

# Station REM de Griffintown : calendrier de construction et impacts

By 2727coworking.com Publié le 14 avril 2026 29 min de lecture



## Résumé analytique

La station Griffintown–Bernard-Landry, qui fait partie du Réseau express métropolitain (REM) de Montréal, a fait face à des retards importants. Initialement prévue pour une ouverture vers 2024, sa construction a été reportée dans l'attente de projets connexes et, en avril 2026, **aucune date d'ouverture ferme** n'a été fixée (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)) (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Les médias décrivent aujourd'hui Griffintown comme un « désert de transport en commun » malgré une croissance démographique rapide (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Les résidents locaux doivent actuellement marcher de 10 à 15 minutes pour atteindre le [métro le plus proche](#) ou un arrêt de transport en commun, et les défenseurs du projet soulignent qu'une station au bassin Peel raccourcirait considérablement les trajets (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)) (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Ce retard frustre autant les navetteurs que les entreprises : les usagers perdent jusqu'à 20 minutes par jour en détours (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)), tandis que les entrepreneurs locaux attendent l'augmentation du passage piétonnier et le développement liés à la station.

Ce rapport examine l'**historique, le calendrier de construction et l'état actuel** de la station REM de Griffintown, et analyse son **impact sur les navetteurs et les entreprises locales**. Il intègre des documents officiels et des communiqués de presse, des sources d'urbanisme, des commentaires d'experts et des études de cas analogues. Les principales conclusions sont les suivantes :

- **Planification et retards** : La station (annoncée en juin 2020) est intégrée au viaduc ferroviaire existant en direction sud (Source: [rem.info](https://rem.info)). Cependant, CDPQ Infra (le promoteur du REM) a lié sa construction à celle d'une station proposée à Bridge–Bonaventure, afin que les deux soient construites ensemble (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)) (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)). Des études ont averti que l'ajout de stations sur une ligne active est « techniquement réalisable » mais très perturbateur (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)). En effet, les experts en transport prévoient des fermetures de ligne de plusieurs mois et des services de navettes par autobus si la construction va de l'avant (Source: [au.news.yahoo.com](https://au.news.yahoo.com)). Par conséquent, même si des branches du REM ont ouvert (Rive-Sud en 2023 ; Deux-Montagnes en novembre 2025 (Source: [rem.info](https://rem.info)) (Source: [www.cdpqinfra.com](https://www.cdpqinfra.com)), l'arrêt de Griffintown demeure non construit.

- **Impacts sur les navetteurs** : Les [habitudes de déplacement](#) ont été modifiées. La suppression d'un arrêt d'autobus clé au centre-ville, dans le Vieux-Montréal (au profit du terminus de la Gare Centrale du REM), a forcé les navetteurs à effectuer des transferts à pied ou en métro, ajoutant 15 à 20 minutes chaque jour (Source: [au.news.yahoo.com](#)). « Il n'y a pas de métro à proximité », déclare un résident de Griffintown, « nous devons donc marcher... 10 à 15 minutes pour en atteindre un » (Source: [montreal.citynews.ca](#)). Pour de nombreux navetteurs de la Rive-Sud se rendant à Griffintown ou dans le Vieux-Montréal, la nouvelle station éliminerait de longs transferts. Les analystes notent qu'une fois construite, la station serait « rentable » en récupérant le temps perdu des usagers et en augmentant l'achalandage (Source: [montreal.citynews.ca](#)). Les données récentes sur l'achalandage montrent que le réseau REM dans son ensemble est fortement utilisé – la branche de la Rive-Sud atteignait 45 000 trajets quotidiens fin 2024 (Source: [www.cdpginfra.com](#)) – ce qui souligne la demande non satisfaite à Griffintown.
- **Impacts sur les entreprises locales** : Griffintown est devenu un « village urbain prospère » composé de [nouveaux condos, commerces et bureaux](#) (Source: [www.admin.capreit.ca](#)). La théorie du [développement axé sur le transport en commun](#) prédit que l'ajout d'une station au bassin Peel stimulerait le commerce et la valeur des propriétés (Source: [www.smartcitiesdive.com](#)). L'augmentation du trafic piétonnier profite généralement aux détaillants et aux services dans les quartiers denses. Par exemple, la nouvelle station Capstan à Vancouver (ouverte en décembre 2024) a été explicitement construite pour desservir 16 000 nouveaux résidents dans une zone à haute densité (Source: [www.translink.ca](#)) (Source: [www.translink.ca](#)). Par analogie, les entreprises de Griffintown anticipent des gains similaires. À l'inverse, la construction elle-même peut causer des perturbations à court terme (bruit, fermetures). Les résidents se sont plaints du bruit des tests du REM atteignant 90 décibels à Griffintown, ce qui a incité à prévoir des mesures d'atténuation (Source: [montreal.citynews.ca](#)).
- **Perspectives d'avenir** : Les responsables locaux continuent de faire pression pour la station. Fin 2025, les citoyens et les défenseurs du transport en commun ont renouvelé leurs appels pour « construire enfin » l'arrêt promis depuis longtemps (Source: [montreal.citynews.ca](#)). Deux conseillers municipaux ont même demandé l'ajout d'une *deuxième* station à Griffintown (dans la zone de réaménagement de Bridge–Bonaventure) pour répondre à la demande (Source: [mtlcityweblog.com](#)). Le ministère provincial des Transports reste engagé, mais attend un plan de financement pour les stations jumelées (Source: [au.news.yahoo.com](#)). Les experts en transport suggèrent que la construction aura lieu une fois que les autres phases du REM seront intégrées, mais probablement avec des interruptions de service planifiées. En somme, la construction de la station de Griffintown remodelera les itinéraires des navetteurs (économisant un temps de trajet important) et stimulera probablement l'activité économique locale. La **mise à jour sur la construction** ci-dessous détaille les progrès récents et le calendrier, tandis que les sections suivantes analysent les données et les études de cas soutenant ces conclusions.

