



2727 COWORKING / RECHERCHE ET CONSEILS PRATIQUES

Station du REM à Griffintown : calendrier de construction et répercussions

Find a practical home for your work at 2727 Coworking in Montreal. Explore private offices, day workspaces and meeting rooms, plus business-address and virtual-mailbox services for your company.

Publié par 2727 Coworking · 2026-04-18 · station du REM à Griffintown · transport collectif à Montréal · calendrier de construction · effets sur les navetteurs · développement axé sur le transport collectif · urbanisme · cdpq infra

Article original : <https://2727coworking.com/articles/fr/calendrier-construction-station-rem-griffintown>

Dans cet article

1. Sommaire
2. Introduction et contexte
3. Avancement des travaux et calendrier
4. Effets sur les navetteurs
5. Habitudes de déplacement actuelles
6. Expérience des usagers et accessibilité
7. Effets sur les entreprises locales
8. Potentiel de développement axé sur le transport collectif
9. Perturbations des travaux et mesures d'atténuation
10. Perspectives économiques après l'ouverture
11. Études de cas et exemples comparatifs
12. Discussion et orientations futures
13. Conclusion

Sommaire

La station Griffintown–Bernard-Landry, qui fait partie du Réseau express métropolitain (REM) de Montréal, accuse des retards importants. L'ouverture de la station était initialement prévue vers 2024, mais sa construction a été reportée en attendant des projets connexes et, en octobre 2026, **aucune date d'ouverture** n'a été fixée, même après le lancement de sa phase de planification en juin 2026 (cdpqinfra.com) (au.news.yahoo.com) (montreal.citynews.ca). Des reportages décrivent le Griffintown d'aujourd'hui comme un « transit desert », malgré sa croissance démographique rapide (montreal.citynews.ca). Les résidents doivent

actuellement marcher de 10 à 15 minutes pour rejoindre la [station de métro la plus proche](#) ou le transport collectif, et les défenseurs du projet soulignent qu'une station au bassin Peel raccourcirait considérablement les déplacements ([au.news.yahoo.com](#)) ([montreal.citynews.ca](#)). Le retard suscite la frustration tant des navetteurs que des entreprises : les usagers du transport collectif perdent jusqu'à 20 minutes par jour en détours ([au.news.yahoo.com](#)), tandis que les entrepreneurs locaux attendent l'achalandage piétonnier et le développement que la station doit apporter.

Ce rapport examine **l'historique, le calendrier de construction et l'état actuel** de la station du REM à Griffintown, et analyse ses **effets sur les navetteurs et les entreprises locales**. Il s'appuie sur des documents officiels et des communiqués, des sources municipales en urbanisme, des commentaires d'experts et des études de cas comparables. Voici ses principales constatations :

- **Planification et retards** : La station, annoncée en juin 2020, est intégrée au viaduc ferroviaire existant en direction sud ([rem.info](#)). Toutefois, CDPQ Infra, le promoteur du REM, a lié sa construction à celle d'une station proposée dans Bridge–Bonaventure, afin de réaliser les deux en même temps ([au.news.yahoo.com](#)). Des études ont prévenu que l'ajout de stations sur une ligne en service est « technically feasible », mais très perturbateur ([au.news.yahoo.com](#)). En effet, des experts en transport prévoient des fermetures de la ligne pendant plusieurs mois et des navettes de remplacement par autobus si les travaux vont de l'avant ([au.news.yahoo.com](#)). Ainsi, même si des antennes du REM ont été mises en service — la Rive-Sud en 2023; Deux-Montagnes en novembre 2025 ([rem.info](#)) ([www.cdpqinfra.com](#)) —, la station de Griffintown n'est toujours pas construite.
- **Effets sur les navetteurs** : Les [habitudes de navettage](#) ont changé. La suppression d'un arrêt d'autobus important au centre-ville, dans le Vieux-Montréal, au profit du terminus du REM à la Gare Centrale, a forcé les navetteurs à faire une correspondance à pied ou en métro, ajoutant de 15 à 20 minutes à leurs déplacements quotidiens ([au.news.yahoo.com](#)). « There is no metro nearby, » explique un résident de Griffintown, « so we need to walk...10–15 minutes to get to one » ([montreal.citynews.ca](#)). Pour de nombreux navetteurs de la Rive-Sud qui se rendent à Griffintown ou dans le Vieux-Montréal, la nouvelle station éliminerait de longues correspondances. Des analystes soulignent qu'une fois construite, la station serait en mesure de « pay for itself » en récupérant le temps perdu par les usagers et en augmentant l'achalandage ([montreal.citynews.ca](#)). Les données récentes sur l'achalandage montrent que l'ensemble du réseau du REM est très fréquenté : l'antenne de la Rive-Sud à elle seule atteignait 45 000 déplacements quotidiens à la fin de 2024 ([www.cdpqinfra.com](#)), ce qui souligne la demande non satisfaite à Griffintown.
- **Effets sur les entreprises locales** : Griffintown est devenu un « thriving urban village » de [nouveaux condos, commerces et bureaux](#) ([www.admin.capreit.ca](#)). Selon la théorie du [développement axé sur le transport collectif](#), l'ajout d'une station au bassin Peel stimulerait le commerce et les valeurs immobilières ([www.smartcitiesdive.com](#)). Une hausse de la circulation piétonnière profite généralement aux détaillants et aux services des quartiers denses. Par exemple, la nouvelle station intercalaire Capstan de Vancouver, ouverte en décembre 2024, a été construite expressément pour desservir 16 000 nouveaux résidents dans un secteur à forte densité ([www.translink.ca](#)). Par analogie, les entreprises de Griffintown s'attendent à des gains semblables. À l'inverse, les travaux eux-mêmes

peuvent causer des perturbations à court terme, comme du bruit et des fermetures. Des résidents se sont plaints de niveaux de bruit atteignant 90 décibels pendant les essais du REM à Griffintown, ce qui a entraîné l'élaboration de mesures d'atténuation (montreal.citynews.ca).

- **Perspectives** : Les élus locaux continuent de réclamer la station. À la fin de 2025, des citoyens et des défenseurs du transport collectif ont renouvelé leurs appels à « finally build the long-promised » station (montreal.citynews.ca). Deux conseillers municipaux ont même réclamé l'ajout d'une *deuxième* station à Griffintown, dans le secteur de requalification de Bridge–Bonaventure, pour répondre à la demande (mtlcityweblog.com). Le ministère provincial des Transports maintient son engagement, mais attend un plan de financement pour les deux stations jumelées (au.news.yahoo.com). Des experts en transport estiment que les travaux finiront par se réaliser une fois les autres phases du REM intégrées, mais probablement avec des interruptions de service planifiées. Dans l'ensemble, la construction de la station de Griffintown modifiera les trajets des navetteurs, leur fera gagner beaucoup de temps et stimulera vraisemblablement l'activité économique locale. La **mise à jour sur la construction** ci-dessous présente les progrès récents et le calendrier, tandis que les sections suivantes analysent les données et les études de cas qui étayent ces conclusions.

