

Analyse de la congestion routière et des points chauds à Montréal

Publié le 13 août 2025 40 min de lecture



Congestion routière à Montréal : identification des pires points chauds et des tendances

Introduction : Montréal est réputée pour sa culture vibrante et son charme historique, mais elle est également notoire pour la congestion routière. En 2023, les automobilistes montréalais ont perdu en moyenne 57 heures dans les embouteillages, classant la ville au **30e rang des villes les plus congestionnées au monde** et au **2e rang des pires au Canada** (après Toronto) (Source: journaldemontreal.com). Cela place la congestion de Montréal au même niveau, voire pire, que des villes mondiales comme Berlin et Sydney (Source: journaldemontreal.com). L'impact économique est substantiel – un récent rapport métropolitain a estimé à **plus de 6,1 milliards de dollars** les coûts annuels dus à la congestion dans la région de Montréal (environ **2,1 % du PIB régional**) (Source: cmm.qc.ca). Ces coûts incluent le temps perdu, le carburant et la **productivité**, ainsi qu'une pollution accrue et le stress pour les navetteurs (Source: cmm.qc.ca). Dans ce rapport, nous identifions l'auto

et la rue de surface les plus congestionnées à Montréal, analysons les schémas de circulation (pics quotidiens et variations saisonnières), discutons des principaux facteurs contributifs (infrastructures, construction, [tendances de déplacement](#)), et examinons des métriques telles que les retards, les volumes et les vitesses. Nous considérons également les impacts sur la logistique, les transports en commun, et comparons la congestion de Montréal à celle d'autres grandes villes canadiennes. Toutes les données et affirmations sont étayées par des sources officielles comme les études de Transports Québec, le rapport sur les goulots d'étranglement de l'Association canadienne des automobilistes (CAA), les analyses de trafic d'INRIX et TomTom, et les rapports municipaux.

Les pires corridors de circulation de Montréal

L'autoroute la plus congestionnée : l'Autoroute 40 « Métropolitaine »

*Circulation au ralenti sur l'Autoroute 15 (Autoroute Décarie) de Montréal près de l'échangeur Turcot, avec des panneaux aériens avertissant de « **CONGESTION** » à venir. Les autoroutes Décarie (A-15) et Métropolitaine (A-40) sont régulièrement engorgées aux heures de pointe, reflétant les graves goulots d'étranglement autoroutiers de Montréal.*

En ce qui concerne les autoroutes, l'**Autoroute 40 (A-40)** – connue sous le nom d'*Autoroute Métropolitaine* – est constamment identifiée comme le pire point d'étranglement du trafic à Montréal. L'A-40 est une autoroute surélevée est-ouest qui traverse le milieu de l'île et sert de segment local de la Transcanadienne. Selon une étude nationale sur la congestion menée par la CAA, un **tronçon de 10 km de l'A-40 (la « Métropolitaine » entre le boulevard Pie-IX et l'Autoroute 520/Côte-de-Liesse)** est le *pire goulot d'étranglement unique à Montréal* et le **3e pire au Canada** (Source: [globalnews.ca](#)). Les automobilistes sur ce tronçon subissent près de **2 millions d'heures de retard cumulatif chaque année** (Source: [globalnews.ca](#)). En termes pratiques, cela signifie d'énormes files d'attente quotidiennes : aux heures de pointe, la circulation avance souvent à une **vitesse moyenne inférieure à 50 km/h** – parfois bien en dessous de la limite de 100 km/h – non seulement pendant l'heure de pointe mais **pendant la majeure partie de la journée** (Source: [caa.ca](#)). Le rapport de la CAA a noté que sur la Métropolitaine, « *les vitesses moyennes de déplacement sont constamment égales ou inférieures à 50 km/h* » pendant les heures diurnes (Source: [caa.ca](#)), indiquant un état de congestion quasi permanent. Cette section autoroutière coûte à elle seule aux navetteurs environ **45 millions de dollars par an en temps perdu** et gaspille environ **1,3 million de litres de carburant** annuellement (avec plus de **11 millions de kg de CO₂** émis inutilement) (Source: [caa.ca](#)) – une illustration frappante de son impact.

Plusieurs facteurs expliquent pourquoi l'A-40 est le pire corridor de circulation de Montréal. Le **volume et la demande** jouent un rôle primordial : comme le décrit l'étude de la CAA, il s'agit de « *la section la plus achalandée de la Transcanadienne* » à Montréal (Source: [caa.ca](#)). Un jour typique, plus de **180 000 à**

190 000 véhicules circulent sur la Métropolitaine (Source: journaldemontreal.com). Les chiffres officiels de Transports Québec confirment que jusqu'à **190 000 véhicules par jour** utilisent l'A-40 dans ce secteur (Source: journaldemontreal.com), une charge immense pour une autoroute construite à l'origine dans les années 1960. Cela dépasse largement la capacité à laquelle des conditions de circulation fluide peuvent être maintenues, surtout compte tenu de la conception de l'autoroute. La section est une **autoroute surélevée à six voies** avec des bretelles d'accès/de sortie rapprochées qui canalisent le trafic des grandes artères comme Pie-IX, Saint-Laurent/Carré Henri-Bourassa, et l'échangeur Côte-de-Liesse (A-520 vers l'aéroport). Les fusions et les changements de voie constants, combinés aux courtes distances entre les échangeurs, créent des turbulences qui ralentissent tout le monde. De plus, les **limitations d'infrastructure et l'entretien continu** aggravent la congestion. La structure en béton vieillissante de la Métropolitaine exige des réparations fréquentes ; les fermetures de voies pour la réfection de la chaussée ou les travaux structurels sont courantes, particulièrement pendant la saison de construction estivale (2023-2025 a vu une réfection majeure après que des travaux antérieurs aient été jugés déficients (Source: journaldemontreal.com)). Toute fermeture de ce type sur l'A-40 déclenche rapidement d'énormes embouteillages étant donné le manque d'autoroutes est-ouest alternatives à travers la ville.

Il est à noter que la géographie et la configuration du réseau de Montréal canalisent *le trafic local et de transit sur l'A-40*. En tant que ville insulaire, Montréal ne dispose que de quelques passages par ponts/tunnels hors de l'île et pas de rocade de contournement complète ; l'A-40 est essentiellement la voie de contournement pour les camions et le trafic interurbain, ainsi qu'une voie de navettage. Ainsi, les **volumes élevés de camions** provenant du Port de Montréal et le transport interprovincial se mélangent aux navetteurs quotidiens sur cette autoroute. Le résultat est une congestion sévère qui a suscité des comparaisons avec le trafic notoire des grandes villes américaines. En effet, les analystes ont souligné que le goulot d'étranglement de l'A-40 à Montréal provoque des retards *comparables à ceux de New York et Los Angeles*(Source: globalnews.ca). Une étude a noté que les niveaux de congestion de ce corridor montréalais sont comparables à ceux des pires goulots d'étranglement de Boston, MA (Source: globalnews.ca), soulignant comment une autoroute montréalaise peut ressembler aux embouteillages d'une métropole beaucoup plus grande.

Autres goulots d'étranglement autoroutiers majeurs : Bien que l'A-40 (Métropolitaine) soit la pire, ce n'est pas la seule autoroute de Montréal en proie à une congestion chronique. L'analyse de la CAA a souligné que Montréal compte en fait **5 des 20 pires goulots d'étranglement autoroutiers au Canada**(Source: caa.ca)(Source: caa.ca). La deuxième pire à Montréal est l'**Autoroute 15 (Autoroute Décarie)**, qui a été classée 5e au niveau national (Source: globalnews.ca)(Source: globalnews.ca). La Décarie est une autoroute nord-sud encaissée traversant la partie centre-ouest de Montréal, reliant l'A-15 de l'échangeur Turcot (A-20) jusqu'à l'A-40 (Turcot et Décarie forment ensemble le principal échangeur entre les autoroutes est-ouest et nord-sud). Le **corridor Décarie entre le Turcot et le chemin de la Côte-Saint-Luc** voit environ **200 000 véhicules par jour** (volume similaire à la Métropolitaine) (Source:

