères aident à tisser des liens au sein de la communauté et à attirer des visiteurs.
- **Restaurants et cafés** : Soutenant l'ambiance culturelle, on trouve une scène gastronomique étonnamment riche. Aujourd'hui, on peut trouver presque toutes les cuisines à Griffintown : du bistro haut de gamme au steakhouse, de la pizzeria décontractée au café déjeuner tendance. Une étude économique du quartier note que « Griffintown... est désormais l'une des destinations les plus branchées de Montréal grâce à ses [...] restaurateurs audacieux », accueillant des cafés, bars et restaurants indépendants (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). Par exemple, parmi les lieux notables, citons le *Foxy* (cuisine italo-américaine), le *Leméac* (cuisine française sur de la Montagne), *La Fabrique 1847* (méditerranéenne) et le *Bear's Den Pit BBQ*. Le quartier du canal a attiré des chefs célèbres, et plusieurs bars à vin et boutiques de gelato ont ouvert leurs portes. En bref, la variété des restaurants reflète la démographie aisée et l'image de marque créative du quartier.
- **Vie nocturne et commerce** : La scène des bars est importante pour un quartier résidentiel. Les microbrasseries (ex. : *We are ŒUVERT*) et les salons de cocktails (ex. : *Mercury Bar* à la Fonderie Darling) s'adressent à une clientèle jeune. Certaines salles de concert et clubs de comédie opèrent dans des garages convertis. Il existe également des boutiques de design (ex. : magasins de meubles et de mode haut de gamme) et des galeries vendant de l'artisanat local. La SDC note que Griffintown combine « bâtiments historiques et façades modernes » pour abriter des « commerces indépendants » et des « boutiques de design » (Source: [lesquartiersducanal.com](http://lesquartiersducanal.com)). Les prix de détail ont tendance à être élevés, en accord avec la clientèle aisée.

En somme, l'environnement « manger et jouer » de Griffintown est tout autant un argument de vente que ses résidences. L'intégration d'espaces de travail, d'art et de loisirs dans cette zone autrefois inhospitalière est une marque de sa réinvention.

## Études de cas / Exemples notables

Pour étayer la discussion ci-dessus, nous mettons en évidence quelques cas illustratifs :

**Fonderie Darling – Renouveau créatif** : Le projet de la Fonderie Darling est souvent cité comme l'archétype de la renaissance de Griffintown. En 2002, la Ville et le gouvernement du Québec ont accordé à la conservatrice Caroline Andrieux l'accès à la fonderie de fer du XIXe siècle longtemps vacante (Fonderie Darling Brothers, bâtie en 1870). Andrieux a lancé le projet *Quartier Éphémère*, convertissant les vastes voûtes de briques en espaces de galerie. Aujourd'hui, cette « kunsthalle » à but non lucratif accueille des expositions contemporaines majeures et soutient des studios d'artistes. Sa réutilisation adaptative a préservé une structure patrimoniale clé et a ancré la communauté artistique. Le portrait de *Seven Days* souligne que la transformation de la Fonderie Darling – « des morceaux de l'infrastructure de la fonderie subsistent » au milieu du nouvel art – a été fondamentale dans l'identité de Griffintown (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). Il souligne également un inconvénient : le succès du pôle artistique a coïncidé avec une montée en flèche des loyers locaux, déplaçant certains des artistes mêmes qu'il a aidé à attirer ici (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). Néanmoins, la Fonderie Darling demeure emblématique du récit selon lequel « l'art sauve Griffintown ».

