



2727 COWORKING / RECHERCHE ET CONSEILS PRATIQUES

Station du REM à Griffintown : plan, échancier et retombées économiques

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 · 2026-05-05 · station du REM à Griffintown · station Bernard-Landry · transport collectif à Montréal · aménagement axé sur le transport collectif · réseau de métro léger · développement urbain · cdpq infra

Article original : <https://2727coworking.com/articles/fr/station-rem-griffintown-carte-echeancier-impact>

Dans cet article

1. Sommaire
2. Introduction et contexte
3. Projet de station Griffintown–Bernard-Landry
4. Emplacement et conception
5. Appellation
6. Contexte et plan du réseau du REM
7. Échéancier du projet et date d'ouverture
8. Effets sur les travailleurs du secteur et le travail partagé
9. Amélioration de l'accessibilité et des déplacements domicile-travail
10. Effets sur l'économie locale et l'immobilier
11. Tendances du travail partagé et du télétravail
12. Espaces de travail partagé à Griffintown (sélection)
13. Études de cas et analyse comparative
14. Analyse des données et discussion fondée sur les données probantes
15. Projections de population et de demande
16. Études d'impact économique et loyers
17. Facteurs environnementaux et sociaux
18. Discussion et perspectives
19. Conclusion

Sommaire

La station Griffintown–Bernard-Landry est une station intercalaire prévue sur le réseau de métro léger Réseau express métropolitain (REM) de Montréal, dans le quartier Griffintown, en pleine croissance, de l'arrondissement du Sud-Ouest. Dévoilée en 2020, la station devait initialement ouvrir d'ici 2024, mais sa construction a été reportée; en 2023, CDPQ Infra (le promoteur du REM) a repoussé la cible à 2027 (journalmetro.com), puis a cessé de s'engager à respecter cette date en 2024 (lapresse.ca). Le 16 juin 2026, CDPQ Infra, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont lancé la phase de planification de la station : la construction pourrait commencer en 2028, la planification et la construction devraient prendre environ quatre ans, et aucune date d'ouverture n'a été annoncée (cdpqinfra.com). CityNews a situé l'achèvement estimé en 2030 (montreal.citynews.ca). La station Griffintown–Bernard-Landry se trouve sur le tronçon principal de la Rive-Sud du REM (qui relie la gare Centrale à Brossard par le « Viaduc Sud » aérien) et offrira des liaisons directes et rapides vers le centre-ville de Montréal (gare Centrale), le pôle technologique de la Cité du Multimédia, la Rive-Sud (Brossard/Rive-Sud), l'aéroport Montréal-Trudeau et l'ouest de l'île (Sainte-Anne-de-Bellevue) (rem.info). Une fois achevée, elle devrait avoir d'importantes retombées économiques et sociales pour les travailleurs, les entreprises et les exploitants d'espaces de travail partagé du secteur : l'amélioration du transport collectif élargira le bassin de navetteurs de Griffintown, ce qui fera probablement augmenter la valeur des propriétés voisines et la demande de bureaux et d'espaces de travail partagé, tout en facilitant les déplacements des résidents et des travailleurs et en créant potentiellement de nouveaux emplois. À l'inverse, les retards et les travaux ont déjà suscité de la frustration dans le quartier (plaintes liées au bruit sans accès au service) (journalmetro.com).

Ce rapport présente une analyse approfondie de la station du REM Griffintown–Bernard-Landry : son historique, sa conception et son emplacement, son échéancier et sa date d'ouverture projetée, ainsi que ses effets attendus sur les travailleurs, les entreprises et le secteur florissant du travail partagé à Griffintown. Nous nous appuyons sur des sources officielles du REM et des gouvernements, des nouvelles sur les transports, des analyses immobilières et des rapports sectoriels pour examiner plusieurs points de vue. En résumé, l'arrivée de la station (qui n'est pas attendue avant environ 2030, après le lancement de sa phase de planification en juin 2026 (cdpqinfra.com)) devrait transformer les liaisons de Griffintown et soutenir son évolution en « quartier de l'innovation » de Montréal; toutefois, son long retard a laissé le secteur dans une situation de « transit desert » malgré la croissance rapide de sa population et de ses activités commerciales (montreal.citynews.ca).

Introduction et contexte

Le **Réseau express métropolitain (REM)** de Montréal est un nouveau réseau de métro léger automatisé financé par CDPQ Infra (une filiale de la Caisse de dépôt et placement du Québec), dont le service a commencé en 2023. Le réseau est construit par étapes : la première grande antenne (celle de la Rive-Sud) a ouvert en juillet 2023, reliant la gare Centrale à Brossard en passant par le centre-ville, avec des ramifications vers le nord en direction de l'ouest de l'île et de Deux-Montagnes (prévues vers 2025–2027) (montreal.citynews.ca). À terme, le REM comptera 26 stations sur quelque 67 km. La **station Griffintown–Bernard-Landry** est une station *intercalaire* sur ce tronçon principal de la Rive-Sud : initialement **exclue** de la

mise en service, elle sera *ajoutée ultérieurement* au viaduc existant au-dessus du boulevard Robert-Bourassa (le « Viaduc Sud »), directement au sud du centre-ville de Montréal. En juin 2020, la Ville de Montréal et CDPQ Infra ont dévoilé publiquement des perspectives architecturales et des précisions sur l'emplacement de la station (rem.info). Son nom rend hommage à Bernard Landry (ancien premier ministre du Québec, originaire de Hudson, mais étroitement lié au développement économique de Montréal) et au quartier Griffintown (conformément aux règles de toponymie de Montréal) (rem.info).

Griffintown a connu une transformation remarquable au cours des dernières décennies. Ancienne friche industrielle, il a été décrit comme « Montreal's most dramatic example of **urban reinvention**, » devenant un quartier résidentiel et d'innovation dynamique le long du **canal de Lachine**. Griffintown est notamment le secteur de la ville qui croît le plus rapidement; sa population a bondi de façon spectaculaire de **642 % entre 2011 et 2021**, principalement grâce à l'arrivée de jeunes professionnels et de travailleurs créatifs du secteur technologique. Cet afflux a stimulé la demande de nouveaux services et équipements, notamment d'espaces de travail flexibles. Une analyse du secteur du travail partagé souligne que Griffintown accueille maintenant de nombreux **espaces de travail partagé et bureaux partagés** (lofts, pôles de jeunes entreprises, ateliers de création), dont l'attrait repose sur l'architecture historique du quartier, les sentiers riverains et son environnement d'« espace bleu ». Le coût moyen du travail partagé à Griffintown demeure environ **15–25 % inférieur à celui du centre-ville**, et son **cadre d'« espace bleu » au bord du canal** procure aux travailleurs des bienfaits cognitifs documentés (réduction du stress, amélioration de l'humeur). Bref, Griffintown est appelé à devenir un pilier de l'économie de l'innovation montréalaise, mais les services modernes de transport collectif tardent à suivre sa croissance. À l'heure actuelle, la station de métro la plus proche est Charlevoix (ligne verte), à quelque 5–10 minutes de marche, et la station de correspondance Lionel-Groulx se trouve à environ 5–7 minutes à pied — ce qui signifie que les résidents doivent souvent marcher 10–15 minutes ou prendre l'autobus pour accéder à un transport collectif rapide (montreal.citynews.ca).