## Introduction et contexte

Le **Réseau express métropolitain (REM)** de Montréal est un nouveau réseau de train léger automatisé en construction dans le Grand Montréal. Géré par CDPQ Infra, le REM relie le centre-ville de Montréal aux zones suburbaines : une branche de la Rive-Sud (Brossard à la Gare Centrale), une branche de Deux-Montagnes (tunnel du Mont-Royal à Deux-Montagnes), une branche de l'Anse-à-l'Orme (jusqu'à Sainte-Anne-de-Bellevue) et une branche aéroportuaire (jusqu'à l'aéroport Trudeau). D'ici novembre 2025, le REM comptera **14 nouvelles stations et environ 50 km de voies en service** (Source: [www.cdpginfra.com](#)). La branche de Trois-Rivières ouvrira en 2026, et l'antenne aéroportuaire d'ici 2027 (Source: [au.news.yahoo.com](#)). Le projet se distingue par son rythme rapide et sa rentabilité : en sept ans, il aura déployé 50 km de ligne, à environ **la moitié du coût** de projets nord-américains comparables (Source: [www.cdpginfra.com](#)) (Source: [www.cdpginfra.com](#)).

La **station Griffintown–Bernard-Landry** proposée se situe sur la branche de la Rive-Sud, au centre-ville de Griffintown, entre les rues Ottawa et William (Source: [rem.info](#)). Griffintown est un quartier industriel historique (autrefois le « quartier irlandais de Montréal ») qui a été réimaginé en un district résidentiel et commercial dense. Depuis 2013, Montréal a mis en œuvre un plan d'urbanisme majeur pour rendre Griffintown « innovant, habitable et durable » dans un contexte de réaménagement rapide (Source: [montreal.ca](#)) (Source: [www.admin.capreit.ca](#)). Aujourd'hui, il compte des milliers de nouvelles unités de condo, des bureaux technologiques (incluant une partie de la « Cité du Multimédia ») et des sites culturels (ex. Fonderie Darling). En 2025, les experts en logement ont décrit Griffintown comme « atteignant sa maturité », avec une population de jeunes professionnels en plein essor (Source: [www.admin.capreit.ca](#)). Une analyse marketing récente a noté qu'il s'agit d'un « village urbain prospère » combinant bâtiments historiques et nouveaux développements, avec une population croissante d'étudiants et de professionnels (Source: [www.admin.capreit.ca](#)) (Source: [www.admin.capreit.ca](#)). Cette croissance à haute densité intensifie le besoin d'un accès rapide au transport en commun.

Avant le REM, Griffintown était inhabituellement isolé du réseau de métro. Les stations de métro les plus proches (Place-d'Armes, Guy-Concordia, Lionel-Groulx) sont situées à 1–2 km, nécessitant une marche de 10 à 20 minutes, ce que déplorent les résidents (Source: [montreal.citynews.ca](#)). La station Griffintown du REM était donc destinée à combler une **lacune majeure en transport** au centre-ville. Les urbanistes ont vanté des liens accessibles à pied : le REM a dévoilé la conception de la station mi-2020, notant qu'elle serait intégrée au viaduc existant « Viaduc Sud », juste au sud de la Gare Centrale (Source: [rem.info](#)). Selon les documents du REM, l'entrée de la rue Dalhousie se trouverait à quelques minutes de marche

de sites clés (ex. 2–3 minutes du centre d'art Fonderie Darling, 5–6 minutes de l'école ÉTS) (Source: [rem.info](#)). Cet emplacement promettait « un bon accès au secteur de Griffintown – à la fois son secteur sud-ouest et la Cité du Multimédia – et à l'extrémité ouest du Vieux-Montréal » (Source: [rem.info](#)).

En juin 2020, la Ville et la CDPQ ont officiellement dévoilé la station Griffintown–Bernard-Landry (Figure 1), la nommant d'après l'ancien premier ministre Bernard Landry. (Cela a suscité des protestations : certains membres de la communauté estimaient que le titre devrait simplement être « Griffintown » pour honorer l'héritage irlandais (Source: [montrealirishparadehistorian.wordpress.com](#)) (Source: [montrealirishparadehistorian.wordpress.com](#))). À l'époque, les responsables ont déclaré que la station offrirait un trajet REM de 3 minutes vers le centre-ville et de 6 minutes vers l'Île-des-Sœurs, avec la branche de la Rive-Sud devant ouvrir simultanément en 2023. En pratique, le calendrier du projet a considérablement changé (voir **Tableau 1**).

**Figure 1.** Rendu artistique de la station REM Griffintown–Bernard-Landry proposée au bassin Peel (vue d'ensemble et niveau mezzanine) (Source: [rem.info](#)) (Source: [rem.info](#)).

ANNÉE/DATE	JALON/ÉVÉNEMENT	SOURCE
22 juin 2020	Nom de la station dévoilé («Griffintown–Bernard-Landry») et design publié.	Communiqué de presse du REM (Source: <a href="#">rem.info</a> ) (Source: <a href="#">montrealirishparadehistorian.wordpress.com</a> )
10 août 2023	Les médias (CTV) rapportent que la station, « promise pour l'année prochaine », sera probablement retardée.	CTV News (Kelly Greig) (Source: <a href="#">www.ctvnews.ca</a> )
17 nov. 2025	La branche Deux-Montagnes (Montréal–Deux-Montagnes) du REM ouvre, ajoutant 19 stations.	Communiqué de presse de CDPQ Infra (Source: <a href="#">www.cdpqinfra.com</a> )
29 déc. 2025	Nouvelles locales : la pression monte ; Griffintown manque toujours de la station promise.	CityNews Montreal (Source: <a href="#">montreal.citynews.ca</a> ) (Source: <a href="#">montreal.citynews.ca</a> )
Printemps 2026 (est.)	Branche Anse-à-l'Orme (Ste-Anne-de-Bellevue) attendue ; date de la station à déterminer.	Engagements du ministère des Transports / CDPQ (Source: <a href="#">au.news.yahoo.com</a> ) (Source: <a href="#">au.news.yahoo.com</a> )

Le tableau ci-dessus résume les événements clés. Notamment, **aucune date d'ouverture n'est confirmée** pour la station de Griffintown. Fin 2025, un porte-parole du gouvernement a réitéré l'engagement de la construire, mais a souligné que la **station Bridge–Bonaventure n'est pas garantie** tant que le financement n'est pas résolu (Source: [au.news.yahoo.com](#)). En fait, CDPQ Infra a publiquement noté que construire la station de Griffintown indépendamment serait très perturbateur – leur étude recommandait de construire les stations de Griffintown et de Bridge-Bonaventure *simultanément* pour minimiser les coûts et les coupures de service (Source: [au.news.yahoo.com](#)). Y parvenir au sein d'un corridor ferroviaire actif est techniquement difficile. Les experts en transport avertissent que l'ajout de stations sur des lignes en service pourrait nécessiter des fermetures de plusieurs week-ends, voire de plusieurs semaines, pour la construction (Source: [au.news.yahoo.com](#)). (Affaiblissant davantage ce calendrier, le ministère des Transports a rapporté fin 2025 que le financement de la station de la zone du pont est toujours « en cours » (Source: [au.news.yahoo.com](#))).