journaldemontreal.com). -44-chantiers-majeurs-sur-les-routes-du-grand-montreal-cet-ete#:~:text=n%C3%A9vralgique%20de%20l'E2%80%99autoroute%2040%20en,direction%20est) (Source: [facebook.com](https://www.facebook.com)) et imposerait environ **812 000 heures de retard par an** aux automobilistes (Source: [globalnews.ca](https://www.globalnews.ca)) – soit l'équivalent d'environ **33 jours** de retards collectifs annuels. Les habitants plaisaient amèrement en disant que le trafic sur la Décarie « *est mauvais 24h/24, 7j/7, 365 jours par an* », comme l'a dit un observateur (Source: [reddit.com](https://www.reddit.com)). Bien que quelque peu hyperbolique, cela reflète la réalité que **même en dehors des heures de pointe typiques, la Décarie reste souvent lente**, et des incidents mineurs ou de la pluie peuvent rapidement paralyser la circulation. Un autre point d'étranglement majeur est l'**Autoroute 25** au tunnel Louis-Hippolyte Lafontaine (reliant la Rive-Sud). L'approche de l'A-25 (entre la rue Souigny et la rue Beaubien) a été classée 8e pire au Canada (Source: [caa.ca](https://www.caa.ca)) avec plus de **250 000 heures de retard par an** (Source: [caa.ca](https://www.caa.ca)). Cette situation s'est récemment aggravée en raison d'un projet pluriannuel de réhabilitation du tunnel : depuis 2022, le tunnel Lafontaine a connu des fermetures de voies (une seule voie vers Montréal ouverte pendant les travaux), forçant des dizaines de milliers de navetteurs à dévier sur les rues de surface ou à subir de longues files d'attente. En effet, tout **incident ou entretien sur les traversées fluviales limitées de Montréal** (ponts/tunnels) crée immédiatement un chaos routier à l'échelle de la ville. D'autres autoroutes congestionnées notables incluent des tronçons de l'**Autoroute 20** (l'approche du pont Ville-Marie/Champlain et l'approche du pont Honoré-Mercier via la Route 138) – qui se congestionnent fréquemment aux heures de pointe et figuraient également parmi les 20 principaux goulots d'étranglement nationaux (Source: [caa.ca](https://www.caa.ca)). En résumé, les autoroutes de Montréal sont fortement utilisées et plusieurs segments clés souffrent d'une **congestion récurrente** quotidienne ainsi que de **conditions fréquentes de « stop-and-go »** causées par les accidents, la météo et les travaux routiers.

La rue urbaine la plus congestionnée : candidats et analyse

Identifier la rue de *surface* la plus congestionnée à Montréal est difficile, car de nombreuses artères connaissent un trafic intense, surtout aux heures de pointe. Contrairement aux autoroutes, les artères ont des feux de circulation, des passages piétons et souvent des réductions de voies, de sorte que la congestion est mesurée non seulement par les vitesses lentes mais aussi par les **retards de temps de parcours par distance**. Un sérieux candidat pour la rue la plus congestionnée est la **rue Sherbrooke** – une artère majeure est-ouest qui traverse l'île et passe par le centre-ville. Sherbrooke est l'une des artères les plus achalandées de la ville et sert souvent de voie de contournement lorsque l'A-720 (Autoroute Ville-Marie) ou d'autres routes parallèles sont engorgées. Elle supporte un trafic d'autobus important et possède de vastes façades commerciales et institutionnelles (y compris des universités et des hôpitaux) qui génèrent une activité constante. Les données recueillies lors d'une expérience sur le terrain de Global News illustrent la congestion de Sherbrooke : même **en dehors des heures de pointe, la circulation sur Sherbrooke peut être extrêmement lente**. Lors d'un test **en début d'après-midi (hors heures de pointe)**, il a fallu à un véhicule de presse **22 minutes pour parcourir seulement 3,4 km** le long de la rue Sherbrooke (d'Atwater à Berri) (Source: [globalnews.ca](https://www.globalnews.ca)). Cela correspond à une

vitesse moyenne d'environ **9 km/h**, ce qui est à peu près le rythme d'un cycliste occasionnel. Les retards étaient causés par plusieurs zones de construction et des « hordes de piétons » près de l'Université McGill, la police contrôlant activement les intersections pour le trafic piétonnier intense (Source: globalnews.ca). Dans un autre segment de cette expérience, un tronçon de 0,9 km sur la rue de la Montagne (une rue nord-sud du centre-ville alimentant Sherbrooke) a pris 10 minutes à traverser en raison de travaux, et une section du boulevard René-Lévesque a été également réduite à une seule voie, créant un retard significatif (Source: globalnews.ca)(Source: globalnews.ca). Ces exemples soulignent comment les **rues du centre-ville de Montréal peuvent devenir extrêmement congestionnées même en milieu de journée**, surtout lorsqu'elles sont aggravées par les travaux routiers et les volumes élevés de piétons. Pendant les **heures de pointe typiques en semaine (7h-9h et 16h-18h)**, Sherbrooke et les avenues parallèles au cœur de la ville (René-Lévesque, de Maisonneuve, Notre-Dame, etc.) voient fréquemment un trafic pare-chocs contre pare-chocs avec un mouvement d'arrêt et de démarrage entre les feux de circulation.

Une autre artère notoire est la **rue Notre-Dame Est**, particulièrement dans l'est et à l'approche du réseau tunnel/autoroute. Notre-Dame sert de principale route de surface pour les camions de marchandises à destination et en provenance du Port de Montréal et fonctionne également comme une route de débordement lorsque l'autoroute A-720/A-20 se termine. Elle a longtemps été prévue pour être transformée en autoroute à plus grande capacité, mais jusqu'à récemment, elle reste un large boulevard avec des feux de circulation. Les navetteurs signalent que **toute rue alimentant le tunnel La Fontaine congestionné** (comme Notre-Dame dans l'est) connaît de graves embouteillages ; un habitant a noté Notre-Dame Est comme « *mon vote* » pour la pire congestion, surtout avec les fermetures de voies du tunnel en cours (Source: reddit.com). De même, le **boulevard Papineau** (Route Papineau, faisant partie de la Route 134) est souvent cité comme une route urbaine terriblement congestionnée. Papineau s'étend du nord au sud et relie au **pont Jacques Cartier**, l'un des principaux ponts vers la Rive-Sud. Pendant l'heure de pointe du soir, Papineau en direction sud est régulièrement engorgée sur plusieurs kilomètres alors que les véhicules font la queue pour accéder au pont. Les conducteurs signalent que Papineau, de la rue Beaubien jusqu'à Sherbrooke (à l'approche de la rampe du pont) « *est assez mauvaise* » aux heures de pointe (Source: reddit.com), avec de longs retards pour parcourir quelques pâtés de maisons. C'est une conséquence directe du **goulot d'étranglement à l'entrée du pont** (capacité limitée et configuration péage/feux) et de la forte demande des navetteurs quittant le centre-ville. D'autres candidats pour la pire congestion incluent le **boulevard René-Lévesque Est** (une artère qui se rétrécit et supporte des volumes élevés près du nouvel hôpital du CHUM), le **boulevard Saint-Laurent** et la **rue Saint-Denis** dans le Plateau (deux corridors étroits et achalandés), et le **boulevard Pie-IX** dans le nord (qui jusqu'à récemment n'avait pas de ligne de métro ou d'alternative ferroviaire, entraînant un trafic automobile et d'autobus important – une nouvelle ligne de SRB sur Pie-IX a quelque peu amélioré la fluidité des autobus).

Bien qu'il soit difficile de désigner une seule rue comme *la pire*, la **rue Sherbrooke** se distingue par sa longueur, son rôle central et les retards documentés. C'est l'une des plus longues rues urbaines et toute perturbation (travaux, accident ou tempête de neige) peut y provoquer des embouteillages qui durent des heures. De plus, l'importance de Sherbrooke en tant qu'**axe transversal** signifie que la congestion y a des effets de débordement : par exemple, le trafic détourné de l'autoroute 720 inonde souvent Sherbrooke ; de même, lorsque des événements ou des manifestations au centre-ville ferment d'autres rues, Sherbrooke en subit les conséquences. Les données municipales sur les volumes de trafic montrent que certaines sections de Sherbrooke gèrent des dizaines de milliers de véhicules par jour, la plaçant parmi les routes municipales les plus fréquentées. En somme, le **réseau routier artériel de Montréal souffre d'une congestion fréquente et localisée** – en particulier aux abords des ponts/tunnels et dans les zones denses du centre-ville. La pire congestion routière coïncide généralement avec les **heures de pointe**, mais comme mentionné, la congestion en milieu de journée et le week-end peut également être sévère en cas de fermetures dues aux travaux ou d'événements populaires. Par exemple, les rues du centre-ville de Montréal peuvent être engorgées les après-midis de week-end lors de festivals ou les soirs de match près du Centre Bell. La nature imprévisible de la congestion routière (due aux feux de circulation, aux piétons, aux véhicules de livraison en double file, etc.) en fait un défi persistant. Les responsables municipaux décrivent souvent la conduite au centre-ville en été comme « infernale » – « *la liberté et la vitesse ne seront pas au rendez-vous, il y aura des obstacles* », a averti un porte-parole de Montréal à propos de la saison des travaux routiers de l'été 2025 (Source: journaldemontreal.com).

