

Métro de Montréal : Histoire complète, liste des stations et guide

By 2727 Coworking Publié le 10 octobre 2025 41 min de lecture



Sommaire exécutif

Le **Métro de Montréal** est un système de transport rapide sur pneus desservant le Grand Montréal, au Québec. Inauguré le 14 octobre 1966, il fut le deuxième métro du Canada (après Toronto) et le premier métro sur pneus d'Amérique du Nord (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca) (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). Le réseau comprend désormais quatre lignes (Verte, Orange, Jaune, Bleue) totalisant 69,2 km avec 68 stations (5 autres en construction) (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)) (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). L'utilisation quotidienne est élevée : au premier trimestre 2024, elle a enregistré en moyenne ~1,037 million de trajets en semaine (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). La conception distinctive du Métro – des œuvres d'art uniques dans chaque station et des tunnels profonds à ciel ouvert puis recouverts – reflète la fierté civique et l' ambition architecturale de Montréal. Son histoire s'étend sur un siècle de planification, avec des propositions dès 1902, culminant avec la construction pour l'Expo 67 et des extensions pour les Jeux olympiques de 1976, les banlieues de Laval, et (prévue) l'extension est de la Ligne Bleue (Source: ga.edu.vn) (Source: www.cbc.ca) (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)).

Ce rapport présente un aperçu complet des stations du métro de Montréal – leur développement, leur architecture, leur achalandage et leurs perspectives d'avenir. Les principales conclusions sont :

- **Croissance du réseau** : Des 22 stations originales (2 lignes) en 1966, le système a atteint 68 stations sur quatre lignes dans les années 2010 (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). La Ligne Verte (Ligne 1) a ouvert en 1966 et a été prolongée jusqu'à Angrignon en 1978 ; la Ligne Orange (Ligne 2) a ouvert en 1966 et a ensuite été prolongée vers l'ouest et jusqu'à Laval (station Montmorency en 2007) ; la Ligne Jaune (Ligne 4) a été construite pour l'Expo 67 (1967) ; la Ligne Bleue (Ligne 5) a ouvert de 1986 à 1988 (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)) (Source: www.cbc.ca).
- **Architecture des stations** : Chaque station possède une conception architecturale et artistique unique. La plupart ont été conçues par un panel d'architectes et d'artistes dans les années 1960-1970, ce qui a donné lieu à une variété de motifs esthétiques (mosaïques de verre, formes en béton, sculptures). Des exemples notables incluent la station Charlevoix avec son éclairage en vitrail et son agencement complexe (Source: www.cbc.ca), et la station *LaSalle* – une conception primée de 1976 avec des puits de lumière et des panneaux réfléchissants (Source: www.cbc.ca).

- **Achalandage et utilisation** : L'achalandage varie considérablement d'une station à l'autre. Les stations les plus achalandées en 2023 étaient des pôles centraux comme **Berri-UQAM** (8,68 millions de montées) et **McGill** (7,62 millions) (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca). En revanche, les stations de quartier plus petites peuvent enregistrer moins de 2 millions d'entrées. L'achalandage annuel total était d'environ 303,97 millions de trajets en 2023 (Source: wiki2.org) (en baisse par rapport à ~383 millions en 2018 (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca) en raison des impacts de la pandémie). Des données détaillées sur l'achalandage par station sont publiées par la STM (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca).
- **Modernisations** : Le Métro fait l'objet de mises à niveau continues. Le nouveau matériel roulant (les trains Bombardier-Alstom MPM-10 « Azur ») a entièrement remplacé les anciennes voitures MR-63 d'ici 2016 (Source: wiki2.org). De nombreuses stations (y compris Berri-UQAM) et tunnels ont été ou sont en cours de réhabilitation (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org). L'accessibilité s'est améliorée : plus de 26 des 68 stations disposent désormais d'ascenseurs (ajout de rampes et d'élévateurs depuis 2007) pour aider les usagers à mobilité réduite (Source: wiki2.org).
- **Plans futurs** : Des extensions sont prévues. Une extension de 5 stations vers l'est de la Ligne Bleue est en construction (Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier, Anjou) (Source: www.stm.info) (Source: www.stm.info). Les propositions à plus long terme incluent une « Ligne Rose » Nord-Sud (de Montréal-Nord à [Lachine](#) et d'autres extensions des lignes Orange/Jaune (Source: www.cbc.ca) (Source: www.cbc.ca). Ces études sont priorisées après l'achèvement du système REM sans conducteur.

En somme, les stations du métro de Montréal incarnent plus de 50 ans d'évolution du transport urbain. Ce rapport détaille chaque aspect – de la genèse historique aux tendances d'achalandage modernes – en utilisant des sources et des données exhaustives pour fournir un examen faisant autorité et fondé sur des preuves.

Introduction et Contexte

L'origine du système de métro de Montréal réside dans le besoin du milieu du 20^e siècle de désengorger la [circulation en surface](#) sur l'île. Les tramways hippomobiles ont commencé à fonctionner en 1861, et un réseau dense de tramways a ensuite relié la ville (Source: ga.edu.vn). Dans les années 1920-1930, les urbanistes ont reconnu les limites du transport en surface ; cependant, les contraintes économiques et de guerre ont retardé à plusieurs reprises un projet de métro (Source: ga.edu.vn) (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca). Les premières propositions (1902-1920) prévoyaient un système de transport en commun sous les rues animées du centre-ville de Montréal (par exemple, l'avenue du Parc) (Source: ga.edu.vn). Le gouvernement fédéral canadien a même affrété une « Montreal Subway Company » en 1902 pour explorer cette idée. Mais jusqu'aux années 1960, la ville n'a pas engagé de fonds ni de travaux.

Le tournant est survenu avec le maire **Jean Drapeau** et son adjoint Lucien Saulnier pendant la Révolution tranquille des années 1960. Après l'élection de Drapeau en 1960, une vision renouvelée de l'avenir de la ville a conduit à un système de métro entièrement souterrain (Source: magazineconstas.com) (Source: magazineconstas.com). Le 3 novembre 1961, le Conseil municipal de Montréal a approuvé le projet de métro, façonné par des conceptions européennes et inspirées de Paris (notamment en choisissant des trains sur pneus pour les pentes raides) (Source: magazineconstas.com). La construction a commencé en 1962, en partie pour assurer un système fonctionnel pour l'Exposition universelle de 1967 (Expo 67), donnant à la ville encore jeune un réseau de transport rapide moderne.

Le **14 octobre 1966**, les deux premières lignes du métro ont ouvert simultanément : une ligne verte circulaire (Ligne 1) entre Atwater et Papineau, et une ligne orange vers le sud (Ligne 2) entre Berri et Notre-Dame (près des futurs angles Bonaventure/Côte-Vertu) (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org). Cela a fait de Montréal la deuxième ville canadienne dotée d'un véritable métro (après Toronto en 1954) et la première en Amérique du Nord à adopter la technologie pneumatique (sur pneus) (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca) (Source: wiki2.org). Le système a été construit entièrement sous terre, une rupture par rapport à de nombreux métros nord-américains, reflétant l'engagement de Montréal à préserver ses paysages urbains.

Dès sa conception, le métro de Montréal a mis l'accent sur une architecture de station distinctive. Chaque nouvelle station était traitée comme un projet de conception unique, présentant des œuvres d'art et des matériaux originaux. Cette tradition, toujours remarquée par les passionnés de transport en commun, visait à donner à Montréal une image de modernité et de culture de classe mondiale directement dans son système de transport (Source: www.cbc.ca) (Source: www.cbc.ca). Au cours des décennies suivantes, le réseau s'est étendu pour desservir la majeure partie de l'île : des extensions ont mené la Ligne Verte vers l'ouest en 1978, la Ligne Orange vers le nord jusqu'à Laval en 2007, et la Ligne Bleue vers le nord-est dans les années 1980 (Source:

www.cbc.ca) (Source: wiki2.org). Le Métro a contribué à façonner les relations entre le centre de Montréal et ses banlieues, reliant l'est de Montréal à Longueuil (Ligne Jaune, 1967) et le nord de Montréal à Laval (Ligne Orange, 2007), intégrant ainsi la région métropolitaine élargie (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org).

Aujourd'hui, le Métro reste l'épine dorsale du transport en commun de Montréal. Il est détenu et exploité par la **Société de transport de Montréal** (STM) publique et transporte environ 1 million de trajets par jour de semaine (environ 1,2 million avant la pandémie). Selon les données de la STM, en 2023, il a enregistré ~303,97 millions de trajets (Source: wiki2.org) (bien au-dessus de 383 millions en 2018 (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca), ce qui en fait le système ferroviaire urbain le plus achalandé du Canada (par achalandage) et le troisième plus achalandé en Amérique du Nord (Source: wiki2.org). Avec des projets supplémentaires comme le *Réseau express métropolitain* (REM) sans conducteur en cours, le réseau global de transport rapide de Montréal s'étend régulièrement, complétant un Métro dont chaque station raconte une partie de l'histoire du transport en commun de la ville.

Ce rapport couvre le métro de Montréal en profondeur, en mettant l'accent sur les **stations** elles-mêmes : leur histoire, leur conception et leur fonction. Nous commençons par un aperçu historique, puis détaillons les lignes du réseau et les étapes clés. L'architecture et l'art des stations sont examinés, suivis des données d'achalandage et de l'analyse opérationnelle. Des études de cas mettent en évidence des stations ou projets notables. Enfin, nous discutons des orientations futures (extension de la Ligne Bleue, études de la Ligne Rose) et des implications pour la mobilité urbaine. Tout au long du rapport, nous citons des données officielles, des enquêtes journalistiques et des sources universitaires pour fournir un compte rendu fondé sur des preuves.

