

Pour diffusion immédiate

Le doublement des autoroutes n'est pas toujours la solution : pourquoi les routes « 2+1 » constituent souvent la meilleure approche dans le Nord de l'Ontario

24 septembre 2026 – Le doublement de la plupart des autoroutes du Nord de l'Ontario coûterait trop cher et obligerait les habitants du Nord à attendre trop longtemps pour bénéficier de routes meilleures et plus sûres. Telle est la conclusion de la dernière publication de l'Institut des politiques du Nord, intitulée « *Le doublement des autoroutes n'est pas toujours la solution : pourquoi les routes « 2+1 » constituent souvent la meilleure approche dans le Nord de l'Ontario* ».

En 2026, nous constatons un consensus parmi nos dirigeants – municipaux, provinciaux, fédéraux et des Premières Nations – en faveur d'investissements visant à améliorer la sécurité et à accroître la capacité du réseau routier du Nord de l'Ontario. Des améliorations routières sont nécessaires, mais les décideurs doivent également tenir compte des délais de construction et du coût pour les contribuables. Compte tenu des niveaux de trafic actuels dans le Nord de l'Ontario, les routes en configuration « 2+1 » offriraient des avantages similaires en matière de sécurité et de circulation que le doublement des autoroutes.

« Si l'Ontario recourait principalement à la configuration 2+1 pour moderniser les autoroutes du Nord au lieu de les doubler, ces travaux pourraient être réalisés plus rapidement – sans compromettre la sécurité – et le gouvernement pourrait économiser des milliards de dollars. Cet argent pourrait être consacré à d'autres priorités dans le Nord de l'Ontario, telles que les soins de santé, les routes praticables en toutes saisons ou les aéroports isolés, ou être restitué aux contribuables sous la forme d'une baisse des impôts à l'avenir », a déclaré l'auteur William Dunstan.

Largement utilisées à l'échelle internationale, les routes « 2+1 » sont des routes à trois voies comportant une voie dans chaque sens ainsi qu'une voie centrale dont le sens de circulation alterne tous les quelques kilomètres, les deux sens de circulation étant séparés par un terre-plein central. Par rapport aux autoroutes à double voie, la configuration « 2+1 » est plus rapide et moins coûteuse à construire, car elle ne nécessite généralement que la modification et l'élargissement de la route existante.

Sur la plupart des autoroutes du Nord, les routes de type « 2+1 » offriraient un meilleur rapport coûts-avantages que les autoroutes à chaussées séparées et continueraient de le faire même si les volumes de trafic augmentaient considérablement. Même si les volumes de trafic devaient croître deux fois plus vite qu'entre 2014 et 2024, la plupart des autoroutes du Nord n'atteindraient toujours pas les niveaux requis pour justifier le doublement plutôt qu'à la configuration « 2+1 » au cours des 60 prochaines années.

D'après les données disponibles, le doublement de la route ne constituerait un investissement raisonnable que sur quatre tronçons du corridor des routes 11-17-71 :

1. L'autoroute 17 entre le Grand Sudbury et North Bay
2. L'autoroute 17 entre le Grand Sudbury et Sault-Sainte-Marie

3. Autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon
4. Autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Shabaqua Corners

Vous souhaitez en savoir plus ? Consultez le rapport ici :

<https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/commentaries-new/twin-carefully-en-21-09-26.pdf>

-30-

Entretiens avec les médias : William Dunstan, vice-président, recherche à l'IPN, est disponible pour tout commentaire. Pour organiser un entretien, veuillez contacter :

William Dunstan

1-705-572-8956, poste 401
wdunstan@northernpolicy.ca

À propos de l'auteur :

William Dunstan est vice-président, recherche à l'Institut des politiques du Nord. Il s'est installé dans le Nord de l'Ontario en 2021 grâce au programme Expérience Nord de l'IPN et a vécu à Hearst, Timmins et Kirkland Lake. William est titulaire d'un baccalauréat en affaires publiques et gestion des politiques de l'Université Carleton et d'une maîtrise en politiques publiques de l'Université de Calgary.

À propos de l'Institut des politiques du Nord:

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant et fondé sur des preuves. Nous effectuons des recherches, analysons des données et diffusons des idées. Notre mission est d'améliorer la capacité du Nord de l'Ontario à prendre la tête des politiques socio-économiques qui ont un impact sur nos communautés, notre province, notre pays et notre monde.

Nous croyons au partenariat, à la collaboration, à la communication et à la coopération. Notre équipe s'efforce d'effectuer des recherches inclusives qui impliquent une large participation et fournissent des recommandations pour des actions spécifiques et mesurables. Notre succès dépend de nos partenariats avec d'autres entités basées dans le Nord de l'Ontario ou passionnées par cette région.

Nos bureaux permanents sont situés à Thunder Bay et à Timmins. Pendant les mois d'été, nous avons des bureaux satellites dans d'autres régions du Nord de l'Ontario où travaillent des équipes de stagiaires d'Expérience Nord. Ces stages sont des étudiants universitaires et collégiaux qui travaillent dans votre communauté sur des questions importantes pour vous et vos voisins.