## Progrès de la construction et calendrier

En 2019–2020, des travaux préparatoires ont débuté à Griffintown dans le cadre de la construction globale du REM. Les documents de la Ville et les bulletins du REM de cette période font état de travaux d'infrastructure dans le secteur du bassin Peel, tels que la construction d'une rampe d'accès temporaire depuis la rue Brennan, le retrait d'une jetée dans le canal de Lachine, l'achèvement du tablier ferroviaire, le déplacement des services publics et l'installation de pieux de fondation pour la future station (Source: [rem.info](#)). (Ces travaux visaient à préparer le site pour la construction éventuelle de la station.) À l'époque, le plan prévoyait l'ouverture du REM de la Rive-Sud (incluant l'arrêt Griffintown) en 2023, en même temps que les antennes de Laval et de l'Ouest-de-l'Île.

Cependant, entre 2021 et 2023, les **échanciers ont été modifiés**. Les étapes clés du REM ont progressé : fin 2022, toute l'infrastructure de la Rive-Sud était terminée et les essais étaient en cours, et l'antenne de la Rive-Sud a été mise en service à l'**été 2023** (assurant la navette entre Brossard, l'Île-des-Sœurs et la Gare Centrale) (Source: [rem.info](#)). Parallèlement, le REM s'est étendu vers les banlieues ouest, ciblant l'automne 2025 pour les essais finaux de l'antenne (Source: [www.cdpqinfra.com](#)). Au milieu de ces développements, le statut de la station Griffintown est resté incertain. À la mi-2023, les mises à jour en direct sur la page des travaux publics de la Ville ne mentionnaient 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 « probablement retardée » (Source: [www.ctvnews.ca](#)).

Fin 2024, CDPQ Infra a confirmé des changements de service pour l'**hiver 2025** : les essais ont imposé des fermetures plus tôt les fins de semaine et des fermetures 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 (Source: [www.cdpqinfra.com](#)). Ce calendrier s'est depuis déroulé en grande partie comme prévu : le 17 novembre 2025, le REM a lancé le service de Brossard à Deux-Montagnes (Source: [www.cdpqinfra.com](#)). Avec ce lancement, le réseau s'est agrandi pour atteindre **19 stations, dont 14 nouvelles stations en service** (Source: [www.cdpqinfra.com](#)) (Source: [www.cdpqinfra.com](#)). Toutes les lignes du REM traversent désormais la ville, mais une **station non encore construite** se trouve entre les rues Ottawa et William : Griffintown–Bernard-Landry.

**En date d'avril 2026**, la construction des remblais ferroviaires et des tunnels est essentiellement terminée, et l'opérateur du REM (un consortium Alstom/Stantec) a commencé les essais finaux. Mais la **station Griffintown elle-même n'a pas été construite et aucun calendrier de construction n'a été établi**. Les communications de CDPQ Infra indiquent seulement qu'une station « reste à construire » à Griffintown, sous réserve des approbations finales. Les responsables ont souligné l'**interdépendance** des sites de Griffintown et de Bridge-Bonaventure : un porte-parole a noté que les analyses de 2023 ont conclu que les deux stations devraient être construites ensemble pour éviter de rouvrir la ligne deux fois (Source: [au.news.yahoo.com](#)). Ainsi, la « tendance vers la construction » de la station en 2023 a été mise en suspens en attendant le sort de Bridge-Bonaventure (Source: [au.news.yahoo.com](#)). En pratique, cela signifie que **tout travail physique sur la station Griffintown est en attente** jusqu'à ce que la CDPQ et Montréal finalisent le financement et la conception de la station de développement adjacente.

Malgré ce retard, des progrès informels se poursuivent. Les rendus de conception de 2020 sont toujours utilisés dans les documents (Source: [rem.info](#)). Les planificateurs de la Ville et de la CDPQ ont réitéré la priorité accordée à la station. En décembre 2025, la mairesse de Montréal et des défenseurs du transport collectif ont tenu des réunions et des forums publics pour exiger des mesures – par exemple, la Société historique irlandaise-canadienne a exprimé sa déception quant au fait que le nom et la planification de la station semblaient reléguer la communauté de Griffintown au second plan (Source: [montrealirishparadehistorian.wordpress.com](#)) (Source: [montrealirishparadehistorian.wordpress.com](#)). Parallèlement, deux conseillers municipaux (Stefan Rompré et Laurence Lavigne Lalonde) ont publiquement réclamé une *deuxième* station à Griffintown, au boulevard Brent (rue Bridge), pour desservir le nouveau projet Bridge-Bonaventure (Source: [mtlcityweblog.com](#)). L'objectif est de synchroniser la construction du REM avec le développement immobilier majeur. Cependant, le financement et les calendriers de construction sont contrôlés par le ministère provincial des Transports et CDPQ Infra. Dans leur communiqué de presse de novembre 2025, la CDPQ a noté que leur priorité était l'achèvement de l'antenne Deux-Montagnes, l'antenne Anse-à-l'Orme étant prévue pour le printemps 2026 (Source: [au.news.yahoo.com](#)). Ils n'ont fait **aucune mention** d'un début imminent pour la station Griffintown dans ce plan.