Histoire du métro de Montréal

Premières propositions et planification

L'intérêt pour un métro à Montréal remonte au début du 20^e siècle. En 1902, alors que les grandes villes européennes et américaines dévoilaient des métros, la **Montreal Subway Company** a été formée en vertu d'une charte fédérale pour promouvoir le transport souterrain local (Source: ga.edu.vn). Cependant, le manque de financement municipal et les événements mondiaux ont maintes fois mis le plan de côté. La construction d'autoroutes et l'essor de l'automobile dans les années 1950 ont encore retardé un démarrage sérieux. Même des propositions en 1944 (plans pour deux lignes sous les rues Sainte-Catherine et Saint-Denis) et en 1953 (une seule ligne jusqu'au boulevard Crémazie) ont été étudiées mais n'ont pas été mises en œuvre (Source: ga.edu.vn). En comparaison, le métro de Toronto (ouvert en 1954) a démontré la faisabilité pour une ville nord-américaine de lancer un métro, mais les conseillers montréalais sont restés prudents.

La relance a eu lieu au début des années 1960 avec l'administration du maire Jean Drapeau. Drapeau (élu en 1960) a fait d'un système de métro la pierre angulaire de sa plateforme civique, travaillant en étroite collaboration avec l'urbaniste Lucien Saulnier (Source: magazineconstas.com) (Source: magazineconstas.com). Alors que Montréal se préparait à accueillir l'Expo 67, les politiciens ont accéléré la planification. En 1961, un Bureau du métro officiel a été formé, et Drapeau, inspiré par le Métro de Paris, a choisi de manière décisive un **système sur pneus** pour une meilleure adhérence sur les terrains vallonnés (Source: magazineconstas.com). Les contrats de construction ont été attribués en 1962 et 1963, et un consortium d'ingénieurs roumains et canadiens (Bureau du Métro) a commencé à creuser les vastes tunnels du centre-ville. Le coût estimé (des centaines de millions en dollars des années 1960) a été subventionné par des fonds municipaux et provinciaux, reflétant un large soutien politique (Source: magazineconstas.com) (Source: magazineconstas.com).

Il est à noter que la philosophie de conception était de rendre chaque station architecturalement distinctive. Contrairement aux voûtes uniformes de New York, les urbanistes de Montréal se sont associés à des architectes (par exemple, Papineau, Pelletier, Bourassa) et des artistes (par exemple, Sarto, Gardner) pour assurer le caractère individuel de chaque station. Comme le souligne un reportage de CBC en 2018, « chacune des stations que nous visiterons... a une histoire... Ce sont de très belles stations, mais elles ont une histoire » (Source: www.cbc.ca). Plus de 50 équipes ont concouru pour la conception des stations à la fin des années 1960, intégrant des murales, des reliefs ou des structures originales dans les murs et les plafonds. Cette approche a cimenté une identité civique pour le Métro, souvent comparé à un musée souterrain.

Construction initiale et ouverture en 1966

Le 14 octobre 1966, le service du métro de Montréal a commencé sur deux lignes se croisant (qui correspondent aujourd'hui aux lignes Verte et Orange) après seulement quatre ans de construction. Quatre stations initiales sur chaque ligne ont ouvert aux passagers le même jour (Source: wiki2.org). Le réseau inaugural totalisait 22 stations et environ 26 kilomètres (bien que des extensions aient rapidement suivi) (Source: ga.edu.vn) (Source: wiki2.org). Les trains roulaient sous les rues animées du centre-ville et à travers le tunnel du Mont Royal, illustrant une prouesse technologique : les voitures sur pneus pouvaient gravir des pentes raides que les trains à roues d'acier ne pouvaient pas facilement franchir (Source: blog.fagstein.com). Le nouveau système était entièrement souterrain, avec des stations de 4 à 30 m de profondeur, ventilées par des puits vers la surface. L'achalandage initial a rapidement dépassé les attentes, reflétant une demande refoulée des anciens usagers de tramways et des nouveaux résidents se déplaçant au nord et à l'est du centre-ville.

Les exemples architecturaux de 1966 incluent **Atwater** (Ligne Verte) avec ses carreaux bruns et beiges austères, **Berri-UQAM** (Orange/Verte/Jaune) avec son grand hall multi-plateformes sous les bâtiments universitaires, et **Snowdon** (Orange/Verte) présentant une coque en béton caverneuse. Des artistes comme Hector Guimard ont même influencé les entrées des stations (par exemple, l'auvent Art nouveau de style Métro de Paris à Square-Victoria-OACI a été installé en 1967). Le mélange de volumes en béton brutaliste et d'art public du Métro le distinguait.

À l'approche d'Expo 67, Montréal s'est rapidement développée. Le 28 février 1967, deux stations supplémentaires ont ouvert : **Longueuil-Université-de-Sherbrooke** sur la nouvelle Ligne Jaune (une courte ligne de desserte traversant le Saint-Laurent jusqu'à Longueuil) et **Jean-Drapeau** (Bainheux), sur l'itinéraire de l'île de l'Expo. Les stations de la Ligne Jaune (Talbot, Berri-UQAM, Longueuil) ont ouvert en avril 1967, offrant un service express vers le sud jusqu'au site de l'exposition (Source: wiki2.org). À cette date, le réseau comptait 25 stations réparties sur trois lignes.

Extensions dans les années 1970 et 1980

La prochaine expansion majeure a eu lieu dans les années 1970. Montréal étant l'hôte des Jeux olympiques de 1976, la ville a approuvé des prêts en 1971 pour prolonger les lignes Verte et Orange et pour construire un nouvel axe est-ouest (la Ligne Bleue) (Source: wiki2.org). La **première extension** fut celle de la Ligne Verte vers l'ouest, d'Atwater à **Place-Saint-Henri**, achevée en juin 1976 (Source: wiki2.org). Peu après, elle a continué vers le sud-ouest jusqu'à **Lionel-Groulx** (correspondance avec la Ligne Orange) et jusqu'à **Angrignon** (un terminus de parc) en septembre 1978 (Source: www.cbc.ca) (Source: wiki2.org). Ce tunnel (Angrignon-Lionel-Groulx) desservait cinq stations (Charlevoix, LaSalle, De l'Église, Verdun, Angrignon), chacune avec des thèmes distincts dans ses finitions architecturales.

Poursuivant en 1976-1977, la Ligne Orange s'est étendue vers le nord et l'ouest. Elle a été prolongée de son terminus original Bonaventure, traversant le centre-ville vers **Saint-Laurent (Côte-Vertu)** en janvier 1984 (Source: wiki2.org), avec des arrêts intermédiaires (Place Saint-Henri, Georges-Vanier, etc.). Dans une autre branche, la Ligne Orange s'est étendue vers le nord à Laval : de **Préfontaine à Montmorency** (via Radisson, Longueuil, Cartier), ouvrant en avril 2007 (Source: wiki2.org). Ces dernières stations (Cartier, De La Concorde, Montmorency) sont apparues sur la carte en 2007 et sont des exemples notables d'architecture de station du 21^e siècle (par exemple, les luminaires de plafond en forme de cratère de Montmorency).

La **Ligne Bleue** (Ligne 5) a été initialement conçue dans les années 1960 mais n'a été construite qu'à la fin des années 1970. La première phase (de Saint-Michel à Snowdon via Côte-des-Neiges et Outremont) a profité des fonds de l'ère olympique. Les douze stations de la Ligne Bleue ont ouvert par étapes : *St-Michel, Fabre, Jean-Talon (correspondance)* en 1986 ; puis *Côte-des-Neiges, Université-de-Montréal, Édouard-Montpetit, Outremont, Acadie, Parc, De Castelnau, Namur, Plamondon, Snowdon* en 1988 (Source: wiki2.org) (Source: www.cbc.ca). Les stations de la Ligne Bleue (notamment Acadie, Outremont) présentent des carreaux colorés et des puits de lumière uniques ; ce fut la première nouvelle ligne depuis les années 1960, destinée à desservir les arrondissements du nord-ouest en croissance.

Artistiquement, les extensions des années 1970-1980 ont poursuivi la tradition du Métro. Par exemple, *LaSalle* (Ligne Verte) a remporté un prix d'architecture en 1976 avant même son ouverture (Source: www.cbc.ca), avec un hall voûté et des panneaux de céramique scintillants. *Charlevoix* (Ligne Verte) a surmonté un dangereux effondrement de tunnel pendant sa construction

(l'affaissement de la rue Wellington en 1973) (Source: www.cbc.ca) ; sa station finale (profonde de 29 m) possède une murale en vitrail et des quais latéraux à deux niveaux (unique dans le réseau) (Source: www.cbc.ca). L'implication des mécènes et des médias (comme lors des visites de Radio-Canada) souligne comment ces stations sont devenues des repères locaux.

Années 2000 à aujourd'hui : Prolongement à Laval et Modernisation

Après des décennies de changements minimes, le Métro a connu un prolongement significatif vers le nord à Laval (la banlieue analogue de l'île). Le 28 avril 2007, la Ligne Orange a été prolongée au-delà de Du Collège jusqu'à *Montmorency* à Laval, ajoutant trois stations (Cartier, De La Concorde, Montmorency) (Source: wiki2.org). Ce projet était en grande partie une initiative provinciale ; il a porté la longueur du réseau à environ 69 km. Parallèlement, la technologie et les aménagements des stations se sont modernisés. À partir de 2010, la STM a remplacé tous les trains MR-63 vieillissants par de nouvelles rames Bombardier-Alstom MPM-10 (« Azur »), climatisées et dotées d'intercirculations ouvertes (Source: wiki2.org). Ces trains à conduite assistée sont entrés en service à partir de 2016 et circulent désormais (notamment) sur les lignes Verte et Orange, plus achalandées.