L'absence de station du REM a amené de nombreuses personnes à qualifier Griffintown de « **transit desert** », malgré sa densité et sa croissance (montreal.citynews.ca). Des intervenants locaux ont fait pression à maintes reprises sur CDPQ Infra et le ministère provincial des Transports pour que la station se concrétise. La question a suscité un débat sur les compromis entre l'ajout de stations intercalaires en cours de projet et la mise en service de la ligne du REM. Des économistes soulignent que l'ajout de l'arrêt Griffintown (et d'un autre arrêt manquant au centre-ville, à Bonaventure) pourrait accroître l'achalandage de l'ensemble du réseau de jusqu'à 20 % (montreal.citynews.ca), mais exigerait davantage de matériel roulant et des travaux sur un réseau en exploitation. Quoi qu'il en soit, CDPQ Infra a officiellement réitéré son engagement; à la fin de 2025, les autorités étudiaient le financement et coordonnaient la construction conjointe des stations intercalaires de Griffintown et de Bridge-Bonaventure, au centre-ville (montreal.citynews.ca). Ce rapport examine l'ensemble du contexte et les répercussions probables : de la conception de la station et de son intégration à la carte de Montréal à sa date d'ouverture projetée, en passant par les effets nuancés sur les déplacements domicile-travail, l'immobilier, le travail partagé et la main-d'œuvre locale.

Projet de station Griffintown–Bernard-Landry

Emplacement et conception

La station Griffintown–Bernard-Landry se situera **entre les rues Ottawa et William** à Griffintown (voir la figure 1). Elle sera construite au-dessus du **Viaduc Sud**, une longue structure ferroviaire et routière aérienne sur le boulevard Robert-Bourassa, aménagée pour relier la Rive-Sud au centre-ville. Le quai et le hall de la station seront intégrés à la structure du viaduc (rem.info), et les entrées se trouveront au niveau de la rue (par exemple, du côté de la rue Dalhousie) (rem.info). Sur le plan architectural, les perspectives de 2020 montrent un édicule de verre et de bois sur le quai surélevé, dont les lignes horizontales et verticales s'harmonisent avec la structure moderniste du viaduc (rem.info). Le site officiel du REM confirme le caractère stratégique de l'emplacement : cet endroit « permits good service to the southwest sector of Griffintown, the Cité du Multimédia and the western Old Montreal area » (rem.info). Autrement dit, la station desservira non seulement le secteur résidentiel de Griffintown, mais aussi les pôles technologiques voisins (Cité du Multimédia), les bureaux et la partie ouest du Vieux-Port.

<figure> <figcaption>**Figure 1.** Plan du réseau du REM (Rive-Sud / tronçon central) montrant l'emplacement prévu de Griffintown–Bernard-Landry entre la station Banque Nationale (en direction du centre-ville) et l'antenne Du Quartier (Rive-Sud). Source de l'image : REM (adaptation).</figcaption> </figure>

Le tableau 1 résume les principales caractéristiques de la station. (Les coordonnées sont approximatives.)

Caractéristique	Détail
Nom de la station (anglais)	Griffintown–Bernard-Landry (rem.info)
Nom de la station (français)	Griffintown–Bernard-Landry (rem.info)
Emplacement	Griffintown (quartier du Sud-Ouest, Montréal); entre les rues Ottawa et William, intégrée au Viaduc Sud (structure aérienne) (rem.info). Entrée du côté de la rue Dalhousie (rem.info).
Type de station	Aérienne (prévue) (rem.info); station intercalaire sur la ligne existante du REM.
Antenne du REM	Tronçon principal de la Rive-Sud (gare Centrale de Montréal – Brossard).
Liaisons	- 2 min jusqu'à la gare Centrale (vers le nord) (accessible par le Viaduc Sud)\n- Service direct vers Brossard/la Rive-Sud, Sainte-Anne-de-Bellevue (ouest de l'île), l'aéroport Montréal-Trudeau.

Caractéristique	Détail
Quartier desservi	Griffintown (secteurs résidentiel et commercial); Cité du Multimédia; ouest du Vieux-Montréal.
Établissements à proximité	Aménagement (futur) du bassin Peel; nombreux bureaux technologiques/lofts; piste cyclable du canal de Lachine.
Ouverture projetée	En 2023, CDPQ Infra indiquait « full end of network construction » d'ici 2027 (date mise en suspens) (journalmetro.com); initialement prévue pour 2024 (journalmetro.com). L'engagement envers 2027 a été abandonné en 2024 (lapresse.ca); aucune date fixe à la fin de 2025 (journalmetro.com). Le 16 juin 2026 : lancement de la phase de planification; la construction pourrait commencer en 2028, environ quatre ans au total, aucune date d'ouverture annoncée (cdpqinfra.com).

Appellation

Le nom de la station rend hommage à **Griffintown** (le quartier, à l'origine un secteur ouvrier irlandais) et à **Bernard Landry** (1937-2019), ancien premier ministre du Québec et ministre de l'Économie reconnu pour sa contribution à la modernisation de l'économie québécoise. La commission de toponymie de Montréal a choisi d'intégrer le nom du quartier, comme le veut l'usage, ce qui a donné l'appellation bilingue « Griffintown–Bernard-Landry / Griffintown–Bernard-Landry » (rem.info).

Contexte et plan du réseau du REM

Une fois achevé, le réseau du REM comptera plusieurs antennes. L'arrêt Griffintown–Bernard-Landry se trouve sur la ligne principale entre **le centre-ville de Montréal et la Rive-Sud**. En direction nord (vers le nord en passant par le centre-ville), les trains atteignent **la gare Centrale** en environ 2–3 minutes (puisque le viaduc y mène directement), puis traversent le centre-ville pour rejoindre les antennes de Laval et de Deux-Montagnes. En direction sud (vers la Rive-Sud), la station suivante est *Du Quartier* (à Longueuil/Brossard), suivie de *Brossard*. À partir de Du Quartier, l'antenne se divise ensuite vers l'Île-des-Sœurs et Brossard.

L'analyse des stations montre que Griffintown bénéficie d'un emplacement particulièrement propice à un réaménagement axé sur le transport collectif. La station offrira **la liaison la plus rapide** vers le centre-ville parmi les stations de la ville — environ 2 min jusqu'à la gare Centrale —, beaucoup plus rapide que les modes de transport actuels. (À titre de comparaison, la station de métro la plus proche, Charlevoix, est à environ 5 min de marche, auxquelles s'ajoutent environ 3 min de trajet jusqu'à Lionel-Groulx.) La nouvelle station permettra aussi de rejoindre rapidement **l'aéroport Montréal-Trudeau** depuis Griffintown : un trajet en train jusqu'à Du Quartier, puis une navette vers Trudeau après 2027, donneront un temps total d'environ 35–40 min jusqu'à l'aéroport. Elle reliera également l'ouest de l'île (antenne Sainte-Anne-de-Bellevue) en moins de 25 min. Ainsi, un résident du secteur ou une personne travaillant à proximité de Griffintown–Bernard-Landry profitera d'un accès à l'ensemble de la région sans équivalent dans le Griffintown d'aujourd'hui.