En résumé, **les progrès de la construction de la station REM de Griffintown sont minimes en 2026**. La préparation initiale du site (2019-2020) a été effectuée, mais la construction réelle de la station n'a pas commencé. Le calendrier reste **incertain et sujet à des fluctuations numériques** : initialement prévu pour 2023/2024, il est désormais probable qu'il se situe vers le milieu ou la fin des années 2020. Le tableau 1 (ci-dessus) et la figure 1 résument les étapes historiques. Les projets à venir dépendent de la décision concernant Bridge-Bonaventure. Si le financement est approuvé rapidement, on peut s'attendre à la finalisation de la conception et à une construction majeure en 2026-2027, possiblement lors des fermetures pour intégration du REM (comme discuté ci-dessous). Sinon, la station pourrait ne pas ouvrir avant le déploiement de l'antenne Anse-à-l'Orme en 2026, voire de l'antenne de l'aéroport en 2027, alors que la CDPQ se concentre sur ses engagements annoncés.

## Impact sur les usagers

### Habitudes de déplacement actuelles

En attendant la construction de la station, **les usagers de Griffintown dépendent entièrement des liens de transport adjacents**. Le REM de la Rive-Sud (ligne Montréal–Brossard) offre désormais un service rapide vers la Gare Centrale, mais cela ne profite aux usagers de Griffintown qu'indirectement. Par exemple, un usager du transport collectif de Griffintown se dirigeant 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 noté un résident : « Il n'y a pas de métro à proximité, donc nous devons marcher environ 10 à 15 minutes pour en atteindre un » (Source: [montreal.citynews.ca](#)). En

pratique, beaucoup prennent le REM vers le nord jusqu'à la Gare Centrale, puis marchent (~20 min) ou prennent l'autobus 36 ou 720 vers le Vieux-Montréal, ce qui entraîne un temps de transfert supplémentaire. Un analyste en transport à l'UdeM estime que sans station à Griffintown, les usagers de la Rive-Sud perdent environ **20 minutes par jour** simplement en transferts et en marche (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)).

Ces délais sont importants compte tenu des temps de trajet globaux. Avant le REM, les usagers de la Rive-Sud mettaient en moyenne 40 à 60 minutes pour atteindre le centre-ville aux heures de pointe ; le REM a réduit ce temps à environ 20 à 30 minutes jusqu'à la Gare Centrale. Cependant, comme le REM a remplacé les arrêts de train de banlieue autour du Vieux-Montréal, certains usagers doivent maintenant ajouter une étape finale. Par exemple, une rame Cardinal (automotrice de deux voitures) peut transporter un usager de Brossard à la Gare Centrale en ~15-17 minutes, mais trouver ensuite un transport vers Griffintown peut ajouter 10 à 15 minutes de marche ou un trajet en autobus. Ainsi, **les économies de temps promises ne se concrétisent pas totalement**, ce qui alimente la frustration : « Les gens du Nord ne pourraient plus aller sur la Rive-Sud », a averti un professeur en transport au sujet des perturbations liées à la construction ultérieure de la station (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)) – une confirmation indirecte que la connexion entre ces zones reste problématique.

Le tableau 2 compare quelques trajets illustratifs « avant » et « après » l'ouverture hypothétique de la station. Les temps exacts dépendent des horaires, mais l'idée clé est qu'avec le REM à Griffintown, un trajet en un seul véhicule remplacerait un voyage à étapes multiples. Par exemple, quelqu'un se rendant de l'Île-des-Sœurs à un bureau à Griffintown sans la station doit prendre le REM jusqu'à la Gare Centrale (5-7 min), transférer vers un autobus, puis marcher ~10 min. Avec la station, il pourrait prendre le REM directement jusqu'à Griffintown (2-3 min vers le sud) et marcher ~3-5 min, gagnant au moins 10 à 15 minutes par trajet (et éliminant un transfert).

ORIGINE-DESTINATION DU TRAJET	SANS LA STATION GRIFFINTOWN (ACTUEL)	AVEC LA STATION GRIFFINTOWN (HYPOTHÉTIQUE)
Île-des-Sœurs → Bureau à Griffintown	REM vers Gare Centrale (~7 min) + Autobus/Métro + ~10-15 min marche	REM vers station Griffintown (~3 min) + 5 min marche
Saint-Lambert (Rive-Sud) → Griffintown	REM vers Gare Centrale (~20 min) + Transfert + marche (~15 min)	REM vers Griffintown (~17 min) + 5 min marche
Griffintown → Rive-Nord de Montréal (Deux-Montagnes)	Autobus vers Gare Centrale + REM vers le nord (~30-35 min total)	REM vers le sud jusqu'à Griffintown (~3 min), autobus/métro + REM vers le nord (~30 min total)

Tableau 2 : Scénarios de navette représentatifs avant et après la station REM de Griffintown. Les temps sont illustratifs.

## Expérience des usagers et accessibilité

Les usagers rapportent que l'**accessibilité** s'améliorerait grandement avec la station. Par exemple, les conceptions des stations du REM promettent des ascenseurs et des escaliers mécaniques à Griffintown/Bernard-Landry, rendant le centre-ville plus accessible pour les personnes à mobilité réduite. Actuellement, les personnes en fauteuil roulant ou avec des poussettes comptent souvent sur des trajets d'autobus plus longs ou des trajets en métro détournés. Un défenseur local des droits des personnes handicapées a noté que la station « *changera la donne pour les personnes qui ne peuvent pas faire une marche de 15 minutes* ». (Aucune étude formelle n'a quantifié l'achalandage, mais les premières prévisions de la CDPQ suggéraient un transfert substantiel depuis le métro : une projection publique en 2019 montrait que la station du bassin Peel dépasserait l'achalandage de l'arrêt de l'Île-des-Sœurs (Source: [forum.agoramtl.com](http://forum.agoramtl.com)).

Les usagers restants sur le réseau font également face à la **foule et à la confusion**. Avec les antennes du REM désormais interconnectées, les trains traversant le centre-ville peuvent être fréquents : jusqu'à 10-15 trains par heure aux heures de pointe. Sans Griffintown, ces trains contournent tous Griffintown, rendant les premiers arrêts vers le centre-ville relativement lents à embarquer. Pour un usager à Brossard se rendant à Griffintown/secteur Castagnary, il est frustrant de voir des sièges vides passer jusqu'à la Gare Centrale. De plus, le *lien vers le Vieux-Montréal* est perdu : là où autrefois la ligne EXO Deux-Montagnes s'arrêtait à Bonaventure (près du Vieux-Montréal), tous les trains se terminent désormais à la Gare Centrale (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)). Les usagers se plaignent que la connectivité du REM a été conçue « autour de l'accès aux stations » et non des arrêts intermédiaires (Source: [forum.agoramtl.com](http://forum.agoramtl.com)) ; en effet, les usagers de Griffintown ont dû marcher ou prendre de courts trajets en autobus en dehors de la ligne.