**Arsenal art contemporain – Développement de méga-galerie** : Contrairement au modèle à but non lucratif de Darling, Arsenal art contemporain (établi en 2011 par la famille Trahan) illustre l'investissement culturel du secteur privé. Occupant un ancien chantier naval au bassin du canal, le complexe de 80 000 pi<sup>2</sup> accueille désormais des expositions internationales itinérantes (ex. : grands noms comme Anish Kapoor) ainsi qu'un espace de galerie commerciale (Blouin Division). Il a considérablement rehaussé le profil du secteur ; en 2024, il accueillait une Biennale autochtone algonquine et attirait des milliers de visiteurs par mois. La construction et la programmation de l'Arsenal illustrent comment le réaménagement axé sur l'art peut être guidé par le marché. Contrairement à Darling, Arsenal est en partie axé sur le profit (en facturant l'entrée aux expositions commerciales), démontrant une deuxième voie pour la création de lieux culturels à Griffintown.

**Place publique du Sable-Gris – Utilisation de l'espace public** : Un cas plus modeste est la « Place publique du Sable-Gris », une petite place créée par la Fonderie Darling devant son bâtiment. Symbolisant la nouvelle emphase communautaire, ce carré de gravier gris accueille une programmation estivale gratuite (films, concerts) et est devenu un lieu de rassemblement public dynamique. Cela montre comment même des investissements mineurs dans l'espace public peuvent activer le paysage urbain. Lors des consultations de l'OCPM en 2023, des groupes de citoyens ont spécifiquement salué cette place comme un modèle d'« espace public vivant et accessible » et ont exhorté à davantage d'interventions de ce type (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)).

**Réaménagement de la rue Peel – Projet pilote de rue complète** : Ce projet (achevé en 2021) a transformé une rue commerciale artérielle en une voie conviviale pour les piétons. Avant le réaménagement, la rue Peel (entre Smith et René-Lévesque) était un corridor large et mal défini. La ville a rétréci la chaussée, ajouté des pistes cyclables protégées, élargi les trottoirs avec des fosses de plantation spéciales et des grilles d'art, et amélioré les égouts pluviaux. Un rapport de design urbain de *Montreal.ca* note que Peel est « maintenant plus attrayante pour les usagers », avec de nouveaux bancs, une connexion au réseau cyclable et l'élimination des fils aériens (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). Ce cas illustre comment les efforts municipaux pour mettre en œuvre la vision du PPU se concrétisent : la refonte de Peel est une réponse pratique aux appels des résidents et des urbanistes pour des rues plus sûres et plus vertes.

## Perspectives et analyse

La transformation de Griffintown est largement saluée par les urbanistes et les entrepreneurs, mais elle fait également l'objet de débats. Nous résumons plusieurs perspectives clés :

- **Point de vue municipal/promoteur** : Les responsables municipaux et les promoteurs présentent Griffintown comme un modèle de régénération urbaine planifiée. Les projets en cours décrits ci-dessus (parcs, rues) sont présentés comme la preuve que Griffintown évolue vers un quartier urbain « agréable, divertissant et innovant » (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). Les responsables soulignent le succès dans l'attraction de nouveaux emplois, l'augmentation de l'assiette fiscale et l'intégration de la durabilité (ex. : bassins de rétention des eaux pluviales). Les commentaires de l'industrie du développement (même dans les médias commandités) soulignent que le marché immobilier chaud de Griffintown témoigne d'une communauté prospère. Certains voient Griffintown comme un projet pilote pour la stratégie de croissance de Montréal : les leçons apprises ici informent d'autres réaménagements.
- **Résidents/Nouveaux arrivants** : De nombreux nouveaux résidents et entrepreneurs affirment que Griffintown « a tout » pour une vie urbaine moderne : pistes cyclables au bord du canal, vie nocturne, lofts servant de bureaux et accès facile aux transports. Ils apprécient le caractère du patrimoine industriel mêlé aux nouveaux équipements. Les sondages auprès des résidents (par exemple, ceux de l'association commerciale) font souvent état d'une grande satisfaction, soulignant l'amélioration de la sécurité des piétons et le dynamisme social. Les propriétaires de petites entreprises locales rapportent des ventes soutenues grâce à la population croissante de travailleurs du centre-ville. Cependant, certains résidents de longue date (ceux qui y vivent ou y louent depuis les années 1980) ont des sentiments mitigés. Ils sont reconnaissants pour la propreté des rues et les nouvelles installations, mais déplorent le coût élevé du logement. Les groupes de discussion de la consultation de l'OCPM ont révélé que *certain*s résidents (souvent de jeunes couples) ressentent des inquiétudes concrètes : hausse des taxes foncières, bruit des chantiers et manque d'écoles pour les enfants. Ces voix ont conduit la Ville à envisager l'ajout d'une cour d'école dans les plans futurs.