Introduction et contexte

Le **Réseau express métropolitain (REM)** de Montréal est un nouveau réseau de métro léger automatisé en construction dans le Grand Montréal. Géré par CDPQ Infra, le REM relie le centre-ville de Montréal à la banlieue au moyen de plusieurs antennes : celle de la Rive-Sud, de Brossard à la Gare Centrale; celle de Deux-Montagnes, du tunnel du mont Royal à Deux-Montagnes; celle de l'Anse-à-l'Orme, jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue; et celle de l'aéroport, jusqu'à l'aéroport Trudeau. D'ici novembre 2025, le REM comptera **14 nouvelles stations et environ 50 km de voies en service** (www.cdpqinfra.com). La mise en service de l'antenne de l'Anse-à-l'Orme, dans l'Ouest-de-l'Île, était prévue le 18 mai 2026 (rem.info), et celle de l'antenne de l'aéroport, d'ici 2027 (au.news.yahoo.com). Le projet se distingue par sa rapidité de réalisation et son efficacité sur le plan des coûts : en sept ans, il aura déployé 50 km de ligne, à environ **la moitié du coût** de projets nord-américains comparables (www.cdpqinfra.com).

La **station Griffintown–Bernard-Landry** proposée se situe sur l'antenne de la Rive-Sud, dans Griffintown, au centre-ville, entre les rues Ottawa et William (rem.info). Griffintown est un quartier industriel historique, autrefois appelé « Montreal's Irish quarter », qui a été repensé pour devenir un quartier résidentiel et commercial dense. Depuis 2013, Montréal met en œuvre un important plan d'urbanisme pour faire de Griffintown un quartier « innovative, livable and sustainable » dans un contexte de requalification rapide (montreal.ca) (www.admin.capreit.ca). On y trouve aujourd'hui des milliers de nouveaux condos, des bureaux d'entreprises technologiques, dont une partie de la « Cité du Multimédia », et des lieux culturels, comme la Fonderie Darling. En 2025, des experts en habitation décrivaient Griffintown comme « reaching maturity, » avec une population de jeunes professionnels en plein essor (www.admin.capreit.ca). Une analyse marketing récente indiquait qu'il s'agit de « a thriving urban village » alliant bâtiments historiques et nouveaux aménagements, où la population étudiante et professionnelle est en croissance (www.admin.capreit.ca). Cette croissance à forte densité accentue le besoin d'accès au transport collectif rapide.

Avant le REM, Griffintown était particulièrement mal desservi par le métro. Les stations de métro les plus proches — Place-d'Armes, Guy-Concordia et Lionel-Groulx — se trouvent à 1–2 km, ce qui impose une marche de 10–20 minutes que déplorent les résidents (montreal.citynews.ca). La station du REM à Griffintown devait donc combler une **lacune majeure dans la desserte en transport collectif** du centre-ville. Les urbanistes municipaux mettaient de l'avant les liaisons accessibles à pied : le REM a dévoilé la conception de la station au milieu de 2020, précisant qu'elle serait intégrée au « Viaduc Sud » existant, juste au sud de la Gare Centrale (rem.info). Selon la documentation du REM, l'entrée de la rue Dalhousie se trouverait à quelques minutes de marche de lieux importants, par exemple à 2–3 minutes du centre d'art Fonderie Darling et à 5–6 minutes de l'ÉTS (rem.info). Cet emplacement promettait un « good access to the Griffintown area – both its southwest sector and the Cité du Multimédia – and the west end of Old Montreal » (rem.info).

En juin 2020, la Ville et CDPQ ont officiellement dévoilé la station Griffintown–Bernard-Landry (figure 1), nommée en l'honneur de l'ancien premier ministre Bernard Landry. (Ce choix a suscité des protestations : certains membres de la communauté estimaient que la station devrait simplement porter le nom « Griffintown » pour honorer le patrimoine irlandais (montrealirishparadehistorian.wordpress.com).) À l'époque, les responsables indiquaient que la station permettrait de rejoindre le centre-ville en 3 minutes de REM et l'Île-des-Sœurs en 6 minutes, et que l'antenne de la Rive-Sud devait ouvrir en même temps, en 2023. Dans les faits, le calendrier du projet a considérablement changé (**voir le tableau 1**).

Figure 1. *Vue d'artiste de la station du REM Griffintown–Bernard-Landry proposée au bassin Peel : vue d'ensemble et mezzanine (rem.info).*

Année/date	Jalon/événement	Source
22 juin 2020	Dévoilement du nom de la station (« Griffintown–Bernard-Landry ») et publication de sa conception.	Communiqué du REM (rem.info) (montrealirishparadehistorian.wordpress.com)
10 août 2023	Les médias (CTV) rapportent que la station, « promised for next year, » sera probablement retardée.	CTV News (Kelly Greig) (www.ctvnews.ca)
17 nov. 2025	Mise en service de l'antenne Deux-Montagnes du REM (Montréal–Deux-Montagnes), ajoutant 19 stations.	Communiqué de CDPQ Infra (www.cdpqinfra.com)
29 déc. 2025	Nouvelles locales : la pression monte; Griffintown attend toujours la station promise.	CityNews Montreal (montreal.citynews.ca)
Printemps 2026 (estim.)	Mise en service prévue de l'antenne de l'Anse-à-l'Orme (Ste-Anne-de-Bellevue); date de la station à déterminer.	Engagements du ministère des Transports et de CDPQ (au.news.yahoo.com)
16 juin 2026	Lancement de la phase de planification de Griffintown–Bernard-Landry et d'une nouvelle station dans Bridge–Bonaventure; les travaux pourraient commencer en 2028, pour une durée totale d'environ quatre ans; aucune date d'ouverture.	CDPQ Infra, gouvernement du Québec et Ville de Montréal (cdpqinfra.com)

Le tableau ci-dessus résume les principaux événements. Soulignons qu'**aucune date d'ouverture n'est confirmée** pour la station de Griffintown, même après le lancement de sa phase de planification le 16 juin 2026, au cours duquel on a indiqué que les travaux pourraient commencer en 2028 (cdpqinfra.com). À la fin

de 2025, une porte-parole du gouvernement a réitéré l'engagement de la construire, tout en précisant que **la station de Bridge-Bonaventure n'est pas garantie** tant que le financement n'est pas réglé (au.news.yahoo.com). En fait, CDPQ Infra a indiqué publiquement que construire la station de Griffintown séparément serait très perturbateur : son étude recommandait de construire les stations de Griffintown et de Bridge-Bonaventure *simultanément* pour réduire au minimum les coûts et les interruptions de service (au.news.yahoo.com). Réaliser ces travaux dans un corridor ferroviaire en service représente un défi technique. Des experts en transport collectif préviennent que l'ajout de stations sur des lignes en exploitation pourrait nécessiter des fermetures pendant des fins de semaine entières, voire plusieurs semaines, pour effectuer les travaux (au.news.yahoo.com). (Fragilisant encore davantage ce calendrier, le ministère des Transports a indiqué à la fin de 2025 que le financement de la station du secteur du pont demeurerait « underway » (au.news.yahoo.com).)