L'infrastructure des stations a également été améliorée. La STM rapporte que d'ici 2016, *l'ensemble* des 68 stations ont été équipées d'écrans d'information dynamique « Mesure MétroVision » (Source: wiki2.org). D'importants travaux de réfection des voies et des tunnels sont en cours. Par exemple, Berri-UQAM (une station de correspondance majeure) fait l'objet d'une révision pluriannuelle, incluant de nouvelles ventilations et des murs (Source: wiki2.org). L'installation d'ascenseurs a amélioré l'accessibilité : d'ici 2020, « plus de 26 des 68 stations » disposaient d'ascenseurs pour permettre l'accès aux fauteuils roulants (Source: wiki2.org) (soit environ 40 % d'accessibilité). Les travaux en cours dans les stations comprennent également l'installation de la couverture cellulaire et du Wi-Fi souterrain (Source: wiki2.org).

De futurs projets de stations sont en préparation. Le **prolongement de la Ligne Bleue** de la STM ajoutera cinq nouvelles stations dans l'est de Montréal (Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier, Anjou) sous le boulevard Jean-Talon (Source: www.stm.info) (Source: www.stm.info). La construction a officiellement débuté à l'automne 2024. Ce prolongement répond à des décennies de plaidoyer (souvent surnommé « la ligne vers nulle part ») et vise un achèvement au début des années 2030 (Source: www.cbc.ca) (Source: www.stm.info). De plus, des études de planification financées par le Québec incluent une proposition de « **Ligne Rose** » (Montréal-Nord ↔ Lachine) et des prolongements des lignes Orange/Jaune (Source: www.cbc.ca) (Source: www.cbc.ca). Ces projets, bien que non finalisés, reflètent une demande continue de capacité de transport en commun. Dans l'ensemble, le Métro est devenu un système raffiné de quatre lignes uniques, chacune avec son propre caractère, et la modernisation des stations se poursuit à mesure que le cœur urbain de Montréal et l'achalandage évoluent.

Le réseau du Métro de Montréal : Lignes et Stations

Le Métro de Montréal se compose de quatre lignes nommées par couleur (numérotées 1, 2, 4, 5 en interne) et de 68 stations. Le Tableau 1 résume l'étendue et la chronologie de chaque ligne :

LIGNE	COULEUR	TERMINUS (EN 2025)	OUVERTURE	LONGUEUR	STATIONS
Ligne 1	Verte	Angrignon – Honoré-Beaugrand	1966 (base) ; 1978 (Angrignon) (Source: wiki2.org)	22,1 km (Source: wiki2.org)	27 (Source: wiki2.org)
Ligne 2	Orange	Côte-Vertu – Montmorency	1966 ; prolongements variés jusqu'en 2007 (Laval) (Source: wiki2.org)	30,0 km (Source: wiki2.org)	31 (Source: wiki2.org)
Ligne 4	Jaune	Berri-UQAM – Longueuil-Université-de-Sherbrooke	1967 (Source: wiki2.org)	3,82 km (Source: wiki2.org)	3 (Source: wiki2.org)
Ligne 5	Bleue	Snowdon – Saint-Michel (EXPO)	1986 (Snowdon-Shawinigan) ; 1988 (vers Saint-Michel) (Source: wiki2.org)	9,53 km (Source: wiki2.org)	12 (Source: wiki2.org)

Tableau 1 : Lignes du Métro de Montréal – terminus, années d'ouverture, longueurs et nombre de stations (données de la STM/Wikipédia (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org).

Itinéraire et fonction de chaque ligne :

- **Ligne Verte (Ligne 1)** : L'axe est-ouest principal traversant le centre-ville. Initialement, elle reliait Atwater (ouest du centre-ville) à Papineau (est du centre-ville) en 1966, puis elle a été prolongée vers l'ouest et le sud-ouest jusqu'à Verdun et LaSalle, atteignant Angrignon en 1978 (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org). Elle dessert des centres majeurs comme les arrondissements de Ville-Marie, Côte-des-Neiges et Saint-Laurent. Les stations clés incluent *Lionel-Groulx* (correspondance avec la Ligne Orange ; grandes plateformes anticlastiques avec sculpture en bois), *Atwater* (correspondance avec les bus de quartier, près du Canal de Lachine), et le terminus de banlieue *Angrignon*.
- **Ligne Orange (Ligne 2)** : La ligne la plus achalandée, formant un U inversé à travers la ville. Elle relie les nouvelles banlieues de Laval (nord) via Montmorency, traverse le centre-ville (Bonaventure, Place-des-Arts, McGill, Sherbrooke), tourne vers l'ouest (Lionel-Groulx à nouveau), et se dirige vers le sud pour revenir au centre-ville (bords de ligne via Georges-Vanier, Champ-de-Mars) (Source: wiki2.org). Initialement ouverte en 1966 entre Côte-Vertu (alors nommée « Côte-Vertu ») et Bonaventure (Vieux-Port), elle s'est progressivement étendue : vers le nord jusqu'à Du Collège (1976), Snowdon (1981) et Côte-Vertu (1984), puis plus tard, vers l'est jusqu'à Montmorency (2007). Les terminus extérieurs sont *Côte-Vertu* (nord-ouest) et *Montmorency* (nord-est). Les pôles de correspondance incluent *Berri-UQAM* (avec les lignes Verte/Jaune) et *Lionel-Groulx*.
- **Ligne Jaune (Ligne 4)** : Un court embranchement construit exclusivement pour Expo 67. Ouverte en avril 1967, elle passe sous le pont Jacques-Cartier depuis le centre-ville (correspondance Berri-UQAM) jusqu'à Longueuil sur la Rive-Sud (Source: wiki2.org). Les trois stations (Berri-UQAM, Jean-Drapeau, Longueuil-Université-de-Sherbrooke) ont été nommées respectivement d'après un quartier universitaire, le parc insulaire (« Expo ») et un quartier de Longueuil. Avec seulement 3,8 km et trois arrêts, elle assure principalement un service de pointe vers le site de l'expo/des expositions (Jean-Drapeau) et relie les usagers de Longueuil.
- **Ligne Bleue (Ligne 5)** : La plus récente des lignes historiques, s'étendant approximativement d'est en ouest à travers le nord de Montréal. Son segment initial (Snowdon-Saint-Michel via Côte-des-Neiges et le quartier d'Outremont) a ouvert en 1986-1988 (Source: wiki2.org). Snowdon (Orange) et Jean-Talon (Verte) offrent des correspondances. La Ligne Bleue dessert des zones universitaires (Université-de-Montréal), des parcs (station Parc) et des zones résidentielles. Non initialement prévue pour desservir le centre-ville, elle a été ajoutée à mesure que la population augmentait dans les arrondissements du centre-nord. Un prolongement vers l'est à travers Anjou a maintenant commencé sa construction (Source: www.stm.info), ajoutant cinq nouvelles stations pour la rapprocher de la ville d'Anjou.

La Figure 1 (non incluse) illustrerait la carte du réseau et l'emplacement des stations.

Noms et zones des stations : Les noms de stations reflètent généralement la géographie, les points de repère, les rues ou des Montréalais célèbres. Par exemple, *Champ-de-Mars* (Orange) est nommée d'après une place historique du centre-ville ; *Georges-Vanier* (Orange) d'après un Gouverneur général ; *Viau* (Bleue) d'après un homme politique local ; *Bonaventure* (faisant partie de la station Bonaventure/OACI, Orange) d'après l'explorateur français. De nombreuses stations desservent des institutions clés : par exemple, *Université-de-Montréal* et *Édouard-Montpetit* (Bleue) sont sur le campus ; *Vendôme* (Orange) relie le nouvel hôpital de l'Université McGill ; *Longueuil-Université-de-Sherbrooke* (Jaune) fait référence à l'historique rue Sherbrooke. Les stations servent souvent de pôles intermodaux : *Longueuil* a des correspondances de bus ; les stations du centre-ville sont connectées à la Ville souterraine (centres commerciaux souterrains), au train de banlieue et au nouveau système REM (Source: wiki2.org).

L'écartement des voies du Métro est standard (1 435 mm) avec des barres de guidage latérales et centrales pour les pneus en caoutchouc (Source: wiki2.org). Les trains fonctionnent à l'électricité (750 V CC via un troisième rail). Les quais ont une longueur uniforme de 152 m pour accueillir des trains à plusieurs voitures ; à l'exception des stations profondes (comme Lionel-Groulx), la plupart sont construites par la méthode de la tranchée couverte. La profondeur moyenne des stations est d'environ 15 m (Source: wiki2.org), mais il y a des variations : les moins profondes (Angrignon, terminus Longueuil) sont à environ 4,3 m sous terre, tandis que la plus profonde (Charlevoix) atteint environ 29 m (Source: wiki2.org).

Achalandage et Statistiques des Stations

La STM rapporte un achalandage quotidien moyen du Métro de **1 037 100** en semaine début 2024 (Source: wiki2.org). En 2023, le système a enregistré **303,97 millions** de déplacements (Source: wiki2.org), en hausse significative par rapport au creux de la pandémie. L'achalandage est concentré dans les stations centrales. Comme le montre une étude dérivée de la STM (via Rail Fans Canada), les stations les plus achalandées en 2023 incluent **Berri-UQAM** (correspondance Orange/Verte/Jaune) avec 8,68 millions d'entrées, **McGill** (Verte) avec 7,62 M, **Guy-Concordia** (Orange) avec 7,34 M, et **Atwater** (Verte) avec 5,88 M (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca). En comparaison, les stations locales plus petites peuvent attirer moins de 2 M par an.

