



Commentaire | Septembre 2026

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

Par : William Dunstan

NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Giwednong Aakomenjigewin Teg
b ΔC2-4σ-4ΐ Ρ-∇Π-δΐ ΔCΐ^9-ΔbΓ^
Institu dPolitik di Nor
Aen vawnd nor Lee Iway La koonpayeen

northernpolicy.ca

Qui nous sommes :

Président & Chef de la direction

Charles Cirtwill

Conseil d'administration

Pierre Bélanger (Présidente du conseil)

Kaylie Dudgeon (Vice-présidente)

Derek Parks (Vice-président)

Dr. Brian Tucker (Trésorier)

Eric Rutherford

Barrie Brayford

Marc Serré

Charles Cirtwill

(Président et Chef de la direction)

Conseil consultatif

Johanne Baril

Katie Elliot

Shane Fugere

Winter Dawn Lipscombe

John Okonmah

Neil Fox

Dr. George C. Macey

Gina Kennedy

Conseil de recherche

Hugo Asselin, Ph. D.

Harley d'Entremont, Ph. D.

Clark Banack, Ph. D.

Kim Falcigno

Katie Hartmann Ph. D.

Brittany Paat

Barry Prentice, Ph. D.

David Robinson, Ph. D.

David Zarifa, Ph. D.

Peter Hollings, Ph. D.

Déclaration de permission

L'IPN encourage la réutilisation et la redistribution de ses documents publiés, à condition que cette réutilisation ou redistribution soit gratuite pour l'utilisateur final. Nous demandons également que l'utilisation finale soit conforme au mandat de l'IPN en tant qu'organisme de bienfaisance enregistré au niveau fédéral à des fins éducatives et visant à soutenir l'étude factuelle des options et des impacts des politiques. Nous sommes particulièrement heureux lorsque notre matériel est utilisé par des jeunes ou à leur intention. Par la présente, nous autorisons la réutilisation de notre matériel publié sur cette base, à condition que le crédit approprié soit accordé à l'IPN en tant que source originale. Nous apprécierions également d'être informés de cette réutilisation ou redistribution, dans la mesure du possible, par courrier électronique à l'adresse suivante : communications@northernpolicy.ca

Reconnaissance des territoires traditionnels

L'Institut des politiques du Nord (IPN) tient à rendre hommage aux Premiers Peuples sur les territoires traditionnels desquels nous vivons et travaillons. L'IPN est reconnaissant de pouvoir installer ses bureaux ici et exprime sa gratitude envers les générations qui ont pris soin de ces terres.

Nos bureaux principaux :

→ Thunder Bay est située sur le territoire du Traité Robinson-Superior, et ces terres constituent le territoire traditionnel des Anishnaabeg et de la Première Nation de Fort William. C'est ici que, avec la contribution des Métis de la région, une petite communauté florissante s'est développée pour devenir ce qui est aujourd'hui Thunder Bay.

→ Timmins est située sur les terres traditionnelles de la Première Nation de Mattagami, de la Première Nation de Flying Post et de la Première Nation de Matachewan, qui abritent de nombreux peuples Ojibwés, Cris, Oji-Cris, Algonquins et Métis. La ville se trouve sur le territoire du Traité 9 (également connu sous le nom de Traité de la Baie-James), imprégné de la riche histoire autochtone de nombreux peuples Premières Nations, des Métis et des Inuits.

→ Chaque collectivité du Nord de l'Ontario abrite de nombreux peuples Premières Nations, des Métis et des Inuits.

Nous reconnaissons et apprécions le lien historique qui unit les peuples autochtones à ces territoires. Nous soutenons leurs efforts pour préserver et développer leurs nations. Nous reconnaissons également les contributions qu'ils ont apportées à l'épanouissement et au renforcement des collectivités locales, de la province et du Canada.

Ce rapport a été rendu possible grâce au soutien de nos nombreux partenaires. L'Institut des politiques du Nord exprime sa grande appréciation pour leur généreux soutien, mais insiste sur ce qui suit : Les points de vue de ces rapports de recherche sont ceux de l'auteur et ne reflètent pas nécessairement ceux de l'Institut, de son conseil d'administration, ou de ceux qui le soutiennent. Des citations de ce texte, avec indication adéquate de la source, sont autorisées.

Les calculs de l'auteur sont basés sur les données disponibles au temps de publication et sont sujets aux changements.

© 2026 Institut des politiques du Nord

Publié par l'Institut des politiques du Nord

874 rue Tungsten

Thunder Bay, Ontario P7B 6T6



Federal Economic Development
Agency for Northern Ontario

Agence fédérale de développement
économique pour le Nord de l'Ontario

À propos de l'auteur



William Dunstan



William Dunstan est vice-président chargé de la recherche au L'Institut des politiques du Nord. Il s'est rendu pour la première fois dans le Nord de l'Ontario dans le cadre du programme « Expérience Nord » du NPI en 2021, et a vécu à Hearst, Timmins et Kirkland Lake. William est titulaire d'une licence en affaires publiques et gestion des politiques de l'université Carleton et d'un master en politiques publiques de l'université de Calgary.



Table des matières

Résumé Exécutif	5
Que faut-il prendre en compte pour décider de la manière de moderniser les autoroutes ?	6
Routes à chaussées séparées et routes « 2+1 »	7
Volumes de trafic pour les routes à chaussées séparées et les routes « 2+1 »	9
Les volumes de trafic ne justifient pas le doublement	10
Les volumes de trafic futurs ne justifient pas non plus le doublement des routes	13
Conclusion	14
Références	16
Annexe 1 : Calculs complets des prévisions de volume de trafic	18
Annexe 2 : Comparaison entre l'évolution globale du trafic et celle du trafic de camions	20



Résumé Exécutif

S'appuyant sur des recherches antérieures, l'Institut des politiques du Nord (IPN) a mis au point une méthodologie visant à établir des priorités pour la modernisation des autoroutes dans le Nord de l'Ontario. Bien que ces travaux soient toujours en cours, les données disponibles à ce jour permettent déjà de tirer une conclusion très claire. Dans la plupart des régions, le doublement des autoroutes n'est pas la meilleure option pour améliorer le réseau routier du Nord de l'Ontario. Compte tenu des volumes de trafic observés sur la plupart des tronçons des autoroutes 11 et 17 – ainsi que sur l'autoroute 71 – les routes de type « 2+1 » offriraient des avantages similaires en matière de sécurité et de fluidité du trafic à ceux du doublement des autoroutes, tout en étant moins coûteuses et plus rapides à construire. De plus, bien que les volumes de trafic aient augmenté sur certaines portions de ces autoroutes ces dernières années, il est peu probable que le trafic atteigne, dans un avenir prévisible (voire jamais), les niveaux nécessaires pour justifier un doublement.

