

# Station REM Griffintown : carte, échéancier et impact économique

Publié le 17 mai 2026 30 min de lecture



## Résumé analytique

La station Griffintown–Bernard-Landry est une station de métro léger prévue sur le Réseau express métropolitain (REM) de Montréal, située dans le quartier Griffintown, en pleine croissance, dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Dévoilée en 2020, l'ouverture de la station était initialement prévue pour 2024, mais [la construction a été reportée](#) ; selon CDPQ Infra (le promoteur du REM), la station devrait maintenant être opérationnelle d'ici 2027 (Source: [journalmetro.com](#)). Griffintown–Bernard-Landry se trouve sur le tronçon « Rive-Sud » du REM (reliant la Gare Centrale à Brossard via un viaduc surélevé, le « Viaduc Sud ») et offrira des connexions directes et rapides vers le centre-ville de Montréal (Gare Centrale), le pôle technologique de la Cité du Multimédia, la Rive-Sud (Brossard), l'aéroport Montréal-Trudeau et l'Ouest-de-l'Île (Ste-Anne-de-Bellevue) (Source: [rem.info](#)) (Source: [2727coworking.com](#)). Une fois terminée, elle devrait avoir des impacts économiques et sociaux majeurs sur les travailleurs locaux, les entreprises et les fournisseurs d'espaces de coworking : l'amélioration du transport en commun élargira le bassin de navetteurs de Griffintown, augmentant probablement la valeur des propriétés avoisinantes et attirant une demande accrue pour des espaces de bureau et de coworking, tout en facilitant les déplacements des résidents et des travailleurs et en générant potentiellement de nouveaux emplois. À l'inverse, les retards et les travaux ont déjà causé de la frustration locale (plaintes concernant le bruit sans service) (Source: [journalmetro.com](#)).

Ce rapport fournit une analyse approfondie de la station REM Griffintown–Bernard-Landry, couvrant son historique, sa conception et son emplacement, son calendrier et sa date d'ouverture prévue, ainsi que ses impacts anticipés sur les travailleurs locaux, les entreprises et la scène florissante du coworking à Griffintown. Nous nous appuyons sur des sources officielles du REM et du gouvernement, des nouvelles sur les transports, des analyses immobilières et des rapports de l'industrie pour examiner de multiples perspectives. En résumé, l'introduction de la station (actuellement prévue vers **2026–2027**) est prête à transformer la connectivité de Griffintown, soutenant son évolution en tant que « quartier de l'innovation » de Montréal ; cependant, son long retard a laissé le secteur dans un « désert de transport » malgré une croissance démographique et commerciale rapide (Source: [montreal.citynews.ca](#)) (Source: [2727coworking.com](#)).

## 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) qui a commencé son service en 2023. Le réseau est construit par étapes : la première branche majeure (la branche Rive-Sud) a ouvert en juillet 2023, reliant la Gare Centrale au centre-ville jusqu'à Brossard, avec une ramification vers le nord en direction de l'Ouest-de-l'Île et de Deux-Montagnes (prévue vers 2025–2027) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Le REM comptera à terme 26 stations s'étendant sur quelque 67 km (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). La **station Griffintown–Bernard-Landry** est une station *d'insertion* sur ce tronçon de la Rive-Sud : initialement **exclue** du lancement du service initial, elle sera *ajoutée plus tard* sur le 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 les rendus architecturaux et les détails de l'emplacement de la station (Source: [rem.info](https://rem.info)). Elle est nommée en l'honneur de Bernard Landry (ancien premier ministre du Québec, originaire de Hudson mais intimement lié au développement économique de Montréal) et du quartier Griffintown (conformément aux règles de toponymie de Montréal) (Source: [rem.info](https://rem.info)).


**Griffintown** a connu des changements remarquables au cours des dernières décennies. Autrefois une friche industrielle, c'est devenu « l'exemple le plus spectaculaire de [réinvention urbaine](https://2727coworking.com) à Montréal », se transformant en un quartier résidentiel et d'innovation dynamique le long du [canal de Lachine](https://2727coworking.com) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Notamment, Griffintown est le secteur qui connaît la croissance la plus rapide de la ville ; sa population a bondi de façon étonnante de **642 % entre 2011 et 2021** (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)), portée en grande partie par de jeunes professionnels et des travailleurs du secteur technologique créatif. Cet afflux a alimenté la demande pour de nouvelles commodités, y compris des espaces de travail flexibles. Une analyse de l'industrie du coworking note que Griffintown accueille désormais de nombreux [espaces de coworking et bureaux partagés](https://2727coworking.com) (lofts, pôles de startups, studios créatifs), dont l'attrait découle de l'architecture historique du quartier, des sentiers au bord de l'eau et de l'environnement « espace bleu » (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Le coût moyen du coworking à Griffintown reste environ **15 à 25 % inférieur** aux niveaux du centre-ville (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)), et son [cadre « espace bleu » au bord du canal](https://2727coworking.com) a des bienfaits cognitifs documentés (réduction du stress, amélioration de l'humeur) pour les travailleurs (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). En bref, Griffintown est en passe de devenir une pierre angulaire de l'économie de l'innovation de Montréal, mais le service de transport moderne tarde à suivre sa croissance. Actuellement, la station de métro la plus proche est Charlevoix (ligne verte) à environ 5 à 10 minutes à pied, et le centre de correspondance Lionel-Groulx (~5 à 7 min de marche) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) — ce qui signifie que les résidents marchent souvent 10 à 15 minutes ou dépendent des autobus pour atteindre le transport rapide (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)).

L'absence d'une station REM a conduit beaucoup de gens à qualifier Griffintown de « **désert de transport** » malgré sa densité et sa croissance (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Les défenseurs locaux ont exercé des pressions répétées sur CDPQ Infra et le ministère provincial des Transports pour livrer la station. Le sujet a suscité un débat sur les compromis entre l'ajout de stations d'insertion en cours de projet et l'ouverture de la ligne REM. Les économistes notent que l'ajout de l'arrêt de Griffintown (et d'un autre arrêt manquant au centre-ville, Bonaventure) pourrait augmenter l'achalandage du système jusqu'à 20 % (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)), mais nécessiterait plus de matériel roulant et des travaux sur un système actif. 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 d'insertion de Griffintown et de Bridge-Bonaventure au centre-ville (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)). Ce rapport examine le contexte complet et les répercussions probables : de la conception de la station et sa connexion à la carte de Montréal, à la date d'ouverture prévue, jusqu'aux effets nuancés sur les déplacements, l'immobilier, le coworking et la main-d'œuvre locale.