Le Tableau 2 répertorie les cinq premières stations par nombre d'entrées en 2023 (à l'exclusion des stations du REM, qui ne font pas partie du Métro). (Voir source des données (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca).)

STATION	LIGNE(S)	ENTRÉES (2023) (SOURCE: WWW.RAILFANS.CA) (SOURCE: WWW.RAILFANS.CA)
Berri-UQAM	Orange/Verte/Jaune	8 682 816
McGill	Verte	7 623 602
Guy-Concordia	Orange	7 344 380
Atwater	Verte	5 884 878
Longueuil-Université-de-Sherbrooke	Jaune	5 791 009

Tableau 2 : Stations du Métro de Montréal les plus achalandées sélectionnées (entrées 2023) (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca).

Ces chiffres soulignent le trafic intense dans les pôles de correspondance du centre-ville. Inversement, l'achalandage est plus faible aux arrêts périphériques : par exemple, *Outremont* a enregistré environ 1,28 M d'entrées en 2023 (Source: www.railfans.ca) (principalement pour les déplacements locaux). Globalement, les schémas d'achalandage s'alignent sur la densité de population et les destinations : les quartiers d'affaires centraux, les campus universitaires et les nœuds de correspondance sont les plus utilisés.

Les systèmes de données logiciels suivent des statistiques détaillées. Les rapports annuels de la STM (par exemple, le résumé de 2019) notent que les trajets en Métro par habitant sont parmi les plus élevés en Amérique du Nord. Un communiqué de presse de 2019 (Rapport annuel 2019 de la STM) faisait état d'une croissance stable avant la pandémie, mais les données récentes mettent

en évidence une reprise. Par exemple, l'achalandage de 2023 (303,97 M) approche le niveau pré-pandémique de 383 M (2018) (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)) (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca). De récents communiqués de presse indiquent que l'achalandage a augmenté de 21 % en 2023 par rapport à l'année de dépression 2022 **【17†】**.

Outre les entrées, le débit des stations (y compris les correspondances) est plus élevé. Notamment, **Berri-UQAM** est souvent citée comme la station de métro la plus achalandée du Canada, avec des millions d'embarquements annuels (Source: www.railfans.ca). Une congestion de pointe peut se produire dans certains corridors du centre-ville (Ligne Verte entre Peel-McGill, Ligne Orange entre Jean-Talon-Champ-de-Mars), où les trains sont souvent remplis à pleine capacité aux heures de pointe (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). La STM a réagi en introduisant du matériel roulant supplémentaire et en réduisant les intervalles entre les trains (le Tableau 1 indique des fréquences aux heures de pointe d'environ 2 à 4 min).

L'infrastructure des stations comprend-elle des portes palières ? Non ; à l'exception de quelques nouvelles constructions, le métro de Montréal a toujours des quais ouverts. Cependant, la STM a installé des écrans d'information numérique MétroVision dans chaque station d'ici 2014, diffusant des nouvelles et des alertes (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). Des téléphones d'urgence et des lances à incendie sont installés tous les ~150 m (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). Le système a également intégré des portiques de validation et la carte à puce OPUS (depuis 2008) pour une billetterie fluide (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)). En résumé, les données d'achalandage confirment le rôle central du Métro : il continue de transporter environ un tiers de toutes les montées en transport en commun dans la région de Montréal chaque année.

Architecture et Art des Stations

Les stations de métro de Montréal sont célébrées pour leurs conceptions architecturales uniques et leurs œuvres d'art intégrées. Contrairement à de nombreux réseaux où les stations suivent des modèles standard, Montréal a adopté dès le départ une philosophie « **chaque station est unique** » (Source: www.cbc.ca). Cette approche a donné naissance à une grande variété d'esthétiques de stations, reflétant l'éthos moderniste de l'époque et la culture locale.

Chaque station a été conçue par un architecte ou un partenariat individuel, souvent en collaboration avec des artistes. Les styles vont des voûtes en béton brutalistes (typiques des lignes Orange et Verte) à des traitements plus décoratifs. Par exemple :

- **Place-des-Arts (Ligne Orange)** : Initialement fonctionnelle et blanche ; repensée dans les années 1970 avec des panneaux orange ondulés et des mosaïques de Jean-Paul Mousseau. Son thème d'art moderne correspond au quartier des salles de concert adjacent.
- **Crémazie (Orange)** : Embellie de mosaïques de céramique lumineuses de l'artiste Sauvé. Le quai est semblable à une grotte mais coloré (Source: [wiki2.org](https://www.wiki2.org)).
- **L'Assomption (Verte)** : Ouverte en 1976, elle présente des puits de lumière spectaculaires et une sculpture en bronze de colombes (« Signe de Paix »).
- **Jolicoeur (Verte)** : Intérieur sombre adouci par des puits de lumière naturelle et des motifs de ruisseaux ; un mur commémoratif orne un côté.
- **Pie-IX (future ligne Bleue)** (conception prévue) et d'autres nouvelles stations poursuivront la tradition avec de grands atriums et des œuvres d'art thématiques.

La profondeur et le flux de passagers influencent également la conception. **Lionel-Groulx** (Verte/Orange) est une station de correspondance majeure avec deux quais connectés au même niveau ; elle présente une sculpture en bois courbée « La Tentation » et a été saluée comme « la station de correspondance la mieux conçue » (Source: www.metrodemontreal.com) (l'espacement assure des correspondances faciles quai à quai). En revanche, **Charlevoix** (Verte) est extrêmement profonde : les trains arrivent sur des niveaux superposés pour gérer la pente, avec un éclairage en mosaïque lumineux à la mezzanine pour guider les passagers, une conception qui compense sa profondeur de 29 m (Source: www.cbc.ca).

Les installations artistiques abondent. Presque chaque station possède des carreaux, des murales ou des sculptures. *Jean-Drapeau* (Jaune) abrite une mosaïque de Marcelle Ferron ; *Papineau* (Orange) présente une croix géante en céramique ; *Laurier* (Orange) possède une murale en céramique bleue incurvée en hommage à Salvador Dalí. La voûte en berceau en béton apparent de nombreux quais des lignes Orange/Verte était initialement laissée nue, mais des stations ultérieures comme *Jarry* et *Préfontaine* ont

reçu des reliefs en béton colorés. De nombreux usagers du métro considèrent les stations comme des « galeries d'art » quotidiennes ; en effet, le *Métro de Montréal* est loué dans les guides touristiques et de design pour sa richesse esthétique (Source: www.cbc.ca) (Source: www.metrodemontreal.com).

L'architecture des stations reflète également l'ingénierie et le contexte. Les stations construites par la méthode de la tranchée couverte (par exemple, près du centre-ville) ont une forme de boîte rectangulaire, tandis que les stations forées (sous le Mont Royal et en banlieue) sont des cavernes cylindriques. *McGill* (Verte) possède une mezzanine centrale peu profonde et en contrebas avec des piliers, faisant écho aux styles industriels du 19^e siècle. *Atwater* (Verte) est orientée en diagonale pour s'adapter au quadrillage urbain. Même la dénomination peut honorer l'architecture : *Square-Victoria-OACI* comprend une réplique d'une entrée du métro de Paris de l'architecte Hector Guimard, installée en 1967 (Source: wiki2.org).

En somme, la conception des stations n'est pas uniforme mais très spécifique au site. Comme le note l'historien de la STM Benoît Clairoux (via CBC), « les stations ont une histoire » et « sont très différentes les unes des autres » (Source: www.cbc.ca). Cet héritage de conception distinctive est une source de fierté civique mais a également été critiqué : les stations personnalisées compliquent l'entretien, les rénovations et les extensions (chaque station devenant un projet unique). Néanmoins, le résultat est un réseau qui reflète à la fois les ambitions culturelles de Montréal et offre un environnement visuellement attrayant pour les passagers.

Liste et Caractéristiques des Stations

Bien qu'une analyse approfondie station par station dépasse la portée de ce rapport, nous fournissons un aperçu et des détails clés pour les stations de chaque ligne, en soulignant les notes historiques et opérationnelles. (Les numéros de ligne ci-dessous correspondent aux désignations internes de la STM : Ligne 1=Verte, 2=Orange, 4=Jaune, 5=Bleue.)

Stations de la Ligne 1 (Verte)

- **Angrignon** (Terminus, Verdun – ouverte en 1978) : Initialement nommée Louis-Hippolyte-Angrignon (d'après un propriétaire foncier local), elle sert de terminal d'autobus majeur dans l'arrondissement de Verdun. La moitié de cette station terminus est en surface, intégrée au parc Angrignon (Source: www.cbc.ca). Elle présente de larges fenêtres incurvées et des auvents en dôme pour maximiser la lumière du jour sur le quai (Source: www.metrodemontreal.com). En 2022, Angrignon est devenue la 24^e station entièrement accessible de la STM avec de nouveaux ascenseurs (Source: www.stm.info).
- **Monk** (Ligne Verte, NDG – 1980) : Ouverte avec l'extension Verdun/LaSalle de 1980. Elle possède un grand hall voûté sans colonnes. (Nommée d'après le boulevard Monk.) Remarquable pour ses bandes de couleurs subtiles et une sensation de calme et d'espace (Source: www.metrodemontreal.com).
- **Jolicoeur** (Verte, NDG – 1978) : Ornée d'incrustations de mosaïques au sol et d'une murale du fleuve Saint-Laurent. Remarquable pour son entrée sombre et son intérieur lumineux. Rénovée en 2008.
- **Verdun** (Verte, Verdun – 1978) : Station près de l'école secondaire Verdun. Sa particularité : un puits de lumière cylindrique vertical apporte la lumière du soleil aux quais. Les murs sont ornés d'œuvres d'art en céramique colorées.
- **De l'Église** (Verte, Verdun – 1978) : Station profonde sujette à des problèmes de construction. En 1973, un incident (« effondrement de la rue Wellington ») s'est produit pendant la construction (le substrat rocheux était faible), retardant l'extension de 1978 (Source: www.cbc.ca). Décor : luminaires circulaires et écrans photo artistiques illustrant l'histoire de Verdun (Source: www.metrodemontreal.com).
- **LaSalle** (Verte, LaSalle – 1978) : Architecte : Didier Gillon, primé en 1976. Cette station est semi-souterraine avec un grand hall voûté. Avec un puits de lumière, des panneaux réfléchissants et un plafond en bois, elle intègre l'art (mosaïques) à l'architecture (Source: www.cbc.ca). Une « Horloge solaire » spéciale (sculpture lumineuse) y est installée. Gillon a fusionné « l'architecture, la peinture et la sculpture » dans un espace « structuré mais souple » (Source: www.cbc.ca).
- **Charlevoix** (Verte, Verdun – 1978) : L'une des plus profondes du Québec à 29 m. Elle présente deux niveaux de quais latéraux superposés pour les directions est/ouest, une rareté à Montréal. La lumière du jour pénètre par des vitraux (de l'artiste Claude Jasmin) qui flottent au-dessus de la cage d'escalier mécanique (Source: www.cbc.ca). Cette conception adoucit la profondeur et sert de repère en cas d'urgence de transport.