En 2026, nous constatons un consensus parmi nos dirigeants en faveur d'investissements visant à améliorer la sécurité et à accroître la capacité sur l'ensemble du réseau routier du Nord de l'Ontario. Le Premier ministre du Canada s'est récemment engagé à s'entretenir avec le Premier ministre de l'Ontario à ce sujet (Taschner, 2026). Cela fait suite à un appel lancé récemment par la province pour qu'Ottawa se joigne à elle afin d'accélérer les investissements dans le corridor routier 11-17 (Pirie, 2026). Cet appel provincial fait suite à des mois d'efforts renouvelés de la part des dirigeants municipaux du Nord de l'Ontario, qui militent en faveur de ces investissements depuis des décennies (Association des municipalités du Nord-Ouest de l'Ontario, 2026 ; Fédération des municipalités du Nord de l'Ontario, 2026). Les partenaires des traités du Canada et de l'Ontario soutiennent également ces investissements. Le dernier appel à l'action lancé par les Chefs de l'Ontario (2026) fait suite à une série d'accidents mortels survenus au cours de l'automne et de l'hiver 2025-2026.

En exprimant leur soutien, tous ces responsables ont invoqué la nécessité d'améliorer la sécurité routière et de renforcer ces axes de transport afin d'aider le Canada à bâtir « une économie nationale plus compétitive, plus résiliente et plus autonome » (Pirie, 2026). Bien qu'il existe désormais un soutien manifeste en faveur de la modernisation des autoroutes 11 et 17, il n'y a pas encore de consensus sur la manière exacte dont le gouvernement de l'Ontario (avec le soutien du gouvernement fédéral) devrait procéder pour les moderniser.

La modernisation du corridor routier 11-17-71 dans le Nord de l'Ontario constituerait un investissement précieux pour sauver des vies, améliorer la connectivité entre les collectivités du Nord et renforcer les chaînes d'approvisionnement à l'échelle du Canada. Cependant, cet article expliquera pourquoi la réalisation de tous ces travaux de modernisation sous la forme d'un doublement ferait payer trop cher aux habitants du Nord de l'Ontario – et à la population de tout le Canada – et les ferait attendre trop longtemps pour bénéficier de routes meilleures et plus sûres.

D'après les données disponibles, **le doublement de la chaussée** constituerait un investissement raisonnable **sur seulement quatre tronçons** du corridor routier 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. L'autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon
4. L'autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Shabakwa Corners

Sur tous les autres tronçons, des routes de type « 2+1 » offriraient des avantages similaires à ceux du doublement, à un coût bien moindre et pourraient être construites plus rapidement.



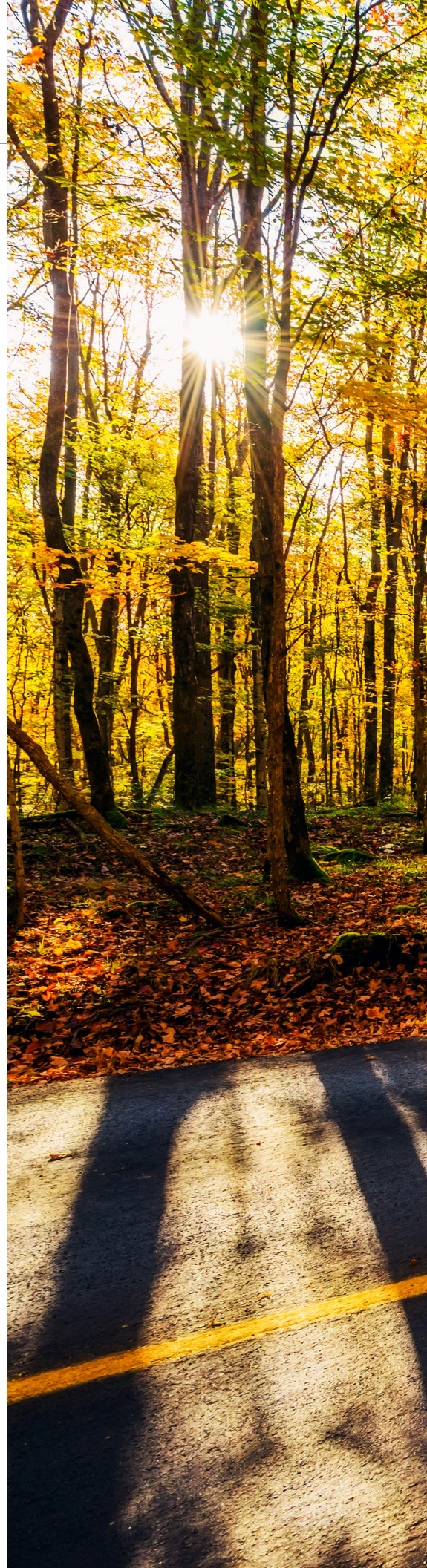
Que faut-il prendre en compte pour décider de la manière de moderniser les autoroutes ?

L'argent que les pouvoirs publics consacrent à la construction d'autoroutes provient en fin de compte des contribuables. Cela ne signifie pas pour autant que les dépenses consacrées aux autoroutes soient injustifiées. Cependant, cela signifie que si les pouvoirs publics entendent utiliser l'argent des contribuables pour améliorer les autoroutes, ils devraient le faire de manière à apporter des avantages clairs, tout en évitant les coûts inutiles.

La modernisation de certains tronçons de la Transcanadienne dans le Nord de l'Ontario apporterait des avantages considérables. Environ 95 pour cent du corridor des routes 11, 17 et 71 dans le Nord de l'Ontario est actuellement constitué de simples routes à deux voies.¹ Ces routes à deux voies enregistrent des taux élevés d'accidents graves. En conséquence, le nombre de décès liés à la route par habitant dans le Nord de l'Ontario est plus de deux fois supérieur à celui du Sud de l'Ontario (Wilson, 2022). La fréquence des accidents graves contribue à des fermetures fréquentes d'autoroutes. En raison du nombre limité d'itinéraires alternatifs, ces fermetures peuvent perturber considérablement les déplacements entre les collectivités du Nord de l'Ontario et l'Est et l'Ouest du Canada. Les fermetures de routes sur les autoroutes du Nord de l'Ontario perturbent les chaînes d'approvisionnement nationales, ainsi que les expéditions locales, l'accès aux services et le tourisme dans la région (Dunstan, Rocha et Lefebvre, 2023 ; Destination Northern Ontario, 2025). Au-delà des fermetures de routes et des accidents, les routes à deux voies offrant peu de possibilités de dépassement peuvent poser des problèmes de fluidité du trafic, les automobilistes se retrouvant bloqués derrière des véhicules plus lents.