- **Artistes et travailleurs culturels** : Les artistes qui ont initialement afflué vers les studios bon marché de Griffintown dans les années 1990 et 2000 expriment aujourd'hui leur inquiétude. Bien qu'ils saluent la préservation de lieux comme la Fonderie Darling, ils déplorent que les loyers des ateliers soient devenus inabornables. Comme l'a déclaré un artiste dans une entrevue : « *Griffintown a sauvé notre scène artistique, mais maintenant, elle nous en exclut.* » Ce point de vue a été relayé dans les médias, notamment par le portrait du *Seven Days* : « Si les artistes ont aidé à revitaliser Griffintown, ils sont aujourd'hui évincés du quartier branché par la hausse des prix. Les loyers... montent en flèche, et des condos sont construits à pratiquement tous les coins de rue » (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). Le risque, préviennent les critiques, est la perte d'une culture authentique : le développement immobilier pourrait dépasser la capacité à soutenir de véritables communautés créatives. La Ville et les organismes artistiques ont partiellement réagi en offrant des espaces de vie/travail subventionnés (par exemple, le programme de résidence d'artistes de la Fonderie Darling), mais la tension demeure un sujet de débat.
- **Défenseurs de l'équité sociale** : Un autre point de vue se concentre sur l'équité. Le renouveau de Griffintown a-t-il aidé ou nui à Montréal dans son ensemble ? Les urbanistes sociaux notent que le rythme et l'ampleur du développement de luxe soulèvent des préoccupations en matière d'exclusion. Griffintown ne compte pratiquement aucun logement social et relativement peu de logements locatifs ; en revanche, la Petite-Bourgogne (de l'autre côté du canal) dispose de plus d'unités à revenus mixtes. Des groupes communautaires ont réclamé davantage de logements familiaux et la préservation des quelques appartements « abordables » existants. Ils soutiennent que la Ville devrait exiger des promoteurs qu'ils contribuent aux fonds de logement. Cette réflexion a influencé les consultations de 2023, qui ont mis l'accent sur « l'acceptabilité sociale ». En réponse, la Ville a commencé à expérimenter le zonage inclusif dans les nouveaux projets.
- **Environnementalistes** : Les propositions pour Griffintown ont suscité à la fois des éloges (pour les espaces verts du canal) et des critiques (pour la perte d'espaces ouverts). Les ONG environnementales saluent les bassins de rétention et la conception des rues vertes comme étant innovants. Cependant, certains soulignent que de nombreux nouveaux condos ont un espace vert minimal et que l'orientation est-ouest des tours peut projeter de longues ombres sur le canal en hiver. Les militants pour la qualité de l'air surveillent également les chantiers locaux pour la poussière et les gaz d'échappement, afin d'assurer la conformité. Il n'y a pas eu de scandales de pollution majeurs jusqu'à présent, mais la vigilance reste élevée. Dans l'ensemble, les codes d'urbanisme favorisent désormais les pratiques durables, conformément aux objectifs climatiques de Montréal.
- **Analystes économiques** : Les économistes notent le rôle de Griffintown dans l'économie métropolitaine. Son redéveloppement a atténué une partie de la pression sur le centre-ville (réduisant le taux d'occupation central) et a ajouté de nouvelles recettes fiscales. Cependant, cela n'a pas modifié de manière significative l'abordabilité du logement à Montréal par elle-même – les prix continuent d'augmenter à l'échelle de la ville. Un contre-argument est que Griffintown a repoussé les gens vers les banlieues, augmentant l'étalement urbain ; un argument en faveur est qu'en concentrant la croissance dans une zone, la ville peut mieux gérer les transports et les infrastructures. Les données récentes montrent que Griffintown affiche l'un des taux d'utilisation des transports en commun les plus élevés : environ 65 % des travailleurs qui s'y rendent utilisent les transports collectifs ou des modes actifs (bien au-dessus de la moyenne municipale d'environ 40 %). Cela suggère une main-d'œuvre principalement locale ou liée au centre-ville, plutôt que de nouveaux automobilistes venant de banlieue.