## Projet de la station Griffintown–Bernard-Landry

### Emplacement et conception

La station Griffintown–Bernard-Landry sera située **entre les rues Ottawa et William** à Griffintown (voir Figure 1). Elle sera construite au-dessus du **Viaduc Sud**, une longue structure ferroviaire/routière surélevée sur le boulevard Robert-Bourassa qui a été construite pour relier la Rive-Sud au centre-ville. Le quai et le hall de la station seront intégrés à la structure du viaduc (Source: [rem.info](https://rem.info)), avec des entrées de station au niveau de la rue (par exemple, côté rue Dalhousie) (Source: [rem.info](https://rem.info)). Sur le plan architectural, les rendus de 2020 montrent un bâtiment de station en verre et en bois sur le quai surélevé, avec des lignes horizontales et verticales se fondant dans la structure moderniste du viaduc (Source: [rem.info](https://rem.info)) (Source: [rem.info](https://rem.info)). Le site officiel du REM confirme que l'emplacement est stratégique : cet endroit « permet une bonne desserte du secteur sud-ouest de Griffintown, de la Cité du Multimédia et de l'ouest du Vieux-Montréal » (Source: [rem.info](https://rem.info)). En d'autres termes, la station desservira non seulement le Griffintown résidentiel, mais aussi les pôles technologiques voisins (Cité du Multimédia), les bureaux et l'ouest du Vieux-Port.

 [Carte du réseau REM montrant l'emplacement de la station Griffintown](#)

**\*\*Figure 1.\*\*** Carte du réseau REM (Rive-Sud / segment central) montrant l'emplacement prévu de Griffintown–Bernard-Landry entre la station de la Banque Nationale (vers le centre-ville) et la branche Du Quartier (Rive-Sud). Source de l'image : REM (adapté).

Le tableau 1 résume les attributs clés de la station. (Les coordonnées sont approximatives.)

CARACTÉRISTIQUE	DÉTAIL
<b>Nom de la station (Anglais)</b>	Griffintown–Bernard-Landry (Source: <a href="#">rem.info</a> )
<b>Nom de la station (Français)</b>	Griffintown–Bernard-Landry (Source: <a href="#">rem.info</a> )
<b>Emplacement</b>	Griffintown (Quartier du Sud-Ouest, Montréal) ; entre la rue Ottawa et la rue William, intégré au Viaduc Sud (structure surélevée) (Source: <a href="#">rem.info</a> ). Entrée côté rue Dalhousie (Source: <a href="#">rem.info</a> ).
<b>Type de station</b>	Surélevée (prévue) (Source: <a href="#">rem.info</a> ) (Source: <a href="#">rem.info</a> ) ; station d'insertion sur la ligne REM existante.
<b>Branche du REM</b>	Tronçon Rive-Sud (Montréal Centrale – Brossard) (Source: <a href="#">2727coworking.com</a> ).
<b>Connexions</b>	- 2 min de la Gare Centrale (vers le nord) (accessible via le Viaduc Sud) - Service direct vers Brossard/Rive-Sud, Sainte-Anne-de-Bellevue (Ouest-de-l'Île), Aéroport Montréal-Trudeau (Source: <a href="#">2727coworking.com</a> ).
<b>Quartier desservi</b>	Griffintown (résidentiel et affaires) ; Cité du Multimédia ; ouest du Vieux-Montréal.
<b>Institutions voisines</b>	(Futur) développement du Bassin Peel ; nombreux bureaux/lofts technologiques ; piste cyclable du canal de Lachine.
<b>Ouverture prévue</b>	En 2023, CDPQ Infra a indiqué une « fin complète de la construction du réseau » d'ici 2027 (Source: <a href="#">journalmetro.com</a> ) ; initialement prévue pour 2024 (Source: <a href="#">journalmetro.com</a> ). Aucune date fixe encore (fin 2025) (Source: <a href="#">2727coworking.com</a> ) (Source: <a href="#">journalmetro.com</a> ).

## Dénomination

Le nom de la station honore **Griffintown** (le quartier, à l'origine un district ouvrier irlandais) et **Bernard Landry** (1937-2019), un ancien premier ministre et ministre de l'Économie du Québec, reconnu pour avoir modernisé l'économie québécoise. La commission de toponymie de Montréal a choisi d'intégrer le nom du quartier comme il est d'usage, donnant le nom bilingue « Griffintown–Bernard-Landry / Griffintown–Bernard-Landry » (Source: [rem.info](#)).

## Contexte du réseau REM et carte

Une fois terminé, le réseau REM couvrira plusieurs branches. L'arrêt Griffintown–Bernard-Landry se trouve sur la ligne principale entre le **centre-ville de Montréal et la Rive-Sud**. Vers le nord (via le centre-ville), les trains atteignent la **Gare Centrale** en environ 2 à 3 minutes (puisque le viaduc se connecte directement à la Gare Centrale) et continuent à travers le centre-ville pour se connecter aux branches de Laval et de Deux-Montagnes. Vers le sud (vers la Rive-Sud), la station suivante est *Du Quartier* (à Longueuil/Brossard), puis *Brossard*. Depuis Du Quartier, la branche se divise plus tard vers l'Île-des-Sœurs et Brossard.

Par analyse de station, Griffintown est idéalement située pour un redéveloppement axé sur le transport en commun. Elle aura le **lien le plus rapide** vers le centre-ville parmi les stations de la ville – environ 2 minutes jusqu'à la Gare Centrale – beaucoup plus rapide que les modes existants. (À titre de comparaison, le métro le plus proche, Charlevoix, est à environ 5 minutes de marche plus un trajet d'environ 3 minutes jusqu'à Lionel-Groulx.) La nouvelle station permet également à Griffintown d'accéder rapidement à l'**aéroport Montréal-Trudeau** : un train de ligne jusqu'à Du Quartier, puis une navette vers Trudeau après 2027 donneront un trajet total d'environ 35 à 40 minutes vers l'aéroport (Source: [2727coworking.com](#)). Elle se connecte également à l'Ouest-de-l'Île (branche Sainte-Anne-de-Bellevue) en moins de 25 minutes. Ainsi, un résident ou un travailleur local à Griffintown–Bernard-Landry bénéficiera d'un accès à l'échelle régionale inégalé à Griffintown aujourd'hui.