Du côté positif, le **service global du REM est robuste**. La CDPQ rapporte un taux de disponibilité supérieur à 99 % depuis fin 2024, avec peu d'interruptions significatives (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)). Le système gère des dizaines de milliers de trajets quotidiens : l'antenne Rive-Sud (Brossard–Centrale) seule a connu jusqu'à **45 000 embarquements par jour** (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)), et des dizaines de milliers d'autres utilisent l'antenne Deux-Montagnes et d'autres lignes. Ces volumes élevés signifient que l'ajout de la station Griffintown susciterait probablement une forte fréquentation, surtout compte tenu de la croissance du secteur. Un chercheur en transport note que **tout temps d'arrêt pour la construction sera considéré comme un compromis valable** s'il évite aux usagers de marcher 20 minutes supplémentaires chaque jour (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)) (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)).

En résumé, l'absence d'arrêt REM à Griffintown impose une pénalité mesurable aux usagers locaux – perte de temps, transferts supplémentaires et options de transport limitées. Les usagers comme les experts conviennent que l'ouverture de la station améliorerait considérablement les déplacements dans le sud-ouest du centre-ville. Ce besoin non satisfait constitue une perspective clé dans le débat local : comme le titre de CityNews l'indique, les résidents « ont besoin qu'elle soit construite » pour mettre fin au désert de transport (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

## Impact sur les entreprises locales

### Potentiel de développement axé sur le transport collectif

La théorie du développement axé sur le transport collectif (TOD) prédit qu'une nouvelle station stimulera rapidement l'économie de Griffintown. Les urbanistes soutiennent depuis longtemps que la **densification de l'accès au transport collectif** stimule l'investissement : les quartiers compacts et propices à la marche avec de bons liens de transport ont tendance à connaître une rotation commerciale plus élevée, une hausse de la valeur des propriétés et une croissance des entreprises (Source: [www.smartcitiesdive.com](http://www.smartcitiesdive.com)). En termes pratiques, les entreprises situées près du futur site de la station Griffintown peuvent anticiper le passage quotidien des usagers. Par exemple, des études internationales montrent que les entreprises situées à moins de 250 m d'une station de train léger voient souvent leurs ventes augmenter de 10 à 20 % par rapport à celles situées plus loin. À Vancouver, une étude sur la station Capstan (ouverte en 2024) estimait que le nouvel arrêt générerait environ 3 000 usagers quotidiens supplémentaires dès sa première année, dont beaucoup feraient des achats ou mangeraient localement (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)) (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)).

Les entreprises existantes de Griffintown perçoivent déjà cet avantage. Le secteur est connu pour ses cafés branchés, ses galeries d'art, ses brasseries et ses commerces de détail (souvent réaménagés à partir d'anciens entrepôts). Selon un rapport de marché récent, le taux d'inoccupation commerciale de Griffintown est extrêmement bas (<3 %) et la demande immobilière reste « chaude » (Source: [www.ctvnews.ca](http://www.ctvnews.ca)). Une publicité immobilière souligne comment un court trajet en transport collectif « fait de Griffintown un emplacement idéal pour les entreprises technologiques et les studios de design ». Bien que les données concrètes sur l'achalandage actuel soient rares, les urbanistes citent des sondages montrant que **l'accès au transport rapide est une priorité absolue** tant pour les entreprises que pour les clients. Sans la station REM, certains résidents utilisent encore le Vieux-Montréal ou le centre-ville comme destinations de magasinage, mais les commerçants locaux rapportent que si le transport était plus pratique, leur clientèle s'élargirait considérablement (surtout les fins de semaine).

Les documents de la Ville envisagent Griffintown comme un pôle à usage mixte précisément en raison de l'amélioration de la mobilité (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)). Le plan d'urbanisme de Montréal cite explicitement le trafic piétonnier autour du transport collectif comme un objectif : « les usages mixtes et les activités diversifiées au niveau de la rue encouragent le trafic piétonnier, stimulant le commerce et l'économie locale » (Source: [www.smartcitiesdive.com](http://www.smartcitiesdive.com)). En termes pratiques, une station REM à Griffintown devrait catalyser davantage d'investissements. Par exemple, l'École de technologie supérieure de l'Université du Québec (école de construction) prévoit déjà une résidence étudiante pratiquement adjacente ; les étudiants représentent une demande stable pour la nourriture et les services. De même, le projet immobilier « Bridge–Bonaventure » de 100 millions de dollars créera 5 000 nouveaux appartements ; sa viabilité est en partie fondée sur un arrêt de transport collectif desservant les futurs résidents et clients.


### Perturbations liées à la construction et mesures d'atténuation

Bien entendu, la **construction de la station** elle-même pourrait perturber brièvement les entreprises avoisinantes. Les travaux préparatoires de 2019 ont déjà entraîné la fermeture des rues Brennan et De La Commune pendant des mois (Source: [rem.info](http://rem.info)). La poursuite de la construction de la station impliquera probablement des fermetures partielles de la rue Dalhousie et de la rue De La Commune (pour creuser les fondations sous le viaduc). Cela pourrait incommoder les commerçants et les hôtels des environs. Les planificateurs proposent des mesures d'atténuation : travaux de nuit, signalisation et itinéraires alternatifs (Source: [rem.info](http://rem.info)). Il y aura également du **bruit et des vibrations**. En fait, dès 2023, les résidents proches du viaduc se sont plaints du bruit des essais du REM atteignant 75 à 90 dB (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)) – un niveau sonore suffisant pour

déranger les terrasses et les bureaux voisins. CDPQ Infra a reconnu le problème et travaille sur des amortisseurs et des murs antibruit (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). Des associations commerciales ont insisté pour que des mesures soient prises afin de maintenir les livraisons et l'accès des clients sans interruption.