Avancement des travaux et calendrier

En **2019–2020**, des travaux préparatoires ont commencé dans Griffintown dans le cadre de la construction générale du REM. Les documents municipaux et les bulletins du REM de cette période font état de travaux d'infrastructure dans le secteur du bassin Peel : construction d'une rampe d'accès temporaire à partir de la rue Brennan, retrait d'une jetée dans le canal de Lachine, achèvement du tablier ferroviaire, déplacement des réseaux de services publics et installation de pieux de fondation pour la future station (rem.info). (Ces travaux visaient à préparer le site pour la construction éventuelle de la station.) À l'époque, on prévoyait mettre en service le REM de la Rive-Sud, y compris la station de Griffintown, en 2023, en même temps que les antennes de Laval et de l'Ouest-de-l'Île.

Toutefois, de 2021 à 2023, **les calendriers ont changé**. Le REM a franchi des jalons importants : à la fin de 2022, toutes les infrastructures de la Rive-Sud étaient terminées et les essais étaient en cours; l'antenne de la Rive-Sud a été mise en service à **l'été 2023**, avec des trains circulant entre Brossard, l'Île-des-Sœurs et la Gare Centrale (rem.info). Parallèlement, le REM s'est étendu vers les banlieues de l'ouest, en visant l'automne 2025 pour les essais finaux des antennes (www.cdpqinfra.com). Pendant ces avancées, le sort de la station de Griffintown demeurerait incertain. Au milieu de 2023, les mises à jour en direct sur la page des travaux publics de la Ville n'indiquaient toujours *aucune date de début* pour la station du bassin Peel. En août 2023, les médias locaux ont rapporté sans détour que l'ouverture promise pour 2024 était « likely delayed » (www.ctvnews.ca).

À la fin de 2024, CDPQ Infra a confirmé des changements au service pour **l'hiver 2025** : les essais ont nécessité des fermetures plus tôt les fins de semaine et des interruptions complètes au printemps 2025, en préparation d'une marche à blanc et de la mise en service de l'antenne Deux-Montagnes à l'automne 2025 (www.cdpqinfra.com). Ce calendrier s'est depuis déroulé en grande partie comme prévu : le 17 novembre 2025, le REM a lancé le service entre Brossard et Deux-Montagnes (www.cdpqinfra.com). Avec cette mise en service, le réseau est passé à *19 stations, dont 14 nouvelles stations en service* (www.cdpqinfra.com). Toutes les lignes du REM traversent maintenant la ville, mais une **station qui n'est pas encore construite** se trouve entre les rues Ottawa et William : Griffintown–Bernard-Landry.

En avril 2026, les travaux sur les remblais ferroviaires et les tunnels sont essentiellement terminés, et l'exploitant du REM, un consortium Alstom/Stantec, a commencé les essais finaux. Mais **la station de Griffintown elle-même n'a pas été construite et n'a pas de calendrier de construction**. Les communications de CDPQ Infra indiquent seulement qu'une station « remains to be built » à Griffintown, sous réserve des approbations finales. Les responsables ont insisté sur **l'interdépendance** des sites de Griffintown et de Bridge-Bonaventure : un porte-parole a indiqué que les analyses réalisées en 2023 avaient conclu que les deux stations devaient être construites ensemble pour éviter de rouvrir la ligne à deux reprises (au.news.yahoo.com). Ainsi, le mouvement vers la construction de la station en 2023, décrit comme un « tip toward being built », a été freiné dans l'attente d'une décision sur Bridge-Bonaventure (au.news.yahoo.com). En pratique, cela signifie que **tous les travaux physiques à la station de Griffintown sont en suspens** jusqu'à ce que CDPQ et Montréal finalisent le financement et la conception de la station du projet de développement voisin.

Malgré le retard, des progrès se poursuivent de façon informelle. Les rendus de conception de 2020 sont toujours utilisés dans les documents (rem.info). Les planificateurs de la Ville et de CDPQ ont réitéré le caractère prioritaire de la station. En décembre 2025, la mairie de Montréal et des défenseurs du transport collectif ont tenu des rencontres et des forums publics pour réclamer des mesures; par exemple, l'Irish-Canadian Historical Society a exprimé sa déception devant le nom et la planification de la station, qui semblaient reléguer la communauté de Griffintown au second plan (montrealirishparadehistorian.wordpress.com). Au même moment, deux membres du conseil municipal, Stefan Rompré et Laurence Lavigne Lalonde, ont réclamé publiquement une *deuxième* station à Griffintown, au boulevard Brent (rue Bridge), pour desservir le nouveau projet de Bridge-Bonaventure (mtlcityweblog.com). L'objectif est de synchroniser la construction du REM avec un important développement immobilier. Toutefois, le financement et les calendriers de construction relèvent du ministère provincial des Transports et de CDPQ Infra. Dans son communiqué de novembre 2025, CDPQ soulignait avoir concentré ses efforts sur l'achèvement de l'antenne Deux-Montagnes, celle de l'Anse-à-l'Orme étant prévue pour le printemps 2026 (au.news.yahoo.com). Ce bilan ne faisait **aucune mention** d'un début imminent des travaux de la station de Griffintown.

En résumé, **les travaux de construction de la station du REM à Griffintown ont très peu avancé en 2026**. Les premiers travaux préparatoires sur le site (2019–20) sont terminés, mais la construction de la station proprement dite n'a pas commencé. Le calendrier a été repoussé à plusieurs reprises : d'abord 2024, puis 2027 et, depuis juin 2026, une phase de planification avec des travaux qui pourraient commencer en 2028 et une durée d'environ quatre ans pour l'ensemble du projet (cdpqinfra.com), ce qui laisse entrevoir un achèvement vers 2030, la date rapportée par CityNews (montreal.citynews.ca). Le tableau 1, ci-dessus, et la figure 1 présentent les jalons historiques. Griffintown–Bernard-Landry est maintenant planifiée conjointement avec une nouvelle station dans Bridge–Bonaventure, et la phase de planification établira le calendrier et le coût définitifs (cdpqinfra.com).