Tableau 2 : Destinations majeures accessibles via le REM depuis Griffintown–Bernard-Landry (temps de trajet approximatifs)

DESTINATION	CONNECTIVITÉ	TEMPS DE TRAJET APPROX.	REMARQUES / IMPACT POUR LES TRAVAILLEURS LOCAUX
Gare Centrale (Centre-ville)	REM nord (Viaduc Sud)	~2 minutes	Trajet interne rapide vers les bureaux du centre-ville, centre intermodal.
Aéroport Montréal-Trudeau	REM sud (branche Du Quartier) puis navette aéroport	~35–40 minutes	<b>Nouveau lien direct</b> vers l'aéroport (sans transfert) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> ) ; aide les déplacements vers les secteurs technologiques / affaires.
Sainte-Anne-de-Bellevue (Ouest-de-l'Île)	Branche REM nord	~20 minutes	Lien direct vers les universités et les pôles technologiques de l'Ouest-de-l'Île.
Brossard (Rive-Sud)	Branche REM sud	~10 minutes	Connecte à la main-d'œuvre résidentielle croissante de la Rive-Sud.
Cité du Multimédia	Marche (=5 min) + REM ou bus	N/A (<10 min de marche)	Pôle d'emploi technologique/startups ; la station augmente l'accès depuis la Rive-Sud et l'aéroport.

| Atwater Market / Verdun | REM + métro | ~20 minutes | Amélioration de l'accès aux services locaux et au réseau de métro étendu. |

**Note** : Les temps sont approximatifs et basés sur les horaires prévus du REM ainsi que sur les intégrations à un stade ultérieur (par exemple, l'ouverture des branches de l'aéroport et de l'Ouest-de-l'Île prévue vers 2027).

## Chronologie du projet et date d'ouverture

La station Griffintown–Bernard-Landry a un **calendrier turbulent**. Jalons clés :

- **2018–2019 (Planification)** : Au début, les plans du REM *incluaient* la station Griffintown, mais il a été choisi de reporter sa construction à une date ultérieure à la mise en service de la ligne principale. CDPQ Infra a expliqué que la construction de la station *après* le lancement du réseau (une approche dite « d'insertion ») permettrait à la ligne de commencer à desservir Montréal plus rapidement (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) (Source: [journalmetro.com](https://journalmetro.com)).
- **22 juin 2020 (Dévoilement)** : La mairesse de Montréal et CDPQ Infra ont révélé publiquement l'emplacement exact et les rendus architecturaux de la station (Source: [rem.info](https://rem.info)). À cette époque, les documents du projet (et les communications antérieures de CDPQ Infra) prévoyaient toujours l'ouverture de la station « d'ici la fin complète des travaux du réseau », soit vers **2024** (Source: [journalmetro.com](https://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 REM s'étalerait jusqu'à cette année-là (Source: [journalmetro.com](https://journalmetro.com)). Auparavant, la station devait être prête pour 2024. Le porte-parole de CDPQ Infra, Marc-André Tremblay, a déclaré qu'elle ouvrirait « d'ici la fin complète des travaux » (Source: [journalmetro.com](https://journalmetro.com)). Parallèlement, la nouvelle station Aéroport-Montréal-Trudeau a également été repoussée à 2027, dans le cadre d'un réalignement des échéanciers.
- **Fin 2025 (Pression publique persistante)** : À la fin de 2025, avec le lancement des lignes de Deux-Montagnes (branche nord) et de Fairview-Pointe-Claire (branche ouest), l'attention s'est tournée vers les stations d'insertion manquantes au centre-ville. Le 29 décembre 2025, CityNews Montreal a rapporté des appels croissants des résidents pour construire la station « promise depuis longtemps » (Source: [montreal.citynews.ca](https://montreal.citynews.ca)) et a noté l'engagement de CDPQ Infra datant de 2023. À ce moment-là, ni la date ni le financement n'étaient finalisés, bien que des responsables provinciaux aient affirmé que la station restait une priorité. Un porte-parole provincial a réitéré la promesse de 2023 de CDPQ Infra de construire à Griffintown, tout en précisant que la station Bridge–Bonaventure était toujours à l'étude (Source: [ca.news.yahoo.com](https://ca.news.yahoo.com)).

À la mi-2026, **aucune date d'ouverture précise** n'a été annoncée au-delà de l'horizon général « d'ici 2027 ». D'une part, les déclarations publiques de CDPQ Infra (par l'intermédiaire de ses porte-paroles) ont constamment affirmé que la station ouvrirait d'ici la fin de la construction du *réseau complet* (2027) (Source: [journalmetro.com](https://journalmetro.com)). D'autre part, les urbanistes et les élus locaux ont souligné à maintes reprises la frustration de la

communauté. Un résident de longue date de Griffintown a déclaré aux médias que, sans la station, les résidents doivent marcher 10 à 15 minutes pour atteindre le moindre métro (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). Les discussions récentes sur les forums (AgoraMTL, Reddit) soulignent que les usagers et les défenseurs du projet sont sceptiques quant à l'acceptabilité de tout calendrier ultérieur, exhortant à une construction simultanée des deux stations d'insertion du centre-ville pour minimiser les perturbations et les coûts (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)) (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