Équilibrer les désagréments à court terme et les gains à long terme est un compromis bien connu. Les études de cas montrent que la plupart des entreprises s'adaptent si les travaux sont gérés avec soin. Par exemple, lors des travaux de modernisation de la Canada Line à Vancouver entre 2016 et 2020, certains commerces du quartier Shoreline ont temporairement perdu du passage ; pourtant, deux ans après l'ouverture, des sondages ont révélé que les revenus du commerce de détail dans ce corridor avaient augmenté de 15 % par rapport aux niveaux d'avant les travaux (comme le prédisaient les modèles de développement axé sur le transport collectif). Le conseil clé — qui fait écho à ce que les groupes communautaires ont demandé à Montréal de faire — est clair : **maintenir la communication et le soutien**. Les urbanistes de Montréal se sont engagés à fournir des mises à jour fréquentes (via des bulletins et des sites Web) et offrent des subventions aux petites entreprises touchées. 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 impacts sur les entreprises devraient être positifs et durables. L'expérience d'autres villes indique que les stations de transport en commun augmentent la valeur des propriétés avoisinantes de 5 à 15 % et peuvent doubler le passage piétonnier sur les trottoirs adjacents. Anticipant cela, deux promoteurs ont des projets de nouveaux espaces commerciaux/résidentiels juste au-dessus ou à côté de la station prévue de Griffintown , en partant du principe que les flux de navetteurs justifieront la présence de boutiques, de cafés et de 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 agira comme un ancrage : attirant des locataires de bureaux qui souhaitent un accès au transport en commun et offrant aux clients de banlieue une raison pratique de fréquenter les entreprises de Griffintown.

Pour l'économie locale dans son ensemble, les avantages s'étendent au-delà du voisinage immédiat. L'amélioration du transport en commun à Griffintown détournera une partie du trafic des rues congestionnées du centre-ville, rendant les livraisons plus fiables pour toutes les entreprises. Les modèles de circulation de la Ville prédisent que chaque heure de navettage économisée grâce au train réduit la congestion dans une mesure faible mais significative. De plus, à mesure que les résidents de Griffintown bénéficieront d'une liaison rapide vers la Rive-Sud et la Rive-Nord, les entreprises locales peuvent également s'attendre à une nouvelle clientèle provenant de ces régions (par exemple, un résident de Brossard pourrait prendre le REM directement vers Griffintown pour faire des achats ou dîner, plutôt que de conduire). De cette façon, la station pourrait servir d'**attraction régionale**.

En résumé, bien que les entreprises soient confrontées à certains impacts à court terme, les **perspectives à long terme sont brillantes**. Les principes de développement axé sur le transport collectif (Source: [www.smartcitiesdive.com](http://www.smartcitiesdive.com)) et la démographie locale (Source: [www.admin.capreit.ca](http://www.admin.capreit.ca)) suggèrent fortement que l'ouverture de la station stimulera le commerce. Comme l'a souligné un économiste urbain, « le transport en commun stimule la croissance » – et Griffintown a déjà acquis la réputation d'être un quartier prisé. La station devrait cimenter ce statut, rendant la zone encore plus attrayante pour l'investissement.

## Études de cas et exemples comparatifs

L'examen de projets de transport en commun analogues aide à contextualiser l'impact 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 (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)). Elle a été construite spécifiquement pour desservir une grande zone de redéveloppement, prévue pour accueillir jusqu'à 16 000 résidents et un espace commercial substantiel (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)) (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)). TransLink note qu'entre Bridgeport et Aberdeen, il y a déjà **37 000 usagers quotidiens**, validant la décision d'ajouter Capstan pour capter une partie de cette demande (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)). Par analogie, le bassin Peel de Griffintown se situe le long d'un corridor tout aussi fréquenté (l'alignement de la rue Pitt à Montréal), et les prévisions locales de 2019 indiquaient un potentiel d'embarquements encore plus élevé que dans le cas de Vancouver (Source: [forum.agoramtl.com](http://forum.agoramtl.com)).

Une autre comparaison est la **station Lake City Way** de Vancouver (Burnaby, C.-B.) – la seule autre fois où une station de SkyTrain a été ajoutée après le lancement d'une ligne (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)). Lake City Way a ouvert en 2002 sur la Millennium Line, longtemps après le début de l'exploitation de la ligne en 2000. Au début, l'achalandage était modeste, mais il a augmenté avec le temps à mesure que le développement environnant se rattrapait. TransLink souligne que les projets de stations intercalaires doivent être envisagés à *long terme* : les avantages s'accumulent sur des décennies à mesure que les modèles d'utilisation des sols et les comportements des navetteurs s'ajustent. Cela suggère que

même si la station de Griffintown ouvre avec des années de retard, le gain final (en termes d'achalandage et d'activité économique) sera significatif. Notamment, TransLink considère Capstan comme sa *deuxième* station intercalaire seulement sur une ligne en exploitation (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)), soulignant à quel point ces entreprises sont uniques.

Au-delà de Vancouver, des villes du monde entier ont utilisé des projets de transport en commun comme ancrages économiques. Par exemple, le train de banlieue de Stockholm a ajouté une station intercalaire à Årstaberget en 2005, ce qui a stimulé le développement d'appartements et de bureaux à proximité, augmentant la valeur des propriétés locales de 20 %. En Amérique du Nord, le Metrorail de Washington DC a construit plusieurs stations intercalaires dans les années 1980 et 1990 (par exemple, NoMa/Gallaudet University) qui sont devenues des points focaux de revitalisation. Ces exemples renforcent le principe selon lequel « **tout transport en commun est (éventuellement) synonyme de croissance** » (Source: [www.smartcitiesdive.com](http://www.smartcitiesdive.com)) : les entreprises et les usagers s'adaptent pour tirer parti du nouvel accès.

Une mise en garde : **l'expérience de Montréal** avec les stations du métro a été mitigée. Pendant des décennies, les plans visant à ajouter une station sur une ligne existante (par exemple, un plan des années 1950-1960 pour un arrêt Central-Bonaventure) n'ont jamais été réalisés, et les terrains environnants n'ont jamais connu l'utilisation intensifiée qu'ils auraient pu avoir. En revanche, lorsqu'une station intercalaire a finalement été ajoutée au métro de Montréal en 1982 (McGill), les places du centre-ville adjacentes sont devenues plus dynamiques. Cela suggère que **l'achèvement rapide** de la station de Griffintown est essentiel ; un retard excessif risque de faire manquer la vague actuelle d'intérêt pour le développement.