Effets sur les navetteurs

Habitudes de déplacement actuelles

Tant que la station ne sera pas construite, **les navetteurs de Griffintown dépendent entièrement des liaisons de transport collectif voisines**. Le REM de la Rive-Sud, sur la ligne Montréal–Brossard, offre maintenant un service rapide jusqu'à la Gare Centrale, mais les usagers de Griffintown n'en profitent qu'indirectement. Par exemple, un usager du transport collectif qui part de Griffintown vers le centre-ville doit actuellement marcher ou prendre l'autobus jusqu'à la Gare Centrale, puis débarquer et revenir sur ses pas en métro ou en autobus vers le Vieux-Montréal. Comme l'a souligné un résident : « There is no metro nearby so we need to walk like 10–15 minutes to get to one » (montreal.citynews.ca). En pratique, bon nombre prennent le REM vers le nord jusqu'à la Gare Centrale, puis marchent (~20 min) ou prennent l'autobus 36 ou 720 jusqu'au Vieux-Montréal, ce qui ajoute du temps de correspondance. Un analyste en transport de l'UdeM estime que sans station à Griffintown, les navetteurs de la Rive-Sud perdent environ **20 minutes par jour**, uniquement en correspondances et en marche (au.news.yahoo.com).

Ces délais sont importants compte tenu de la durée totale des déplacements. Avant le REM, les usagers de la Rive-Sud mettaient en moyenne ~40–60 minutes pour rejoindre le centre-ville à l'heure de pointe; le REM a réduit cette durée à environ 20–30 minutes jusqu'à la Gare Centrale. Toutefois, comme le REM a remplacé des arrêts de train de banlieue autour du Vieux-Montréal, certains usagers doivent maintenant ajouter une dernière étape. Par exemple, une voiture Cardinal Tram, une rame automotrice électrique à deux voitures, peut transporter un navetteur de Brossard à la Gare Centrale en ~15–17 minutes, mais rejoindre ensuite Griffintown peut ajouter 10–15 minutes de marche ou un trajet d'autobus. Ainsi, **les gains de temps promis ne se concrétisent pas entièrement**, ce qui alimente la frustration : « People on the North wouldn't be able to go on the South Shore anymore, » a prévenu un professeur en transport au sujet des perturbations qu'entraînerait la construction ultérieure de la station (au.news.yahoo.com) — une confirmation indirecte que les liaisons entre ces secteurs demeurent problématiques.

Le tableau 2 compare quelques exemples de trajets « avant » et « après » l'ouverture hypothétique de la station. Les durées exactes dépendent des horaires, mais le constat essentiel est qu'avec la station du REM à Griffintown, un trajet à bord d'un seul véhicule remplacerait un déplacement en plusieurs étapes. Par exemple, une personne qui se rend de l'Île-des-Sœurs, desservie par une liaison au centre-ville, à un bureau dans Griffintown *sans* la station doit prendre le REM jusqu'à la Gare Centrale (5–7 min), faire une correspondance en autobus, puis marcher ~10 min. Avec la station, elle pourrait prendre le REM directement jusqu'à Griffintown (2–3 min en direction sud), puis marcher ~3–5 min, ce qui retrancherait au moins 10–15 minutes par trajet et éliminerait une correspondance.

Origine–destination du trajet	Sans la station de Griffintown (situation actuelle)	Avec la station de Griffintown (situation hypothétique)
Île-des-Sœurs → bureau à Griffintown	REM jusqu'à la Gare Centrale (~7 min) + autobus/métro + ~10–15 min de marche	REM jusqu'à la station de Griffintown (~3 min) + 5 min de marche

Origine–destination du trajet	Sans la station de Griffintown (situation actuelle)	Avec la station de Griffintown (situation hypothétique)
Saint-Lambert (Rive-Sud) → Griffintown	REM jusqu'à la Gare Centrale (~20 min) + correspondance + marche (~15 min)	REM jusqu'à Griffintown (~17 min) + 5 min de marche
Griffintown → Rive-Nord de Montréal (Deux-Montagnes)	Autobus jusqu'à la Gare Centrale + REM vers le nord (~30–35 min au total)	REM vers le sud jusqu'à Griffintown (~3 min), autobus/métro + REM vers le nord (~30 min au total)

Tableau 2 : Exemples représentatifs de navettage avant et après la mise en service de la station du REM à Griffintown. Les durées sont fournies à titre indicatif.

Expérience des usagers et accessibilité

Les navetteurs estiment que la station améliorerait considérablement **l'accessibilité**. Par exemple, les plans des stations du REM prévoient des ascenseurs et des escaliers mécaniques à Griffintown/Bernard-Landry, ce qui faciliterait l'accès au centre-ville pour les personnes à mobilité réduite. Actuellement, les personnes en fauteuil roulant ou avec une poussette doivent souvent emprunter des parcours d'autobus plus longs ou faire des détours en métro. Une personne du quartier qui défend les droits des personnes handicapées a souligné que la station « *will be a game changer for people who can't do a 15-minute walk.* » (Aucune étude officielle n'a quantifié l'achalandage, mais les premières prévisions de CDPQ laissaient entrevoir un transfert important d'usagers du métro : une projection publique de 2019 montrait que l'achalandage de la station du bassin Peel dépasserait celui d'une station à l'Île-des-Sœurs (forum.agoramtl.com).)

Les usagers qui continuent d'emprunter le réseau font aussi face à **l'entassement et à la confusion**. Les antennes du REM partageant maintenant un tronçon commun, les trains peuvent être fréquents au centre-ville : jusqu'à 10–15 trains à l'heure en période de pointe. Sans la station de Griffintown, tous ces trains traversent le quartier sans s'y arrêter, ce qui ralentit relativement l'embarquement aux premiers arrêts vers le centre-ville. Pour un navetteur à Brossard qui se dirige vers Griffintown ou le secteur Castagnary, il est frustrant de voir passer des sièges vides jusqu'à la Gare Centrale. De plus, le *lien vers le Vieux-Montréal* a disparu : Là où la ligne Deux-Montagnes d'EXO s'arrêtait autrefois à Bonaventure, près du Vieux-Montréal, tous les trains terminent maintenant leur parcours à la Gare Centrale (au.news.yahoo.com). Des usagers déplorent que la connectivité du REM ait été conçue « around access to stations, » plutôt qu'en fonction des arrêts intermédiaires (forum.agoramtl.com); dans les faits, les navetteurs de Griffintown ont dû marcher ou effectuer de courts trajets d'autobus à l'écart de la ligne.

Du côté positif, **le service du REM est globalement fiable**. CDPQ rapporte un taux de disponibilité supérieur à 99 % depuis la fin de 2024, avec peu d'interruptions importantes (www.cdpqinfra.com). Le réseau assure des dizaines de milliers de déplacements quotidiens : l'antenne de la Rive-Sud, entre Brossard et la Gare Centrale, a enregistré à elle seule jusqu'à **45 000 embarquements par jour** (www.cdpqinfra.com), et des dizaines de milliers d'autres usagers empruntent l'antenne Deux-Montagnes et les autres lignes. Ces volumes élevés laissent croire que l'ajout de la station de Griffintown attirerait vraisemblablement beaucoup d'usagers,

surtout compte tenu de la croissance du secteur. Un chercheur en transport collectif souligne que **toute interruption de service pour les travaux sera perçue comme un compromis avantageux** si elle évite aux navetteurs 20 minutes de marche supplémentaires par jour (au.news.yahoo.com).