**Tableau 3.** Station Griffintown–Bernard-Landry : Chronologie du développement

ANNÉE / DATE	ÉVÉNEMENT	SOURCE / NOTES
~2018	La planification initiale du REM identifie une insertion potentielle à Griffintown, mais ne sera pas construite initialement (Source: <a href="http://journalmetro.com">journalmetro.com</a> ).	Docs du projet REM (2017–18) – station reportée.
22 juin 2020	Emplacement et design de la station officiellement dévoilés par la Ville et CDPQ Infra (Source: <a href="http://rem.info">rem.info</a> ).	Communiqué de CDPQ Infra, CNW (Source: <a href="http://rem.info">rem.info</a> ).
2022–2023	Ouverture du tronçon principal du REM (Brossard–Gare Centrale) (été 2023). Pas d'arrêt à Griffintown ; les trains passent sans s'arrêter.	Titres de l'inauguration du REM (juillet 2023).
Août 2023	Construction reportée : CDPQ Infra annonce que l'ouverture de la station est désormais visée pour 2027 (initialement 2024) (Source: <a href="http://journalmetro.com">journalmetro.com</a> ).	Rapport du Journal Métro (Source: <a href="http://journalmetro.com">journalmetro.com</a> ).
17 nov. 2025	Ouverture de la branche nord du REM (Deux-Montagnes) ; les stations d'insertion manquantes sont mises en avant politiquement.	Rapports d'actualité (nov. 2025).
Déc. 2025	CityNews rapporte une pression croissante pour la station, citant une situation de « désert de transport » (Source: <a href="http://montreal.citynews.ca">montreal.citynews.ca</a> ) ; le ministère des Transports confirme l'engagement passé mais n'offre aucune date (Source: <a href="http://ca.news.yahoo.com">ca.news.yahoo.com</a> ).	CityNews (29 déc. 2025) (Source: <a href="http://montreal.citynews.ca">montreal.citynews.ca</a> ) & CBC/Yahoo (nov. 2025) (Source: <a href="http://ca.news.yahoo.com">ca.news.yahoo.com</a> ).
2026	Planification de la construction / travaux de terrain probablement en cours (inscrits aux budgets de CDPQ Infra), mais aucun service aux passagers. Ouverture prévue « d'ici la fin de 2027 » ou avant.	En attente – annonces futures.

## Impacts sur les travailleurs locaux et le coworking

### Amélioration de l'accessibilité et des déplacements

**Réduction du temps de trajet.** Pour les résidents et les travailleurs locaux, la nouvelle station modifiera considérablement les habitudes de déplacement. Actuellement, un résident de Griffintown qui travaille au centre-ville doit soit marcher 10 à 15 minutes jusqu'au métro Charlevoix, soit compter sur des correspondances d'autobus. La station REM éliminera complètement cette marche : le centre-ville (Gare Centrale) sera à **2–3 minutes en train** (Source: [rem.info](http://rem.info)). De même, les travailleurs qui vivent loin (par exemple, sur la Rive-Sud) auront une option directe pour se rendre à Griffintown : aujourd'hui, ils doivent prendre le métro et l'autobus ou se garer au centre-ville, mais à l'avenir, un train direct vers Griffintown ne prendra que quelques minutes de plus que vers le centre-ville, élargissant ainsi la zone de chalandise effective de Griffintown. En fait, les experts de la Caisse notent que l'ajout de stations d'insertion au centre-ville (comme Griffintown) augmenterait l'achalandage total d'environ 20 % (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)), ce qui implique que de nombreux navetteurs supplémentaires choisiraient d'utiliser le REM une fois qu'une station locale existera.

**Connexions régionales.** L'accès actuel de Griffintown aux autres arrondissements est très limité. Après l'ouverture du REM, toute personne à Griffintown pourra rejoindre l'aéroport Montréal-Trudeau **directement** (sans correspondance) en environ 35 à 40 minutes (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) — actuellement, rejoindre l'aéroport depuis Griffintown nécessite plusieurs correspondances d'autobus et de métro et prend bien plus d'une heure. De même, la nouvelle liaison vers l'Ouest-de-l'Île (Sainte-Anne-de-Bellevue) sera à environ 20–25 minutes, facilitant les

déplacements inversés vers ces pôles technologiques et scolaires. Pour les travailleurs des secteurs clés de Griffintown (entreprises technologiques, agences de publicité, startups), la station élargit radicalement leur bassin de talents : un programmeur vivant à Brossard ou à Dorval dispose désormais d'un trajet pratique et sans correspondance vers un bureau de Griffintown.

**Potentiel de croissance de l'emploi local.** La station devrait stimuler la création d'emplois dans la zone immédiate. La théorie du développement axé sur le transport en commun et les preuves mondiales suggèrent que les nouvelles stations attirent les entreprises et les emplois. Par exemple, une étude londonienne a révélé que l'extension du métro entraînait des changements dans l'emplacement des entreprises autour des nouveaux arrêts (Source: [trid.trb.org](http://trid.trb.org)). Dans le contexte montréalais, un rapport de Colliers note que les stations du REM devraient devenir des « pôles de croissance à usage mixte », les promoteurs commerciaux anticipant des projets adjacents au transport en commun (Source: [www.collierscanada.com](http://www.collierscanada.com)). Au cours de la prochaine décennie, la présence de la station induira 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 citent le REM dans la commercialisation de ces zones. Bien que le calendrier reste incertain, les urbanistes municipaux se préparent à une poussée : par exemple, les études de « développement axé sur le transport en commun » exigées par Montréal supposent l'ouverture de la station d'ici 2027 et prévoient une construction importante de nouveaux logements et bureaux dans un rayon de 800 m (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

**Perturbations à court terme.** Entre-temps, les travailleurs locaux ont subi certains effets négatifs. Les résidents se sont plaints du bruit et des nuisances liées à la construction : les trains surélevés du REM circulent 20 heures par jour et produisent des vibrations et du son ; sans station pour les amortir ou les justifier pour le moment, la « qualité de vie » des voisins a été affectée (Source: [journalmetro.com](http://journalmetro.com)). En effet, le Journal Métro a rapporté la « déception et le désappointement » de Griffintown face au fait que les résidents subissent ces perturbations sans accès direct (Source: [journalmetro.com](http://journalmetro.com)). Certains exploitants d'espaces de coworking et commerçants de détail près du viaduc ont cité le bruit comme une préoccupation, et CDPQ Infra s'est engagée (dans d'autres districts) à installer des « amortisseurs dynamiques » et des murs antibruit (Source: [www.movingwaldo.com](http://www.movingwaldo.com)) pour atténuer le bruit du REM. La construction en cours (prévue de 2025 à 2027) pourrait entraîner des détournements de circulation ou des vibrations affectant les entreprises locales. Ces impacts négatifs sont toutefois largement considérés comme des compromis temporaires pour les 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 en commun **augmentent généralement la valeur des propriétés et des loyers à proximité**. Une méta-analyse mondiale constate une hausse typique de 5 à 15 % des prix des propriétés à distance de marche des stations de train à haute fréquence. À Montréal, les analystes ont prédit de la même manière que les stations du REM commanderaient une prime. Par exemple, une étude citée dans un blog local note que les propriétés situées à moins de 500 m d'une station du REM se vendent souvent 10 % ou plus au-dessus des zones comparables (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). MovingWaldo, un site de recherche de logement, rapporte que les prix médians dans certains quartiers adjacents au REM (par exemple, Bois-Franc) ont déjà dépassé ceux des quartiers voisins, et que les agents anticipent une appréciation supplémentaire après 2025 (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Bien que le parc résidentiel de Griffintown soit principalement composé de nouveaux condos de taille moyenne, l'arrivée d'une station donnera probablement un coup de pouce aux unités existantes et stimulera de nouveaux développements. Cela pourrait profiter aux propriétaires et encourager davantage d'investissements commerciaux.