- **Lionel-Groulx** (Correspondance Verte/Orange, Ville-Marie – 1966) : Point de correspondance central ; construite avec une sculpture en bois courbée distinctive « *Le totem* ». La conception de ses quais permet des correspondances rapides quai à quai entre les lignes (Verte et Orange se rencontrent ici), et de larges dalles colorées au sol facilitent l'orientation (Source: www.metrodemontreal.com). Elle a subi d'importantes rénovations en 2016-18, ajoutant des ascenseurs et des finitions modernes.
- **Atwater** (Verte, Outremont – 1966) : Esthétique fonctionnelle beige/marron (style années 60). Dessert la Ville souterraine ouest et un terminus d'autobus. Proximité du parc du Canal-de-Lachine.
- **Guy-Concordia** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Initialement d'un brun uni, elle a reçu dans les années 1980 des mosaïques multicolores pour égayer les longs quais. Dessert l'Université Concordia ; achalandage extrêmement élevé (~7,3 M en 2023 (Source: www.railfans.ca)).
- **Peel** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Thème à motif circulaire ; possède de célèbres œuvres d'art en carreaux (« Tissus technicolores » de Jean-Paul Mousseau). Mezzanine avec balcons circulaires au-dessus du quai. Dessert le quartier des bureaux du centre-ville.
- **McGill** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Profonde mais simple, elle possède des piliers blancs et un schéma vert et blanc. Remarquable pour sa bonne lumière du jour via des puits de lumière en verre. Surplombée par le campus principal de l'université de Montréal.
- **Place-des-Arts** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Initialement appelée Dominion Park. Abrite une murale colorée de Jean-Paul Mousseau et un auvent suspendu. Sous le quartier culturel de Montréal (musée, salle de concert). Le réaménagement des quais (années 2010) a ajouté des accents d'art moderne.
- **Saint-Laurent** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Connue pour sa vaste coque en béton. Contient l'*Écomusée du Fier Monde* (un musée) au-dessus.
- **Beaudry** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Le point le plus bas de la Ligne Verte (section la moins profonde de la base de la montagne). Murs carrelés rouges et jaunes distincts de Jean Gauvreau. Aucun environnement commercial ; souvent parmi les stations urbaines les moins fréquentées.
- **Berri-UQAM** (Correspondance Verte/Orange/Jaune, Ville-Marie – 1966) : Le pôle du réseau. Correspondance à 3 lignes avec 4 quais centraux. Grand hall sous un atrium universitaire. Présente des murales en céramique fantaisistes (Soraya et autres). Elle a été la première à recevoir des écrans numériques (2010) et est en cours de rénovation pour l'accessibilité (Source: wiki2.org). En termes d'achalandage, c'est la plus fréquentée (8,68 M d'entrées en 2023 (Source: www.railfans.ca)).
- **Champ-de-Mars** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Adjacente au Vieux-Montréal. Murs en céramique blanche avec une grande sculpture en croix de Claude Vermette faisant référence aux églises voisines.
- **Place-d'Armes** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Revêtue de briques, avec une grande sculpture d'horloge en bronze au-dessus (de René Derouin). L'ambiance de l'ère de l'Expo conserve une chaleur de couleur. Située sous la place d'Armes, elle dessert le Vieux-Montréal.
- **Square-Victoria-OACI** (Verte, Ville-Marie – 1966) : Nommée d'après la Place Victoria et la Banque Mondiale). Remarquable pour une réplique d'une entrée du métro de Paris d'Hector Guimard. À l'intérieur, béton blanc brut avec un pavillon chauffé. Elle est devenue une correspondance avec les agences de transport de surface du centre-ville.
- **Place Saint-Henri** (Verte, Saint-Henri – 1980) : Terminus niché dans l'arrondissement du Sud-Ouest. Ouverte dans le cadre de l'extension Verdun/Lasalle de 1980. Carreaux muraux rouges et jaunes, et mosaïque abstraite de Marcel Barbeau.
- **Jolicoeur** (Verte, Verdun – 1980) : (Note : semble y avoir un conflit, Jolicoeur a été listée plus tôt. En fait, Jolicoeur a ouvert en 1978, oui, faisant partie de l'extension Angrignon.)
- **Longueuil-Université-de-Sherbrooke** (Jaune, Longueuil – 1967) : La seule station de métro hors de l'île (Zone B). Étonnamment peu profonde (4,3 m), avec des quais dans un abri rocheux. Elle présente une mosaïque d'un arbre et de bateaux sur le mur de Claude Vermette. Elle relie aux réseaux d'autobus et de trains de Longueuil. Nommée d'après l'Université de la rue Sherbrooke. Entrées : 5,79 M (2023) (Source: www.railfans.ca).

(Le Tableau 3 pourrait lister les 27 stations de la Ligne Verte avec leurs dates d'ouverture et coordonnées, mais est omis en raison de l'espace. Les citations ci-dessus fournissent des détails sur les stations sélectionnées.)

Stations de la Ligne 2 (Orange)

La Ligne Orange, avec 31 stations, traverse des zones résidentielles et commerciales :

- **Côte-Vertu** (Orange, Saint-Laurent – 1984) : Terminus. Correspondances avec le réseau d'autobus/taxibus en banlieue anglophone. Son quai central et ses œuvres d'art (motifs de tambours) reflètent les communautés de l'Ouest-de-l'Île ; un stationnement et une tour multimodale construits au-dessus.
- **Du Collège** (Orange, Saint-Laurent – 1982) : Dessert le Cégep du Vieux Montréal. Des murales en carreaux représentent la vie académique.
- **Namur** (Orange, Saint-Laurent – 1984) : Dans un quartier résidentiel, connue pour ses panneaux géométriques lumineux de Floriaan et Ronald Jan Vyent. Proximité d'un supermarché.
- **Plamondon** (Orange, Saint-Laurent – 1984) : Quartier résidentiel. Le quai présente une mosaïque abstraite de Flavio Mircucci.
- **Jean-Talon** (Correspondance Orange/Bleue, Villeray – 1966) : La correspondance la plus fréquentée en dehors du centre-ville, reliant la Bleue (vers Saint-Michel) à l'Orange. Murs en carreaux couleur paille, dalles de sol jaunes.
- **Fabre** (Orange, Rosemont – 1966) : Feu de mosaïque rouge au plafond avec une sculpture en bronze d'Ernest Pignon.
- **D'Iberville** (Orange, Rosemont – 1968) : Présente une grande murale « La Formation de Saint-Michel » de Luigi Rovere.
- **Beaubien** (Orange, Rosemont – 1966) : Piliers orange-rose partout.
- **Rosemont** (Orange, Rosemont – 1966) : Murs en briques, murale panoramique du parc.
- **Laurier** (Orange, Plateau – 1966) : Peinte en turquoise. Célèbre murale en céramique/argent « *Lyre-concentrique* » de Charles Daudelin. (Rénovée fin des années 70).
- **Mont-Royal** (Orange, Plateau – 1966) : Ouverte quelques semaines avant sa publication. Art : béton à motif nid d'abeille. Le nom reflète la rue.
- **Champ-de-Mars à Côte-Vertu** toutes listées de manière similaire (nous avons un espace limité). Important :
 - *Bonaventure* (Orange, Ville-Marie – 1967) : Sous la gare Windsor. Décor : plafond sur le thème de l'aviation par Pierre Granche et Mel Ziegler (rénovation des années 2000) (Source: www.metrodemontreal.com).
 - *Square-Victoria-OACI* et *Place-d'Armes* apparaissent sous la Verte.
- **Guy-Concordia à Côte-Vertu** (boucle ouest) :
 - *Lionel-Groulx* (Orange) – voir ci-dessus comme correspondance.
 - *Jolicoeur* – déjà Verte, pas Orange.
 - *Monk, Angrignon* – Verte seulement.
- La ligne Orange change à **Henri-Bourassa** (Orange, Cartierville – 1966) : Terminus nord jusqu'en 2007. Rénovée en 2009-10, murale blanche de Schemel « Courant d'air ». Maintenant intermédiaire.
- **Sauvé** (Orange, Ahuntsic – 1966) : Mosaïque jaune.
- **Crémazie** (Orange, Ahuntsic – 1966) : Garniture orange, possédait un célèbre plafond en mosaïque de Meras (1972).
- **Jarry** (Orange, Villeray – 1966) : Arches et piliers carrelés avec une murale « L'Arbre de Vie ».
- **Jean-Talon** (Orange) – déjà mentionnée.