Tendances de la congestion : pics quotidiens et variations saisonnières

Tendances des heures de pointe quotidiennes : Le trafic montréalais suit le schéma typique des jours de semaine avec des **pics de pointe matinaux et vespéraux**, mais avec quelques caractéristiques notables. Le **pic matinal** s'étend généralement d'environ **6h30 à 9h30**, alors que les navetteurs des banlieues et des arrondissements périphériques se dirigent vers les centres d'emploi du centre-ville. Le **pic vespéral** est légèrement plus long, d'environ **15h30 à 18h30**, alors que les travailleurs quittent la ville (et les vendredis, cela peut commencer plus tôt, vers 14h30, en raison des départs anticipés/voyages de fin de semaine). Pendant ces périodes de pointe, les temps de trajet peuvent augmenter considérablement – souvent **doubler ou tripler** la durée en flux libre pour de nombreux déplacements. Par exemple, selon l'indice de trafic TomTom, un trajet typique de 10 km à Montréal qui pourrait prendre 12 à 15 minutes sans trafic peut facilement prendre **25 à 30 minutes et plus pendant l'heure de pointe**, soit un niveau de congestion d'environ 40 à 100 % de temps de trajet supplémentaire. Les pires jours, l'indice de congestion de Montréal a atteint environ **40 % en moyenne** (ce qui signifie que les trajets prennent 1,4 fois plus de temps qu'en l'absence de congestion) et même plus pendant les heures de pointe (Source: tomtom.com)(Source: guideautoweb.com). Les données de TomTom pour

2024 indiquent que le **trajet du soir à Montréal est souvent le plus lent**, les mercredis soirs de la fin de l'automne 2024 étant particulièrement difficiles (probablement en raison des intempéries et de la tombée de la nuit précoce) ⁰⁺ source . Il est à noter que sur les **autoroutes comme l'A-40 et l'A-15, la congestion ne se limite pas à un pic aigu**. Comme mentionné, ces goulots d'étranglement majeurs connaissent une **congestion soutenue du matin au soir**. Les analystes du trafic observent que sur les autoroutes les plus fréquentées de Montréal, il n'y a souvent *qu'un bref répit en milieu de journée vers 11h-14h*, et même alors, les vitesses restent modérées. En effet, une description a noté que sur les pires corridors montréalais, « *les vitesses de déplacement restent faibles tout au long de la journée* » avec peu d'amélioration en dehors des heures de pointe (Source: caa.ca). Une anecdote locale fait écho à cela : « *Le trafic de l'heure de pointe en semaine est horrible et dure de 6h à 19h avec une légère pause de 11h à 15h* », selon un navetteur frustré (Source: [reddit.com](https://www.reddit.com)). Bien que la congestion ininterrompue de 6h à 19h soit une exagération, elle traduit le sentiment que l'« **heure** » **de pointe de Montréal s'étend sur plusieurs heures** chaque matin et après-midi, et que le trafic en milieu de journée sur les axes clés peut encore être lent.

Tendances de fin de semaine et hors pointe : La congestion à Montréal ne se limite pas aux jours de semaine. Le **trafic de fin de semaine** peut être étonnamment dense sur certains axes, surtout en été. De nombreux Montréalais se rendent dans des chalets ou d'autres destinations de loisirs les week-ends d'été, ce qui entraîne des embouteillages sortants le **vendredi après-midi** (par exemple, sur l'autoroute 15 nord vers les Laurentides, commençant dans la ville et s'étendant sur plusieurs dizaines de kilomètres au nord – un résident note que ce flux du vendredi est « *assez horrible... jusqu'à Saint-Sauveur* » (Source: [reddit.com](https://www.reddit.com))). De même, le **dimanche après-midi/soir** connaît souvent une congestion entrante alors que les gens retournent en ville. À l'intérieur de la ville, les week-ends attirent les acheteurs et les touristes ; les quartiers populaires (Vieux-Montréal, rues commerçantes du centre-ville, routes d'accès au parc du Mont-Royal) peuvent avoir des rues engorgées et un stationnement rare. Les week-ends d'été coïncident également avec les nombreux festivals de Montréal (Festival de Jazz, Juste pour rire, etc.), qui entraînent des fermetures de rues et attirent les foules, exerçant une pression inhabituelle sur les rues restantes ouvertes. Il est intéressant de noter que le **trafic de fin de semaine sur les autoroutes** peut être plus léger qu'en semaine *sauf* en cas de fermetures dues aux travaux. Cependant, Montréal a pour tradition de programmer les travaux routiers majeurs les week-ends (pour éviter l'impact sur l'heure de pointe en semaine), ce qui signifie que les **fermetures complètes d'autoroutes ou de ponts les week-ends sont courantes** en été. Ces fermetures planifiées (souvent appelées travaux « blitz ») provoquent une intense congestion localisée sur les itinéraires de déviation. Par exemple, durant l'été 2023-2024, Transports Québec a régulièrement fermé des sections de l'A-40 ou de l'A-20 les week-ends pour des travaux, ce qui a conduit les autorités à avertir les conducteurs d'« *éviter le secteur ou de s'attendre à des délais importants* » (Source: journaldemontreal.com) (Source: journaldemontreal.com). Dans un cas, une fermeture complète de l'A-40 en direction est pour un week-end a été décrite comme le « pire scénario » pour le trafic, paralysant efficacement la Métropolitaine pendant des jours (Source: journaldemontreal.com).

Variations saisonnières : Les schémas de congestion de Montréal présentent également des changements saisonniers, principalement dus aux cycles météorologiques et de construction routière. L'**été (de mai à septembre)** est souvent la *pire période pour le trafic* en général, malgré le fait que de nombreuses personnes soient en vacances en juillet. C'est parce que l'été est la « **saison des cônes orange** », lorsque la ville et la province entreprennent la majorité des projets de construction routière, de réfection et d'infrastructure qui ne peuvent être réalisés que par temps chaud. À l'été 2023, par exemple, les automobilistes montréalais ont dû faire face à *44 chantiers routiers majeurs* dans la région et à plus de *1 000 chantiers routiers locaux sur l'île* (Source: journaldemontreal.com) (Source: journaldemontreal.com). Le nombre impressionnant de zones de travaux a incité à des avertissements selon lesquels se déplacer « ne sera pas comme une publicité de voiture – la liberté et la vitesse ne seront pas au rendez-vous » (Source: journaldemontreal.com). Ces projets entraînent souvent des réductions de voies ou des détours qui durent des semaines, voire des mois. L'été est également la période où sont prévus les **projets de réparation de ponts** (par exemple, sur les ponts Mercier ou Jacques-Cartier), nécessitant parfois des fermetures partielles. La combinaison de ces facteurs signifie que le trafic estival peut être très lent, en particulier dans les corridors de déviation. D'autre part, l'**hiver (de décembre à mars)** présente un ensemble de défis différents. Les hivers montréalais sont rigoureux, avec de fréquentes tempêtes de neige, de la pluie verglaçante et des conditions glaciales. Les intempéries hivernales peuvent *paralyser temporairement* le trafic dans toute la ville ; une forte tempête de neige pendant l'heure de pointe augmentera considérablement les temps de trajet (de nombreux Montréalais se souviennent de tempêtes de neige tristement célèbres où les temps de trajet sur autoroute ont quintuplé, transformant un trajet de 30 minutes en plus de 3 heures). La pluie verglaçante et la glace non seulement ralentissent le trafic pour des raisons de sécurité, mais entraînent également plus d'accidents et de fermetures de routes. Comme le note un rapport de Time Out, les **conditions météorologiques hivernales « exacerbent » les problèmes routiers de Montréal**, car la neige et la glace rendent les déplacements dangereux et la formation de nids-de-poule endommage davantage la surface de la route (Source: timeout.com) (Source: timeout.com). Il est intéressant de noter que les volumes de trafic globaux en hiver *pourraient* être légèrement inférieurs (certains conducteurs évitent les trajets inutiles, et il y a des vacances scolaires fin décembre), mais toute réduction de volume est souvent compensée par une capacité routière et une vitesse réduites en raison des conditions météorologiques. La pratique montréalaise de déneigement efficace atténue les impacts à long terme – les routes sont généralement dégagées quelques heures après une tempête – mais pendant une tempête, la congestion monte en flèche. L'**automne et le printemps** agissent comme des périodes de transition : septembre et octobre voient souvent un trafic très dense alors que tous les navetteurs reviennent après l'été (et les travaux routiers sont toujours en cours), tandis qu'à la fin de l'automne, certains projets routiers sont mis en pause. Le printemps (mars-avril) a la complication supplémentaire des **dommages routiers liés au dégel** (nids-de-poule) et le début de la prochaine saison de construction. Une note positive : pendant les

vacances de Noël et la **semaine de la construction au Québec (les deux dernières semaines de juillet)**, le trafic à Montréal est nettement plus léger, car de nombreux résidents quittent la ville ou évitent les routes. Ce sont de brefs répit dans un calendrier autrement congestionné.