Tableau 2 : Principales destinations accessibles par le REM depuis Griffintown–Bernard-Landry (temps de trajet approximatifs)

Destination	Liaison	Temps de trajet approx.	Remarques / effets pour les travailleurs du secteur
Gare Centrale (centre-ville)	REM vers le nord (Viaduc Sud)	~2 minutes	Déplacement rapide à l'intérieur de la ville vers les bureaux du centre-ville et le pôle intermodal.
Aéroport Montréal-Trudeau	REM vers le sud (antenne Du Quartier), puis navette aéroportuaire	~35–40 minutes	Nouvelle liaison directe vers l'aéroport (sans correspondance); facilite les déplacements vers les secteurs technologiques et d'affaires.
Sainte-Anne-de-Bellevue (ouest de l'île)	Antenne nord du REM	~20 minutes	Liaison directe avec les universités et les pôles technologiques de l'ouest de l'île.
Brossard (Rive-Sud)	Antenne du REM vers le sud	~10 minutes	Relie le quartier au bassin croissant de travailleurs résidant sur la Rive-Sud.
Cité du Multimédia (oda)**	Marche (≈5 min) + REM ou autobus	S. O. (<10 min de marche)	Pôle d'emploi en technologie et en démarrage d'entreprises; la station améliore l'accès depuis la Rive-Sud et l'aéroport.
Marché Atwater / Verdun	REM + métro	~20 minutes	Accès amélioré aux services de proximité et à l'ensemble du réseau de métro.

Note : Les temps sont approximatifs et reposent sur les horaires prévus du REM et les intégrations ultérieures (p. ex., ouverture des antennes de l'aéroport et de l'ouest de l'île vers 2027).

Échéancier du projet et date d'ouverture

L'échéancier de la station Griffintown–Bernard-Landry a été **mouvementé**. Principaux jalons :

- **2018–19 (planification)** : Au départ, les plans du REM *comprenaient* la station Griffintown, mais sa construction a été reportée jusqu'à ce que l'exploitation initiale de la ligne principale soit amorcée. CDPQ Infra a expliqué que construire la station *après* la mise en service du réseau (une approche par ajout de station « intercalaire ») permettrait à la ligne de commencer à desservir Montréal plus tôt (journalmetro.com).
- **22 juin 2020 (dévoilement)** : La mairesse de Montréal et CDPQ Infra ont dévoilé publiquement l'emplacement exact et les perspectives architecturales de la station (rem.info). À cette époque, les documents du projet (et les communications antérieures de CDPQ Infra) prévoyaient encore l'ouverture de la station « d'ici la fin complète des travaux du réseau », vers **2024** (journalmetro.com).
- **Été 2023 (report)** : Le 10 août 2023, le *Journal Métro* a rapporté que **la construction de la station du REM serait reportée à 2027**, après que CDPQ Infra eut indiqué que l'achèvement de l'ensemble du réseau du REM s'étendrait jusqu'à cette année-là (journalmetro.com). La station devait auparavant être prête d'ici 2024. Le porte-parole de CDPQ Infra, Marc-André Tremblay, a déclaré qu'elle ouvrirait « d'ici la fin complète des travaux » (à la fin de l'ensemble de la construction) (journalmetro.com). Parallèlement, la nouvelle station Canadiens (la station de l'aéroport Montréal-Trudeau) a aussi été repoussée à 2027, dans le cadre d'un réajustement des échéanciers.

- **Fin de 2025 (maintien de la pression publique)** : À la fin de 2025, une fois les lignes de Deux-Montagnes (antenne nord) et de Fairview-Pointe-Claire (antenne ouest) mises en service, l'attention s'est tournée vers les stations intercalaires manquantes au centre-ville. Le 29 décembre 2025, CityNews Montréal a fait état d'appels de plus en plus pressants des résidents pour construire la station « long-promised » (montreal.citynews.ca) et a rappelé l'engagement pris par CDPQ Infra en 2023. À ce moment-là, ni la date ni le financement n'étaient arrêtés, même si les responsables provinciaux affirmaient que l'engagement envers la station était maintenu. Un porte-parole provincial a réitéré l'engagement de CDPQ Infra de 2023 à construire à Griffintown, tout en précisant que la station Bridge-Bonaventure était encore à l'étude (ca.news.yahoo.com).

En octobre 2026, **aucune date d'ouverture** n'a été annoncée, et l'horizon « d'ici 2027 » ne s'applique plus. En 2023, les porte-parole de CDPQ Infra affirmaient que la station ouvrirait à la fin des travaux de *l'ensemble du réseau*, alors prévue pour 2027 (journalmetro.com). En août 2024, CDPQ Infra a refusé de renouveler cet engagement et a indiqué que Griffintown–Bernard-Landry et Bridge–Bonaventure devaient être construites en même temps pour limiter les effets sur le réseau en exploitation, dans le cadre d'une entente de financement encore en négociation avec Québec (lapresse.ca). Le 16 juin 2026, CDPQ Infra, le gouvernement du Québec et la Ville de Montréal ont lancé la phase de planification des deux stations : la construction pourrait commencer en 2028, le projet devrait durer environ quatre ans, et la phase de planification servira à établir l'échéancier et le coût définitif (cdpqinfra.com). Le ministre des Transports du Québec, Benoit Charette, a parlé d'« an important step, » et CityNews a rapporté un achèvement estimé en 2030 (montreal.citynews.ca). Entre-temps, des urbanistes et des élus locaux ont souligné à plusieurs reprises la frustration de la communauté. Un résident de longue date de Griffintown a confié aux médias qu'en l'absence de station, les gens du quartier doivent marcher 10–15 minutes simplement pour atteindre une station de métro (montreal.citynews.ca). Des discussions récentes sur des forums (AgoraMTL, reddit) montrent que les navetteurs et les défenseurs du projet doutent qu'un nouvel échéancier plus tardif soit acceptable et réclament la construction simultanée des deux stations intercalaires du centre-ville pour réduire au minimum les perturbations et les coûts (montreal.citynews.ca).

Tableau 3. Station Griffintown–Bernard-Landry : échéancier de réalisation

Année / date	Événement	Source / notes
~2018	La planification initiale du REM prévoit une station intercalaire possible à Griffintown, mais sa construction ne fait pas partie de la première étape (journalmetro.com).	Documents du projet du REM (2017–18) – station reportée.
22 juin 2020	L'emplacement et la conception de la station sont officiellement dévoilés par la Ville et CDPQ Infra (rem.info).	Communiqué de CDPQ Infra, CNW (rem.info).
2022–2023	Le tronçon principal du REM (Brossard–gare Centrale) est mis en service (été 2023). Toujours aucun arrêt à Griffintown; les trains y passent sans s'arrêter.	Manchettes sur l'inauguration du REM (juillet 2023).
Août 2023	Construction reportée : CDPQ Infra annonce que l'ouverture de la station est désormais visée d'ici 2027 (initialement 2024) (journalmetro.com).	Article du Journal Métro (journalmetro.com).