En résumé, l'absence de station du REM à Griffintown impose aux navetteurs du quartier des désavantages mesurables : temps perdu, correspondances supplémentaires et choix limités en transport collectif. Usagers et experts s'entendent pour dire que l'ouverture de la station améliorerait considérablement les déplacements vers le sud-ouest du centre-ville et depuis ce secteur. Ce besoin non comblé occupe une place centrale dans le débat local : comme le formulait le titre de CityNews, les résidents « need it built » pour mettre fin au désert de transport collectif (montreal.citynews.ca).

Effets sur les entreprises locales

Potentiel de développement axé sur le transport collectif

Selon la théorie du développement axé sur le transport collectif (TOD), une nouvelle station stimulera rapidement l'économie de Griffintown. Les urbanistes soutiennent depuis longtemps que **la densification de l'accès au transport collectif** favorise les investissements : les quartiers compacts, propices à la marche et bien desservis par le transport collectif tendent à enregistrer un chiffre d'affaires commercial plus élevé, une hausse des valeurs immobilières et une croissance des entreprises (www.smartcitiesdive.com). Concrètement, les entreprises situées près de la future station de Griffintown peuvent s'attendre à profiter de l'achalandage piétonnier des navetteurs au quotidien. Par exemple, des études internationales montrent que les entreprises situées à moins de 250 m d'une station de métro léger affichent souvent des ventes de 10–20 % supérieures à celles des entreprises plus éloignées. À Vancouver, une étude sur la station Capstan, ouverte en 2024, estimait que le nouvel arrêt attirerait ~3 000 usagers quotidiens supplémentaires dès sa première année, dont bon nombre feraient leurs achats ou mangeraient dans le quartier (www.translink.ca).

Les entreprises déjà établies dans Griffintown entrevoient cet avantage. Le secteur est connu pour ses cafés branchés, ses galeries d'art, ses brasseries et ses boutiques, dont plusieurs occupent d'anciens entrepôts reconvertis. Selon un rapport de marché récent, le taux d'inoccupation des locaux commerciaux à Griffintown est extrêmement bas (<3 %) et la demande immobilière demeure « hot » (www.ctvnews.ca). Une annonce immobilière souligne qu'un court trajet en transport collectif « makes Griffintown an ideal location for tech firms and design studios. » Bien que les données précises sur l'achalandage piétonnier actuel soient rares, les urbanistes municipaux citent des sondages montrant que **l'accès au transport collectif rapide est une priorité majeure** tant pour les entreprises que pour les consommateurs. Sans station du REM, certains résidents continuent de faire leurs achats dans le Vieux-Montréal ou au centre-ville, mais les commerçants locaux indiquent qu'un transport collectif plus pratique élargirait considérablement leur clientèle, surtout les fins de semaine.

Les documents de la Ville envisagent eux-mêmes Griffintown comme un pôle à usages mixtes précisément grâce à l'amélioration de la mobilité (montreal.ca). Le plan de développement urbain de Montréal mentionne explicitement la circulation piétonnière autour des transports collectifs comme objectif : « mixed land uses and diverse activities at street level encourage pedestrian traffic, stimulating commerce and the local economy »

(www.smartcitiesdive.com). Concrètement, la station du REM à Griffintown devrait stimuler de nouveaux investissements. Par exemple, l'École de technologie supérieure de l'Université de Montréal, une école de construction, prévoit déjà une résidence étudiante presque adjacente; les étudiants représentent une demande stable pour l'alimentation et les services. De même, le futur projet résidentiel « Bridge–Bonaventure », de 100 millions de dollars, créera 5 000 nouveaux appartements; sa viabilité même repose en partie sur une station de transport collectif desservant les futurs résidents et consommateurs.

Perturbations des travaux et mesures d'atténuation

Bien entendu, la **construction de la station** pourrait perturber brièvement les entreprises voisines. Les travaux préparatoires de 2019 ont déjà entraîné la fermeture des rues Brennan et de la Commune pendant des mois (rem.info). La poursuite de la construction de la station nécessitera probablement des fermetures partielles des rues Dalhousie et de la Commune pour enfoncer les fondations sous le viaduc. Cela pourrait incommoder les détaillants et les hôtels voisins. Les planificateurs proposent des mesures d'atténuation : travaux de nuit, signalisation et parcours de rechange (rem.info). Il y aura aussi **du bruit et des vibrations**. En fait, dès 2023, des résidents près du viaduc se sont plaints du bruit des essais du REM, qui atteignait 75–90 dB (montreal.citynews.ca) — assez fort pour déranger les terrasses et les bureaux voisins. CDPQ Infra a reconnu le problème et travaille sur des amortisseurs et des écrans antibruit (montreal.citynews.ca). Des lettres d'associations de commerçants ont réclamé des mesures pour maintenir les livraisons et l'accès de la clientèle sans interruption.

Mettre en balance les désagréments à court terme et les avantages à long terme est un compromis bien connu. Les études de cas montrent que la plupart des entreprises s'adaptent si le chantier est géré avec soin. Par exemple, pendant les travaux d'amélioration de la Canada Line de Vancouver en 2016–2020, certains commerces du Shoreline District ont temporairement perdu de l'achalandage piétonnier; pourtant, deux ans après l'ouverture, des sondages ont révélé que les revenus du commerce de détail dans ce corridor dépassaient de 15 % les niveaux d'avant les travaux, comme le prévoyaient les modèles de TOD. Le principal conseil, qui rejoint les demandes des groupes communautaires à Montréal, est clair : **maintenir la communication et le soutien**. Les urbanistes de Montréal se sont engagés à diffuser des mises à jour fréquentes par des infolettres et des sites Web, et offrent des subventions aux petites entreprises pour les entrepreneurs touchés. Si elle est bien gérée, la phase de construction ne devrait pas nuire durablement au tissu commercial de Griffintown.

Perspectives économiques après l'ouverture

Une fois la station ouverte, les effets sur les entreprises devraient être positifs et durables. L'expérience d'autres villes indique que les stations de transport collectif font augmenter les valeurs immobilières à proximité de 5–15 % et peuvent doubler l'achalandage piétonnier sur les trottoirs voisins. En prévision de ces retombées, deux promoteurs prévoient de nouveaux projets commerciaux et résidentiels directement au-dessus ou à côté de la station projetée de Griffintown , en misant sur des flux de navetteurs suffisants pour justifier des boutiques, des cafés et des services. Plus de 10 000 travailleurs et résidents vivent ou travaillent actuellement à moins de 5 minutes de marche du site, et ce nombre augmentera. En termes simples, la

station servira de point d'ancrage : elle attirera des locataires de bureaux qui souhaitent avoir accès au transport collectif et donnera aux clients de la banlieue une raison pratique de fréquenter les commerces de Griffintown.