Par conséquent, lorsque le gouvernement de l'Ontario décidera de la manière de moderniser les autoroutes du Nord de l'Ontario, il devrait privilégier les options qui apportent les plus grandes améliorations en matière de sécurité routière, de fluidité du trafic et de réduction des fermetures de routes par rapport au coût de ces travaux. La rapidité avec laquelle ces travaux peuvent être réalisés devrait également être prise en compte. Les décès, les fermetures de routes et les contraintes de circulation sur les autoroutes du Nord de l'Ontario constituent des problèmes urgents ; nous devrions privilégier les approches qui permettent de résoudre ces problèmes le plus tôt possible.

¹ En juin 2026, environ 82 pour cent de ce corridor sera à deux voies. Douze pour cent supplémentaires sont constitués de tronçons à trois voies, qui correspondent généralement à des routes à deux voies dotées d'une troisième voie réservée aux dépassements (calculs de l'auteur à partir des données de l'Ontario GeoHub, 2026).



Routes à chaussées séparées et routes « 2+1 »

Historiquement, lorsqu'il était établi qu'une route standard à deux voies n'était plus suffisante, l'approche par défaut en Ontario et dans d'autres juridictions Nord-américaines consistait à doubler la route, c'est-à-dire à construire une nouvelle autoroute à voies séparées comportant au moins deux voies dans chaque sens. Des recherches antérieures menées par le IPN et le comité « Going the Extra Mile for Safety » (GEMS)² ont toutefois conclu que, sur de nombreuses autoroutes du Nord de l'Ontario, les routes de type « 2+1 » constituent une solution de modernisation plus rentable que le doublement.

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. La configuration « 2+1 » est largement utilisée en Suède, en Allemagne et dans d'autres pays (GEMS, 2019 ; Kirby, Wilmschurst et Koorey, 2014). Compte tenu des volumes de trafic observés sur de nombreuses autoroutes rurales, les routes « 2+1 » offrent des performances similaires, voire supérieures, à celles des autoroutes à chaussées séparées en termes de sécurité routière et de fluidité du trafic (GEMS, 2019 ; Dunstan, Rocha et Lefebvre, 2023).

Un autre avantage des aménagements de type « 2+1 » par rapport au doublement réside dans le fait qu'ils peuvent être réalisés plus rapidement et à moindre coût. Dans la plupart des cas, une route à deux voies peut être transformée en route de type « 2+1 » en modifiant la plate-forme routière existante, alors qu'un doublement nécessite la construction d'une nouvelle voie parallèle (GEMS, 2019 ; Dunstan, Rocha et Lefebvre, 2023). Par conséquent, les routes « 2+1 » constituent souvent une option bien plus rentable que le doublement d'une autoroute. En Suède, il a été constaté que la transformation d'une route à deux voies en une configuration « 2+1 » permettait de sauver une vie pour chaque tranche de 150 000 dollars dépensés[PH1.1][WD1.2], contre une vie pour chaque tranche de 4,5 millions de dollars dans le cas du doublement d'une autoroute (GEMS, 2019). La conversion d'une route à deux voies en une configuration « 2+1 » peut s'avérer particulièrement utile pour améliorer la fluidité de la circulation sur les routes où le trafic de camions est important. En offrant aux automobilistes davantage d'occasions de dépasser les camions plus lents, les routes « 2+1 » permettent de réduire le nombre de véhicules qui se retrouvent coincés en « peloton » derrière les camions pendant de longues périodes.

² Créé en 2015, GEMS est un groupe géré par des bénévoles, basé à Temiskaming Shores, qui milite pour des autoroutes plus sûres dans le Nord de l'Ontario.

Dans quelle mesure les routes « 2+1 » sont-elles moins coûteuses que le doublement des autoroutes ? Une étude antérieure de l'Institut des politiques du Nord a utilisé les estimations de coûts basées sur le relief fournies par le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) (2021a) pour estimer le coût moyen de la conversion de tronçons à deux voies des autoroutes 11 et 17 en une configuration « 2+1 » (Dunstan, Rocha et Lefebvre, 2023). Cette étude estimait que de tels travaux de modernisation coûteraient environ 1 025 000 dollars par kilomètre (en dollars de 2021). Ces calculs partaient du principe que les routes de type « 2+1 » reprenaient une configuration standard à deux voies lors de la traversée de cours d'eau importants, ce qui réduit considérablement les coûts liés au remplacement des ponts. De plus, le MTO (2021a) estime que le coût moyen de la mise à niveau de tronçons disposant déjà d'une voie de dépassement vers une configuration « 2+1 » s'élève à 500 000 dollars par kilomètre (en dollars de 2021).

À titre de comparaison, le présent commentaire estime que le doublement d'une autoroute coûte en moyenne 6 millions de dollars par kilomètre (en dollars de 2023). Il n'existe pas d'estimation standard du coût au kilomètre du doublement des autoroutes au Canada ou en Ontario. Cependant, plusieurs chiffres accessibles au public datant de 2022 et 2023 situent le coût du doublement des autoroutes entre environ 5 et 7 millions de dollars par kilomètre (Anishinabek News, 2023 ; Nouvelle-Écosse, 2023 ; TBNewsWatch, 2022).³

En 2026, on comptait 2 915 kilomètres de routes sur les autoroutes 11, 17 et 71 dans le Nord de l'Ontario comportant moins de quatre voies. Nous pouvons nous faire une idée approximative du coût relatif d'une configuration 2+1 par rapport à celui du doublement en utilisant les chiffres ci-dessus – et en tenant compte de l'inflation⁴ – pour calculer combien il en coûterait de convertir toutes ces routes en une configuration 2+1 et en une autoroute à chaussées séparées. La conversion de l'ensemble des 2 915 kilomètres en configuration « 2+1 » est estimée à environ 3,3 milliards de dollars. Le doublement de l'ensemble des 2 915 kilomètres est estimé à environ 18,8 milliards de dollars. Il s'agit d'estimations préliminaires. Néanmoins, il est clair que faire de la configuration « 2+1 » l'option par défaut pour la modernisation des autoroutes du Nord de l'Ontario, plutôt que le doublement, pourrait permettre aux contribuables d'économiser des milliards de dollars.



³ Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse indique que le doublement d'une autoroute coûte généralement entre 5 et 7 millions de dollars par kilomètre. Les marchés attribués pour le doublement des autoroutes 17 et 69 en Ontario évaluent le coût de ces travaux respectivement à 4,8 millions et 7,4 millions de dollars par kilomètre.

⁴ À l'aide du calculateur d'inflation de la Banque du Canada, les coûts estimés pour les travaux de mise à niveau « 2+1 » ont été convertis des dollars de 2021 en dollars de 2026, et les coûts estimés pour le doublement des autoroutes ont été convertis des dollars de 2023 en dollars de 2026.

Volumes de trafic pour les routes à chaussées séparées et les routes « 2+1 »

Dans quels cas précis une route « 2+1 » constitue-t-elle une meilleure option qu'une autoroute à chaussées séparées? Comme indiqué précédemment, les routes « 2+1 » sont moins coûteuses et plus rapides à construire que les autoroutes à chaussées séparées. Par conséquent, les routes « 2+1 » devraient être privilégiées par rapport aux autoroutes à chaussées séparées, sauf si les volumes de trafic sont trop élevés pour une route « 2+1 » et que des voies supplémentaires sont nécessaires. En Suède, les routes « 2+1 » donnent de bons résultats sur des axes dont le trafic atteint 18 000 à 20 000 débit journalier moyen annuel (DJMA).⁵ En Allemagne, des routes « 2+1 » ont été mises en service sur des axes dont le trafic atteint 25 000 DJMA. Les routes allemandes de type « 2+1 » dont le trafic annuel moyen quotidien est compris entre 15 000 et 25 000 DJMA affichent des taux d'accidents inférieurs à ceux des routes tout aussi fréquentées qui utilisent une configuration à deux voies ou à quatre voies non séparées (Kirby, Wilmshurst et Koorey, 2014). Un rapport récent du ministère des Transports de l'Ontario (2021b) a fait valoir que la configuration « 2+1 » apporterait les plus grands avantages en matière de sécurité routière et de fluidité du trafic sur les routes dont le trafic est compris entre 4 000 et 15 000 véhicules par jour en moyenne annuelle (DJMA), tout en continuant à bien fonctionner jusqu'à 18 000 DJMA. En résumé, les données suggèrent que les routes de type « 2+1 » constituent une alternative appropriée et moins coûteuse aux autoroutes à deux voies sur la plupart des routes⁶ dont le trafic atteint au moins 15 000 véhicules par jour en moyenne annuelle (DJMA), voire probablement un peu plus.

⁵ Le débit journalier moyen annuel (DJMA) est l'indicateur le plus couramment utilisé pour mesurer le volume de trafic routier. Il est calculé en divisant le nombre de véhicules circulant sur une route (dans les deux sens) au cours d'une année par 365 afin d'obtenir une moyenne journalière.

⁶ Le « point de basculement » exact à partir duquel les autoroutes à deux voies commencent à offrir des performances nettement supérieures à celles des routes « 2+1 » peut varier en fonction de facteurs supplémentaires tels que le relief et le trafic horaire de pointe. Néanmoins, le DJMA est le principal facteur utilisé pour identifier les routes sur lesquelles la configuration « 2+1 » est adaptée.

Les volumes de trafic ne justifient pas le doublement

Dans le cadre des travaux en cours menés par le IPN sur la modernisation et la hiérarchisation des autoroutes, l'auteur a divisé les autoroutes 11, 17 et 71 du Nord de l'Ontario en seize tronçons.⁷ Ces tronçons sont répertoriés dans le tableau 1 ci-dessous.

Tableau 1 : Tronçons routiers utilisés dans l'analyse

Numéro du tronçon	Nom du tronçon	Points de départ et d'arrivée
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners sur la route 17/17A	Commence à la frontière du Manitoba et se termine à l'intersection des routes 11 et 17 à Shabaqua Corners
2	De l'intersection des routes 17 et 71 près de Longbow Lake à l'intersection des routes 11 et 71 près d'Emo sur la route 71	Commence au croisement entre la 17 et la 71 et se termine au croisement entre la 11 et la 71
3	De l'intersection des routes 11 et 71 près d'Emo jusqu'à Shabaqua Corners sur la route 11	Commence à l'intersection des routes 11 et 71 et se termine à la jonction des routes 11 et 17
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay sur la route 11/17	Commence à la jonction des routes 11 et 17 et se termine à l'intersection des routes 11 et 17 avec l'avenue Hodder
5	De Thunder Bay à Nipigon sur la route 11/17	Commence à l'intersection des routes 11 et 17 avec Hodder Ave et se termine à la bifurcation des routes 11 et 17 à Nipigon
6	De Nipigon à Beardmore sur la route 11	Commence à l'embranchement des routes 11 et 17 à Nipigon et se termine à l'intersection des routes 11 et 580 au Nord de Beardmore
7	De Beardmore à l'intersection de la route 11 et de la route 663 sur la route 11	Commence à l'intersection de la route 11 avec la route 580 et se termine à l'intersection des routes 11 et 663 au sud de Constance Lake
8	De l'intersection de la route 11 et de la route 663 jusqu'à Matheson sur la route 11	Commence à l'intersection des routes 11 et 663 et se termine à l'intersection des routes 11 et 101, juste à l'ouest de Matheson
9	De Matheson à l'intersection des autoroutes 11 et 112 sur l'autoroute 11	Commence à l'intersection des autoroutes 11 et 101 et se termine à l'intersection des autoroutes 11 et 112
10	De l'intersection des autoroutes 11 et 112 jusqu'à Temiskaming Shores, sur l'autoroute 11	Commence à l'intersection des routes 11 et 112 et se termine à l'intersection sud (avenue Bedard) des routes 11 et 65 à Temiskaming Shores
11	De Temiskaming Shores à North Bay sur la route 11	Commence à l'intersection sud (avenue Bedard) des routes 11 et 65 à Temiskaming Shores et se termine à l'intersection des routes 11, 17 et de l'avenue Algonquin à North Bay
12	De Nipigon à Wawa par la route 17	Commence à la bifurcation entre les routes 11 et 17 et se termine à l'intersection des routes 17 et 101 près de Wawa
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie par la route 17	Commence à l'intersection des autoroutes 17 et 101 et se termine à l'intersection des autoroutes 17 et 556 au Nord de Sault-Sainte-Marie
14	De Sault Ste. Marie au Grand Sudbury par la route 17	Commence à l'intersection de la 17 et de la 556 et se termine à l'intersection de la route 17 et de la route régionale 55 de Sudbury, près de Nickel Centre
15	De Grand Sudbury à North Bay par la route 17	Commence à l'intersection de la route 17 et de la route régionale 55 de Sudbury et se termine à l'intersection des routes 11 et 17, à l'extrémité est de North Bay
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing sur la route 17	Commence à l'intersection des autoroutes 11 et 17 à l'extrémité est de North Bay et se termine à la frontière entre le district de Nipissing et le comté de Renfrew

⁷ Les tronçons ont été divisés au niveau des principales agglomérations et des échangeurs autoroutiers. L'auteur s'est appuyé sur les données de volume de trafic pour identifier les échangeurs de coupure spécifiques, notamment en divisant les tronçons au niveau des échangeurs marquant des changements significatifs dans les volumes de trafic.