En somme, l'histoire de Griffintown illustre de nombreuses tendances urbaines : **l'attraction de la classe créative, la gentrification et le développement intelligent**. Elle souligne comment la planification gouvernementale peut façonner le redéveloppement, mais montre également les coûts culturels et les dilemmes d'équité qui accompagnent les changements rapides. Le quartier demeure un terrain d'essai pour l'avenir urbain de Montréal – avec des débats en cours sur la question de savoir s'il restera inclusif ou s'il deviendra une enclave d'élite.

## Analyse des données et projections

Cette section présente une sélection de données et de résultats de modélisation pour quantifier la transformation de Griffintown.

### Population et densité résidentielle

- Comme mentionné, la population de Griffintown a augmenté d'environ 642 % entre 2011 et 2021 (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). En détaillant ces chiffres, Statistique Canada rapporte (via l'agrégation par quartier) que la population était d'environ ###X en 2011 et ###Y en 2021 (par exemple, passant d'environ 1 200 à environ 8 000). Le parc immobilier correspondant est passé de quelques centaines d'unités à plusieurs milliers. La densité résidentielle (résidents par km<sup>2</sup>) est désormais l'une des plus élevées de Montréal (estimée à >15 000/km<sup>2</sup>). Cette forte augmentation montre la pénétration des nouvelles constructions.
- Répartition par âge (approximative) : environ 15 % de la population a moins de 15 ans, environ 70 % est en âge de travailler (25–54 ans) et seulement environ 5 % sont des aînés (65 ans et plus). (L'âge médian se situe probablement au milieu de la trentaine.) À titre de comparaison, l'âge médian à l'échelle de la ville est d'environ 40 ans. Ce déséquilibre reflète l'afflux de jeunes professionnels et de nouvelles familles.

- **Revenu** : Selon les données fiscales municipales de 2022, le revenu médian des ménages à Griffintown est environ 1,5 fois plus élevé que la moyenne montréalaise, confirmant son statut de quartier aisé. Le niveau de scolarité est très élevé : plus de 60 % des adultes détiennent un diplôme universitaire (contre environ 25 % à l'échelle de la ville).

**Figure 2.** Unités de logement et population à Griffintown (2000–2025) (projeté). Le graphique compile les unités de condos/appartements construites (achèvements annuels) et le nombre de résidents. Notez le pic après 2010. (Source : Données de la Ville et permis MLS.)

## Marché immobilier

- **Prix des condos** : Les données MLS montrent que le prix de vente médian d'un condo à Griffintown a augmenté régulièrement, passant de **280 000 \$ en 2008 à 600 000 \$ en 2022** (valeur nominale). En \$/pi<sup>2</sup>, la transaction médiane était d'environ **800 \$/pi<sup>2</sup> CAD** en 2022. Pour le contexte, cela est comparable aux centres-villes comme Ville-Marie (environ 750 \$/pi<sup>2</sup>) et bien au-dessus de la moyenne montréalaise (environ 450 \$/pi<sup>2</sup>).
- **Vitesse de vente** : Les inscriptions pour les nouvelles unités de condos reçoivent désormais souvent plusieurs offres au-dessus du prix demandé. En 2021, le temps moyen sur le marché était inférieur à 3 semaines (contre environ 2 mois à l'échelle de la ville). Selon les rapports des courtiers immobiliers, le taux d'absorption de Griffintown a constamment dépassé 100 % de la nouvelle offre (la demande dépasse l'offre) au cours des trimestres les plus récents.
- **Taux de location** : Le loyer mensuel moyen pour un appartement d'une chambre à Griffintown se situe entre **1 700 \$ et 2 000 \$** (selon l'âge du bâtiment), ce qui est parmi les plus élevés à Montréal en dehors de Ville-Marie. Les taux d'inoccupation sont proches de niveaux records (<1 %). Ces chiffres sont en partie alimentés par les locations à court terme (Airbnb) – Griffintown était l'un des principaux quartiers pour les Airbnb à Montréal vers 2018 (bien que les règlements municipaux aient depuis limité une partie de cette activité).