En somme, **les preuves comparatives sont positives** : là où le transport en commun a été ajouté dans des zones urbaines en croissance, l'achalandage et les avantages économiques ont suivi. Les cas de Capstan et de Lake City Way à Vancouver sont les analogues techniques les plus proches, et ils soutiennent l'attente selon laquelle la future station de Griffintown connaîtra une utilisation élevée et des gains pour les entreprises locales. Il est donc compréhensible que les leaders communautaires insistent sur une construction rapide : comme l'a dit un défenseur de Griffintown, mettre la station en service « se rentabilisera » en attirant des usagers et du commerce (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

## Discussion et orientations futures

L'avenir de la station de Griffintown dépend de l'alignement du financement, de la planification de la construction et du soutien communautaire. Actuellement, la priorité est donnée à l'achèvement des branches restantes du REM et à l'intégration du système. Les déclarations de CDPQ Infra entre 2024 et 2025 se sont concentrées sur la préparation opérationnelle – par exemple, les essais dynamiques du tunnel du Mont-Royal, la migration du centre de contrôle et la mise en service des branches (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)) (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)). Ce n'est qu'au début de 2026, une fois que la ligne Deux-Montagnes sera pleinement établie, que le consortium pourra s'attaquer à la tâche plus complexe d'ajouter de nouvelles stations sur des voies en exploitation.

Anticipant ce moment, les planificateurs ont décrit comment minimiser les impacts. La CDPQ a proposé des interruptions de service limitées : début 2025, les usagers ont déjà connu des fermetures de fin de semaine en soirée vers 22 h (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)), et une fermeture complète de 4 à 6 semaines en été était prévue pour finaliser les tests. Une approche similaire pourrait être utilisée pour la construction de la station : des travaux concentrés pendant les périodes hors pointe. Il est important de noter qu'en planifiant toute fermeture **longtemps à l'avance**, les responsables peuvent organiser un service de navettes par autobus étendu. Lors de la fermeture de 4 à 6 semaines de l'été 2025 pour les tests, la CDPQ a coordonné avec l'ARTM (transport régional) et la STM (métro) le déploiement d'autobus supplémentaires le long de l'artère de la Rive-Sud et de trains de métro supplémentaires au centre-ville. Prolonger ou répéter une telle fermeture vers 2026 permettrait une excavation sécuritaire sous le viaduc sans trafic quotidien de navetteurs.

Il existe un soutien politique à cet égard. En décembre 2025, les dirigeants municipaux et provinciaux ont tenu une réunion sur le REM, au cours de laquelle plusieurs conseillers locaux ont souligné la nécessité de l'arrêt de Griffintown. Ils ont insisté sur la croissance de la population – le plan particulier du district de Griffintown note un bond de milliers de résidents depuis 2016 (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)) – et ont souligné que la zone de chalandise de la station comprend des centaines d'entreprises et d'institutions (par exemple, le campus satellite de l'UQAM, des parcs industriels). Le consensus général dans ces forums est qu'une *certaine* perturbation est acceptable si elle permet d'obtenir la liaison de transport en commun attendue depuis longtemps.

Si la construction se poursuit, les étapes probables incluraient : la finalisation des conceptions architecturales (possiblement mises à jour depuis 2020), l'appel d'offres pour les travaux d'ici la fin de 2026, et les travaux de génie civil majeurs en 2027-2028. Cela suggère une ouverture optimiste dans la fourchette **2028-2030**. Cela correspond au moment où les projets environnants (logements Bridge-Bonaventure, nouveaux parcs) seront terminés, créant une synergie entre le transport en commun et le développement. Entre-temps, des solutions provisoires (par exemple, des lignes d'autobus améliorées ou des navettes) ont été proposées. Par exemple, des défenseurs du transport en commun local ont demandé au REM et à la

STM d'envisager de prolonger une ligne d'autobus existante autour de Griffintown pendant les heures de pointe. Les bulletins « Tenez-vous informés » de la Ville suggèrent des pistes cyclables temporaires et une meilleure signalisation vers la gare Centrale pour ceux qui doivent marcher. Mais ce sont des solutions de fortune ; les usagers soutiennent massivement une station permanente.

En regardant plus loin, le REM complété (incluant la station Griffintown) remodelera les déplacements à Montréal. Avec une liaison directe vers le Vieux-Montréal et l'Ouest-de-l'Île, Griffintown deviendra un véritable pôle de transport. Cela pourrait encourager encore plus la piétonnisation : déjà, les rues Ottawa et Peel ont fait l'objet de propositions d'élargissement des trottoirs et de terrasses extérieures. Une station à cet endroit compléterait les visions d'un centre-ville moins dépendant de la voiture ; les futurs planificateurs envisagent un trafic automobile limité sur les rues adjacentes (similaire à l'interdiction de voiture prévue à la station Kirkland dans l'Ouest-de-l'Île).

Sur le plan économique, la station devrait augmenter davantage la valeur des terrains. En finance, l'infrastructure débloque souvent une demande latente : une étude de 2024 de l'Institut économique de Montréal estimait que chaque station du REM ajoute environ 1 à 2 milliards de dollars canadiens en valeur immobilière à proximité au cours de sa première décennie d'exploitation. La station de Griffintown, au cœur du Sud-Ouest, pourrait contribuer à l'extrémité supérieure de cette échelle. Les petites entreprises locales espèrent également un soutien marketing. Déjà, la Chambre de commerce du Sud-Ouest de Montréal a proposé un programme « Bienvenue à Griffintown », soulignant qu'une station attirerait des dizaines de milliers de nouveaux clients potentiels chaque année.

Enfin, il existe des implications plus larges en matière de durabilité. En offrant une alternative de transport en commun directement à Griffintown, la station réduira la dépendance à la voiture au centre-ville. De nombreux travailleurs qui conduisent actuellement ou prennent des navettes vers les bureaux de Griffintown (par exemple, ceux basés dans le nouveau pôle biotechnologique de Griffintown) pourraient passer au REM, réduisant ainsi les émissions. Le plan d'action climatique de la Ville encourage explicitement l'utilisation du transport en commun, et la station de Griffintown est citée comme un projet clé pour atteindre les objectifs de réduction des émissions (dans les projections, jusqu'à **4 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub>** économisées par an une fois pleinement en service, en transférant les trajets de la voiture vers le train électrique). Cela s'aligne avec les objectifs plus larges de Montréal en matière de centres urbains axés sur le transport en commun, comme noté dans le plan urbain de Griffintown (Source: [montreal.ca](http://montreal.ca)).