Cette analyse utilise les données sur le volume de trafic fournies par le ministère des Transports de l'Ontario. Au 21 septembre 2026, l'année la plus récente pour laquelle des données sur le volume de trafic sont accessibles au public est 2024 (MTO, 2026). Afin de tenir compte du fait que les tronçons définis par le MTO varient en longueur, l'auteur a calculé un DJMA « pondéré en fonction de la distance » pour les seize segments.⁸ Ces chiffres sont présentés dans le tableau 2.

Rappelons qu'un DJMA de 15 000 représente une estimation prudente du niveau de trafic à partir duquel le doublement de l'autoroute commence à constituer une meilleure option que les routes de type « 2+1 ». En 2024, aucun de ces seize tronçons n'affiche un trafic constant de 15 000 DJMA. En réalité, aucun de ces tronçons n'enregistre même un trafic supérieur à 10 000 DJMA. Certains lecteurs remarqueront que sur quelques tronçons, il existe des sections où le trafic atteint 15 000 DJMA ou plus (DJMA maximal). Cependant, il s'agit de sections courtes – ne dépassant pas quelques kilomètres de long – situées à proximité immédiate de grands centres urbains. Bon nombre de ces sections comptent déjà quatre voies ou plus.

À l'heure actuelle, il n'existe aucun tronçon à deux voies sur les autoroutes 11, 17 ou 71 dans le Nord de l'Ontario où les volumes de trafic actuels s'approchent ne serait-ce qu'un peu des niveaux auxquels le doublement de la chaussée constituerait un investissement plus rentable qu'une route de type « 2+1 ».

⁸ Pour illustrer cela simplement : imaginez un tronçon d'autoroute comportant une section de 20 kilomètres avec un DJMA de 2 000 véhicules et une section de 10 kilomètres avec un DJMA de 9 500 véhicules. Pour calculer le trafic journalier moyen pondéré en fonction de la distance (DJMA) pour l'ensemble du tronçon de 30 kilomètres, on utilise la formule suivante : $((\text{distance de la section 1} \times \text{DJMA de la section 1}) + (\text{distance de la section 2} \times \text{DJMA de la section 2})) / \text{distance totale}$. Dans ce cas, la formule donne un DJMA pondéré en fonction de la distance de 4 500.

Tableau 2 : Volumes de trafic sur certains tronçons de la route transcanadienne dans le Nord de l'Ontario, dernières données disponibles (2024)

Tronçon Numéro	Tronçon	Débit journalier moyen annuel (DJMA) minimum	DJMA maximale	DJMA moyenne pondérée en fonction de la distance
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners	1 650	7 150	3 251
2	Route 71	890	1 550	1 228
3	De l'intersection des autoroutes 11 et 71 à Shabaqua Corners	550	4 900	1 103
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay	2 550	22 700	5 914
5	De Thunder Bay à Nipigon	3 800	6 800	4 949
6	De Nipigon à Beardmore	1 400	1 650	1 573
7	De Beardmore à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 663	1 200	1 900	1 415
8	De l'intersection des routes 11 et 663 à Matheson	2 050	5 000	2 958
9	De Matheson à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 112	2 700	4 600	3 544
10	De l'intersection des routes 11 et 112 à Temiskaming Shores	4 400	15 000	5 927
11	De Temiskaming Shores à North Bay	3 200	28 200	4 539
12	De Nipigon à Wawa	1 700	3 100	1998
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie	1 950	5 400	2 422
14	De Sault-Ste.-Marie au Grand Sudbury	4 000	13 700	6 859
15	Du Grand Sudbury à North Bay	6 300	28 200	9 291
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing	3 000	8 900	4 749

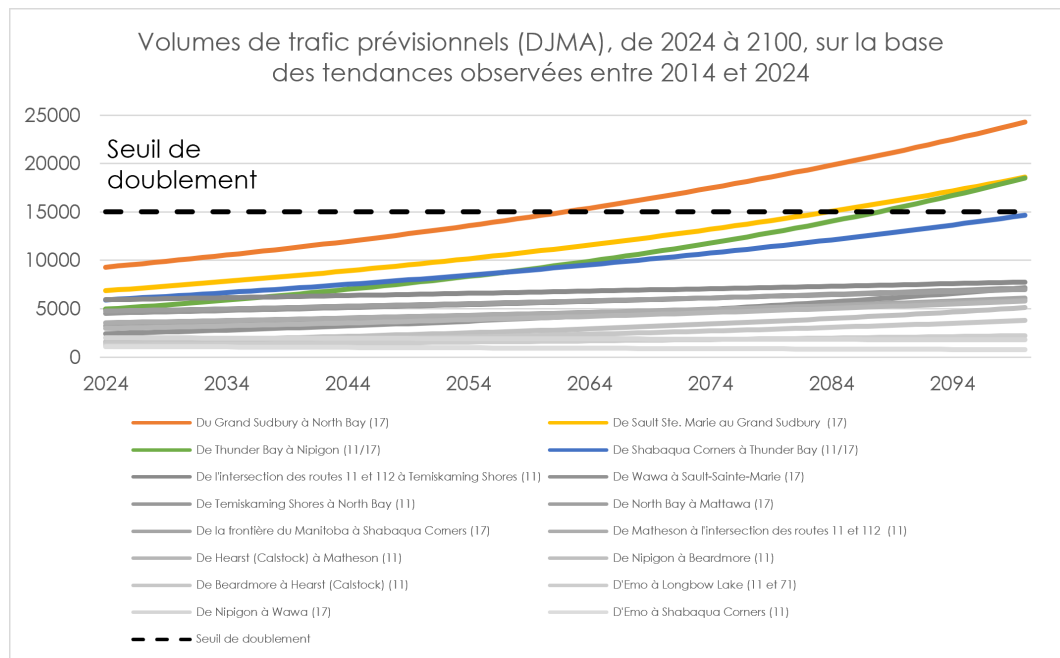
Source : Calculs de l'auteur basés sur les données du MTO, 2026.