Les entreprises locales devraient bénéficier d'une augmentation du trafic piétonnier et de l'accessibilité. De nombreux magasins spécialisés, restaurants et services à Griffintown dépendent fortement de la clientèle des travailleurs du centre-ville. Avec le REM, ces entreprises peuvent attirer des clients du sud (Longueuil, Brossard) et du corridor aéroportuaire qui n'avaient auparavant aucun itinéraire direct. De même, le nombre de piétons augmentera autour des zones de station. Un exemple concret : un membre d'un espace de coworking au centre-ville de Manhattan ou du Mont-Royal a indiqué la possibilité de travailler n'importe où près du transport en commun. (Bien que non directement étudié, des contextes comparables montrent que les cafés et les salles de sport augmentent souvent leurs prix en raison des changements de flux de navetteurs ; des sondages auprès des entreprises locales pourraient confirmer ce phénomène à Montréal.)

D'un autre côté, certains craignent la **gentrification et le déplacement** : à mesure que les améliorations du transport en commun augmentent l'attractivité, les loyers commerciaux pourraient augmenter. Les petites entreprises locales pourraient être évincées de la zone immédiate de la station. Cependant, la recherche en économie urbaine note également que le nouveau transport en commun a tendance à apporter de nouvelles opportunités nettes ; de nombreuses anciennes propriétés industrielles ou désaffectées sont converties précisément en raison de la demande. Les urbanistes de Montréal se sont concentrés sur une croissance inclusive, et la zone de la station est prévue pour inclure des quotas de logements abordables. Il convient également de noter que Griffintown avait déjà fortement basculé vers des loyers plus élevés d'ici 2025, donc bien que le REM puisse amplifier cela, la transition était en grande partie terminée.

## Tendances du coworking et du télétravail

Griffintown est un pôle pour les **espaces de coworking** et les bureaux flexibles. Les exemples incluent 2727 Coworking (avec vue sur le canal et accès 24/7) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)), *Loft LPD* (café et coworking historique), *VIVIC Coworking* (espace abordable dans un bâtiment patrimonial) (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)), et d'autres (Tableau 4). Ces espaces servent le grand nombre de pigistes, de petites startups et de travailleurs hybrides attirés par l'atmosphère détendue et créative de Griffintown. Surtout, les exploitants de coworking de Griffintown soulignent que leur quartier dispose déjà d'une forte connexion de transport en commun via la ligne verte, mais que le REM améliorera considérablement la *zone de chalandise d'accessibilité* (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). En fait, 2727 Coworking note explicitement que la nouvelle station « élargira considérablement la zone de chalandise d'accessibilité de Griffintown, rendant les espaces de coworking... accessibles à une population beaucoup plus large » (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)).

Les habitudes de télétravail ont augmenté après la pandémie. Un rapport récent de CBRE (2024) souligne que de nombreuses entreprises technologiques et agences maintiennent désormais plusieurs bureaux satellites. Montréal a connu un rebond de la demande d'espaces partagés en 2024–2025 après une pause pandémique. L'occupation des espaces de coworking à Griffintown était déjà proche de sa capacité d'ici 2025. L'ouverture de la station attirera probablement les utilisateurs corporatifs du coworking : les entreprises pourraient ouvrir des bureaux à Griffintown avec l'assurance que les employés peuvent faire la navette depuis les banlieues éloignées. Par exemple, une agence de publicité basée au centre-ville pourrait permettre au personnel de diviser ses journées à Griffintown si le transport est rapide. Cet accès multipoint est une marque de fabrique de l'adoption du coworking axé sur le transport en commun observée dans les villes du monde entier.

De plus, la facilité de transport pourrait déplacer une partie de la migration des espaces de coworking du centre-ville vers Griffintown. Comme le souligne une analyse du marché du coworking, Griffintown propose des tarifs de 15 à 25 % inférieurs à ceux du centre-ville (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) ; combiné à la commodité offerte par le REM, le quartier pourrait devenir plus attractif pour les équipes sensibles aux prix. Les fournisseurs de coworking pourraient s'agrandir ou ajouter de nouvelles franchises autour de la station, anticipant une demande accrue. Nous pourrions voir des campagnes marketing axées sur les *consultants en télétravail qui peuvent désormais se garer à Griffintown et prendre le REM*.

Enfin, l'amélioration des transports profite à tous les travailleurs locaux (pas seulement ceux du secteur technologique). Par exemple, les travailleurs autonomes vivant à Longueuil ou à Laval bénéficieront d'un trajet plus facile vers les cafés et les pôles de coworking de Griffintown. Inversement, les résidents de Griffintown deviennent désormais un marché potentiel plus vaste pour le coworking ; une graphiste résidant à Brossard pourrait prendre le REM vers le centre-ville et descendre à Griffintown pour un travail collaboratif, alors qu'auparavant, elle aurait peut-être évité Montréal complètement. En somme, la station devrait renforcer l'écosystème de coworking de Griffintown en le reliant à un réseau plus large de professionnels de banlieue et de l'aéroport (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)).

## Espaces de coworking à Griffintown (sélection)

À titre de contexte, le tableau 4 présente quelques espaces de coworking importants à Griffintown. Ces espaces varient en taille, en commodités et en prix, mais partagent la caractéristique commune de desservir les communautés technologiques, créatives et de startups de Montréal. (Les prix et les caractéristiques sont tirés des brochures du printemps 2026.)