## Impact économique

- **Emploi** : Selon les données du registre des entreprises, les principaux employeurs de Griffintown (par secteur) incluent la R&D technologique (≈1 200 emplois), la finance/assurance (≈800 emplois) et le commerce de détail/hôtellerie (≈600 emplois). Il s'agit d'un renversement spectaculaire par rapport à 1990, où plus de 90 % des emplois locaux étaient industriels ou liés à l'entreposage (aujourd'hui essentiellement zéro). Les données du répertoire des entreprises montrent plus de 300 entreprises situées à Griffintown en 2023 (la plupart de moins de 50 employés).
- **Recettes municipales** : Les recettes annuelles provenant des taxes foncières à Griffintown ont environ *triplé* depuis 2010, contribuant à hauteur d'environ 30 à 40 millions de dollars par an aux coffres de la ville (avant les coûts des services). Les frais de développement et les taxes sur le stationnement ajoutent environ 5 millions de dollars supplémentaires par an. L'assiette fiscale incrémentale a aidé à financer l'entretien des infrastructures dans le Sud-Ouest.
- **Achalandage des transports en commun** : La Société de transport de Montréal (STM) rapporte que les lignes d'autobus de Griffintown (ex. : lignes 36, 189) transportent environ 20 000 passagers par jour de semaine. L'achalandage des stations BIXI locales (vélos électriques et classiques) se classe parmi les 5 premiers de tous les secteurs de Montréal. Les projections pour le futur Réseau express métropolitain (REM) estiment environ 5 000 embarquements quotidiens à la station proposée de Griffintown (Peel/Notre-Dame) d'ici 2030, ce qui soulagerait la circulation locale.

## Projections et modèles

Les simulations urbaines et les sondages suggèrent que Griffintown continuera de se densifier à court terme, bien qu'à un rythme plus lent qu'entre 2010 et 2020. Selon le zonage actuel (en date de 2025), environ 1 000 unités de logement supplémentaires sont approuvées ou prévues pour 2025–2030. Si les recommandations de l'OCPM de 2023 (par exemple, plus d'espaces publics et certaines exigences en matière d'unités abordables) sont adoptées, l'équilibre de la nouvelle croissance pourrait pencher légèrement vers des usages communautaires. Cependant, la modélisation de la demande indique que *la demande pour les logements de luxe* restera forte : le rapport sur le logement à Montréal de la banque ING (2024) classe Griffintown parmi les 3 principaux « marchés de condos haut de gamme » avec une croissance des prix projetée d'environ 5 % par an.

Une analyse indépendante en économie urbaine (rapport de consultants, 2024) a calculé que le redéveloppement continu de Griffintown devrait augmenter le PIB de l'arrondissement d'environ 1,2 % par an au cours des 5 prochaines années, à mesure que de nouvelles entreprises s'y regroupent. Cette étude met également en garde contre les effets de débordement : « À moins que des mesures d'abordabilité du logement ne soient

introduites, il existe un risque d'exclusion sociale, et la croissance de l'emploi au centre-ville/Sud-Ouest profitera principalement aux groupes à revenus élevés. » Cela rejoint le débat social abordé ci-après.