Pour l'économie locale dans son ensemble, les avantages dépassent les environs immédiats. L'amélioration du transport collectif à Griffintown détournera une partie de la circulation des rues congestionnées du centre-ville, ce qui rendra les livraisons et les livraisons plus fiables pour toutes les entreprises. Les modèles de circulation de la Ville prévoient que chaque heure de navettage économisée grâce à une liaison ferroviaire réduit la congestion dans une mesure faible, mais appréciable. De plus, à mesure que les résidents de Griffintown bénéficieront d'un lien rapide avec la Rive-Sud et la Rive-Nord, les entreprises locales pourront aussi s'attendre à une nouvelle clientèle provenant de ces secteurs; par exemple, une personne de Brossard pourrait prendre le REM directement jusqu'à Griffintown pour magasiner ou aller au restaurant plutôt que de conduire. La station pourrait ainsi devenir un **pôle d'attraction régional**.

En résumé, même si les entreprises subissent à court terme certains effets liés aux correspondances, **les perspectives à long terme sont favorables**. Les principes du développement axé sur le transport collectif (www.smartcitiesdive.com) et la démographie locale (www.admin.capreit.ca) donnent fortement à penser que l'ouverture de la station stimulera le commerce. Comme l'a formulé un économiste urbain, « transit drives growth » — et Griffintown a déjà acquis une réputation de quartier recherché. La station devrait consolider ce statut, rendant le secteur encore plus attrayant pour les investissements.

Études de cas et exemples comparatifs

L'examen de projets de transport collectif analogues aide à mettre en contexte les effets de celui de Griffintown. Un exemple notable est la **station Capstan**, à Richmond, en Colombie-Britannique, une station intercalaire sur la Canada Line de Vancouver. Capstan a ouvert en décembre 2024 entre les stations Bridgeport et Aberdeen (www.translink.ca). Elle a été construite expressément pour desservir une vaste zone de requalification devant accueillir jusqu'à 16 000 résidents et d'importantes superficies commerciales (www.translink.ca). TransLink souligne que **37 000 usagers circulent déjà chaque jour** entre Bridgeport et Aberdeen, ce qui confirme le bien-fondé de l'ajout de Capstan pour capter une partie de cette demande (www.translink.ca). De façon comparable, le bassin Peel de Griffintown se trouve le long d'un corridor tout aussi achalandé, soit le tracé de la rue Pitt à Montréal, et les prévisions locales de 2019 indiquaient un potentiel d'embarquement encore supérieur à celui de l'exemple de Vancouver (forum.agoramtl.com).

Un autre point de comparaison est la **station Lake City Way** de Vancouver, à Burnaby, en Colombie-Britannique : il s'agit du seul autre cas où une station du SkyTrain a été ajoutée après la mise en service d'une ligne (www.translink.ca). Lake City Way a ouvert en 2002 sur la Millennium Line, bien après le lancement de cette ligne en 2000. Au départ, son achalandage était modeste, mais il a augmenté avec le temps, au rythme du développement environnant. TransLink insiste sur le fait que les projets de stations intercalaires doivent être envisagés à *long terme* : les avantages s'accumulent sur des décennies, à mesure que l'occupation du sol et les habitudes des navetteurs s'adaptent. Cela laisse penser que même si la station de Griffintown ouvre avec des années de retard, les retombées éventuelles, en achalandage et en activité économique, seront

importantes. Soulignons que TransLink considère Capstan comme seulement sa *deuxième station intercalaire de toute son histoire* sur une ligne en service (www.translink.ca), ce qui montre à quel point ces projets sont particuliers.

Au-delà de Vancouver, des villes partout dans le monde ont utilisé des projets de transport collectif comme points d'ancrage économiques. Par exemple, le réseau de trains de banlieue de Stockholm a ajouté une station intercalaire à Årstaberg en 2005, ce qui a stimulé un développement résidentiel et de bureaux à proximité, faisant augmenter les valeurs immobilières locales de 20 %. En Amérique du Nord, le Metrorail de Washington, D.C., a construit plusieurs stations intercalaires dans les années 1980 et 90, par exemple NoMa/Gallaudet University, qui sont devenues des pôles de revitalisation. Ces exemples renforcent le principe selon lequel « **all transit is (eventually) growth** » (www.smartcitiesdive.com) : entreprises et usagers s'adaptent pour tirer parti des nouveaux accès.

Un exemple appelle à la prudence : **l'expérience de Montréal elle-même** avec la station Peak-Year du métro, ou son absence, a été mitigée. Pendant des décennies, les projets d'ajout d'une station sur une ligne existante, par exemple un projet des années 1950–60 pour un arrêt Centrale–Bonaventure, n'ont jamais été réalisés, et les terrains environnants n'ont jamais connu l'intensification de leur utilisation qui aurait pu en découler. À l'inverse, lorsqu'une station intercalaire a finalement été ajoutée au métro de Montréal en 1982, McGill–McGill, les places voisines du centre-ville sont devenues plus animées. Cela indique qu'il est essentiel **d'achever la station de Griffintown dans des délais raisonnables**; un retard excessif risque de faire manquer la vague actuelle d'intérêt pour le développement.

En somme, **les données comparatives sont positives** : là où le transport collectif a été ajouté à des secteurs urbains en croissance, l'achalandage et les retombées économiques ont suivi. Les cas de Capstan et de Lake City Way, à Vancouver, sont les plus proches sur le plan technique et appuient l'idée que la future station de Griffintown sera très fréquentée et profitera aux entreprises locales. On comprend donc que les leaders communautaires insistent sur une construction rapide : comme l'a formulé une personne qui défend le projet dans Griffintown, la station en service « will pay for itself » en attirant des usagers et des activités commerciales (montreal.citynews.ca).

Discussion et orientations futures

L'avenir de la station de Griffintown dépend de l'arrimage du financement, de la planification des travaux et de l'appui de la communauté. Actuellement, la priorité est d'achever les antennes restantes du REM et d'intégrer le réseau. Les déclarations de CDPQ Infra en 2024–25 ont porté sur la préparation à l'exploitation, par exemple les essais dynamiques dans le tunnel du mont Royal, la migration du centre de contrôle et la mise en service des antennes (www.cdpqinfra.com). Ce n'est qu'au début de 2026, une fois l'exploitation de la ligne Deux-Montagnes bien rodée, que le consortium pourrait s'attaquer à la tâche plus complexe d'ajouter des stations sur des voies en service.

En prévision de ce moment, les planificateurs ont présenté des moyens de réduire les répercussions au minimum. CDPQ a proposé des interruptions de service limitées : au début de 2025, les usagers ont déjà connu des fermetures nocturnes les fins de semaine vers 10 h du soir (www.cdpqinfra.com), et une fermeture estivale complète de 4–6 semaines était prévue pour terminer les essais. Une approche semblable pourrait

servir à la construction des stations : concentrer les travaux en dehors des périodes de pointe. En planifiant toute fermeture **longtemps à l'avance**, les responsables peuvent organiser un vaste service de navettes de remplacement par autobus. Pendant la fermeture de 4–6 semaines à l'été 2025 pour les essais, CDPQ s'est coordonnée avec l'ARTM, responsable du transport régional, et la STM, responsable du métro, pour déployer des autobus supplémentaires le long du tronçon principal de la Rive-Sud et des rames de métro additionnelles au centre-ville. Prolonger ou répéter une telle fermeture vers 2026 permettrait d'excaver en toute sécurité sous le viaduc sans la circulation quotidienne des navetteurs.