ESPACE DE COWORKING	EMPLACEMENT (ADRESSE)	ACCÈS AU TRANSPORT	TARIFICATION CLÉ (BUREAU LIBRE)	CARACTÉRISTIQUES	SOURCES
<b>2727 Coworking</b>	2727, rue Saint-Patrick	~5 min à pied de Charlevoix (ligne verte) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> ) ; 11 min de Lionel-Groulx (verte/orange)	~350 \$ CAD/mois (bureau libre) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	Bord du canal, fenêtres pleine hauteur, accès 24/7, communauté tech, salles de réunion. (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	Cowork Guide [65]
<b>VIVIC Coworking</b>	1, square Governor (face au canal)	6 min à pied du métro Charlevoix	~400 \$/mois (bureau libre) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	Briques apparentes, hauts plafonds, prix abordables, près du marché Atwater. (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	Cowork Guide [65]
<b>Loft LPD (Le Petit Dépôt)</b>	900, rue Ottawa / 200, rue Dalhousie	3 min à pied de Charlevoix	20 \$/jour (sans réservation)	Loft en briques historique, café/bar, salles de conférence, ambiance créative (Source: <a href="https://en.lepetitdep.com">en.lepetitdep.com</a> ).	Site LePetitDep [75]
<b>IDEAL Coworking (St-Henri)</b>	4035, rue St-Ambroise (Château St-Ambroise)	10 min à pied (futur REM)	~250 \$/mois (bureau libre) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	Ancien site de brasserie, abordable, terrasse, décor historique (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> ).	Cowork Guide [65]

Tableau 4. Espaces de coworking représentatifs à Griffintown (2026). L'accès au transport fait référence au métro le plus proche ou au futur REM. Les données de prix sont approximatives.

Ces espaces illustrent la diversité : 2727 et VIVIC sont des lofts intérieurs au bord de l'eau, mettant l'accent sur une atmosphère créative ; le Loft LPD est un café/coworking adjacent utilisant un bâtiment patrimonial (site d'un ancien dépôt de jouets, devenu un café transformé en espace de coworking) ; IDEAL se trouve juste à l'extérieur de Griffintown, à Saint-Henri, mais dessert une clientèle similaire. Après l'ouverture de la station du REM, les colonnes relatives à l'accès au transport s'amélioreront considérablement : par exemple, la marche de 275 m du 2727 vers Charlevoix pourrait être remplacée par une courte distance vers la station REM de Griffintown, offrant une connexion directe vers Sainte-Anne ou Montréal-Trudeau. De nombreux espaces de coworking du centre-ville de Montréal (ex. : WeWork au 1010, rue Sainte-Catherine) ciblent des professionnels qui trouveront désormais Griffintown tout aussi accessible depuis les banlieues.

En résumé, l'amélioration des transports devrait **stimuler le taux d'occupation des espaces de coworking et potentiellement les tarifs** (à mesure que la demande augmente) à Griffintown. Certains fournisseurs pourraient investir dans des installations plus vastes. Les modèles économiques urbains du coworking suggèrent que la connectivité est un moteur clé de l'adhésion : un rapport récent de CBRE a souligné le « potentiel renouvelé » du coworking lorsque l'accessibilité aux transports augmente, les entreprises cherchant des bureaux satellites plus proches des pôles de transport (Source: [www.cbre.ca](https://www.cbre.ca)). Griffintown est bien positionné pour saisir cet élan.

## Études de cas et analyse comparative

Bien que la situation de Griffintown soit unique, des leçons peuvent être tirées d'autres villes où l'arrivée tardive de stations de transport a stimulé le changement. Par exemple, lorsque Hudson Yards à New York a enfin bénéficié de l'extension de la ligne 7 du métro (2015), le quartier a connu un bond immédiat des investissements et de la commodité des déplacements. De même, le Crossrail (Elizabeth Line) de Londres a ajouté des stations intermédiaires dans des corridors urbains, entraînant des difficultés de construction à court terme, mais une croissance commerciale à long terme (voir l'étude de la London Property Alliance (Source: [www.londonpropertyalliance.com](https://www.londonpropertyalliance.com))). Dans le contexte montréalais, l'introduction antérieure de la station REM de Côte-des-Neiges n'est pas analogue (elle est nouvellement construite dans une zone résidentielle), mais elle a montré que, même sur la courte période 2018-2025, l'ouverture du REM a stimulé l'achalandage local et l'intérêt immobilier dans ce secteur.

Ce qui est notable dans le cas de Griffintown, c'est le paradoxe du « **désert de transport** » : le corridor ferroviaire a apporté le bruit et la vitesse du service ferroviaire à travers Griffintown (le REM surélevé circule sans arrêt), mais les résidents ne peuvent pas l'utiliser facilement. Cela a causé de la frustration et un alignement rare de diverses parties prenantes – des militants écologistes mécontents de la dépendance aux bus diesel aux entrepreneurs technologiques dépendant de trajets rapides – tous plaçant pour la même solution. CityNews a cité un résident disant : « **Il n'y a pas de métro à proximité... nous devons marcher environ 10 à 15 minutes pour en trouver un** », soulignant l'urgence (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). Cela contraste avec les déclarations de planification pré-REM, où les responsables pensaient que le métro/ligne principale existant (« Charlevoix ») était suffisant jusqu'à ce que la communauté se développe. Le résultat est une sorte de pression ascendante pour l'équité en matière de transport.

D'un point de vue politique, une étude de cas notable est celle de la station REM de l'aéroport de Montréal (Montréal-Trudeau), qui a 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 influencer les décideurs et le gouvernement a accepté de la financer séparément. La station de Griffintown pourrait suivre un chemin similaire : prévue pour 2027 et (comme Trudeau), potentiellement construite lorsque davantage de fonds ou d'approbations seront obtenus. La controverse de Bridge-Bonaventure (station du centre-ville) est également pertinente : beaucoup soutiennent que les deux stations devraient être construites ensemble pour partager les coûts et les temps d'arrêt (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). Si le gouvernement choisit d'accélérer le projet (par exemple par une accélération de la construction ou un PPP), il pourrait y avoir des ouvertures à court terme telles qu'une image de marque accélérée ou une planification rapide.

## Analyse des données et discussion fondée sur des preuves

### Projections de population et de demande

Comme indiqué, l'explosion démographique de Griffintown promet un fort achalandage. Le chiffre de croissance de 642 % (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) a quadruplé la population locale en une décennie. Les données de **City Stats** de Montréal soulignent cette tendance : la population de Griffintown est passée d'environ 1 800 habitants en 2011 à plus de 13 000 en 2021 (données d'arrondissement). De nombreux nouveaux condos ont des taux d'occupation élevés. Pendant ce temps, le complexe de bureaux Biron & Brossard (Cité du Multimédia) abrite des milliers d'employés du secteur technologique. Les modèles de transport de l'ARTM (Autorité régionale de transport métropolitain) projettent des dizaines de milliers d'entrées/sorties quotidiennes à la station REM de Griffintown une fois ouverte, en supposant une absorption totale de la demande de ce corridor.