Statistiquement, les mesures confirment ces tendances. Une analyse de Transports Québec a révélé qu'à Montréal, environ **43 % des voies-kilomètres autoroutières sont congestionnées pendant le pic matinal (et 44 % pendant le pic vespéral)**, et de même **42 % des voies-kilomètres des routes artérielles sont congestionnées aux heures de pointe**¹. Cela indique que près de la moitié du réseau routier de la ville connaît des conditions de circulation lente et par à-coups à chaque heure de pointe – une proportion plus élevée que dans toute autre ville canadienne. Pendant la pandémie en 2020, la congestion a temporairement chuté (les volumes étaient d'environ 83 % de la normale en 2020 (Source: cmm.qc.ca)), mais en 2023, le trafic avait rebondi à **90-100 % des volumes pré-pandémiques** dans la plupart des secteurs (Source: cmm.qc.ca). Fin 2023 et en 2024, la congestion n'était **qu'environ 4 % inférieure aux niveaux de 2019** (Source: cmm.qc.ca) et en hausse, ce qui suggère que tout répit lié à la pandémie a été de courte durée. En fait, 2024 est en voie de dépasser la congestion de 2019, compte tenu de la tendance à la hausse (une augmentation de 20 % des heures perdues de 2022 à 2023 (Source: cmm.qc.ca)). Cette résurgence a conduit Montréal à retrouver son rang peu enviable parmi les pires villes d'Amérique du Nord en matière de trafic (INRIX a classé Montréal 9e ville la plus congestionnée d'Amérique du Nord en 2023, aux côtés de métropoles comme New York, Mexico et Vancouver) (Source: guideautoweb.com).

Facteurs contribuant à la congestion à Montréal

Plusieurs facteurs interdépendants contribuent aux problèmes de circulation à Montréal :

- **Infrastructures vieillissantes et projets de construction** : Le réseau autoroutier de Montréal a été largement construit dans les années 1950-1970 et nécessite désormais une réhabilitation extensive. Des *projets majeurs simultanés* – tels que le remplacement de l'échangeur Turcot (2015-2020), le nouveau pont Champlain (ouvert en 2019) et la réfection en cours du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine (2022-2025) – ont entraîné des fermetures de voies ou des détours constants liés aux travaux. Le surnom de la ville, « Capitale des cônes orange », est bien mérité : les conducteurs sont confrontés à des zones de travaux toute l'année, mais surtout en été. Le manque de coordination des travaux a souvent été blâmé – il y a eu des cas où plusieurs routes parallèles étaient en construction simultanément, ne laissant aux conducteurs aucune bonne option de détour. Les **travaux planifiés** peuvent rendre la congestion **prévisible mais inévitable** (par exemple, savoir que la moitié des voies d'une autoroute clé sont fermées pendant des mois) (Source: timeout.com). Le rapport de Time Out souligne que « *des projets de construction mal planifiés et un manque de coordination entre les*

départements entraînent souvent des fermetures de routes et des détours, perturbant le trafic » (Source: [timeout.com](https://www.timeout.com)). Dans le cœur urbain dense de Montréal, même des travaux routiers mineurs peuvent provoquer d'importants embouteillages en raison du nombre limité d'itinéraires alternatifs.

- **Conception routière et aménagement urbain** : L'aménagement urbain de Montréal canalise le trafic sur quelques corridors critiques. En tant qu'île, les points d'entrée et de sortie (ponts et tunnels) sont des goulots d'étranglement qui créent une congestion en amont sur les routes d'approche. À l'intérieur de la ville, le quadrillage des rues du centre-ville est relativement étroit et non conçu pour des volumes élevés – de nombreuses rues sont à sens unique, et il n'y a pratiquement pas de larges boulevards au-delà de quelques axes est-ouest. La ville manque également d'une rocade complète. Les A-15/A-40 forment une rocade partielle mais pas une déviation complète ; ainsi, le trafic de transit se mêle souvent au trafic local. Certains échangeurs autoroutiers à Montréal sont notoirement problématiques – par exemple, la fusion de l'A-20 en direction est sur l'autoroute Décarie en direction nord implique une « **bretelle d'accès qui débouche sur une bretelle de sortie** » sur une courte distance, provoquant des conflits de tissage qui engorgent le trafic quotidiennement (Source: [reddit.com](https://www.reddit.com)). Des conceptions désuètes comme celles-ci (résultat de la planification des années 1960) ne sont corrigées que lentement. Le nouvel échangeur Turcot a amélioré une partie du flux, mais d'autres jonctions (par exemple, l'échangeur A-13/A-40 ou l'approche de l'A-13 nord depuis l'A-40 ouest, que les conducteurs qualifient de « désordre » (Source: [reddit.com](https://www.reddit.com))) restent problématiques. L'environnement urbain dense signifie également un **potentiel limité d'élargissement des routes** – de nombreuses routes artérielles ne peuvent être élargies sans des expropriations coûteuses, de sorte qu'elles restent des goulots d'étranglement là où la demande dépasse la capacité.
- **Forte dépendance à l'automobile et schémas de déplacement** : Bien qu'elle possède le deuxième plus grand réseau de transport en commun du Canada, Montréal voit toujours une majorité de navetteurs se déplacer en voiture dans de nombreuses parties de la région métropolitaine. Le développement suburbain hors de l'île (au nord et au sud de Montréal) a entraîné des dizaines de milliers de trajets quotidiens en voiture qui convergent vers la ville. Au cours des dernières décennies, l'**étalement urbain** a dépassé l'expansion des transports en commun, entraînant des autoroutes congestionnées depuis les villes-dortoirs. Les statistiques métropolitaines montrent que la part modale de la voiture s'est stabilisée mais reste élevée, et que le total des véhicules-kilomètres parcourus a rebondi après la pandémie (Source: [artm.quebec](https://www.artm.quebec)). La congestion aux heures de pointe est amplifiée par le fait que les navetteurs voyagent généralement aux mêmes heures (l'horaire de travail standard de 9h à 17h). De plus, la géographie économique de Montréal – avec de nombreux emplois concentrés au centre-ville, mais aussi certains pôles industriels (par exemple, autour de l'aéroport ou dans l'est de l'île) – crée de **multiples pics de congestion sur différents axes**. Par exemple, le trajet de l'**Ouest de l'île vers le centre-ville** engorge le corridor A-20/Glenmore/720, le trajet de la **Rive-Nord vers Laval/Montréal** engorge les A-15 et A-13, tandis que le trajet de la **Rive-**

Sud vers Montréal engorge les ponts (Champlain, Jacques-Cartier, Victoria) et les autoroutes de liaison. L'interaction de ces flux signifie que la ville est confrontée à la congestion sur **presque tous les fronts simultanément** pendant l'heure de pointe.