Les volumes de trafic futurs ne justifient pas non plus le doublement des routes

Les partisans d'un doublement généralisé des autoroutes pourraient faire valoir que les volumes de trafic atteindront à terme des niveaux justifiant ce doublement. La figure 1 montre que, si les tendances récentes se poursuivent, cela n'est pas vrai pour la plupart des tronçons. Si les tendances de croissance du trafic observées entre 2014 et 2024 se maintenaient indéfiniment, le seul tronçon qui s'approcherait de loin des volumes de trafic pour lesquels le doublement offrirait probablement un rapport coûts-avantages plus favorable que la configuration 2+1 d'ici 2050 serait celui de l'autoroute 17 entre le Grand Sudbury et North Bay. Le débit journalier moyen annuel (DJMA) sur ce tronçon s'élèverait à 12 905 véhicules en 2050. Même en considérant la période allant jusqu'en 2100, seuls trois autres tronçons⁹ atteindront (ou approcheront) un trafic annuel moyen de 15 000 véhicules selon les tendances actuelles : de Sault-Sainte-Marie au Grand Sudbury sur l'autoroute 17, de Thunder Bay à Nipigon sur l'autoroute 11/17, et de Shabaqua Corners à Thunder Bay sur l'autoroute 11/17. Le doublement de ces quatre tronçons pourrait se justifier si l'Ontario et le Canada souhaitent se préparer, plusieurs décennies à l'avance, à des volumes de trafic potentiellement plus élevés. Sur les autres tronçons, la configuration « 2+1 » est clairement la meilleure option.¹⁰

Figure 1 : Seuls quatre tronçons atteindront un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 15 000 véhicules au cours du siècle prochain, selon les tendances actuelles



Source : Calculs de l'auteur basés sur les données du MTO (2026)

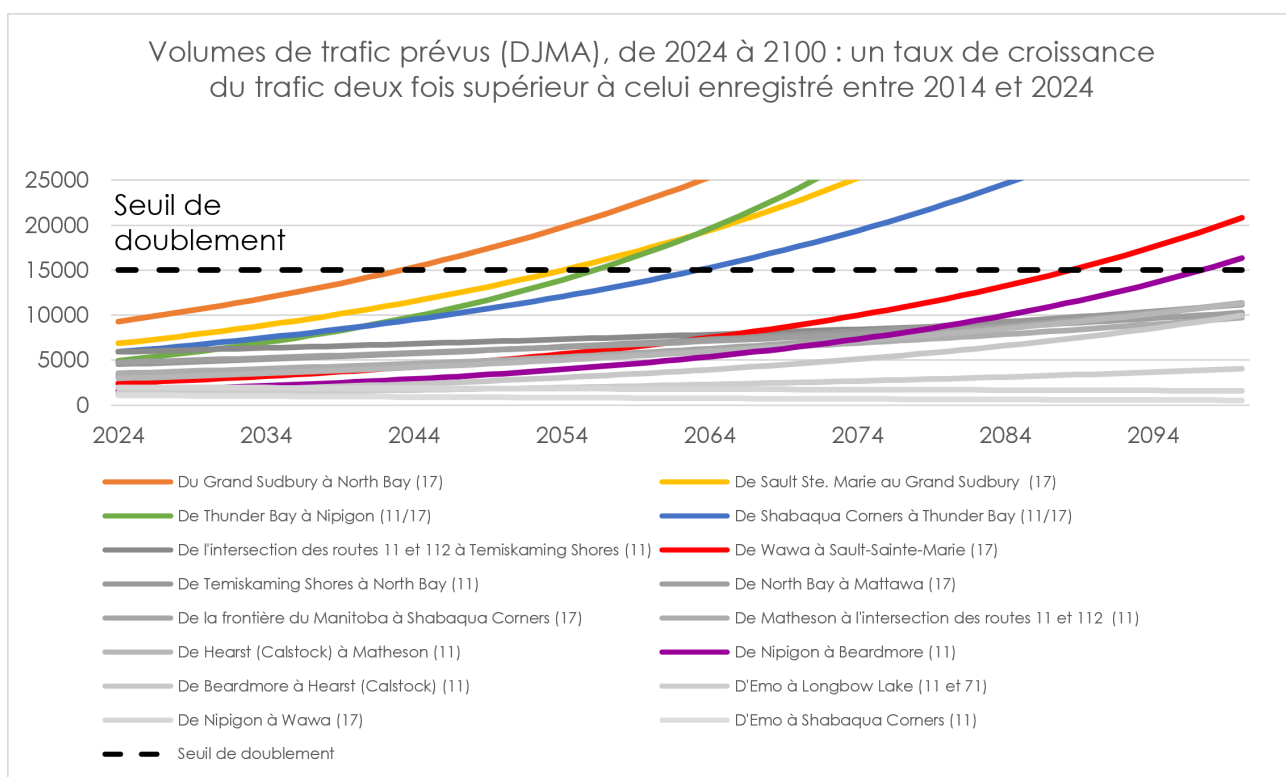
Il est possible que l'intensification de l'activité minière dans le Nord de l'Ontario, l'augmentation des volumes d'échanges interprovinciaux et d'autres facteurs potentiels entraînent une hausse des volumes de trafic sur les autoroutes du Nord supérieure à celle observée entre 2014 et 2024. Si tel était le cas, le doublement serait-il justifié dans davantage d'endroits ? Les données suggèrent que non.

⁹ Voir les tableaux 3 et 4 de l'annexe 1 pour les chiffres bruts de tous les tronçons.