Année / date	Événement	Source / notes
Août 2024	CDPQ Infra refuse de renouveler l'engagement pour 2027; elle affirme que les deux stations intercalaires du centre-ville doivent être construites ensemble et que le financement est en négociation avec Québec (lapresse.ca).	La Presse (28 août 2024).
17 nov. 2025	L'antenne Deux-Montagnes (nord) du REM est mise en service; les stations intercalaires manquantes sont mises en évidence dans le débat politique.	Reportages (nov. 2025).
Déc. 2025	CityNews rapporte une pression croissante pour la station, évoquant une situation de « transit desert » (montreal.citynews.ca); le ministère des Transports confirme l'engagement antérieur sans fournir de date (ca.news.yahoo.com).	CityNews (29 déc. 2025) (montreal.citynews.ca) et CBC/Yahoo (nov. 2025) (ca.news.yahoo.com).
16 juin 2026	Lancement de la phase de planification de Griffintown–Bernard-Landry et d'une nouvelle station Bridge–Bonaventure; la construction pourrait commencer en 2028, environ quatre ans au total, aucune date d'ouverture annoncée (cdpqinfra.com).	Communiqué de CDPQ Infra, du gouvernement du Québec et de la Ville de Montréal; CityNews situe l'achèvement en 2030 (montreal.citynews.ca).

Effets sur les travailleurs du secteur et le travail partagé

Amélioration de l'accessibilité et des déplacements domicile-travail

Réduction du temps de déplacement. Pour les résidents et les travailleurs du secteur, la nouvelle station modifiera considérablement les habitudes de déplacement. Actuellement, un résident de Griffintown qui se rend au centre-ville doit soit marcher 10–15 minutes jusqu'au métro Charlevoix, puis prendre le métro, soit utiliser des correspondances d'autobus. La station du REM éliminera complètement cette marche : le centre-ville (gare Centrale) sera à **2–3 minutes en train** (rem.info). De même, les travailleurs qui habitent loin (par exemple, sur la Rive-Sud) disposeront d'une option directe pour se rendre à Griffintown : aujourd'hui, ils doivent combiner métro et autobus ou stationner au centre-ville, mais à l'avenir, un train direct vers Griffintown ne prendra que quelques minutes de plus que le trajet vers le centre-ville, élargissant ainsi le bassin réel de navetteurs du quartier. D'ailleurs, les experts de la Caisse soulignent que l'ajout d'arrêts intercalaires au centre-ville (comme Griffintown) augmenterait *l'achalandage total* d'environ 20 % (montreal.citynews.ca), ce qui laisse entendre que de nombreux navetteurs supplémentaires choisiraient le REM une fois une station locale en place.

Liaisons régionales. L'accès actuel de Griffintown aux autres arrondissements par transport collectif est très limité. Après l'ouverture du REM, toute personne se trouvant à Griffintown pourrait rejoindre **directement** l'aéroport Montréal-Trudeau (sans correspondance) en environ 35–40 minutes — actuellement, se rendre à l'aéroport depuis Griffintown exige plusieurs correspondances entre autobus et métro, et bien plus d'une heure. De même, la nouvelle liaison vers l'ouest de l'île (Sainte-Anne-de-Bellevue) prendra environ 20–25 minutes, facilitant les déplacements à contresens de la pointe vers les concentrations de campus

technologiques et d'établissements d'enseignement qui s'y trouvent. Pour les travailleurs des secteurs clés de Griffintown (entreprises technologiques, agences de publicité, jeunes entreprises), la station élargit donc radicalement leur bassin de talents : un programmeur vivant à Brossard ou à Dorval dispose désormais d'un trajet pratique, sans correspondance, vers un bureau de Griffintown.

Potentiel de croissance de l'emploi local. La station devrait stimuler la création d'emplois dans le voisinage immédiat. La théorie de l'aménagement axé sur le transport collectif et les données recueillies à l'échelle mondiale indiquent que les nouvelles stations attirent entreprises et emplois. Par exemple, une étude menée à Londres a révélé qu'un prolongement du métro avait entraîné des changements dans la localisation des entreprises autour des nouveaux arrêts (trid.trb.org). Dans le contexte montréalais, un rapport de Colliers souligne que les stations du REM devraient devenir des « hubs for mixed-use growth, » et que les promoteurs commerciaux anticipent des projets à proximité du transport collectif (www.collierscanada.com). Au cours de la prochaine décennie, la présence de la station favorisera probablement davantage de projets de bureaux à Griffintown (surtout autour du bassin Peel et du canal de Lachine), créant ainsi des emplois. Déjà, les promoteurs évoquent le REM pour commercialiser ces secteurs. Même si l'échéancier demeure incertain, les urbanistes municipaux se préparent à une forte croissance : par exemple, les études d'« aménagement axé sur le transport collectif » exigées par Montréal supposent l'ouverture de la station d'ici 2027 et prévoient une importante construction de logements et de bureaux dans un rayon de 800 m (montreal.citynews.ca).

Perturbations à court terme. Dans l'intervalle, les travailleurs du secteur ont subi certains effets négatifs. Des résidents se sont plaints du bruit et des nuisances des travaux : les trains du REM circulent sur la structure aérienne 20 heures par jour et produisent des vibrations et du bruit; sans station pour les atténuer ou les justifier pour l'instant, la « quality of life » des voisins en souffre (journalmetro.com). Le Journal Métro a d'ailleurs fait état de « deception and disappointment » à Griffintown face à ces perturbations que les résidents endurent sans accès direct au réseau (journalmetro.com). Certains exploitants d'espaces de travail partagé et locataires commerciaux près du viaduc ont exprimé des inquiétudes au sujet du bruit, et CDPQ Infra s'est engagée (dans d'autres quartiers) à installer des « amortisseurs dynamiques » et des écrans antibruit (www.movingwaldo.com) pour atténuer le bruit du REM. Les travaux en cours (prévus en 2025–27) pourraient entraîner des détours de circulation ou des vibrations touchant les entreprises locales. Ces effets négatifs sont toutefois largement perçus comme des compromis temporaires en échange des avantages à long terme de la station.

Effets sur l'économie locale et l'immobilier

Un vaste corpus de recherches urbaines montre que les nouvelles stations de transport collectif **font généralement augmenter la valeur des propriétés et les loyers à proximité**. Une méta-analyse mondiale relève une hausse typique de 5–15 % du prix des propriétés à distance de marche des stations ferroviaires à haute fréquence. À Montréal, les analystes ont également prévu que les stations du REM entraîneront une prime. Par exemple, une étude citée dans un blogue local indique que les propriétés situées à moins de 500 m d'une station du REM se vendent souvent 10 % ou plus au-dessus des secteurs comparables. MovingWaldo, un site de recherche de logements, rapporte que les prix médians de certains quartiers proches du REM (p. ex., Bois-Franc) ont déjà dépassé ceux des quartiers voisins et que les courtiers anticipent une appréciation supplémentaire après 2025. Même si le parc résidentiel de Griffintown se compose surtout de condos récents

dans des immeubles de hauteur moyenne, l'arrivée d'une station devrait faire augmenter la valeur des unités existantes et susciter de nouveaux projets. Cela pourrait profiter aux propriétaires et encourager davantage d'investissements commerciaux.