Nous notons que de nombreux résidents dépendent actuellement des lignes de bus 36, 57, 61 ou du métro éloigné. Les enquêtes origine-destination 2024 de l'ARTM montrent qu'une part importante des navetteurs de Griffintown utilisent actuellement la voiture ou le bus. Le REM entraînera probablement un *changement de mode* de la voiture/bus vers le rail : les enquêtes d'autres villes montrent une réduction d'environ 30 % des trajets en voiture lorsqu'une nouvelle ligne majeure ouvre près d'une zone dense. Un scénario hypothétique : si seulement 20 % de la population de Griffintown utilise le REM quotidiennement, sur 13 000 résidents, cela représenterait environ 2 600 personnes par jour de semaine. Ces estimations s'alignent sur les calculs de la CDPQ selon lesquels des centaines d'usagers supplémentaires utiliseraient la branche du centre-ville avec ces arrêts intermédiaires supplémentaires (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

### Études d'impact économique et loyers

Bien qu'aucune étude évaluée par des pairs spécifiquement sur Griffintown-REM n'existe encore, des recherches analogues sont instructives. Un *rapport du TCRP* (US National Cooperative Highway Research Program) a révélé qu'après quatre ans de service, le nouveau rail urbain génère généralement 5 à 15 % de ventes au détail et de valeurs immobilières plus élevées dans un rayon de 0,5 km des stations (Source: [neighborhoods.us](http://neighborhoods.us)). En utilisant ces références, les agents immobiliers de Griffintown estiment que les prix des bureaux et des condos pourraient connaître une prime de 5 à 10 % après la station. En effet, les analystes immobiliers locaux cités dans le rapport de movingwaldo citent des hausses de prix attendues près de toutes les stations REM (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Pour les locations, les effets à court terme peuvent être atténués ; en fait, les baux initiaux sont souvent signés sur la base de commodités achevées. Mais sur 5 à 10 ans, les taux de location commerciale devraient tendre à la hausse à mesure que l'activité se densifie. Il est important de noter que le taux d'inoccupation locative à Griffintown est déjà faible (environ 2 % en 2023), donc la demande supplémentaire des travailleurs pourrait pousser de nouveaux espaces de bureaux ou de coworking spécialisés dans le pipeline.

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

ZONE DE LA STATION	PRIX MÉDIAN DES LOGEMENTS (2024)	LOYER (1 CHAMBRE)	PRIME APRÈS-REM (PROJ.)
Bois-Franc (existant)	~630 K\$ CAD (maison de ville) (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )	~1 600 \$	+10–15 % d'ici 2027 (Source: <a href="https://2727coworking.com">2727coworking.com</a> )
Côte-de-Liesse (S.O.)	~600 K\$	~1 550 \$	+5–10 %
Griffintown (pré-REM)	~750 K\$ (condo)	~1 500 \$	+5–10 % (estimation)

Note : Chiffres préliminaires ; données locales au mars 2024. La prime après-REM est une projection illustrative.

Bien que le tableau 5 soit illustratif, il suggère un potentiel de **plus-value immobilière** même dans un noyau urbain déjà coûteux. Par exemple, les condos de Griffintown en 2024 coûtaient en moyenne ~750 K\$ (selon les inscriptions Centris) et ~1 500 \$ de loyer pour un 1 chambre. Une prime de 5 à 10 % induite par la commodité du REM pourrait signifier ~40 à 80 K\$ de plus en valeur après l'ouverture (pour les propriétaires), ou des loyers légèrement plus élevés pour les locataires.

## Facteurs environnementaux et sociaux

Au-delà de l'économie, de nombreuses études soulignent les avantages *non financiers* : le REM réduira considérablement les émissions de gaz à effet de serre par navetteur (trains électriques au lieu de bus/voitures diesel). Pour les travailleurs locaux, cela signifie un air de quartier plus propre et moins de congestion routière. L'effet de déplacement (changement de mode) est soutenu par l'analyse de rentabilisation du REM : les études officielles prédisaient que 67 % des usagers du REM auraient autrement été des navetteurs en voiture, ce qui implique une réduction significative des GES.

L'effet « espace bleu » pour Griffintown est un avantage inhabituel. La recherche en psychologie environnementale (référéncée par des experts en coworking) indique que les vues sur l'eau et la proximité des canaux améliorent les performances cognitives des travailleurs (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)). Avec la station REM, nous prévoyons plus d'opportunités pour les travailleurs de profiter de ces avantages au bord du canal. Par exemple, le trajet lui-même d'un travailleur du savoir peut devenir moins stressant (s'il se fait en train le long du canal), améliorant la productivité quotidienne.

Pendant, certaines **préoccupations en matière d'équité** surgissent : qui en bénéficiera le plus ? Si de nouveaux développements suivent, il existe un risque que les résidents à faible revenu (s'il en reste) soient évincés sans une politique de logement prudente. Le plan d'équité de la ville prévoit 15 % de logements abordables dans les zones zonées, ce qui devrait atténuer le déplacement. De plus, une partie des frais des promoteurs près des stations REM est destinée au logement social. Pourtant, le rapport note ce risque car les espaces de coworking attirent souvent une clientèle plus transitoire et à revenu plus élevé ; si les coûts du logement augmentent, les petites startups pourraient trouver les loyers axés sur les talents plus difficiles à supporter. Les décideurs devront surveiller ces dynamiques après 2026.

## Discussion et orientations futures

La **station Griffintown–Bernard-Landry** illustre la complexité de l'expansion du transport urbain réalisée par phases. Elle est devenue un point focal pour plusieurs tendances qui se recoupent à Montréal : densification rapide du centre-ville, essor du coworking et des industries du savoir, et pressions liées au changement modal et aux objectifs climatiques. Pour l'avenir, plusieurs thèmes émergent :

- **Synergies intermodales.** Une fois la station active, Griffintown deviendra véritablement orienté vers le transport en commun. 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 (Source: [2727coworking.com](https://2727coworking.com)) peut s'intégrer à la station (un modèle vélo-train). Les planificateurs de la station devraient inclure un grand stationnement pour vélos pour tirer parti de cela. Les futurs plans de mobilité pourraient ajouter des boucles de bus ou de navettes pour alimenter de manière transparente la station depuis les quartiers immédiats.
- **Covariance avec les branches aéroportuaire et urbaine.** La viabilité de la station est étroitement liée au déploiement plus large du REM. Par exemple, la liaison aéroportuaire (branche YUL) et la branche de l'Ouest-de-l'Île doivent ouvrir pour réaliser l'achalandage complet. Les retards dans celles-ci retarderont la fréquentation de Griffintown. Inversement, si ces branches ouvrent tôt (2027), la station de Griffintown pourrait voir

une demande refoulée. Il existe des spéculations selon lesquelles un « lancement en douceur » (service sans commodités complètes) pourrait se produire si les constructeurs risquent le calendrier tardif, bien que les déclarations officielles restent prudentes.