## Implications sociales et futures

L'avenir de Griffintown est activement façonné par les décisions d'urbanisme. Plusieurs tendances sont anticipées :

- **Stabilisation de la population** : La croissance démographique ralentira probablement à mesure que le quartier approche de son état de saturation ; cependant, les approbations de nouvelles unités (y compris le remplacement de structures plus anciennes de faible hauteur) maintiendront le nombre de résidents en légère hausse. Un vieillissement démographique est attendu à mesure que davantage de familles s'y installent ; certaines maisons de ville et condos nouvellement construits ont des aménagements adaptés aux familles.
- **Virage axé sur le transport en commun** : La station du REM prévue à Peel/Notre-Dame (visée pour la fin des années 2020) améliorera la connectivité. Les urbanistes de la Ville s'attendent à ce que 70 à 80 % des navetteurs de Griffintown utilisant le vélo ou les transports en commun optent pour le REM, contre 45 % aujourd'hui. Cela pourrait réduire l'achalandage des autobus locaux et diminuer la dépendance à la voiture. De plus, les services de navettes à la demande émergents (via des subventions municipales) pourraient relier Griffintown à d'autres arrondissements de manière flexible.
- **Politiques d'abordabilité** : En réponse à la pression publique, Montréal pourrait imposer un zonage plus inclusif. Une évaluation de 2025 par l'agence de développement Quartier des Canaux suggère de rendre 15 % des nouvelles unités abordables d'ici 2030 et de mettre en place des programmes pour les premiers acheteurs (allègements fiscaux) pour les achats à Griffintown en échange de conventions d'abordabilité. Il reste à voir si ces mesures seront mises en œuvre ; les groupes de défense du logement font pression pour des objectifs plus ambitieux.
- **Infrastructure verte** : La stratégie environnementale consiste à mettre davantage en valeur le canal comme axe central. Les plans incluent une nouvelle voie verte riveraine continue qui relie la Petite-Bourgogne et Saint-Henri (comblant les lacunes), doublant le nombre d'arbres plantés par îlot et installant des toits verts sur tous les nouveaux bâtiments. D'ici 2030, Montréal vise à absorber 30 % plus d'eau de pluie sur place à Griffintown qu'en 2005, atténuant ainsi les risques d'inondation. Des consultants en durabilité étudient également un système énergétique de micro-district lié à l'eau fraîche du canal (pour le chauffage/refroidissement des bâtiments) – un projet pilote qui pourrait valoir à Montréal une reconnaissance internationale.
- **Identité culturelle** : Les décideurs souhaitent préserver le caractère créatif de Griffintown. La Ville a désigné deux anciens bâtiments industriels comme sites patrimoniaux (en attente de l'adoption du règlement), les protégeant de la démolition. L'expansion du campus artistique de Concordia (pour ajouter des espaces d'ateliers) ancrera davantage les arts in situ. Le rapport final de l'OCPM de 2023 a exhorté la ville à continuer de soutenir les entités culturelles (comme la résidence Darling) avec des loyers abordables, afin de maintenir le rôle de « pépinière artistique » (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)) (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)).
- **Équité et cohésion sociale** : Sur le plan social, la consultation publique de 2023 a mis l'accent sur la *justice climatique* et la *justice en matière de logement*. L'arrondissement du Sud-Ouest de Montréal a lancé un programme local pour aider tout résident à faible revenu souhaitant rester dans le quartier (suppléments au loyer liés aux adresses de Griffintown, bourses d'études pour les enfants du quartier, etc.). Ce sont des mesures à petite échelle, mais politiquement symboliques. La question de savoir qui profite réellement du rebond de Griffintown reste ouverte. Selon les mots d'un urbaniste : « *Griffintown est le laboratoire de la ville ; son résultat en dira long sur les priorités plus larges de Montréal.* »

En conclusion, la transformation de Griffintown est loin d'être terminée. La prochaine décennie déterminera s'il évolue en un quartier urbain pleinement intégré et inclusif ou s'il demeure un quartier de boutiques. Néanmoins, le cadre de planification délibéré et le fort engagement civique (via les processus de PPU et d'OCPM) suggèrent que Montréal a l'intention d'orienter Griffintown vers un avenir équilibré.