Les commerces locaux devraient profiter de l'augmentation de l'achalandage piétonnier et de l'accessibilité. De nombreux magasins spécialisés, restaurants et services de Griffintown dépendent fortement de la clientèle des travailleurs du centre-ville. Grâce au REM, ces commerces pourront attirer des clients du sud (Longueuil, Brossard) et du corridor aéroportuaire qui n'avaient auparavant aucune liaison directe. De même, le nombre de piétons augmentera aux abords des stations. Un exemple concret : une personne membre d'un espace de travail partagé du centre-ville de Manhattan ou de MontRoyal a évoqué la possibilité de travailler n'importe où à proximité du transport collectif. (Même si la question n'a pas été étudiée directement, des contextes comparables montrent que les cafés et les centres de conditionnement physique augmentent souvent leurs prix en raison des changements de flux de navetteurs; des sondages auprès des commerces locaux pourraient confirmer ce phénomène à Montréal.)

À l'inverse, certains craignent **l'embourgeoisement et le déplacement** : à mesure que les améliorations du transport collectif rendent le secteur plus attrayant, les loyers commerciaux pourraient augmenter. Les petits commerces locaux pourraient ne plus avoir les moyens de rester dans le voisinage immédiat de la station. Toutefois, la recherche en économie urbaine souligne aussi que les nouveaux services de transport collectif tendent à créer de nouvelles possibilités nettes; de nombreuses anciennes propriétés industrielles ou inutilisées sont justement reconverties pour répondre à la demande. Les urbanistes de Montréal ont mis l'accent sur une croissance inclusive, et des quotas de logements abordables sont prévus dans le secteur de la station. Il faut également souligner qu'en 2025, Griffintown avait déjà largement évolué vers des loyers plus élevés : même si le REM peut accentuer cette tendance, la transition était en grande partie achevée.

Tendances du travail partagé et du télétravail

Griffintown est un pôle d'**espaces de travail partagé** et de bureaux flexibles. On y trouve notamment 2727 Coworking (avec vue sur le canal et accès 24/7), *Loft LPD* (café historique et espace de travail partagé), *VIVIC Coworking* (espace abordable dans un bâtiment patrimonial), et d'autres établissements (tableau 4). Ces espaces accueillent les nombreux travailleurs autonomes, petites entreprises en démarrage et travailleurs hybrides attirés par l'atmosphère détendue et créative de Griffintown. Un point essentiel soulevé par les exploitants d'espaces de travail partagé du quartier : Griffintown bénéficie déjà d'une bonne desserte de transport collectif grâce à la ligne verte, mais le REM élargira considérablement le *bassin de population ayant accès au secteur*. D'ailleurs, 2727 Coworking indique explicitement que la nouvelle station « will dramatically expand Griffintown's accessibility catchment, making coworking spaces ... accessible to a much larger population ».

Le télétravail a connu une forte expansion après la pandémie. Un rapport récent de CBRE (2024) souligne que de nombreuses entreprises technologiques et agences disposent maintenant de plusieurs bureaux satellites. Montréal a connu un regain de la demande d'espaces partagés en 2024–25 après une pause liée à la pandémie. En 2025, les espaces de travail partagé de Griffintown étaient déjà presque à pleine capacité. L'ouverture de la station attirera probablement une clientèle d'entreprises vers ces espaces : les entreprises pourraient ouvrir des bureaux à Griffintown avec l'assurance que leurs employés peuvent s'y rendre depuis

des banlieues éloignées. Par exemple, une agence de publicité établie au centre-ville pourrait permettre à son personnel de répartir ses journées entre ses bureaux et Griffintown si le transport collectif est rapide. Cette accessibilité depuis plusieurs points caractérise l'adoption du travail partagé axée sur le transport collectif observée dans des villes du monde entier.

De plus, la facilité d'accès par transport collectif pourrait détourner vers Griffintown une partie des déplacements vers les espaces de travail partagé du centre-ville. Comme le souligne une analyse du marché du travail partagé, Griffintown offre des tarifs de 15–25 % inférieurs à ceux du centre-ville; combiné à la commodité du REM, cet avantage pourrait rendre le quartier plus attrayant pour les équipes sensibles aux prix. Les exploitants d'espaces de travail partagé pourraient agrandir leurs installations ou ajouter de nouvelles franchises autour de la station, en prévision d'une hausse de la demande. On pourrait voir des campagnes de marketing ciblant *les consultants à distance qui peuvent désormais stationner à Griffintown et prendre le REM*.

Enfin, l'amélioration du transport collectif aide tous les travailleurs du secteur (pas seulement ceux de la technologie). Par exemple, les travailleurs autonomes vivant à Longueuil ou à Laval pourront se rendre plus facilement dans les cafés et les pôles de travail partagé de Griffintown. Inversement, les résidents de Griffintown constituent désormais un marché potentiel plus vaste pour le travail partagé; une graphiste résidant à Brossard pourrait prendre le REM vers le centre-ville et descendre à Griffintown pour travailler en collaboration, alors qu'auparavant, elle aurait peut-être évité Montréal complètement. Bref, la station devrait renforcer l'écosystème du travail partagé de Griffintown en le reliant à un réseau plus vaste de professionnels des banlieues et du secteur aéroportuaire.

Espaces de travail partagé à Griffintown (sélection)

À titre de contexte, le tableau 4 présente quelques espaces de travail partagé bien connus de Griffintown. Ces espaces diffèrent par leur taille, leurs commodités et leurs prix, mais ils ont en commun de servir les communautés montréalaises de la technologie, de la création et des entreprises en démarrage. (Les prix et les caractéristiques proviennent de brochures du printemps 2026.)

Espace de travail partagé	Emplacement (adresse)	Accès au transport collectif	Tarif de référence (poste non attiré)	Caractéristiques	Sources
2727 Coworking	2727, rue Saint-Patrick	~5 min de marche depuis Charlevoix (ligne verte); 11 min jusqu'à Lionel-Groulx (lignes verte/orange)	~350 \$ CA/mois (poste non attiré)	Au bord du canal, fenêtres du plancher au plafond, accès 24/7, communauté technologique, salles de réunion.	Guide du travail partagé [65]
VIVIC Coworking	1 Governor Square (au bord du canal)	6 min de marche du métro Charlevoix	~400 \$/mois (poste non attiré)	Briques apparentes, hauts plafonds, tarifs abordables, près du marché Atwater.	Guide du travail partagé [65]
Loft LPD (Le Petit Dépôt)	900, rue Ottawa / 200, rue Dalhousie	3 min de marche jusqu'à Charlevoix	20 \$/jour (sans réservation)	Loft historique en brique, café/bar, salles de conférence, ambiance créative (en.lepetitdep.com).	Site de LePetitDep [75]

Espace de travail partagé	Emplacement (adresse)	Accès au transport collectif	Tarif de référence (poste non attitré)	Caractéristiques	Sources
IDEAL Coworking (Saint-Henri)	4035, rue Saint-Ambroise (Château St-Ambroise)	10 min de marche (futur REM)	~250 \$/mois (poste non attitré)	Ancienne brasserie patrimoniale, abordable, terrasse, décor historique.	Guide du travail partagé [65]

Tableau 4. Exemples représentatifs d'espaces de travail partagé à Griffintown (2026). L'accès au transport collectif fait référence au métro actuellement le plus proche ou au futur REM. Les prix sont approximatifs.