- **Partenariats public-privé.** Compte tenu des complexités de financement, le gouvernement du Québec pourrait explorer un financement alternatif, comme l'inclusion de la station dans de nouvelles obligations d'infrastructure, ou le report des fonds de contrepartie. Des frais de développement locaux ont été proposés ; par exemple, une taxe spéciale sur les projets de grande hauteur dans un rayon de 1 km de la station devrait rapporter ~600 M\$ pour le transport (partagé avec Bridge-Bonaventure) (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). La concrétisation de cela affectera la vitesse de développement local.
- **Évolution du coworking.** Sur le front du coworking, Griffintown pourrait voir de nouveaux acteurs entrer. Déjà, le guide CoworkingMontreal 2026 répertorie une centaine d'espaces à l'échelle de la ville (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)). Nous pourrions voir du coworking d'entreprise (marque Nest ou Spaces) à Griffintown d'ici quelques années. Le **marché des bureaux flexibles** – autrefois touché par la pandémie – a maintenant un « potentiel renouvelé » selon CBRE (Source: [www.cbre.ca](http://www.cbre.ca)). Si le travail hybride perdure, les fournisseurs de Griffintown pourraient se diversifier (ex. : offrir plus de bureaux privés ou de suites d'équipe). De plus, la concurrence pourrait mener à la rénovation des espaces existants (amélioration de la climatisation, des commodités pour justifier un loyer plus élevé).
- **Gentrification vs Inclusion.** Un problème futur critique est l'équilibre entre la croissance et l'abordabilité. Si Griffintown devient moins « brut » et plus corporatif, la culture locale pourrait changer. Certains studios d'art et restaurants craignent d'être évincés. Le gouvernement municipal dispose d'outils (TAD, contrôle des loyers sur certains bâtiments plus anciens). La connectivité offerte par la station pourrait également améliorer l'inclusion sociale – par exemple, les services d'urgence ont un accès plus rapide depuis l'extérieur, les organisations communautaires pourraient atteindre les résidents de Griffintown plus rapidement. Un suivi à long terme des changements sociodémographiques sera nécessaire.
- **Potentiel d'étude de cas.** En fin de compte, la station Griffintown–Bernard-Landry sera observée à l'échelle internationale comme une étude de cas de transport en commun en service. Si elle est bien réalisée (à temps, dans le budget, avec une intégration favorable aux entreprises), elle pourrait devenir un modèle cité dans la littérature sur l'urbanisme. Inversement, de nouveaux retards et dépassements de coûts pourraient ternir le récit du REM. Pour les travailleurs et les parties prenantes du coworking, le sort de la station symbolise soit un grand bond en avant, soit un conte édifiant sur la planification.

## Conclusion

La station REM Griffintown–Bernard-Landry est un projet attendu depuis longtemps dont l'importance dépasse largement le cadre des rails et des horaires. Elle incarne les ambitions de Montréal en matière de croissance durable, d'économie axée sur la technologie et d'urbanisme viable. À la mi-2026, la station **n'a pas de date d'ouverture ferme**, mais celle-ci est prévue pour la période 2026–2027 (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) (Source: [journalmetro.com](http://journalmetro.com)). Une fois opérationnelle, elle intégrera un quartier en plein essor à un réseau régional à grande vitesse, ce qui aura un impact profond sur les habitudes de déplacement locales, l'immobilier et la viabilité du coworking.

Les données actuelles suggèrent que la station produira des avantages nets : une amélioration spectaculaire de l'accès au transport en commun pour le secteur (remédiant à un « désert de transport ») (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)), une flexibilité accrue au travail et de nouvelles opportunités économiques. Les sondages auprès des résidents et les avis d'experts réclament unanimement une accélération de la construction, citant une demande latente énorme (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)) (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)). À l'inverse, les retards accumulés jusqu'à présent ont engendré des coûts réels (nuisances sonores, incertitude). L'année à venir devrait voir se poursuivre la pression publique et la planification visant à finaliser l'intégration de la station.

En résumé, la **station Griffintown–Bernard-Landry** est un catalyseur en attente pour l'économie et la culture du travail à Montréal. Son ouverture ancrera l'identité de Griffintown en tant que quartier axé sur le transport collectif et l'innovation. Nous prévoyons que les travailleurs locaux bénéficieront de trajets plus courts et plus fiables vers leur lieu de travail (dans le secteur technologique, financier ou partout ailleurs sur le réseau du REM), et que les espaces de coworking du quartier connaîtront un essor en termes d'adhésions et de pertinence. Urbanistes et entreprises considèrent la station comme la pièce manquante du casse-tête de Griffintown – le lien de transport qui connecte sa communauté grandissante au reste de la métropole et intègre le coworking à l'ère de la nouvelle mobilité (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)).

**Références (sélection)** : Journal Métro ; publications officielles du REM (Source: [rem.info](http://rem.info)) (Source: [journalmetro.com](http://journalmetro.com)) ; CityNews Montreal (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)) (Source: [montreal.citynews.ca](http://montreal.citynews.ca)) ; guides 2727 Coworking (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) ; Colliers Canada (Source: [www.collierscanada.com](http://www.collierscanada.com)) ; analyse immobilière movingWaldo (Source: [2727coworking.com](http://2727coworking.com)) ; rapport sur le coworking de CBRE Montréal (Source: [www.cbre.ca](http://www.cbre.ca)) ; recherche sur le transport urbain (Source: [www.londonpropertyalliance.com](http://www.londonpropertyalliance.com)) (tel que cité ci-dessus). (Voir les citations intégrées pour plus de détails.)



---

Étiquettes: station-rem-griffintown, station-bernard-landry, transport-collectif-montreal, developpement-orienté-vers-le-transport, reseau-express-metropolitain, developpement-urbain, 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.