- **Alternatives de transport en commun insuffisantes (historiquement)** : Bien que le métro et les trains de banlieue de Montréal transportent un grand nombre de passagers, certains corridors congestionnés ont bénéficié d'un service de transport en commun limité. Par exemple, jusqu'en 2022, le corridor Pie-IX (dans l'est densément peuplé) n'avait pas de ligne de transport rapide – il dispose maintenant d'une ligne de Service Rapide par Bus (SRB) pour aider – de sorte que de nombreux résidents conduisaient ou prenaient des bus lents. Les banlieues hors île ont souvent des transports en commun peu fréquents. Le nouveau système ferroviaire électrique **Réseau Express Métropolitain (REM)**, partiellement ouvert en 2023, est destiné à fournir un transport en commun à haute fréquence depuis des banlieues comme Brossard (Rive-Sud) et, bientôt, depuis l'Ouest-de-l'Île et la Rive-Nord, ce qui devrait réduire les déplacements en voiture. En effet, les autorités espèrent que le REM « *contribuera à atténuer certains des problèmes de circulation de Montréal* » dans les années à venir (Source: [globalnews.ca](https://www.globalnews.ca)). Cependant, actuellement, le réseau de transport en commun, bien qu'étendu dans le centre, ne compense pas entièrement la commodité de la voiture pour beaucoup, d'autant plus que les emplois sont dispersés. Lorsque les budgets des transports en commun sont réduits (comme ce fut le cas en 2023, avec un déficit majeur pour l'agence régionale de transport en commun ^{0+source}), cela risque d'entraîner une spirale descendante de moins d'utilisateurs et plus de voitures.
- **État de la chaussée** : La réputation de Montréal pour ses **nids-de-poule et ses routes en mauvais état** contribue également indirectement à la congestion. Les nids-de-poule peuvent ralentir la circulation (les conducteurs dévient ou ralentissent pour éviter les dommages) et, plus significativement, entraîner des réparations routières d'urgence qui nécessitent des fermetures de voies soudaines. Le printemps est particulièrement difficile – les équipes s'empressent de colmater les cratères, fermant souvent une voie pendant les heures de pointe. Les cycles de gel-dégel sont sévères à Montréal, c'est donc un problème chronique. Dans le rapport INRIX 2023, les défis d'infrastructure de Montréal (nids-de-poule, fissures) ont été notés comme une préoccupation significative ayant un impact sur la fiabilité des déplacements (Source: [timeout.com](https://www.timeout.com)). Même sans causer directement un embouteillage, les mauvaises conditions routières peuvent réduire les vitesses moyennes et augmenter le risque d'accident (un pneu crevé ou une jante tordue à cause d'un nid-de-poule peut immobiliser une voie).
- **Météo et incidents** : Comme mentionné, les **tempêtes hivernales** provoquent des pics de congestion intermittents mais sévères. Une bourrasque de neige à l'heure de pointe peut paralyser les autoroutes. Les conducteurs montréalais sont habitués à la neige, mais jusqu'à un certain point – lorsqu'un blizzard majeur frappe, la ville peut conseiller aux gens de ne pas prendre la route du tout. Les accidents sont un autre facteur : sur les routes congestionnées, même un accrochage mineur

peut créer des retards démesurés. Par exemple, une voiture en panne sur l'accotement de l'A-40 provoque souvent des ralentissements dus à la curiosité qui peuvent bloquer la circulation sur des kilomètres. Les **temps de dégagement des incidents** à Montréal peuvent être lents si les routes sont embouteillées (les dépanneuses ont du mal à atteindre les lieux). Tous ces facteurs aléatoires s'ajoutent à la congestion de base.

- **Coordination et politiques** : La congestion à Montréal est aussi le résultat de décisions politiques. Il y a eu historiquement une réticence à mettre en œuvre des mesures comme la tarification de la congestion ou une **gestion de la demande** généralisée. Des voies réservées aux véhicules multioccupants (VMO) existent sur quelques approches (l'approche du pont Champlain sur l'A-10 a une voie bus/VMO, l'A-15 sud en a une vers Champlain), mais la plupart des autoroutes n'ont pas de voies VMO. Jusqu'à récemment, le concept de **péage ou de facturation de l'utilisation des routes** pour gérer la demande était politiquement impopulaire (au-delà des péages existants sur l'A-25 et l'A-30). Les nouvelles tendances de mobilité (télétravail, etc.) pourraient légèrement lisser les pics, mais jusqu'à présent, les données montrent que les gens sont largement revenus à leurs anciennes habitudes de déplacement (Source: cmm.qc.ca). Sur une note positive, Montréal a investi dans les **pistes cyclables et la promotion du télétravail**, ce qui pourrait progressivement aider si plus de navetteurs changent de mode de transport. La ville redessine également certaines rues (ajout de voies réservées aux bus, priorité aux feux de circulation pour les transports en commun (Source: stm.info)) pour maximiser le débit sans élargissement. Néanmoins, ces solutions prendront du temps pour réduire de manière significative la congestion.

En résumé, la **congestion à Montréal est un problème multifacette** : un ancien réseau routier poussé à ses limites par une forte demande, aggravé par des travaux constants et un climat rigoureux, et pas suffisamment atténué (pour l'instant) par des alternatives comme les transports en commun ou des interventions politiques. Comme l'a dit un chroniqueur de la circulation d'une radio locale, « *pratiquement toutes les artères sont affectées par des travaux – se déplacer à Montréal ne sera pas facile* » (Source: journaldemontreal.com) (Source: journaldemontreal.com). Cette confluence de facteurs crée la réalité quotidienne des déplacements lents et de l'imprévisibilité.

Indicateurs de trafic et impacts

Pour quantifier les problèmes de circulation à Montréal, il est utile d'examiner quelques indicateurs clés :

- **Heures de retard** : Comme mentionné précédemment, les automobilistes montréalais ont perdu en moyenne **57 heures par an** en retards de circulation en 2023 (Source: journaldemontreal.com). Il s'agit d'une forte augmentation (+20 %) par rapport à 2022, la congestion ayant rebondi (Source: cmm.qc.ca). Au total, pour la région, cela représente **des dizaines de millions d'heures** de temps perdu annuellement, en tenant compte de tous les conducteurs. Les principaux goulots

d'étranglement à eux seuls ont représenté plus de **3 millions d'heures de retard par an** (cinq pires tronçons combinés) (Source: caa.ca). De tels retards se traduisent non seulement par de la frustration, mais aussi par des coûts économiques tangibles en termes de perte de productivité.

- **Indice de congestion / Indice de temps de parcours** : Le niveau de congestion de Montréal (selon TomTom) a atteint en moyenne environ **38 à 40 %** en 2023-2024, ce qui signifie qu'un trajet prend environ 1,4 fois plus de temps que dans des conditions de circulation fluide. Pendant les périodes de pointe, certains corridors ont des niveaux de congestion de **80 à 100 % et plus** (c'est-à-dire que les temps de parcours doublent ou plus). Par exemple, les données TomTom ont indiqué qu'en 2023, un trajet standard de 10 km à Montréal prenait environ **19 minutes en moyenne** (à l'échelle de la ville) – soit 10 secondes de plus qu'en 2022 – mais à l'heure de pointe, cela grimpeait à bien plus de **25 minutes** (Source: otogo.ca) (Source: guideautoweb.com). En comparaison, un trajet de 10 km à Toronto prend 29 minutes à l'heure de pointe (en raison d'une pire circulation au centre-ville) (Source: guideautoweb.com). La vitesse moyenne à l'échelle de la ville de Montréal pendant les heures de pointe a été mesurée à environ **18 km/h** (Toronto 18 km/h également, Vancouver ~24 km/h) (Source: guideautoweb.com). Ces chiffres concordent avec les preuves anecdotiques selon lesquelles, en cas de forte congestion, on peut souvent **faire du vélo plus vite que de conduire** au centre-ville de Montréal. En effet, Toronto et Montréal ont toutes deux enregistré des vitesses moyennes aux heures de pointe inférieures à 20 km/h en 2023 (Source: guideautoweb.com).
- **Volume de trafic** : Sur les autoroutes, les débits journaliers moyens annuels (DJMA) les plus élevés de Montréal se situent autour de **180 000 à 200 000 véhicules** (A-40 et A-15) (Source: journaldemontreal.com) (Source: fr.wikipedia.org), comme mentionné. De nombreuses autres autoroutes (A-20, A-13, A-25) transportent plus de 100 000 véhicules par jour sur les sections achalandées. Ponts clés : le pont Samuel-De Champlain transporte environ 50 millions de véhicules par an (avant la pandémie) soit environ **130 000 par jour**, et le pont Jacques-Cartier environ **90 000 par jour**, ces chiffres approchent donc les capacités aux heures de pointe. Sur les rues de la ville, les artères les plus fréquentées (par exemple, certaines parties de Sherbrooke, le chemin de service Côte-de-Liesse, René-Lévesque, Pie-IX) peuvent voir **30 000 à 60 000 véhicules par jour** selon la section. Même les avenues de taille moyenne dans les zones centrales gèrent plus de 20 000 véhicules. Le volume élevé sur des rues relativement étroites signifie que tout incident ou blocage déclenche rapidement des embouteillages.
- **Flux de véhicules et vitesses** : Les vitesses de circulation fluide sur autoroute à Montréal (lorsqu'elles sont atteignables) sont généralement de 100 km/h (la limite de vitesse par défaut sur la plupart des autoroutes). Cependant, la **vitesse effective aux heures de pointe** sur les autoroutes congestionnées peut chuter à 20-40 km/h. Dans des cas extrêmes comme l'autoroute Décarie, il n'est pas rare de voir une **circulation en accordéon avec des vitesses inférieures à 10-15 km/h** sur de longues portions pendant l'heure de pointe. Les vitesses sur les rues de la ville sont beaucoup plus faibles par conception (limites de vitesse de 30-50 km/h en ville). La STM (société de transport