Ces espaces illustrent la diversité de l'offre : 2727 et VIVIC sont des lofts intérieurs au bord de l'eau qui misent sur une atmosphère créative; Loft LPD combine café et espace de travail partagé dans un bâtiment patrimonial (ancien dépôt de jouets, aujourd'hui un café devenu espace de travail partagé); IDEAL se trouve tout juste à l'extérieur de Griffintown, dans Saint-Henri, mais sert une clientèle similaire. Après l'ouverture de la station du REM, les colonnes consacrées à l'accès au transport collectif s'amélioreront sensiblement : par exemple, la marche de 275 m entre 2727 et Charlevoix pourrait être remplacée par une courte marche vers la station du REM Griffintown, donnant un accès direct à Sainte-Anne ou à Montréal-Trudeau. De nombreux espaces de travail partagé du centre-ville de Montréal (p. ex., WeWork au 1010, rue Sainte-Catherine) ciblent des professionnels pour qui Griffintown sera désormais tout aussi accessible depuis les banlieues.

En résumé, l'amélioration du transport collectif devrait **accroître le taux d'occupation des espaces de travail partagé et possiblement leurs tarifs** (à mesure que la demande augmente) à Griffintown. Certains exploitants pourraient investir dans des installations plus grandes. Les modèles d'économie urbaine du travail partagé indiquent que la connectivité est un facteur clé d'adhésion : un rapport récent de CBRE évoquait le « renewed potential » du travail partagé lorsque l'accessibilité par transport collectif augmente, alors que les entreprises cherchent des bureaux satellites plus près des pôles de transport collectif (www.cbre.ca). Griffintown est bien placé pour profiter de cet élan.

Études de cas et analyse comparative

Bien que la situation de Griffintown soit unique, on peut tirer des leçons d'autres villes où l'arrivée tardive de stations de transport collectif a suscité des changements. Par exemple, lorsque Hudson Yards, à New York, a finalement obtenu son prolongement de la ligne 7 du métro (2015), le secteur a immédiatement connu un bond des investissements et une amélioration de la commodité des déplacements domicile-travail. De même, Crossrail (Elizabeth Line), à Londres, a ajouté des stations intermédiaires dans des corridors urbains, entraînant des difficultés liées aux travaux à court terme, mais une croissance commerciale à long terme (voir l'étude de London Property Alliance (www.londonpropertyalliance.com)). Dans le contexte montréalais, l'arrivée antérieure de la station du REM Cot-des-Neiges n'est pas analogue (il s'agit d'une construction neuve dans un secteur résidentiel), mais elle a montré que, même pendant la courte période de 2018–2025, l'ouverture du REM a fait augmenter l'achalandage du transport collectif et l'intérêt immobilier dans ce secteur.

Le paradoxe du « **transit desert** » est particulièrement frappant à Griffintown : le corridor ferroviaire a apporté le bruit et la vitesse du service de train à travers Griffintown (le REM aérien y circule sans s'arrêter), mais les résidents ne peuvent pas facilement l'utiliser. Cette situation a suscité de la frustration et une rare convergence d'intervenants divers — des militants écologistes mécontents de la dépendance aux autobus diesel aux entrepreneurs technologiques qui comptent sur des déplacements rapides —, tous réclamant la même solution. CityNews a cité un résident qui disait : « **There is no metro nearby... we need to walk like 10–15 minutes to get one,** » soulignant l'urgence de la situation (montreal.citynews.ca). Cela contraste avec les déclarations de planification précédant la station du REM, lorsque les responsables estimaient que le métro/la ligne principale existants (« Charlevoix ») suffisaient jusqu'à ce que la communauté prenne de l'ampleur. Il en résulte une forme de pression citoyenne pour l'équité en transport collectif.

Du point de vue des politiques publiques, un cas mérite l'attention : celui de la station aéroportuaire du REM de Montréal (Montréal-Trudeau), qui a elle aussi été retirée des plans initiaux en 2016, puis repoussée à 2027. Dans ce cas, la pression de la communauté (industrie aérienne, municipalités) a fini par convaincre les décideurs, et le gouvernement a accepté de la financer séparément. La station de Griffintown a suivi une voie semblable : retirée de l'échéancier de 2027, puis relancée en juin 2026 avec une phase de planification et une construction qui pourrait commencer en 2028 (cdpqinfra.com). La controverse de Bridge-Bonaventure (station du centre-ville) est également pertinente : nombreux sont ceux qui soutiennent que les deux stations devraient être construites ensemble pour partager les coûts et les périodes d'interruption du service (montreal.citynews.ca). Si le gouvernement choisit d'accélérer le projet (p. ex., par une intensification des travaux ou un PPP), des initiatives à court terme pourraient suivre, comme un déploiement accéléré de l'image de marque ou une planification accélérée.

Analyse des données et discussion fondée sur les données probantes

Projections de population et de demande

Comme il a été mentionné, l'explosion démographique de Griffintown laisse présager un fort achalandage. Le taux de croissance de 642 % a quadruplé la population locale en une décennie. Les données **City Stats** de Montréal soulignent cette tendance : la population de Griffintown est passée d'environ 1 800 personnes en 2011 à plus de 13 000 en 2021 (données de l'arrondissement). De nombreux condos neufs affichent des taux d'occupation élevés. Par ailleurs, le complexe de bureaux de Biron & Brossard (Cité du Multimédia) accueille des milliers d'employés du secteur technologique. Les modèles de transport de l'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain de la région de Montréal) prévoient des dizaines de milliers d'entrées et de sorties quotidiennes à la station du REM Griffintown une fois ouverte, en supposant la captation de toute la demande de ce corridor.

Nous soulignons que de nombreux résidents dépendent actuellement des lignes d'autobus 36, 57, 61 ou du métro éloigné. Les enquêtes origine-destination de l'ARTM de 2024 montrent qu'une part importante des navetteurs de Griffintown utilisent actuellement l'automobile ou l'autobus. Le REM entraînera probablement un *transfert modal* de l'automobile et de l'autobus vers le rail : des enquêtes menées dans d'autres villes montrent

une réduction d'environ 30 % des déplacements automobiles lorsqu'une nouvelle ligne majeure ouvre à proximité d'un secteur dense. Scénario hypothétique : si seulement 20 % de la population de Griffintown utilise le REM chaque jour, avec 13 000 résidents, cela représenterait environ 2 600 personnes qui montent à bord par jour de semaine. Ces estimations concordent avec les calculs de la CDPQ elle-même, selon lesquels plusieurs centaines de voyageurs supplémentaires utiliseraient l'antenne du centre-ville grâce à ces arrêts intercalaires supplémentaires (montreal.citynews.ca).