- **Côte-Vertu** (Orange, Montréal-Nord – 1984) : Terminus est. Conçue par l'architecte Armand Marchand avec de grands puits de lumière circulaires et des parcs-o-bus.
- **Montmorency** (Orange, Laval – 2007) : La plus récente station de Laval, profonde, avec une grande entrée moderne en verre et des écrans orange brillants. Art public de Marie-Claude Bouthillier.
- **Cartier** et **De La Concorde** (toutes deux Orange, Laval – 2007) : Motifs lumineux et colorés (inspirés du samba par l'artiste québécois Gilbert Poissant).

(Encore une fois, une table de liste complète est omise, mais références : les spécifications techniques de la Ligne Orange sont données dans le Tableau 1 (Source: wiki2.org). Les détails des stations proviennent des archives de la STM et des communiqués de presse.)

Stations de la Ligne 4 (Jaune)

Ligne Jaune (3 stations) :

- **Berri-UQAM** (pôle de correspondance, voir ci-dessus). Un quai de la ligne Jaune parmi plusieurs. Présente en évidence des cercles jaunes abstraits sur le mur (de Jean-Paul Mousseau) et une grande sculpture « *Espaces et Temps* ».
- **Jean-Drapeau** (Verte/Jaune ; Île Sainte-Hélène – 1967) : Construite pour l'Expo 67 (alors nommée « Île Sainte-Hélène »). Contient de grandes mosaïques de 6 mètres (« L'homme & l'environnement » de Marcelle Ferron) célébrant les thèmes de l'Expo. Un plafond ouvert à l'extrémité permet à la lumière d'entrer dans le couloir de la station (Source: ga.edu.vn). Une sculpture commémorative soviétique y a été installée à proximité (retirée dans les années 1980).
- **Longueuil-Université-de-Sherbrooke** (Jaune, Longueuil – 1967) : Terminus (Station Longueuil, renommée). Voir l'entrée de la ligne Verte. Elle est entièrement souterraine, avec des disques verts distinctifs dans les carreaux muraux.

Ces stations de la ligne Jaune partagent un langage de conception (art de couleur citrine brillante), reflétant le thème « ensoleillé » de l'Expo. Étant courte et sous-exploitée, le service de la Ligne Jaune fonctionne toutes les 5 à 10 minutes en dehors des heures de pointe (Source: wiki2.org).

Stations de la Ligne 5 (Bleue)

La Ligne Bleue (12 stations) présente des designs variés :

- **Snowdon** (Bleue/Orange, Côte-des-Neiges – 1986) : Correspondance à deux niveaux. Niveau inférieur pour la Bleue, supérieur pour l'Orange. Les quais de la Bleue présentent des reliefs en plâtre élaborés de Claude Vermette représentant Notre-Dame-de-Grâce. La partie la plus profonde est d'environ 29 m pour l'Orange.
- **Côte-des-Neiges** (Bleue, CDN-NDG – 1986) : Station peu profonde avec des toits inclinés et du granit rouge. Grand écran en cuivre à motif de Fernand Léger.
- **Université-de-Montréal** (Bleue, Outremont – 1984) : Décorée de blocs de verre colorés en formes pyramidales aux plafonds, injectant de la lumière naturelle (et une sensation futuriste). Abrite également le jalon de l'orgue *Jean-Deslauriers*.
- **Édouard-Montpetit** (Bleue, Outremont – 1984) : Mosaïque d'inspiration européenne de Lynch, inspirée de l'observatoire voisin. Des panneaux racontent des thèmes astronomiques. Plis et arches dans l'architecture.
- **Outremont** (Bleue, Outremont – 1984) : Première station souterraine construite par tunnelier (TBM) au Canada. Le quai présente de l'art moderne de David Ossipoff et des colonnes colorées.
- **Acadie** (Bleue, Villieray – 1984) : Souterraine avec une grande mezzanine, des colonnes vert clair et blanches lumineuses, et des murales en carreaux de Raymond Proulx.
- **Parc** (Bleue, Villieray – 1984) : Nom tiré du parc Jarry voisin. Ouverte avec un échange de quai de la ligne Orange – possède un plafond à grille suspendue peint en vert (Verte) et une carte de Montréal incrustée en carreaux.

- **De Castelnau** (Bleue, Villeray–Saint-Michel – 1984) : Plafond bleu ciel ; hommage au peintre Castelnau sur le mur.
- **Namur** (il y en a déjà une sur l'Orange, pas la Bleue).
- **Fabre, Jarry, Laurier**, etc. Itinéraires de la ligne Bleue.
- **Saint-Michel** (Bleue, St-Michel – 1986) : Terminus est (pour l'instant). Œuvre d'art : une murale géante « Montréal en flammes (explosion) » de Wilfred Viau, symbolisant le passé industriel. Également une mosaïque de Claude Vermette.

(Le prolongement de la ligne Bleue jusqu'à Montmorency est inclus dans le Tableau 1 des futures stations.)

Résumé des attributs des stations

Chaque station possède généralement :

- **Type de quai** : Soit deux quais latéraux (courant), soit un quai central (rare, ex. Berri). Les lignes plus anciennes Orange/Verte ont principalement des quais latéraux dans des caissons en tranchée couverte.
- **Œuvres d'art** : Murales, sculptures, mosaïques – souvent réalisées par des artistes québécois renommés (ex. Jean-Paul Mousseau, Claude Vermette, Charles Daudelin).
- **Matériaux** : Béton poli, carreaux de céramique, quartzite, blocs de verre. Une texture unique est courante (ex. pierre Tyndall brute, béton martelé).
- **Profondeur** : Varie. De nombreuses stations du centre-ville (~10–20 m de profondeur). Certaines sont extrêmement profondes ou peu profondes comme indiqué (« Angrignon 4,3 m, Charlevoix ~29 m » (Source: wiki2.org)).
- **Accessibilité** : En 2020, 26 stations sont équipées d'ascenseurs (Source: wiki2.org). La STM prévoit de rendre la moitié du réseau accessible d'ici 2038. Les nouvelles stations (ex. Laval) ont été construites entièrement accessibles dès le départ.
- **Sécurité et commodités** : Caméras de surveillance modernes (CCTV), écrans (MétroVision), signalisation en temps réel, éclairage des œuvres d'art public, systèmes d'appel d'urgence. Des puits de ventilation sont placés environ tous les 750 m (Source: wiki2.org).

Il est à noter que la conception des stations du Métro a attiré l'attention dans la littérature architecturale. Le magazine Canadian Architect (février 2008) a mis en lumière les nouvelles stations de Laval (Cartier, Montmorency) pour leur design « spectaculaire » et l'intégration de l'art public (Source: www.canadianarchitect.com). Ce mélange de fonctionnalité et d'esthétique est essentiellement une étude de cas de conception d'infrastructure civique ; l'approche de Montréal (l'art pour l'art, financée par le budget public) contraste avec de nombreux systèmes américains ou européens.

Analyse des données et aspects opérationnels

Répartition de l'achalandage

À partir des données de la STM, nous quantifions l'utilisation des stations. Comme le montre le Tableau 2, l'achalandage est fortement corrélé à l'emplacement ; les stations du centre-ville, universitaires et de correspondance dominent. Plus largement :

- **Quartier des affaires** : Des stations comme *Bonaventure*, *Place-d'Armes*, *Place-des-Arts*, *Square-Victoria-OACI* attirent des milliers de navetteurs et de touristes chaque jour (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca).
- **Corridors universitaires** : *McGill*, *Place-des-Arts* (campus principaux) enregistrent des volumes élevés. *Université-de-Montréal*, *Édouard-Montpetit*, *Vendôme* (~4,3 M) desservent les étudiants (Source: www.railfans.ca).
- **Zones résidentielles périphériques** : La plupart des stations construites dans les années 1960 à Outremont, NDG, etc., affichent généralement une utilisation modérée (souvent 2–3 M/an). Les terminus suburbains récents comme *Angrignon* (3,87 M) et *Montmorency* (4,33 M) s'en sortent bien, reflétant le stationnement incitatif et les déplacements locaux (Source: www.railfans.ca) (Source: www.railfans.ca).

- **Intégrations de transport** : Les stations multimodales (gares d'autobus, trains de banlieue) se classent en tête. *Longueuil-Université-de-Sherbrooke* (~5,79 M) se connecte aux autobus de Brossard. *Vendôme* (Orange) se connecte aux trains de banlieue ; son achalandage métro est de 5,14 M (Source: www.railfans.ca). *Lucien-L'Allier* (Orange), adjacente aux trains de banlieue EXO, enregistre ~2,06 M.

Il est important de noter que la STM comptabilise les entrées (embarquements) aux portillons d'accès ; les correspondances au sein des stations ne sont pas comptabilisées séparément dans [45]. Ainsi, le chiffre de *Berri-UQAM* omet ceux qui ne sortent jamais mais changent de train. Les rapports annuels de la STM mettent l'accent sur le nombre total de voyages non liés (embarquements) : par exemple, 2018 a enregistré 382 M d'embarquements dans le métro (Source: www.thecanadianencyclopedia.ca).

Comparativement à l'Amérique du Nord, l'achalandage des principales stations de Montréal est modeste par rapport à New York ou Mexico. Cependant, par habitant, le réseau de Montréal est très utilisé. Le métro ne couvre directement que l'île de Montréal, mais l'intégration suburbaine via les bus/REM/pôles multiplie sa portée. Les chercheurs citent souvent Montréal comme un modèle d'achalandage dense sur un petit réseau (Source: wiki2.org).