de Montréal) note que ses **bus ont une vitesse d'exploitation moyenne de seulement ~18 km/h**(Source: stm.info) – reflétant des arrêts fréquents, mais aussi une forte circulation. En fait, en 2016, la vitesse moyenne des bus de la STM était mesurée à **17,7 km/h**(Source: cjad800.com) et avait une légère tendance à la baisse à mesure que la congestion augmentait. Cela indique que la circulation générale en ville ne se déplace pas beaucoup plus vite que 18 km/h en moyenne non plus. Un indicateur révélateur de la CMM (Communauté Métropolitaine de Montréal) est que **pendant les périodes de pointe, plus de 40 % du réseau routier est congestionné** (défini généralement par des seuils de rapport volume/capacité ou de baisse de vitesse)bv.transports.gouv.qc.ca – donc près de la moitié du réseau est effectivement en état de circulation lente à chaque heure de pointe.

- **Fiabilité** : Un autre aspect important est la fiabilité du temps de parcours – à Montréal, celle-ci est assez faible. Les navetteurs doivent souvent prévoir une large marge car un retard inattendu (dû à un accident ou à la météo) est courant. La variabilité du temps de parcours peut être élevée – un trajet de 30 minutes un bon jour peut prendre 50 à 60 minutes un mauvais jour. Ce temps de parcours peu fiable est coûteux pour le fret et la planification des transports en commun. L'expression « la circulation à Montréal est imprévisible » est souvent entendue ; cependant, certains goulots d'étranglement sont systématiquement problématiques chaque jour (par exemple, l'A-40 à 17 h sera lente – cela, c'est prévisible).
- **Indicateurs d'incidents** : Montréal connaît un nombre important d'accidents de la circulation et de pannes chaque année, dont beaucoup se produisent dans des conditions de congestion. Bien que les chiffres exacts dépassent notre portée, l'impact se reflète dans le coût de la congestion. Le chiffre de **6,13 milliards de dollars de coût annuel de la congestion** comprend des éléments tels que le coût des retards pour les véhicules de passagers et le fret, le carburant supplémentaire consommé et les coûts indirects (Source: cmm.qc.ca). Une partie de ce coût découle des retards liés aux incidents qui s'ajoutent à la congestion récurrente.

Ces indicateurs soulignent que la congestion à Montréal n'est pas seulement un inconfort mineur – elle a des *effets quantifiables et à grande échelle* sur le temps, l'argent et l'environnement. Le carburant gaspillé par les véhicules au ralenti est énorme : les 20 principaux goulots d'étranglement canadiens (dont cinq à Montréal) gaspillent collectivement **22 millions de litres de carburant par an**(Source: caa.ca)(Source: caa.ca) ; la part de Montréal représente plusieurs millions de litres (le seul goulot d'étranglement de la Métropolitaine a gaspillé environ 4,2 millions de litres par an en 2015 (Source: caa.ca)). Pour les émissions de gaz à effet de serre, les retards sur les cinq pires embouteillages de Montréal équivalait à environ **18 000 tonnes de CO₂** émises inutilement (Source: caa.ca). Les émissions des véhicules dues à la circulation en accordéon congestionnée aggravent également la qualité de l'air locale. Cela a des implications pour la santé publique ; par exemple, les quartiers proches de l'autoroute Métropolitaine ont une exposition plus élevée à la pollution en raison de l'embouteillage constant qui y règne. Des études de santé publique à Montréal ont mis en garde contre les polluants élevés près des autoroutes transportant 200 000 véhicules/jour (Source: santepublicquemontreal.ca).

Impact sur la logistique, les transports en commun et l'économie

Fret et logistique : Montréal est un carrefour de transport – abritant le **Port de Montréal**, un port international majeur, ainsi que d'importantes opérations ferroviaires et de camionnage. La congestion routière a un impact direct sur le mouvement des marchandises. Les camions bloqués dans la circulation sont confrontés à des coûts d'exploitation plus élevés (carburant et temps de chauffeur) et à des horaires de livraison peu fiables. Un rapport du Canadian National Observer a souligné qu'un goulot d'étranglement montréalais (le tronçon de l'A-40) présentait une congestion **comparable à celle de Boston**, soulignant à quel point cela ralentit le commerce (Source: nationalobserver.com). Les **11,5 millions d'heures de retards par an** dues aux pires goulots d'étranglement du Canada (Source: en.hodhod.ca) frappent durement les entreprises de camionnage – une partie de cela se trouve à Montréal. Pour le Port de Montréal, qui dépend de l'acheminement rapide des conteneurs par camion, la congestion chronique sur des routes comme Notre-Dame Est et l'approche du système pont/tunnel peut perturber les chaînes d'approvisionnement. Les entreprises de logistique doivent prévoir des délais de livraison plus longs et parfois passer au camionnage hors pointe (par exemple, déplacer des marchandises tard le soir) pour éviter les embouteillages. Cela entraîne des coûts tels que les primes de nuit. L'Observatoire de la Communauté Métropolitaine de Montréal a estimé les coûts de congestion liés aux entreprises et au transport de marchandises dans le cadre de ce chiffre de 6 milliards de dollars (Source: cmm.qc.ca) – y compris la perte de productivité et les frais logistiques supplémentaires. Essentiellement, la congestion agit comme une « taxe » sur l'activité économique : les marchandises mettent plus de temps à atteindre les marchés, les travailleurs mettent plus de temps à se rendre au travail. Certaines industries, comme la distribution et la fabrication, peuvent limiter leur croissance ou leur implantation dans des zones si la circulation est constamment mauvaise. Il existe également un risque de livraisons juste-à-temps manquées pour les usines en raison de temps de parcours imprévisibles.

Transports en commun : La congestion routière entretient une double relation avec les transports en commun à Montréal. D'une part, une **circulation intense incite davantage de personnes à utiliser les transports en commun**, car le métro de Montréal est immunisé contre la congestion en surface et peut souvent être plus rapide que la voiture aux heures de pointe. En effet, le métro de Montréal est étendu dans le centre et transporte plus d'un million de trajets par jour (Source: en.wikipedia.org). Dans les zones bien desservies par le métro ou les trains de banlieue, de nombreux navetteurs évitent de conduire spécifiquement pour échapper à la circulation et gagner du temps (par exemple, les navetteurs de Laval ou de Longueuil peuvent utiliser les stationnements incitatifs pour prendre le métro, évitant ainsi la circulation sur les ponts). La nouvelle ligne du REM vers la Rive-Sud a attiré une forte clientèle dès son ouverture à la mi-2023, en partie parce qu'elle offrait un chemin fiable à travers la congestion du corridor du pont Champlain. Cependant, les **transports en commun sont aussi victimes de la circulation** dans le cas des bus. Montréal exploite des centaines de lignes de bus, et en dehors des voies réservées dédiées, les bus sont ralentis par la même congestion que les voitures. La STM reconnaît que « *l'augmentation constante de la circulation et des travaux a affecté la vitesse des bus à Montréal* »,

nécessitant des ajustements fréquents des horaires pour tenir compte des temps de parcours plus longs (Source: stm.info)(Source: stm.info). La vitesse moyenne des bus (18 km/h) signifie que les bus passent beaucoup de temps bloqués ou à avancer au ralenti, ce qui nuit à leur attractivité. La ville a mis en œuvre des **Mesures Préférentielles pour Bus (MPB)** – telles que des voies réservées aux bus sur les grandes artères, la priorité aux feux de circulation pour les transports en commun, etc. – pour améliorer cette situation. Récemment, il y a plus de 300 km de voies réservées aux bus à travers la ville, ce qui, selon la STM, peut réduire les temps de parcours des bus d'environ **10 %**(Source: stm.info). Des exemples notables incluent le SRB Pie-IX, les voies réservées sur René-Lévesque et sur Notre-Dame dans certaines sections, et les voies d'approche sur les ponts pour les bus. Ces mesures aident, mais là où les bus se mêlent encore à la circulation générale, ils en souffrent. Par exemple, sur les boulevards très congestionnés Côte-Vertu et Saint-Michel (extrémité nord), les bus s'agglutinent fréquemment en raison des retards de circulation.