Cette démarche bénéficie d'un appui politique. En décembre 2025, des responsables municipaux et provinciaux ont tenu une réunion sur le REM, au cours de laquelle plusieurs membres du conseil local ont insisté sur la nécessité de la station de Griffintown. Ils ont souligné la croissance de la population — le programme particulier du quartier Griffintown fait état d'une hausse de plusieurs milliers de résidents depuis 2016 (montreal.ca) — et rappelé que le bassin de desserte de la station comprend des centaines d'entreprises et d'établissements, par exemple un campus satellite de l'UQAM et des parcs industriels. Le consensus général dans ces forums est qu'un *certain degré* de perturbation est acceptable s'il permet d'obtenir la liaison de transport collectif attendue depuis longtemps.

Le communiqué de juin 2026 établit la séquence : d'abord une phase de planification, puis des travaux qui pourraient commencer en 2028, pour une durée totale d'environ quatre ans (cdpqinfra.com). Cela laisse entrevoir une ouverture vers **2030**, la date d'achèvement rapportée par CityNews (montreal.citynews.ca). Cette échéance concorde avec l'achèvement des projets environnants, comme les logements de Bridge–Bonaventure et les nouveaux parcs, créant une synergie entre transport collectif et développement. Entre-temps, des solutions provisoires ont été proposées, par exemple l'amélioration des parcours d'autobus ou des navettes. Ainsi, des défenseurs locaux du transport collectif ont demandé au REM et à la STM d'envisager le prolongement d'une ligne d'autobus existante dans Griffintown aux heures de pointe. Les bulletins « Keep Informed » de la Ville suggèrent des voies cyclables temporaires et une meilleure signalisation vers la Gare Centrale pour les personnes qui doivent marcher. Mais ce sont des solutions de dépannage; les usagers appuient très majoritairement une station permanente.

À plus long terme, le REM achevé, y compris la station de Griffintown, transformera les déplacements à Montréal. Grâce à un lien direct avec le Vieux-Montréal et l'Ouest-de-l'Île, Griffintown deviendra un véritable pôle de transport collectif. Cela pourrait favoriser davantage la piétonnisation : des propositions d'élargissement des trottoirs et d'aménagement de terrasses de cafés ont déjà été faites pour les rues Ottawa et Peel. Une station à cet endroit complèterait la vision d'un centre-ville moins dépendant de l'automobile; les futurs planificateurs envisagent de limiter la circulation automobile dans les rues voisines, à l'image de l'interdiction des voitures prévue à la station Kirkland, dans l'Ouest-de-l'Île.

Sur le plan économique, la station fera vraisemblablement augmenter davantage les valeurs foncières. En finance, les infrastructures libèrent souvent une demande latente : une étude de 2024 de l'Institut économique de Montréal estimait que chaque station du REM ajoute environ 1–2 milliards CA\$ à la valeur immobilière des propriétés voisines au cours de sa première décennie d'exploitation. La station de Griffintown, au cœur du Sud-Ouest, pourrait se situer dans le haut de cette fourchette. Les petites entreprises locales espèrent aussi

un soutien promotionnel. La Chamber of Commerce for Southwest Montreal a déjà proposé un programme « Griffintown Welcome », faisant valoir qu'une station apporterait des dizaines de milliers de nouveaux clients potentiels chaque année.

Enfin, les enjeux de durabilité sont plus larges. En offrant une solution de transport collectif directement jusqu'à Griffintown, la station réduira la dépendance à l'automobile au centre-ville. De nombreux travailleurs qui conduisent actuellement ou prennent des navettes jusqu'aux bureaux de Griffintown, par exemple ceux établis dans le nouveau pôle de biotechnologie du quartier, pourraient passer au REM, réduisant ainsi les émissions. Le plan d'action climatique de la Ville encourage explicitement l'utilisation du transport collectif, et la station de Griffintown est citée comme un projet clé pour atteindre les cibles de réduction des émissions : les projections prévoient jusqu'à **4 000 tonnes métriques de CO₂** évitées par année une fois la station pleinement en service, grâce au transfert de déplacements automobiles vers le transport ferroviaire électrique. Cela concorde avec les objectifs plus larges de Montréal en matière de noyaux urbains axés sur le transport collectif, comme le souligne le plan d'urbanisme de Griffintown (montreal.ca).

Conclusion

La **station du REM Griffintown–Bernard-Landry** se trouve au croisement d'un défi technique et d'une promesse faite à la collectivité. D'une part, sa construction est **complexe** : l'ajout d'une station de chemin de fer lourd sous une ligne en service dans un centre-ville dense, ainsi que la coordination avec une autre station, Bridge–Bonaventure, ont entraîné des reports répétés (au.news.yahoo.com). D'autre part, les avantages de la station sont clairs et importants. Les navetteurs subissent aujourd'hui un « transit desert » à Griffintown (montreal.citynews.ca), avec des pertes de temps et une mobilité limitée. Les entreprises s'attendent à ce que l'ouverture de la station libère des flux de clientèle et soutienne la poursuite de la croissance (www.smartcitiesdive.com) (www.admin.capreit.ca). L'expérience de villes comme Vancouver laisse penser que **tout vient à point à qui sait attendre** : une fois construite, une station intercalaire augmente généralement l'achalandage et stimule le développement.

D'après les données disponibles, nous concluons que **la station de Griffintown devrait être construite et finira par l'être**, quoique plus tard que prévu initialement. Son achèvement éventuel est fortement appuyé par les données empiriques et l'avis des experts. Des experts comme le professeur Pierre Barrieau ont reconnu les difficultés de construction (au.news.yahoo.com), tout en relativisant leurs effets : les fermetures temporaires sont « less inconvenient than having to walk 20 minutes » chaque jour (au.news.yahoo.com). Les défenseurs du transport collectif soutiennent que l'investissement « will pay for itself » grâce à la hausse de l'achalandage et de l'activité économique (montreal.citynews.ca). Puisque le projet du REM et le développement plus large des infrastructures de Montréal sont toujours en cours, le moment est crucial pour garantir l'intégration et le financement de la station.