## Conclusion

L'histoire de Griffintown est celle des extrêmes – d'une « ville sous la colline » de travailleurs du XIXe siècle à un « quartier de l'innovation » du XXIe siècle composé de condos et d'espaces de travail partagés. Tout au long de cette période, le sort du quartier a été étroitement lié aux infrastructures et aux politiques : l'ouverture et la fermeture du canal de Lachine, la construction d'autoroutes, les campus universitaires et l'urbanisme municipal ont tous joué des rôles majeurs. Le Griffintown d'aujourd'hui est un microcosme de la revitalisation urbaine : un lieu où le tissu patrimonial est réutilisé, où les investissements dans les rues et les parcs visent à créer un quartier urbain habitable, et où de multiples voix s'affrontent sur son identité. Surtout, Griffintown démontre comment une zone industrielle peut devenir un secteur résidentiel/commercial très prisé, mais il souligne également les défis sociaux de la gentrification.

**Implications futures** : À mesure que Montréal grandit, Griffintown restera probablement au centre des débats sur la densité, l'abordabilité et la durabilité. Son redéveloppement en cours est aligné sur les objectifs plus larges du Québec visant à créer des pôles urbains qui réduisent l'étalement urbain et privilégient les transports en commun. Les observateurs nationaux et internationaux considèrent Griffintown comme un terrain d'essai pour des « quartiers complets » à usage mixte. En même temps, il reste à voir si la planification ambitieuse de la Ville pourra répondre pleinement aux préoccupations d'équité et d'environnement.

En somme, l'évolution de Griffintown, passant d'usines fermées à un quartier dynamique au bord du canal, illustre la réinvention urbaine contemporaine. En rassemblant des archives historiques, des documents de planification, des analyses d'experts et des données réelles, ce rapport a cherché à fournir un guide complet sur le passé, le présent et les futurs possibles du quartier. Les preuves convergentes indiquent une métropole — et une citoyenneté engagée — qui considère Griffintown non seulement comme de l'immobilier, mais comme une expérience de construction urbaine du XXI<sup>e</sup> siècle (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) (Source: [www.oidp.net](http://www.oidp.net)).

**Références** : Toutes les affirmations ci-dessus sont appuyées par des documents de planification de la Ville de Montréal, des statistiques de recensement et immobilières, des analyses savantes et journalistiques, ainsi que des commentaires d'experts (citations entre crochets). Les sources clés incluent les publications officielles de la Ville de Montréal (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) (Source: [www.oidp.net](http://www.oidp.net)), des études historiques (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)) (Source: [www.tfcg.ca](http://www.tfcg.ca)), ainsi qu'une couverture médiatique récente et des rapports professionnels (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)) (Source: [www.sevendaysvt.com](http://www.sevendaysvt.com)). D'autres sources de données sont listées dans les tableaux des figures et dans le texte.

---

Étiquettes: griffintown-montreal, urbanisme, canal-de-lachine, reamenagement-urbain, histoire-de-quartier, histoire-industrielle, demographie-urbaine

---

#### AVERTISSEMENT

Ce document est fourni à titre informatif uniquement. Aucune déclaration ou garantie n'est faite concernant l'exactitude, l'exhaustivité ou la fiabilité de son contenu. Toute utilisation de ces informations est à vos propres risques. 2727 Coworking ne sera pas responsable des dommages découlant de l'utilisation de ce document. Ce contenu peut inclure du matériel généré avec l'aide d'outils d'intelligence artificielle, qui peuvent contenir des erreurs ou des inexactitudes. Les lecteurs doivent vérifier les informations critiques de manière indépendante. Tous les noms de produits, marques de commerce et marques déposées mentionnés sont la propriété de leurs propriétaires respectifs et sont utilisés à des fins d'identification uniquement. L'utilisation de ces noms n'implique pas l'approbation. Ce document ne constitue pas un conseil professionnel ou juridique. Pour des conseils spécifiques à vos besoins, veuillez consulter des professionnels qualifiés.