

Pour publication immédiate

Comblent l'écart : Comment les routes à 2+1 voies peuvent épargner du temps, des vies et l'argent des contribuables

27 novembre 2023 – Une nouvelle étude de l'Institut des politiques du Nord révèle que la construction de routes à 2+1 voies dans les régions du Nord de l'Ontario présente une solution moins coûteuse qui offre une sécurité routière semblable ou supérieure à celle de l'élargissement à quatre voies. Cette solution de rechange pourrait aider à combler les principales lacunes qui subsistent dans le réseau routier du Nord de la province.

Comblent l'écart : Comment les routes à 2+1 voies peuvent épargner du temps, des vies et l'argent des contribuables présente un exemple de la façon dont ce ratio coûts-avantages peut se concrétiser. Mettant l'accent sur un tronçon de route entre North Bay et Timiskaming Shores, le présent article montre que la transformation de cette route à deux voies en route à 2+1 voies permettrait d'obtenir un ratio coûts-avantages de 1,01 sur une période de 20 ans, qui passerait à 2,20 sur une période de 40 ans et à 3,64 sur une période de 60 ans. (Pour qu'un projet en vaille la peine, le ratio coûts-avantages doit être égal ou supérieur à 1.)

De plus, les routes à 2+1 voies offriraient des avantages allant au-delà de l'amélioration de la sécurité. L'ajout de voies de dépassement normales et la réduction du risque de collisions graves réduiront les retards pour les automobilistes. Cela permettra aux automobilistes locaux de gagner du temps et réduira les perturbations des chaînes d'approvisionnement nationales qui dépendent des routes du Nord de l'Ontario.

« Les résidents du Nord de l'Ontario comptent sur le réseau routier pour visiter leur famille, se rendre à leur emploi, obtenir des soins médicaux spécialisés et plus encore, a déclaré l'auteur William Dunstan. L'introduction de routes à 2+1 voies réduirait leur risque de subir des retards ou d'être impliqué dans une collision grave lorsqu'ils empruntent cette infrastructure essentielle. »

Les auteurs de l'article concluent que le concept de route à 2+1 voies devrait être adopté sur une grande partie du réseau routier du Nord de l'Ontario. Plus précisément, ils recommandent que :

1. la plupart des routes à deux voies dont le débit journalier moyen annuel se situe entre 3 000 et 20 000 véhicules soient transformées en routes à 2+1 voies, mais que les améliorations éventuelles soient évaluées au cas par cas;
2. les tronçons précis de routes où la configuration de route à 2+1 voies est susceptible d'offrir un ratio coûts-avantages positif comprennent la route 11 de North Bay à l'ouest de Hearst, et la route 17 de Mattawa à Sault Ste. Marie.

Vous voulez en savoir davantage? Lisez le rapport complet ici :

<https://www.northernpolicy.ca/comblent-l%C3%A9cart>

-30-

Entrevues avec les médias : William Dunstan, auteur et Charles Cirtwill, Président et Chef de la direction de l'IPN sont disponibles pour tout commentaire. Pour obtenir une entrevue, veuillez communiquer avec :

Charles Cirtwill
President & CEO
1-807-632-7999
ccirtwill@northernpolicy.ca

À propos des auteurs :

William Dunstan

William Dunstan est un récent diplômé du programme des affaires publiques et de la gestion des politiques et des politiques de l'Université Carleton. Au cours de ses études de premier cycle, William a découvert le vaste monde des politiques publiques et a développé un intérêt particulier pour la politique économique et le développement régional. Sur le plan professionnel, il a occupé plusieurs postes liés aux politiques, tant dans la sphère des groupes de réflexion qu'au sein du gouvernement fédéral. Originaire d'Ottawa, William a développé un amour pour le nord-est (ou le centre) de l'Ontario et la qualité de vie élevée de la région pendant son stage d'Expérience Nord en 2021.

Bryanne de Castro Rocha

Bryanne détient une maîtrise en sciences politiques de l'Université de Calgary, où elle a analysé la relation entre le développement durable, les clauses environnementales des accords commerciaux internationaux et le lobbying agricole. Son baccalauréat ès arts (avec spécialisation) en relations internationales portait sur la mesure et la conceptualisation du développement durable. Elle s'intéresse également à la relation entre les opérations minières et les communautés autochtones au Canada et à l'étranger.

Dr. Martin Lefebvre

Né à Kirkland Lake et élevé à Timmins, Martin Lefebvre, PhD, a toujours vécu dans le Nord. Il ne l'a quitté que pour poursuivre des études supérieures à l'Université de Western Ontario, et est immédiatement revenu. Sa thèse de doctorat portait sur les préférences de localisation des investisseurs institutionnels aux États-Unis au cours des deux dernières décennies. Il s'intéresse également à l'analyse des sports, aux statistiques spatiales et à la théorie de la localisation. Pendant son temps libre, Martin aime lire, peindre, faire de l'escrime et regarder le baseball et le football canadien.

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 du Nord de l'Ontario. Nous effectuons des recherches, analysons des données et diffusons des idées. Nos bureaux permanents sont situés à Thunder Bay, Sudbury et Kirkland Lake. 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.