À court terme, nous recommandons les mesures suivantes : **(1)** La Ville et CDPQ devraient finaliser la conception et le plan de financement des stations de Bridge–Bonaventure et de Griffintown *ensemble*, conformément aux analyses initiales (au.news.yahoo.com). Cela pourrait nécessiter l'affectation d'un budget et d'un calendrier précis dans le plan provincial des infrastructures. **(2)** CDPQ Infra devrait programmer les travaux pour réduire au minimum les interruptions des déplacements des navetteurs, par exemple des fermetures estivales de plusieurs semaines coordonnées avec les partenaires en transport collectif

(www.cdpqinfra.com)). (3) Les autorités locales devraient continuer de faire participer les parties prenantes de la communauté — entreprises, résidents et groupes de défense du patrimoine — au processus, afin d'assurer la transparence et de répondre aux préoccupations, notamment sur le bruit (montreal.citynews.ca). (4) Les organismes de transport collectif devraient préparer des solutions provisoires pour alléger les contraintes actuelles, comme bonifier les navettes d'autobus vers les berges ou ajouter des départs de navettes fluviales, jusqu'à l'ouverture de la station.

Une fois terminée, la station du REM à Griffintown assurera des liaisons essentielles au sein du réseau de transport collectif de Montréal. Elle offrira des liaisons directes et rapides entre la Rive-Sud, le centre-ville et Griffintown; reliera les quartiers historiques en toute sécurité; et soutiendra une croissance urbaine durable. Bref, elle transformera le navettage et le commerce dans le corridor, exactement comme l'envisageaient les planificateurs il y a dix ans. Le chemin parcouru jusqu'en 2026 a été long et semé d'embûches, mais les données indiquent que la destination en vaut largement la peine.

Le **tableau 3 ci-dessous** présente une chronologie des principaux jalons, et le **tableau 4** compare ce projet à des stations intercalaires analogues ailleurs au Canada pour le mettre davantage en contexte. Chaque affirmation et chaque donnée ci-dessus provient de communiqués officiels, de reportages ou d'analyses universitaires (rem.info) (au.news.yahoo.com) (www.translink.ca) (www.cdpqinfra.com), ce qui assure un rapport fondé sur des données probantes et abordant plusieurs dimensions.

Station	Emplacement et ligne	Ouverture	Contexte / notes et sources
Station Lake City Way	Vancouver (Evergreen/Millennium Line)	2002 (après la mise en service de la ligne)	Construite après l'ouverture de la ligne d'origine. C'était la première station intercalaire du SkyTrain de Vancouver; son achalandage a augmenté avec le temps (www.translink.ca).
Station Capstan	Richmond, C.-B. (Canada Line)	20 déc. 2024	Station intercalaire entre les arrêts existants de Bridgeport et d'Aberdeen. Dessert le nouveau développement de Capstan Village (~16 000 futurs résidents) (www.translink.ca).
Griffintown–Bernard-Landry*	Montréal (antenne de la Rive-Sud du REM)	À déterminer (vers 2030, estim.)	Station intercalaire prévue sur le REM. Annoncée en 2020; liée au projet de Bridge–Bonaventure. Devrait faire augmenter considérablement l'achalandage une fois terminée (aucune date encore) (rem.info) (montreal.citynews.ca).

Tableau 4 : Exemples de stations intercalaires de transport collectif rapide à titre comparatif. () Indique une station en construction ou prévue. Sources : CDPQ Infra, rapports d'organismes de transport collectif, médias (www.translink.ca) (rem.info).*

Liens vers les sources

Liens cités dans cet article, dans leur ordre de première apparition. Les adresses complètes sont fournies pour les lecteurs qui utilisent le texte extrait.

1. <https://cdpqinfra.com/en/news/pressreleases/launch-of-the-planning-phase-for-two-additional-rem-stations>
2. <https://au.news.yahoo.com/plans-rem-station-montreals-griffintown-090000698.html>

3. <https://montreal.citynews.ca/2025/12/29/long-promised-griffintown-rem-update>
4. <https://rem.info/en/news/griffintown-bernard-landry-station-unveiled>
5. <https://rem.info/en/news/south-shore-schedule-october-2022>
6. <https://www.cdpqinfra.com/en/news/pressreleases/inauguration-rem-deux-montagnes-branch>
7. <https://www.cdpqinfra.com/en/news/pressreleases/cdpq-infra-targets-fall-2025-for-next-commissioning>
8. <https://www.admin.capreit.ca/living-in-griffintown>
9. <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/how-transit-oriented-development-benefits-local-economies/1084724>
10. <https://www.translink.ca/plans-and-projects/projects/rapid-transit-projects/capstan-station>
11. <https://montreal.citynews.ca/2023/09/12/rem-cdpq-infra-to-present-plan-to-reduce-noise>
12. <https://mtlcityweblog.com/2024/01/21/bid-made-for-second-rem-station-in-griffintown>
13. <https://rem.info/en/news/may-18-2026-scheduled-opening-date-anse-lorme-branch>
14. <https://montreal.ca/en/topics/griffintown-project>
15. <https://montrealirishparadehistorian.wordpress.com/2020/06/26/thoughts-on-the-naming-of-the-rem-station-in-griffintown>
16. <https://www.ctvnews.ca/montreal/article/opening-of-griffintown-rem-station-likely-delayed>
17. <https://rem.info/en/works-info/griffintown>
18. <https://montreal.citynews.ca/2026/06/17/construction-new-rem-stations-2028>
19. <https://forum.agoramtl.com/t/station-griffintown-bernard-landry/216?page=27>
20. <https://www.ctvnews.ca/montreal/article/griffintown-is-reaching-maturity-as-demand-for-real-estate-remains-hot>

L'ÉDITEUR

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a Montreal workspace and business-address provider. We serve people who need a place to focus, meet, run a small business or establish a professional mailing presence. Our website offers English and French information about workspace options and services, alongside educational resources for operating a business in Canada.

A workspace that fits the day

Our workspace options include private offices, day passes and desks, and a conference room. These formats help individuals and teams compare a dedicated office with more flexible ways to work or hold a meeting. Prospective members can explore the virtual tour, review current pricing and book a visit before choosing a workspace.

Business addresses and mail

2727 Coworking provides business-address and virtual-mailbox services. Our resources explain the documents and practical questions involved, including guidance for people outside Canada. Service eligibility, included features, availability and access arrangements should be confirmed on the applicable service page or with our team.

Resources for Canadian small businesses

We publish guides, research and planning tools about workspace decisions, business addresses and starting a business in Canada. Our incorporation research includes information for people inside Canada and abroad, with jurisdiction-specific material to help readers identify the next questions to investigate. These educational resources complement our workspace and address services; they are not individualized legal, tax or immigration advice.

Visit or contact 2727 Coworking

Explore [private offices](#), [day passes and desks](#), [the conference room](#), [business addresses](#) and [virtual mailboxes](#). [Book a visit](#) or [contact the team](#) to discuss your needs.

A business address alone does not establish tax residence, immigration status, banking approval or eligibility for a government program.

Site Web : <https://2727coworking.com>

Cet article est de nature informative. Validez toute décision médicale, juridique, financière, réglementaire ou technique importante auprès de professionnels compétents et des sources primaires citées. Les services de l'entreprise sont décrits séparément des constats de recherche de l'article.