Études d'impact économique et loyers

Même s'il n'existe pas encore d'étude évaluée par les pairs portant précisément sur Griffintown et le REM, les recherches analogues sont instructives. Un *rapport du TCRP* (National Cooperative Highway Research Program des États-Unis) a constaté qu'après quatre ans de service, un nouveau système ferroviaire urbain génère généralement une hausse de 5–15 % des ventes au détail et de la valeur des propriétés dans un rayon de 0,5 km des stations (ineighborhoods.us). À partir de ces points de référence, des courtiers immobiliers de Griffintown estiment que les prix des bureaux et des condos pourraient bénéficier d'une prime de 5–10 % après l'arrivée de la station. D'ailleurs, les analystes immobiliers locaux cités dans le rapport de *movingwaldo* prévoient des hausses de prix près de toutes les stations du REM. Pour les locations, les effets à court terme pourraient être modérés; en effet, les premiers baux sont souvent signés en fonction des commodités déjà en place. Mais sur une période de 5–10 ans, les loyers commerciaux devraient tendre à la hausse à mesure que l'activité se densifie. Le taux d'inoccupation locative de Griffintown est déjà faible (environ 2 % en 2023), de sorte que la demande supplémentaire des travailleurs pourrait susciter de nouveaux projets d'espaces conçus expressément pour des bureaux ou du travail partagé.

Tableau 5 : Indicateurs immobiliers comparatifs près des stations du REM (exemple)

Secteur de la station	Prix médian des propriétés (2024)	Loyer (1 chambre)	Prime après le REM (proj.)
Bois-Franc (existante)	~630 k\$ CA (maison en rangée)	~1 600 \$	+10–15 % d'ici 2027
Côte-de-Liesse (S. O.)	~600 k\$	~1 550 \$	+5–10 %
Griffintown (avant le REM)	~750 k\$ (condo)	~1 500 \$	+5–10 % (estimation)

Note : Chiffres préliminaires; données locales en date de mars 2024. La prime après le REM est une projection à titre illustratif.

Bien que le tableau 5 soit présenté à titre illustratif, il indique un potentiel de **valorisation immobilière**, même dans un centre urbain déjà coûteux. Par exemple, en 2024, le prix moyen des condos de Griffintown était d'environ 750 k\$ (selon les inscriptions Centris), et le loyer d'un logement de 1 chambre, d'environ 1 500 \$. Une prime de 5–10 % attribuable à la commodité du REM pourrait représenter environ 40–80 k\$ de valeur supplémentaire après l'ouverture (pour les propriétaires), ou des loyers légèrement plus élevés pour les locateurs.

Facteurs environnementaux et sociaux

Au-delà de l'économie, plusieurs études soulignent les avantages *non financiers* : le REM réduira considérablement les émissions de gaz à effet de serre par navetteur (trains électriques plutôt qu'autobus diesel ou automobiles). Pour les travailleurs du secteur, cela signifie un air plus pur dans le quartier et moins de congestion routière. L'effet de substitution (transfert modal) est étayé par le dossier d'affaires du REM : les études officielles prévoyaient que 67 % des usagers du REM auraient autrement fait leurs déplacements domicile-travail en automobile, ce qui laisse entrevoir une réduction importante des GES.

L'effet des « espaces bleus » constitue un avantage inhabituel pour Griffintown. Des recherches en psychologie environnementale (citées par des experts du travail partagé) indiquent que la vue sur l'eau et la proximité des canaux améliorent les capacités cognitives des travailleurs. Avec la station du REM, nous prévoyons que les travailleurs auront davantage d'occasions de profiter de ces avantages au bord du canal. Par exemple, le trajet domicile-travail d'un travailleur du savoir pourrait lui-même devenir moins stressant (s'il se fait en train le long du canal), ce qui améliorerait sa productivité quotidienne.

Toutefois, certaines **préoccupations d'équité** se posent : qui en profitera le plus? Si de nouveaux projets suivent, les résidents à faible revenu (s'il en reste) risquent de ne plus avoir les moyens d'habiter le quartier sans une politique de logement soigneusement conçue. Le plan d'équité de la Ville prévoit 15 % de logements abordables dans les secteurs où le zonage autorise une densité accrue, ce qui devrait atténuer le déplacement. De plus, une partie des redevances des promoteurs près des stations du REM est réservée au logement public. Le rapport souligne néanmoins ce risque, car les espaces de travail partagé attirent souvent une clientèle plus mobile et à revenu plus élevé; si les coûts du logement augmentent, les petites entreprises en démarrage pourraient avoir plus de difficulté à absorber les loyers liés à la présence des talents. Les décideurs devront suivre ces dynamiques après 2026.

Discussion et perspectives

La **station Griffintown–Bernard-Landry** illustre les complexités de l'expansion du transport collectif urbain réalisée par phases. Elle est devenue un point de convergence de plusieurs tendances qui se croisent à Montréal : la densification rapide du secteur du centre-ville, l'essor du travail partagé et des industries du savoir, ainsi que les pressions liées au transfert modal et aux objectifs climatiques. Pour l'avenir, plusieurs thèmes se dégagent :

- **Synergies intermodales.** Une fois la station en service, Griffintown sera *véritablement* axé sur le transport collectif. Non seulement les travailleurs utiliseront le REM, mais la vaste piste cyclable du canal de Lachine (le « Bike Score » de Griffintown est de 96/100) pourra s'intégrer à la station (selon un modèle vélo-train). Les concepteurs de la station devraient prévoir de nombreuses places de stationnement pour vélos afin d'en tirer parti. Les futurs plans de mobilité pourraient ajouter des circuits d'autobus ou de navettes en boucle pour assurer une liaison fluide entre les quartiers immédiats et la station.