¹⁰ Même si ce commentaire porte surtout sur des tronçons des autoroutes 11, 17 et 71 dans le Nord de l'Ontario, il faut noter que le tronçon de l'autoroute 17 qui va de la frontière entre le district de Nipissing et le comté de Renfrew jusqu'à Renfrew pourrait aussi être inclus dans les initiatives provinciales et fédérales visant à moderniser ce corridor routier. À partir de 2024, le tronçon reliant Deep River à Renfrew affichera des volumes de circulation comparables à ceux du tronçon entre North Bay et le Grand Sudbury, ce qui en ferait un candidat raisonnable pour un projet de doublement de la route. Quant au tronçon entre la frontière entre le district de Nipissing et le comté de

La figure 2 présente un scénario dans lequel les volumes de trafic augmentent deux fois plus vite qu'entre 2014 et 2024.¹¹ Dans ce scénario, seuls deux tronçons supplémentaires atteignent un débit journalier moyen annuel (DJMA) de 15 000 véhicules d'ici 2100 : celui reliant Wawa à Sault-Sainte-Marie sur la route 17, et celui reliant Nipigon à Beardmore sur la route 11. De plus, ces tronçons n'atteindront le seuil de doublement de la chaussée qu'en 2088 et 2097, respectivement. En d'autres termes, même si le taux de croissance du volume de trafic doublait par rapport à celui observé au cours de la dernière décennie, il faudrait plus de soixante ans pour atteindre des volumes de trafic justifiant le doublement de la chaussée – à l'exception des corridors entre Sault-Sainte-Marie et North Bay, ainsi que de Shabaqua Corners à Nipigon en passant par Thunder Bay. De toute évidence, à moins d'une augmentation du taux de croissance du volume de trafic, la plupart des tronçons des routes 11, 17 et 71 dans le Nord de l'Ontario n'atteindront pas de sitôt des volumes de trafic justifiant un doublement.

Figure 2 : Prévisions de volume de trafic dans un scénario de forte croissance



Source : Calculs de l'auteur basés sur les données du MTO (2026)

¹¹ Certains lecteurs pourraient s'interroger sur la croissance du volume de circulation des camions, en plus de celle du volume global de circulation. Le tableau 5 de l'annexe 2 montre qu'il n'y a pas de tendance claire indiquant que le volume de circulation des camions aurait augmenté plus rapidement que le volume global de circulation au cours des dernières années.



Conclusion – Où doubler la chaussée, et où ne pas le faire

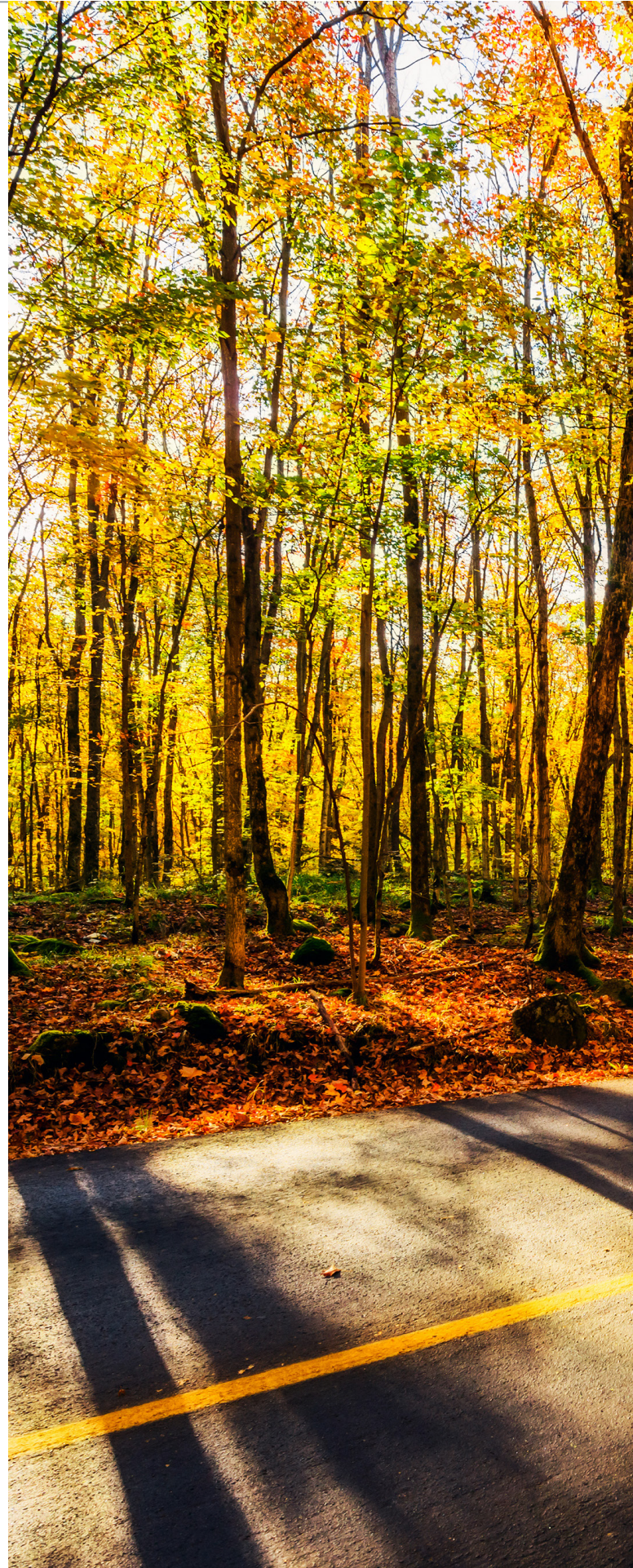
Au moment de décider comment moderniser les autoroutes du Nord, le gouvernement de l'Ontario devrait choisir la configuration la plus adaptée, celle qui peut être mise en œuvre le plus rapidement et au moindre coût pour les contribuables. Sur l'ensemble du corridor des autoroutes 11-17-71, les routes de type « 2+1 » offriraient des avantages similaires en matière de sécurité et de fluidité du trafic à ceux du doublement des autoroutes, tout en étant moins coûteuses et plus rapides à construire. Sur la plupart des tronçons, les routes de type « 2+1 » resteront la meilleure option à long terme, quel que soit le scénario réaliste envisagé. Le doublement ne devrait pas être l'option par défaut pour la modernisation des autoroutes dans le Nord de l'Ontario.

Le présent commentaire recommande le **doublement** de la route **sur seulement quatre tronçons** des autoroutes du corridor 11-17-71 dans le Nord de l'Ontario :

1. L'autoroute 17 entre le Grand Sudbury et North Bay
2. L'autoroute 17 entre le Grand Sudbury et Sault-Sainte-Marie
3. L'autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Nipigon¹²
4. L'autoroute 11/17 entre Thunder Bay et Shabaqua Corners

Sur tous les autres tronçons, les travaux de modernisation devraient prendre la forme de routes « 2+1 » plutôt que d'un doublement de la chaussée. Les volumes de trafic sont trop faibles pour justifier un doublement sur ces tronçons, et ils resteront trop faibles même si ces tronçons connaissent plusieurs décennies de croissance considérable du trafic. Sur la majeure partie du réseau routier du Nord, les routes « 2+1 » offriront des avantages similaires à ceux du doublement de la chaussée, à un coût bien moindre, et pourraient être construites plus rapidement.