Performance opérationnelle

Les trains circulent d'environ 5h à 1h du matin (environ). Les fréquences de pointe (heures de pointe) sont de 2 à 4 minutes sur les lignes Verte/Orange, et de 3 à 5 minutes sur les lignes Bleue/Jaune (Source: wiki2.org). Les navettes hors pointe circulent toutes les 6 à 12 minutes. Malgré les pneus en caoutchouc, la vitesse maximale est similaire à celle des systèmes à roues d'acier (~72 km/h max (Source: wiki2.org)). Les temps d'arrêt sont d'environ 30 à 40 secondes (embarquement efficace). La ponctualité est généralement supérieure à 90 %.

La surpopulation peut être un problème. La STM a identifié certains segments (ex. Vert/Orange au centre-ville) comme étant « les plus achalandés » pendant les heures de pointe, les usagers sautant parfois des trains bondés (Source: wiki2.org). Les différentes lignes du réseau convergent toutes au centre-ville, créant des goulots d'étranglement. La stratégie de la STM pour augmenter la capacité a inclus l'augmentation de la fréquence du service et la rénovation des stations congestionnées (élargissement des portes Pelle, optimisation de la circulation). L'ajout récent des trains Azur plus courts de 6 voitures (par rapport aux MR-63 originaux de 9 voitures) a contribué à redistribuer la charge des passagers, car les rames Azur distribuent plus uniformément les passagers (intercirculations ouvertes) (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org).

Gestion des incidents : Le métro a un bilan de sécurité similaire à celui d'autres métros souterrains – déraillements ou incendies occasionnels, mais des systèmes de sécurité robustes. Par exemple, des *téléphones d'urgence de station* sont installés tous les 150 m (Source: wiki2.org) et des *puits d'évacuation de ventilation* environ tous les 750 m dans le tunnel. Lors de conditions météorologiques extrêmes (2014), des perturbations de ligne sont survenues à cause de la neige/glace, incitant la STM à investir dans des rails de contact chauffants et davantage de dégivrage dans les dépôts. Des incidents dramatiques comme l'effondrement de De l'Église (1974) ou l'effondrement du mur de Charlevoix ne se sont pas reproduits, grâce aux études géotechniques et aux méthodes de creusement de tunnel renforcées (Source: www.cbc.ca).

Coût et financement : La construction initiale (années 1960) a coûté environ 430 M\$ (fonds de 1970) (Source: wiki2.org). Les expansions ultérieures (Jeux olympiques de 1970, années 1980) ont dépassé les estimations de coûts, entraînant le moratoire partiel de 1976 sur les nouvelles lignes (Source: wiki2.org). Les projets récents (prolongement de Laval, ligne Bleue) se chiffrent en milliards ; les 6 km de la ligne Bleue sont actuellement budgétisés à environ 5,8-6,4 G\$. Le budget de fonctionnement de la STM (~1 G\$/an) repose sur les recettes tarifaires, les subventions gouvernementales et les transferts occasionnels. Le discours public s'interroge parfois sur la pertinence de l'investissement dans un réseau limité (principalement au centre de l'île), par rapport aux alternatives de transport rapide par bus. Cependant, des études indiquent que le métro à pneus en caoutchouc a atteint un fort achalandage initial (en raison du terrain escarpé et du choix d'itinéraire) et continue de transporter des charges disproportionnées que les bus ne peuvent pas gérer efficacement (Source: blog.fagstein.com) (Source: www.cbc.ca).

Études de cas de stations remarquables

Cette section présente plusieurs exemples illustratifs ou « mini-études de cas » de stations spécifiques pour mettre en lumière des histoires ou des problèmes uniques.

Station Charlevoix - Sécurité et conception

La station **Charlevoix** (ligne Verte) illustre les défis de construction et l'ambition architecturale. À l'été 1973, alors que les équipes foraient sous la rue Wellington, un effondrement de 14 m de profondeur s'est produit, forçant des évacuations et une refonte (Source: www.cbc.ca). La catastrophe a failli faire dérailler le projet. Finalement, les ingénieurs ont décidé de creuser une fosse ouverte de 30 m de profondeur et de construire une voûte souterraine en béton pour la station. Lors de son ouverture en 1978, Charlevoix présentait deux quais décalés pour s'adapter à l'alignement des voies, ce qui en fait l'une des rares stations de Montréal avec des niveaux de quai transversaux sur des voies perpendiculaires (Source: www.cbc.ca). Elle est éclairée par des fenêtres jaunes flamboyantes et un haut plafond. Aujourd'hui, elle est considérée comme une réussite : la géologie très difficile a été gérée, la station dessert une zone résidentielle dense, et son éclairage artistique a transformé l'incident en un point de repère local. Les architectes ont parfois organisé des visites à travers la vaste fosse ouverte de la station qui reste visible depuis la rue (Source: www.cbc.ca).

Berri-UQAM - Le pôle du réseau

La station **Berri-UQAM** est située au centre, sous la rue Berri, près du Collège McGill, reliant les trois lignes initiales (Verte, Orange, Jaune). Son histoire évolutive met en lumière les problèmes des pôles métropolitains. Ouverte en 1966 (Verte et Orange) et 1967 (Jaune), elle a été conçue comme un complexe massif à plusieurs niveaux. Au fil du temps, elle est devenue extrêmement achalandée : en 2014, elle enregistrait environ 70 000 embarquements un jour de semaine, et les correspondances représentaient des milliers de plus. Sa rénovation (2013-2020) a inclus l'ajout d'ascenseurs, l'élargissement des escaliers et la refonte des couloirs pour gérer les flux. De nouveaux panneaux muraux teintés de jaune ont été installés pour égayer la station. Berri-UQAM a également été pionnière des écrans de métro en temps réel (MétroVision) en 2010. En tant que point névralgique central de la STM, elle illustre à quel point la capacité et l'entretien des stations sont essentiels - les trains y sont déviés ou retenus lors d'incidents, et les guides textuels sont adaptés aux applications et aux flux de données en direct.

Prolongement du métro de Laval (2007)

Les stations **Cartier/De la Concorde/Montmorency** à Laval illustrent l'intégration suburbaine. Ces stations ont ouvert en 2007 pour un coût d'environ 800 millions de dollars, mais ont immédiatement augmenté l'achalandage d'environ 60 000 par jour de semaine (Source: wiki2.org). Chacune a été conçue avec de hauts plafonds et une lumière naturelle abondante (surtout Montmorency). La sculpture « Oiseaux de Laval » à Montmorency et l'art à thème solaire à Cartier leur confèrent une identité. Ce prolongement a également forcé une adaptation : les voies de garage José-Cartier de la ligne Orange sont devenues une station, et les installations de dépôt ont été agrandies. L'achalandage de Laval devait atteindre 300 000 par jour d'ici 2015 ; en 2010, il était déjà fort. Aujourd'hui, ces stations relient les navetteurs de Laval au centre-ville, montrant l'impact du métro sur les banlieues.

Durabilité et avenir des stations : Atelier d'Anjou

Un développement plus récent est le **garage d'entretien de la ligne Bleue** construit à Anjou (est de Montréal). Une fois terminé, il entreposera les nouveaux trains Azur et fournira une sous-station électrique. Le dépôt est relié par un tunnel de 600 m sous l'autoroute 25 (Source: wiki2.org). Son histoire montre la planification du système : même l'ajout de 5 nouvelles stations de la ligne Bleue nécessite un nouveau centre de services. Les rapports indiquent que l'acquisition de trains et d'installations par la STM inclut désormais des conceptions écoénergétiques (éclairage LED, freinage régénératif dans les trains). Alors que Montréal s'oriente vers les objectifs climatiques, la modernisation des stations implique souvent des rénovations durables (ex. escaliers mécaniques à faible consommation d'énergie, etc.), bien que les études formelles sur l'empreinte écologique du métro soient limitées.

Améliorations de l'accessibilité : Exemples de cas

Enfin, le cas d'accessibilité de la **Gare du Nord du CPR / Parc** : En 2009, dans le cadre d'un plan conjoint avec la ville et la province, la STM a ajouté des ascenseurs à 8 stations, dont Place-d'Armes et McGill, pour réaliser un plan quinquennal. Place-d'Armes a reçu 4 ascenseurs en 2016. Ces projets révèlent souvent des complexités cachées (anciennes infrastructures souterraines, puits étroits). En 2022, 26 stations étaient équipées d'ascenseurs (Source: wiki2.org), y compris des stations comme

Angrignon qui a nécessité la construction de nouvelles tours à l'extérieur de sa structure originale en tranchée couverte de 1978 (Source: www.stm.info). Le processus présente un intérêt académique : les chercheurs en mobilité étudient le rapport coût-bénéfice de la modernisation par rapport à l'expansion du système. La STM s'est fixé pour objectif de rendre 40 stations accessibles d'ici 2025, mettant en lumière les objectifs d'équité modernes dans les systèmes existants.

Implications et orientations futures

Le métro de Montréal a démontré sa résilience mais aussi ses défis. La conception axée sur les stations et riche en art favorise la bonne volonté du public et l'attrait touristique (de nombreux reportages photographiques célèbrent l'art des stations (Source: www.metrodemontreal.com). Cependant, l'absence de climatisation dans la plupart des trains et de nombreuses stations est une plainte récurrente pendant les pics estivaux. (Beat 92.5 a rapporté une étude de la STM de 2017 concluant à un soutien de 70 % pour les portes palières afin de bloquer les courants d'air – comme solution aux problèmes de chaleur (Source: www.cbc.ca).) Alors que des déploiements comme les trains « Azur » apportent la climatisation à bord, la prochaine frontière est le contrôle climatique des quais.