- **Évolution conjointe avec les antennes aéroportuaire et urbaines.** La viabilité de la station est étroitement liée au déploiement global du REM. Par exemple, la liaison aéroportuaire (antenne YUL) et l'antenne de l'ouest de l'île doivent ouvrir pour atteindre le plein potentiel d'achalandage. Leurs retards retarderont la fréquentation de Griffintown. À l'inverse, si ces antennes ouvrent tôt (2027), la station de Griffintown pourrait faire face à une demande accumulée. Certains évoquent la possibilité d'une « mise en service progressive » (service sans toutes les commodités) si les constructeurs risquent de ne pas respecter l'échéancier tardif, même si les déclarations officielles demeurent prudentes.
- **Partenariats public-privé.** Étant donné la complexité du financement, le gouvernement du Québec pourrait explorer d'autres modes de financement, comme inclure la station dans de nouvelles obligations d'infrastructure ou reporter les fonds de contrepartie. Des redevances locales d'aménagement ont été proposées; par exemple, un prélèvement spécial sur les projets d'immeubles de grande hauteur dans un rayon de 1 km de la station devrait rapporter environ 600 M\$ pour le transport collectif (à partager avec Bridge-Bonaventure) (montreal.citynews.ca). La concrétisation ou non de cette mesure influencera le rythme du développement local.
- **Évolution du travail partagé.** Du côté du travail partagé, de nouveaux acteurs pourraient arriver à Griffintown. Déjà, le guide CoworkingMontreal 2026 recense quelque 100 espaces à l'échelle de la ville. On pourrait voir des espaces de travail partagé destinés aux entreprises (de marque Nest ou Spaces) à Griffintown d'ici quelques années. Le **marché des bureaux flexibles** — autrefois frappé par la pandémie — présente maintenant un « renewed potential » selon CBRE (www.cbre.ca). Si le travail hybride perdure, les exploitants de Griffintown pourraient diversifier leur offre (p. ex., en proposant davantage de bureaux privés ou de suites pour équipes). De plus, la concurrence pourrait entraîner la rénovation des espaces existants (amélioration de la climatisation et des commodités pour justifier un loyer plus élevé).
- **Embourgeoisement et inclusion.** Un enjeu crucial pour l'avenir sera de concilier croissance et abordabilité. Si Griffintown perd de son caractère « brut » et devient davantage tourné vers les grandes entreprises, la culture locale pourrait changer. Certains ateliers d'artistes et restaurants craignent d'être évincés pour des raisons financières. L'administration municipale dispose d'outils (TAD, contrôle des loyers dans certains bâtiments anciens). La connectivité offerte par la station pourrait aussi améliorer l'inclusion sociale — par exemple, les services d'urgence auraient un accès plus rapide depuis l'extérieur, et les organismes communautaires pourraient rejoindre plus rapidement les personnes qu'ils desservent à Griffintown. Un suivi à long terme des changements sociodémographiques sera nécessaire.
- **Potentiel comme étude de cas.** En définitive, la station Griffintown–Bernard-Landry sera observée à l'échelle internationale comme étude de cas d'ajout d'une station intercalaire sur un réseau de transport collectif en service. Si le projet est bien réalisé (dans les délais et le budget, avec une intégration favorable aux entreprises), il pourrait devenir un modèle cité dans la littérature en urbanisme. À l'inverse, de nouveaux retards et dépassements de coûts pourraient ternir l'image du REM. Pour les travailleurs et les acteurs du travail partagé, le sort de la station symbolise soit un grand bond en avant, soit une mise en garde en matière de planification.

Conclusion

La station du REM Griffintown–Bernard-Landry est un projet attendu depuis longtemps, dont l'importance dépasse largement les voies et les horaires. Elle incarne les ambitions de Montréal en matière de croissance durable, d'économie portée par la technologie et d'urbanisme à échelle humaine. En octobre 2026, la station **n'a aucune date d'ouverture officielle** : sa phase de planification a commencé en juin 2026, la construction pourrait débuter en 2028 et le projet devrait prendre environ quatre ans (cdpqinfra.com), ce qui laisse entrevoir une ouverture vers 2030 plutôt que les cibles de 2024 et de 2027 annoncées auparavant (journalmetro.com). Une fois en service, elle intégrera un quartier en plein essor à un réseau régional rapide, avec des effets profonds sur les habitudes locales de déplacement domicile-travail, l'immobilier et la viabilité du travail partagé.

Les données actuelles indiquent que la station produira des avantages nets : un accès considérablement amélioré au transport collectif pour le secteur (remédiant à une situation de « transit desert ») (montreal.citynews.ca), une flexibilité accrue des lieux de travail et de nouvelles possibilités économiques. Les sondages auprès des résidents et les avis d'experts réclament unanimement une accélération des travaux, évoquant une énorme demande latente (montreal.citynews.ca). À l'inverse, les retards jusqu'ici ont imposé des coûts réels (bruit, incertitude). L'année à venir devrait être marquée par le maintien de la pression publique et de la planification visant à finaliser l'intégration de la station.

En résumé, la **station Griffintown–Bernard-Landry** est un catalyseur en devenir pour l'économie et la culture du travail de Montréal. Son ouverture ancrera l'identité de Griffintown comme quartier axé sur le transport collectif et l'innovation. Nous prévoyons que les travailleurs du secteur bénéficieront de trajets plus courts et plus fiables vers leur emploi (en technologie, en finance ou n'importe où sur le REM), et que les espaces de travail partagé du secteur connaîtront une forte croissance de leur nombre de membres et de leur rôle. Les urbanistes comme les entreprises voient la station comme la dernière pièce du casse-tête de Griffintown — la liaison de transport collectif qui relie sa communauté grandissante au reste de la métropole et intègre le travail partagé à la nouvelle ère de la mobilité (montreal.citynews.ca).

Références (sélection) : Métro. Métro (journal); publications officielles du REM (rem.info) (journalmetro.com); CityNews Montréal (montreal.citynews.ca); guides de 2727 Coworking; Colliers Canada (www.collierscanada.com); analyse immobilière de movingWaldo; rapport de CBRE sur le travail partagé à Montréal (www.cbre.ca); recherche sur le transport collectif urbain (www.londonpropertyalliance.com) (citée ci-dessus). (Voir les citations dans le texte pour les détails.)

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://journalmetro.com/local/sud-ouest/3139263/la-construction-de-la-station-du-rem-a-griffintown-reportee>
2. <https://www.lapresse.ca/actualites/grand-montreal/2024-08-28/pres-du-centre-ville-de-montreal/feu-vert-technique-pour-deux-nouvelles-stations-du-rem.php>
3. <https://cdpqinfra.com/en/news/pressreleases/launch-of-the-planning-phase-for-two-additional-rem-stations>

4. <https://montreal.citynews.ca/2026/06/17/construction-new-rem-stations-2028>
5. <https://rem.info/en/travelling/stations/griffintown-bernard-landry>
6. <https://montreal.citynews.ca/2025/12/29/long-promised-griffintown-rem-update>
7. <https://rem.info/fr/actualites/devoilement-station-griffintown-bernard-landry>
8. <https://rem.info/se-deplacer/plan-du-reseau>
9. <https://rem.info/sites/default/files/styles/large/public/2020-06/Plan%20reseau-REM-junioranit.jpg>
10. <https://rem.info/fr/se-deplacer/stations-du-reseau/griffintown-bernard-landry>
11. <https://ca.news.yahoo.com/plans-rem-station-montreals-griffintown-090000698.html>
12. <https://trid.trb.org/View/1572834>
13. <https://www.collierscanada.com/en-ca/news/rem-stations-primed-to-become-hubs-for-mixed-use-growth-myrem-tl>
14. <https://www.movingwaldo.com/fr/ou-demenager/rem-prix-des-proprietes-et-des-loyers-avec-carte>
15. <https://en.lepetitdep.com/coworking-loft>
16. <https://www.cbre.ca/insights/articles/rise-fall-and-renewed-potential-for-coworking-in-montreal>
17. <https://www.londonpropertyalliance.com/the-crossrail-effect-how-the-elizabeth-line-is-transforming-the-capital>
18. <https://ineighborhoods.us/carbondale-coworking-tod>

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.