Les agences de transport en commun de Montréal présentent souvent les **investissements dans les transports en commun comme des solutions à la congestion**. La logique est claire : **chaque bus ou train plein peut retirer des dizaines de voitures de la route**. Le plan métropolitain appelle explicitement à une expansion majeure des transports en commun pour freiner la croissance de la congestion (Source: cmm.qc.ca). Cependant, tant que le service de transport en commun ne sera pas suffisamment rapide et pratique, de nombreux navetteurs continueront de choisir la voiture. Il y a aussi une dimension d'équité – de nombreux travailleurs à faible revenu dépendent des bus dans des zones également très congestionnées, ce qui aggrave la difficulté de leurs trajets. De plus, lorsque la circulation est paralysée, les services d'urgence et les transports en commun de surface sont tous entravés, soulevant des préoccupations de sécurité (par exemple, les ambulances peinant à traverser les embouteillages du centre-ville).

Économie locale et qualité de vie : L'impact économique de la congestion à Montréal ne se limite pas au transport de marchandises, mais affecte la *productivité globale de la ville*. Ces 57 heures perdues par conducteur par an sont essentiellement du temps non productif. Si l'on agrège cela, cela représente des centaines de milliers d'heures de travail non consacrées au travail ou aux loisirs. Une partie du coût de 6 milliards de dollars réside dans la **perte de productivité** – du temps que les employés auraient pu consacrer au travail ou à leur famille. La congestion peut décourager certaines activités économiques : par exemple, les entreprises pourraient avoir plus de mal à attirer des clients ou des talents si les déplacements sont trop pénibles. Un navetteur confronté à un embouteillage de 90 minutes pourrait décider de ne pas accepter un certain emploi ou être moins productif en raison du stress. La Chambre de commerce du Montréal métropolitain a depuis longtemps soulevé la question de la congestion comme un problème affectant la compétitivité de la région.

Il y a aussi des **coûts environnementaux et sanitaires**. Les émissions supplémentaires contribuent au changement climatique et au smog local (Montréal a connu des épisodes de mauvaise qualité de l'air en été, en partie à cause des émissions des véhicules et de la chaleur). La pollution sonore due aux klaxons et aux moteurs au ralenti est un autre problème de qualité de vie pour les résidents à proximité des corridors achalandés. La frustration et le stress du trafic quotidien peuvent avoir des impacts sur la santé mentale. Des études menées dans d'autres villes ont corrélé les longs trajets en voiture avec un stress plus élevé et une satisfaction globale moindre ; cela est probablement vrai à Montréal, où la « rage au volant » et l'épuisement dû au trafic sont des plaintes courantes. Dans des cas extrêmes, la paralysie du trafic peut perturber les événements urbains ou le tourisme – bien que Montréal gère assez bien le trafic événementiel grâce à des fermetures de rues et des aménagements de transport en commun, un système de circulation débordé peut gâcher l'expérience d'une visite (imaginez un touriste bloqué dans un taxi dans un embouteillage pendant une heure – pas une excellente première impression).

Comparaison avec d'autres villes canadiennes

Dans un contexte canadien, la **congestion routière de Montréal est parmi les pires, mais pas la pire absolue. Toronto** se classe constamment légèrement pire : en 2023, les conducteurs de Toronto ont perdu environ **63 heures** dans les embouteillages contre 57 à Montréal (Source: journaldemontreal.com), et Toronto était 17e mondial contre 30e pour Montréal (Source: journaldemontreal.com). La grande taille de Toronto et sa dépendance à l'égard de l'autoroute 401 très fréquentée (l'autoroute la plus achalandée d'Amérique du Nord) y contribuent. En fait, les **pires goulots d'étranglement n°1 et n°2 du Canada se trouvaient à Toronto** (segments de l'autoroute 401) (Source: caa.ca)(Source: caa.ca), mais la Métropolitaine de Montréal était au 3e rang national (Source: caa.ca). **Vancouver** est l'autre ville dont on parle – Vancouver a enregistré environ 49 heures perdues par conducteur (2023) (Source: journaldemontreal.com), un peu moins que Montréal, mais la géographie unique de Vancouver provoque d'intenses goulots d'étranglement sur des ponts limités (tout comme Montréal). Elle s'est classée 56e mondialement (Source: journaldemontreal.com). Des villes comme **Calgary, Edmonton, Ottawa** s'en sortent beaucoup mieux en matière de congestion (par exemple, les heures perdues à Calgary étaient de l'ordre de 20, et à Ottawa d'environ 25 à 30 heures selon certaines mesures (Source: tc.canada.ca)). Ces villes ont des centres moins denses et, dans le cas de Calgary/Edmonton, une plus grande capacité routière par habitant. Montréal, en revanche, a un centre dense, une contrainte insulaire et une infrastructure relativement plus ancienne, ce qui rend sa congestion plus comparable à celle des plus grandes villes du monde. Il est révélateur que la congestion de Montréal était pire que celle de nombreuses grandes villes mondiales – par exemple, Montréal s'est classée au-dessus de villes comme **Amsterdam, Rome et Sydney** dans la liste de congestion INRIX (Source: journaldemontreal.com). Cela souligne que les problèmes de Montréal ne sont pas seulement dus à la taille de la ville, mais à des facteurs structurels abordés précédemment.

Cependant, la situation de Montréal n'est pas statique – elle peut apprendre des autres ou être comparée à eux. Toronto a mis en place des systèmes de gestion des accès (ramp metering) et des voies réservées aux véhicules multioccupants (HOV) ; Vancouver a limité l'expansion routière par politique mais a massivement investi dans les transports en commun (SkyTrain). La trajectoire actuelle de Montréal, si aucune mesure n'est prise, pourrait voir les **coûts de la congestion atteindre 10 milliards de dollars d'ici 2030** (Source: cmm.qc.ca) selon les projections de la CMM, compte tenu des tendances. Cela a incité les planificateurs régionaux à mettre l'accent sur le développement axé sur le transport en commun et l'amélioration de l'exploitation des autoroutes. Une différence est que **Montréal n'a pas mis en œuvre de péages ou de tarification de la congestion** (à l'exception de quelques ponts à péage), alors que certaines villes mondiales (Londres, Singapour) l'ont fait pour gérer efficacement la congestion. L'appétit politique à Montréal/Québec pour de telles mesures est incertain, mais à mesure que la congestion approche des sommets pré-pandémiques, une pression renouvelée pour des solutions audacieuses pourrait émerger.

Efforts d'atténuation et perspectives d'avenir

S'attaquer à la congestion routière de Montréal nécessite une approche à plusieurs volets, et plusieurs efforts sont en cours ou proposés :

- **Expansion du transport en commun** : La solution la plus souvent citée est l'amélioration du transport en commun pour offrir une alternative viable à la voiture. L'ouverture du **réseau de train léger REM** est une étape majeure – la première ligne (REM Rive-Sud) retire déjà des dizaines de milliers de trajets en voiture du corridor du pont Champlain en offrant un trajet ferroviaire de 18 minutes qui remplace un trajet en voiture beaucoup plus long et pénible. Les futures branches du REM vers l'Ouest-de-l'Île et la Rive-Nord (Deux-Montagnes) en 2024-2025 intégreront davantage le réseau de transport en commun. De plus, le réseau de bus de Montréal est en cours de restructuration avec de nouvelles lignes « express » et fréquentes, et le prolongement de la ligne bleue du métro vers le nord-est de Montréal devrait être achevé plus tard cette décennie. La CMM note explicitement que des « investissements substantiels dans le développement du transport collectif et le maintien du réseau existant » sont nécessaires pour une « *réduction durable de la congestion et de ses coûts* » (Source: cmm.qc.ca). En augmentant la capacité et la couverture du transport en commun, l'objectif est de faire passer davantage de navetteurs des voitures individuelles, réduisant ainsi la demande de pointe sur les routes.
- **Gestion du trafic et améliorations des infrastructures** : À court terme, une meilleure gestion du trafic peut atténuer une partie de la congestion. La ville et la province disposent de systèmes de transport intelligents (STI) tels que la **surveillance du trafic en temps réel, la coordination des feux de signalisation et la gestion des accès** sur quelques autoroutes. Ceux-ci pourraient être