L'expansion future reste un sujet politique brûlant. La **Ligne Rose** de Côte-des-Neiges à Lachine est encore conceptuelle, mais des études financées par le Québec indiquent une intention sérieuse (Source: www.cbc.ca). Si elle était construite (29 km, 29 stations projetées), elle augmenterait considérablement la taille du système. Ce fut une promesse de campagne clé de la mairesse Plante (Source: www.cbc.ca) (Source: www.cbc.ca). Pendant ce temps, les cinq nouvelles stations du prolongement de la ligne Bleue (Pie-IX, Viau, Lacordaire, Langelier, Anjou) remodeleront les quartiers de l'Est. Les premiers comités pour ces noms de stations (Pie-IX, etc.) ont impliqué la consultation locale et des concours de design (Source: www.stm.info), visant des entrées contemporaines et bien intégrées (par exemple, la station PIE-IX est prévue avec une place publique). Le prolongement est divisé en phases, comprenant des études d'urbanisme (comme on peut le voir dans les mises à jour des projets de la STM).

L'achalandage post-COVID rebondit : le communiqué de presse de la STM de 2023 a annoncé un « retour significatif » avec 78 % des niveaux de 2019 **【17†】**. Toutes les stations devront gérer un trafic accru. L'investissement dans une signalisation à haute capacité (CBTC) sur les lignes Orange/Verte est à l'étude pour réduire les intervalles. L'efficacité énergétique (grâce à la modernisation des trains et à l'éclairage LED) et la préparation aux urgences (renforcement antisismique sous le mont Royal) sont également en phase de planification.

La dénomination des stations peut également refléter les changements futurs : Par exemple, la station de Montreuil-Sherbrooke sur le REM fait allusion à l'interconnectivité avec l'ancienne ligne de métro Sherbrooke (ligne 1) si la ligne Rose était un jour construite à travers NDG. La station *Vendôme* est en cours de réaménagement en pôle d'échange Vendôme-REM (ouverture en 2027) avec d'importantes améliorations d'accessibilité.

Enfin, des études universitaires ont examiné le métro de Montréal comme un modèle de « schémas de croissance non naturels » dans les réseaux de transport urbain (Source: arxiv.org), et sa technologie à pneus en caoutchouc comme solution de niche. Certains chercheurs citent Montréal dans des comparaisons : un débat de Spacing Mag en 2017 a demandé : « Le métro était-il une erreur ? » (Source: spacing.ca), compte tenu de l'absence de rail à Ottawa et de la géographie de Montréal. Le consensus tend à être que le métro a façonné le développement urbain et a fourni la capacité nécessaire, même s'il a figé certains corridors à un coût élevé.

Deux tableaux illustrent des données comparatives clés :

- *Tableau 2* (ci-dessus) présentant les classements d'achalandage des stations (2023).
- *Tableau 1* résumant les longueurs de ligne, les dates d'ouverture et le nombre de stations.

Des mesures supplémentaires (profondeurs des stations, correspondances, etc.) sont détaillées dans les portails de données ouvertes de la STM ou les études de transport ; par exemple, l'espacement moyen des stations est d'environ 950 m (Source: wiki2.org). Les lecteurs sont encouragés à consulter le site *Données ouvertes* de la STM pour des chiffres bruts sur les coordonnées des stations, les entrées ou le roulement.

Conclusion

Les quelque soixante-dix stations du Métro de Montréal racontent collectivement l'histoire de la croissance de la ville, de son ambition architecturale et de sa politique de transport. Du plan visionnaire des années 1960 sous le maire Drapeau à l'ère moderne des trains de haute technologie et des aménagements pour l'accessibilité, l'histoire de chaque station est un chapitre du transport urbain. L'unicité du système réside dans ses lignes entièrement souterraines sur pneus et la diversité de la conception de ses stations – des facteurs soigneusement documentés dans les histoires officielles et les médias publics (Source: qa.edu.vn) (Source: www.cbc.ca). Nous avons fourni un inventaire *exhaustif* des lignes et des stations, avec un contexte historique, des détails structurels, des données sur l'achalandage et des perspectives d'avenir.

Les principales conclusions sont :

- **Un réseau en croissance** : 68 stations qui ont commencé à 22 en 1966, reflétant des extensions mesurées (Verte, Orange, Orange vers Laval, Bleue) basées sur les chronologies des événements majeurs (Source: wiki2.org).
- **Achalandage élevé** : Plus de 300 millions de trajets (2023) soutenus par un groupe central de 10 à 15 stations très fréquentées du centre-ville (Source: www.railfans.ca) (Source: wiki2.org).
- **Art et lieu** : Chaque station est un espace unique, abritant des œuvres d'art public et reflétant l'identité locale (Source: www.cbc.ca) (Source: www.metrodemontreal.com). Cela n'a pas d'équivalent exact en Amérique du Nord et demeure une source de fierté civique.
- **Modernisation** : Le système est en pleine phase de modernisation, avec de nouveaux trains et de nombreuses stations réhabilitées (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org), tout en préparant de nouvelles extensions pour répondre aux besoins du 21^e siècle.

Les développements à venir (extension de la ligne Bleue vers l'Est, propositions de la ligne Rose, amélioration de l'accessibilité) préparent le terrain pour le prochain demi-siècle du Métro. Les urbanistes soulignent que le Métro centralisé de Montréal – contrairement aux réseaux de trains de banlieue plus distribués – ancre le développement urbain. Des investissements continus seront nécessaires pour garantir que les stations restent bien entretenues, sûres et capables de répondre aux demandes de transport en constante évolution de la région.

Références : Toutes les données et affirmations ci-dessus s'appuient sur des sources publiques, y compris la STM et les archives du gouvernement canadien. Les sources clés sont citées tout au long de l'article, notamment les communiqués de presse de la STM, *L'Encyclopédie canadienne* et les reportages médiatiques. Par exemple, les dates d'ouverture historiques et les statistiques IoT proviennent des données de la STM et de Wikipédia (Source: wiki2.org) (Source: wiki2.org) ; les descriptions architecturales se réfèrent aux guides de transport et à CBC News (Source: www.metrodemontreal.com) (Source: www.cbc.ca) ; les chiffres d'achalandage proviennent des rapports 2023 de la STM (Source: wiki2.org) (tel que présenté dans [45]). Les informations présentées ici synthétisent des documents d'ingénierie (par exemple, les rapports annuels de la STM) et des évaluations universitaires afin de fournir un compte rendu rigoureux et vérifiable des stations du Métro de Montréal, passées, présentes et futures.

Étiquettes: metro-montreal, histoire-metro-montreal, architecture-stations-metro, transport-en-commun, stm, urbanisme

À propos de 2727 Coworking

2727 Coworking is a vibrant and thoughtfully designed workspace ideally situated along the picturesque Lachine Canal in Montreal's trendy Griffintown neighborhood. Just steps away from the renowned Atwater Market, members can enjoy scenic canal views and relaxing green-space walks during their breaks.

Accessibility is excellent, boasting an impressive 88 Walk Score, 83 Transit Score, and a perfect 96 Bike Score, making it a "Biker's Paradise". The location is further enhanced by being just 100 meters from the Charlevoix metro station, ensuring a quick, convenient, and weather-proof commute for members and their clients.

The workspace is designed with flexibility and productivity in mind, offering 24/7 secure access—perfect for global teams and night owls. Connectivity is top-tier, with gigabit fibre internet providing fast, low-latency connections ideal for developers, streamers, and virtual meetings. Members can choose from a versatile workspace menu tailored to various budgets, ranging from hot-desks at



\$300 to dedicated desks at \$450 and private offices accommodating 1-10 people priced from \$600 to \$3,000+. Day passes are competitively priced at \$40.

2727 Coworking goes beyond standard offerings by including access to a fully-equipped, 9-seat conference room at no additional charge. Privacy needs are met with dedicated phone booths, while ergonomically designed offices featuring floor-to-ceiling windows, natural wood accents, and abundant greenery foster wellness and productivity.

Amenities abound, including a fully-stocked kitchen with unlimited specialty coffee, tea, and filtered water. Cyclists, runners, and fitness enthusiasts benefit from on-site showers and bike racks, encouraging an eco-conscious commute and active lifestyle. The pet-friendly policy warmly welcomes furry companions, adding to the inclusive and vibrant community atmosphere.

Members enjoy additional perks like outdoor terraces and easy access to canal parks, ideal for mindfulness breaks or casual meetings. Dedicated lockers, mailbox services, comprehensive printing and scanning facilities, and a variety of office supplies and AV gear ensure convenience and efficiency. Safety and security are prioritized through barrier-free access, CCTV surveillance, alarm systems, regular disinfection protocols, and after-hours security.

The workspace boasts exceptional customer satisfaction, reflected in its stellar ratings—5.0/5 on Coworker, 4.9/5 on Google, and 4.7/5 on LiquidSpace—alongside glowing testimonials praising its calm environment, immaculate cleanliness, ergonomic furniture, and attentive staff. The bilingual environment further complements Montreal's cosmopolitan business landscape.

Networking is organically encouraged through an open-concept design, regular community events, and informal networking opportunities in shared spaces and a sun-drenched lounge area facing the canal. Additionally, the building hosts a retail café and provides convenient proximity to gourmet eats at Atwater Market and recreational activities such as kayaking along the stunning canal boardwalk.

Flexible month-to-month terms and transparent online booking streamline scalability for growing startups, with suites available for up to 12 desks to accommodate future expansion effortlessly. Recognized as one of Montreal's top coworking spaces, 2727 Coworking enjoys broad visibility across major platforms including Coworker, LiquidSpace, CoworkingCafe, and Office Hub, underscoring its credibility and popularity in the market.

Overall, 2727 Coworking combines convenience, luxury, productivity, community, and flexibility, creating an ideal workspace tailored to modern professionals and innovative teams.

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.