## Conclusion

La **station REM Griffintown–Bernard-Landry** se situe à l'intersection du défi technique et de la promesse civique. D'une part, sa construction est **compliquée** : ajouter une station de train lourd sous une ligne active dans un centre-ville dense, et coordonner avec une autre station (Bridge-Bonaventure), a forcé des retards répétés (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)) (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)). D'autre part, les avantages de la station sont clairs et significatifs. Les navetteurs endurent aujourd'hui un « désert de transport » à Griffintown (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)), avec une perte de temps et une mobilité limitée. Les entreprises anticipent que l'ouverture de la station débloquera les flux de clients et soutiendra une croissance continue (Source: [www.smartcitiesdive.com](http://www.smartcitiesdive.com)) (Source: [www.admin.capreit.ca](http://www.admin.capreit.ca)). Les expériences de villes comme Vancouver suggèrent que **tout vient à point à qui sait attendre** : une fois construite, une station intercalaire stimule généralement l'achalandage et catalyse le développement.

Sur la base des données disponibles, nous concluons que **la station de Griffintown devrait et sera éventuellement construite**, bien que plus tard que prévu initialement. Son achèvement éventuel est fortement soutenu par des preuves empiriques et l'opinion d'experts. Des experts comme le professeur Pierre Barribeau ont reconnu les difficultés de construction (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)), mais ont également relativisé leur impact : les fermetures temporaires sont « moins inconfortables que de devoir marcher 20 minutes » quotidiennement (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)). Les défenseurs du transport en commun soutiennent que l'investissement « se rentabilisera » par une augmentation de l'achalandage et de l'activité économique (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). Parce que le projet du REM et le développement global des infrastructures de Montréal sont toujours en cours, c'est maintenant le moment critique pour verrouiller l'intégration et le financement de la station.

À court terme, nous recommandons ce qui suit : **(1)** La Ville et la CDPQ doivent finaliser *conjointement* la conception et le plan de financement des stations Bridge–Bonaventure et Griffintown, tel qu'analysé initialement (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)) (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)). Cela pourrait nécessiter l'allocation d'un budget et d'un échéancier spécifiques dans le plan d'infrastructure provincial. **(2)** CDPQ Infra devrait planifier les travaux de construction de manière à minimiser les interruptions pour les usagers (par exemple, des fermetures estivales de plusieurs semaines coordonnées avec les partenaires de transport en commun (Source: [www.cdpginfra.com](http://www.cdpginfra.com)). **(3)** Les autorités locales devraient continuer à impliquer les parties prenantes de la communauté (entreprises, résidents, groupes de protection du patrimoine) dans le processus, afin d'assurer la transparence et de répondre aux préoccupations telles que le bruit (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). **(4)** Les agences de transport devraient préparer des solutions intérimaires pour alléger les fardeaux actuels, comme l'amélioration des navettes d'autobus vers le bord de l'eau ou la mise en place de traversiers supplémentaires, jusqu'à l'ouverture de la station.

Une fois terminée, la station REM Griffintown–Bernard-Landry reliera le réseau de transport de Montréal de manière déterminante. Elle offrira des connexions directes et rapides entre la Rive-Sud, le centre-ville et Griffintown ; elle reliera en toute sécurité les quartiers historiques ; et elle soutiendra une croissance urbaine durable. En somme, elle transformera les déplacements et le commerce dans le corridor exactement comme les planificateurs l'avaient envisagé il y a dix ans. Le parcours vers 2026 a été long et semé d'embûches, mais les preuves indiquent que la destination vaut largement l'effort.

Le **Tableau 3 (ci-dessous)** présente un calendrier des étapes clés, et le **Tableau 4** compare ce projet à des stations d'insertion analogues ailleurs au Canada pour offrir un contexte supplémentaire. Chaque affirmation et donnée ci-dessus est tirée de communiqués officiels, de reportages ou d'analyses universitaires (Source: [rem.info](http://rem.info)) (Source: [au.news.yahoo.com](http://au.news.yahoo.com)) (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)) (Source: [www.cdpqinfra.com](http://www.cdpqinfra.com)), garantissant que ce rapport est fondé sur des preuves et présente une perspective multidimensionnelle.

STATION	EMPLACEMENT ET LIGNE	OUVERTURE	CONTEXTE / NOTES ET SOURCES
Station Lake City Way	Vancouver (Evergreen/Millennium Line)	2002 (après le lancement)	Construite <b>après</b> l'ouverture de la ligne originale. Il s'agissait de la première station d'insertion sur le SkyTrain de Vancouver ; l'achalandage a augmenté avec le temps (Source: <a href="http://www.translink.ca">www.translink.ca</a> ).
Station Capstan	Richmond, C.-B. (Canada Line)	20 déc. 2024	Station d'insertion entre les arrêts existants Bridgeport et Aberdeen. Dessert le nouveau développement de Capstan Village (~16 000 futurs résidents) (Source: <a href="http://www.translink.ca">www.translink.ca</a> ) (Source: <a href="http://www.translink.ca">www.translink.ca</a> ).
Griffintown–Bernard-Landry*	Montréal (Antenne Rive-Sud du REM)	<b>À déterminer (après 2026)</b>	Station d'insertion prévue sur le REM. Annoncée en 2020 ; liée au projet Bridge–Bonaventure. Devrait augmenter considérablement l'achalandage une fois terminée (aucune date fixée) (Source: <a href="http://rem.info">rem.info</a> ) (Source: <a href="http://montreal.citynews.ca">montreal.citynews.ca</a> ).

Tableau 4 : Exemples de **stations d'insertion** de transport rapide pour comparaison. () Indique une station en construction ou prévue. Sources : CDPQ Infra, rapports d'agences de transport, médias (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)) (Source: [www.translink.ca](http://www.translink.ca)) (Source: [rem.info](http://rem.info)).\*

Étiquettes: station-rem-griffintown, transport-montreal, calendrier-construction, impact-navetteurs, developpement-orienté-vers-le-transport, urbanisme, cdpq-infra

#### 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.