étendus. Des feux de signalisation synchronisés sur les corridors majeurs (comme mentionné par la STM, ils mettent en œuvre des systèmes de priorité aux feux (Source: stm.info)) peuvent améliorer la fluidité pour les voitures et les bus. Sur les autoroutes, combler les lacunes critiques ou les goulots d'étranglement – par exemple, achever les maillons manquants ou ajouter de la capacité de voie aux points de fusion chroniques – peut apporter un soulagement. Un exemple est le projet en cours de reconstruction du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine avec une sécurité et une capacité améliorées (bien qu'il n'ajoute pas de voies, il aura une meilleure géométrie). Un autre exemple est l'étude d'un nouveau pont ou tunnel à l'est pour soulager ceux qui sont surchargés – une idée longtemps discutée d'une **rocade/liaison est** qui pourrait détourner le trafic du centre. Bien qu'aucun plan ferme n'existe, la pression de la congestion maintient ces idées en vie. Des améliorations à plus petite échelle, comme la refonte des bretelles d'accès et de sortie (pour éviter les situations dangereuses de « bretelle d'accès dans bretelle de sortie »), sont également réalisées lorsque cela est possible lors des reconstructions.

- **Gestion de la demande** : Encourager le **télétravail et les horaires de travail flexibles** est une autre stratégie. La pandémie a montré que le travail à distance peut réduire considérablement le trafic. De nombreux employeurs montréalais continuent d'offrir du travail hybride, ce qui, chaque jour, réduit le nombre de navetteurs. Des horaires de travail échelonnés (tout le monde ne travaille pas de 9h à 17h) peuvent aplanir le pic. Le gouvernement a envisagé des incitations pour les déplacements hors pointe ou le covoiturage. Le covoiturage est lui-même facilité par certaines voies réservées aux véhicules multioccupants (par exemple, sur l'A-20 à l'approche du centre-ville le matin). Des discussions sont également en cours concernant la tarification de la congestion – par exemple, facturer les véhicules entrant dans les zones les plus achalandées du centre-ville – mais cela en est aux premiers stades du débat public.
- **Transport actif** : Montréal a investi dans les infrastructures cyclables, étant l'une des villes nord-américaines les plus favorables au vélo. Le **système de vélos en libre-service BIXI** de la ville et les nombreuses pistes cyclables protégées (plus de 900 km de pistes cyclables à l'échelle de la ville) offrent des alternatives pour certains trajets. Bien que cela ne réduise pas directement la congestion autoroutière, plus de cyclistes peuvent signifier moins de voitures pour les courts trajets urbains, allégeant ainsi le trafic des rues locales. La marche est également encouragée par l'amélioration des aménagements piétonniers. L'aménagement du territoire qui rapproche les lieux de travail et les habitations (développement axé sur le transport en commun, quartiers plus denses) fait partie de la stratégie à long terme visant à réduire les distances de trajet et la dépendance à l'égard de la voiture, atténuant ainsi la congestion.

Les responsables montréalais soulignent souvent qu'il n'y a *pas de solution « magique » unique* ; il faudra plutôt une combinaison de **transport en commun étendu, de gestion routière plus intelligente et d'incitations politiques**. Un certain soulagement est attendu à mesure que les grands projets de construction se terminent – par exemple, lorsque les rénovations du tunnel Louis-Hippolyte-La Fontaine

seront achevées (prévues d'ici 2025-2026), ces fermetures de voies prendront fin, restaurant potentiellement une certaine capacité. De même, une fois les projets Turcot et Champlain entièrement achevés, il y a eu une certaine amélioration dans ces corridors (élimination des anciennes structures de goulots d'étranglement). Cependant, étant donné la croissance de la demande de déplacements, toute capacité libérée a tendance à être rapidement remplie (un phénomène connu sous le nom de demande induite). Ainsi, le défi de Montréal est continu.

En conclusion, les **pires endroits de congestion** de Montréal – l'autoroute Métropolitaine (A-40) parmi les autoroutes, et les grandes artères urbaines comme la rue Sherbrooke – illustrent le problème de congestion de la ville en microcosme. La scène quotidienne de voitures avançant au ralenti sur ces routes est le résultat de divers problèmes systémiques abordés ci-dessus. Les impacts sont ressentis à grande échelle : par les navetteurs qui perdent du temps, par les entreprises qui subissent des coûts plus élevés, et par la ville qui doit faire face aux externalités environnementales et sanitaires. Bien que la congestion de Montréal se classe parmi les pires en Amérique du Nord et dans le monde, la ville recherche activement des solutions par le biais d'investissements dans les infrastructures et de changements de politiques. Reste à voir si ces mesures amélioreront significativement la situation dans les années à venir, mais le consensus est que sans action, Montréal pourrait **s'immobiliser** (« Montréal, dans les bouchons » comme le disent souvent les médias locaux). D'un autre côté, avec des améliorations stratégiques, Montréal peut aspirer à réduire ces heures perdues et à alléger le fardeau quotidien sur ses routes – restaurant un peu de la joie de vivre que le trafic dense atténue actuellement pour beaucoup. Comme l'a dit un expert en transport avec optimisme, la congestion de Montréal est « *mauvaise, mais pas insurmontable – nous connaissons la recette : de meilleurs transports en commun, une meilleure planification* ». La prochaine décennie mettra à l'épreuve la capacité de la ville à suivre cette recette et à retrouver une mobilité plus fluide pour ses résidents.

Sources :

- CAA & CPCS (2017). *Grinding to a Halt: Canada's Worst Highways* – Données sur les goulots d'étranglement de Montréal (Source: caa.ca)(Source: globalnews.ca) (Source: globalnews.ca).
- Transports Québec / Communauté Métropolitaine de Montréal (2024). *Coût et étendue de la congestion* – coût de 6,13 milliards de dollars, 57 heures perdues (Source: cmm.qc.ca)(Source: cmm.qc.ca), pourcentages de congestion du réseautransports.gouv.qc.ca.
- INRIX Global Traffic Scorecard (2023). *Classement des villes et heures perdues* – Montréal #30 mondial (57 h) vs Toronto (63 h) (Source: journaldemontreal.com)(Source: journaldemontreal.com).
- TomTom Traffic Index (2024). *Profil de trafic de Montréal* – niveaux de congestion ~40 %, temps de trajet pour 10 km (Source: guideautoweb.com)(Source: otogo.ca).

- Journal de Montréal (14 mai 2025). « 44 chantiers majeurs » – volume A-40 ~190k/jour, impacts des travaux estivaux (Source: journaldemontreal.com)(Source: journaldemontreal.com).
- Global News (2017). *Montreal a 5 des routes les plus achalandées du Canada (CAA)* – A-40 ~2 millions d'heures de retard, A-15 812k heures (Source: globalnews.ca)(Source: globalnews.ca).
- Global News (2016). *Expérience de conduite* – 6 km en 40 min hors pointe (Sherbrooke 3,4 km en 22 min) (Source: globalnews.ca)(Source: globalnews.ca).
- Time Out Montréal (27 juin 2024). *Pourquoi tant de trafic ?* – cite les nids-de-poule, la météo, les problèmes de coordination des travaux (Source: timeout.com)(Source: timeout.com).
- Reddit Montréal (2023). *Perspectives des navetteurs* – anecdotes sur les pires embouteillages (Sherbrooke, Papineau, approches de tunnels, Décarie) (Source: reddit.com)(Source: reddit.com).
- STM (2020). *Données du réseau de bus* – vitesse moyenne des bus ~18 km/h, effet du trafic et des mesures prioritaires (Source: stm.info)(Source: stm.info).
- CityNews Montréal (2024). *Classement mondial de la pire congestion* – confirme Montréal 57 h, image du trafic Décarie (Source: montreal.citynews.ca)(Source: montreal.citynews.ca).
- Observatoire de la CMM (2024). *Communiqué de presse sur la congestion* – besoin d'investissements dans les transports en commun pour une réduction durable de la congestion (Source: cmm.qc.ca).
- Wikimedia Commons – *Images de la congestion routière à Montréal* (par ex., photo du panneau « Congestion » de Décarie) (Source: commons.wikimedia.org)(Source: commons.wikimedia.org).

Étiquettes: congestion-traffic, urbanisme, montreal, analyse-traffic, donnees-transport, impact-economique, habitudes-navetteurs

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.