¹² Une grande partie de ce tronçon a déjà été mise à chaussées séparées.



Références

- Anishinabek News. 2023. SNC-Lavalin signe un accord de coopération avec une entreprise de construction détenue par les Anishinabek pour mener à bien le projet d'élargissement de l'autoroute 69 en Ontario. 11 août. Consulté le 20 août 2026. <https://anishinabeknews.ca/2023/08/snc-lavalin-signs-co-operation-agreement-with-anishinabek-owned-construction-company-to-pursue-highway-69-widening-project-in-ontario/>.
- Banque du Canada. 2026. Calculateur d'inflation. Consulté le 20 août 2026. <https://www.bankofcanada.ca/rates/related/inflation-calculator/>.
- Chiefs of Ontario. 2026. Les Chiefs of Ontario appellent à une action immédiate en matière de sécurité routière après une série d'accidents mortels. 23 février. <https://chiefs-of-ontario.org/chiefs-of-ontario-urges-immediate-action-on-highway-safety-after-string-of-fatal-collisions/>.
- Destination Northern Ontario. 2025. Le transport routier dans le Nord de l'Ontario. https://destinationnorthernontario.ca/sites/default/files/2025-10/MC_Transportation%20Challenges%20and%20Solutions_04-14-25_LowRes.pdf.
- Dunstan, William, Bryanne de Castro Rocha et Martin Lefebvre. 2023. Comblent l'écart : comment les routes « 2+1 » peuvent faire gagner du temps, sauver des vies et économiser l'argent des contribuables. Institut des politiques du Nord. <https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/reports-new/closing-the-gap.pdf>.
- Fédération des municipalités du Nord de l'Ontario. 2026. Une opportunité de développement national pour les autoroutes 11 et 17 ; et un signal fédéral clair. 27 janvier. <https://fonom.org/wp-content/uploads/2026/02/FONOM-A-Nation-Building-Opportunity-for-Highways-11-17-and-a-Clear-Federal-Signal-1.pdf>.
- Aller plus loin pour la sécurité. 2019. Routes « 2+1 » : une innovation suédoise, une solution pour les routes rurales canadiennes ? <https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/sweden-ireland-report-pdf-version.pdf>.
- Kirby, P., B. Wilmshurst et G. Koorey. 2014. Caractéristiques d'exploitation et évaluation économique des voies « 2+1 » avec ou sans système de fusion assistée par des systèmes de transport intelligents. Agence des transports de Nouvelle-Zélande. <https://nzta.govt.nz/assets/resources/research/reports/549/docs/549.pdf>.
- Association des municipalités du Nord-ouest de l'Ontario. 2026. Nord-est et Nord-ouest de l'Ontario – Appel lancé par les dirigeants et les acteurs économiques du Nord. 6 mai. <https://www.noma.on.ca/upload/documents/northern-leaders-and-industry-call-for-coordinated-investment-in-highways-11-and-17.pdf>.
- Nouvelle-Écosse. 2023. Plan quinquennal d'amélioration du réseau routier : édition 2023-2024. <https://novascotia.ca/tran/highways/5yearplan/highway-plan-2023-24.pdf>.
- Ontario GeoHub. 2026. Service composite du réseau routier de l'Ontario. Consulté le 1er juin 2026. <https://geohub.lio.gov.on.ca/maps/7c00e0fef49a41b9b708986dba5ce241/about>.
- Ministère des Transports de l'Ontario. 2021a. (Projet) Rapport sur la sélection des sites et les paramètres de conception du projet pilote de routes « 2+1 ». <https://tcp.mto.gov.on.ca/sites/default/files/2021-12/2%2B1%20Roadway%20Site%20Selection%20and%20Design%20Paramters%20Report.pdf>.
- . 2021b. Projet pilote de route « 2+1 » – Critères de sélection des sites. https://tcp.mto.gov.on.ca/sites/default/files/2021-09/2%2B1%20Site%20Selection%20Criteria%20Draft%20Report_0.pdf.
- . 2026. Données sur le volume de trafic. Consultées le 1er juin 2026. <https://www.library.mto.gov.on.ca/Sydney-PLUS/TechPubs/Portal/tp/tvSplash.aspx>.

- Pirie, George. 2026. George Pirie – L'Ontario sollicite le soutien du gouvernement fédéral pour l'élargissement des autoroutes 11 et 17. 20 avril. <https://www.facebook.com/100086799074795/posts/today-minister-prabmeet-singh-sarkaria-and-i-called-on-the-federal-government-to/927055086864452/>.
- Taschner, Eric. 2026. Carney abordera les questions de sécurité routière et de modernisation avec Ford. 4 septembre. <https://guelph.ctvnews.ca/northern-ontario/article/carney-will-raise-highway-safety-issues-modernization-with-ford/>.
- TBNewsWatch. 2022. MISE À JOUR : le projet de doublement de la route 17 franchit une « étape importante » avec l'attribution du marché. 30 mars. Consulté le 24 août 2026. <https://www.tbnewswatch.com/local-news/highway-17-twinning-project-hits-milestone-as-contract-awarded-5215243>.
- Wilson, Mark. 2022. Sauver des vies et faire des économies : les routes « 2+1 ». Institut des politiques du Nord. <https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/reports-new/en-2-1-webinar-summary-2022-10-12-ac.pdf>.



Annexe 1 : Calculs complets des prévisions de volume de trafic

Tableau 3 : Tendances récentes du volume de trafic sur certains tronçons de la route transcanadienne dans le Nord de l'Ontario, et prévisions basées sur ces tendances

Numéro du tronçon	Tronçon	DJMA de 2014	DJMA de 2024	Variation en pourcentage du trafic – de 2014 à 2024	Débit journalier moyen annuel (DJMA) prévu en 2050 si les tendances passées se poursuivent	Année à laquelle le Débit journalier moyen annuel (DJMA) atteindra 15 000 véhicules, sur la base des tendances observées entre 2014 et 2024
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners	2 993	3 251	8,6 %	4 031	2209
2	Route 71	1 136	1 228	8,2 %	1 506	2343
3	De l'intersection des autoroutes 11 et 71 à Shabaqua Corners	1 156	1 103	-4,6 %	977	S/O
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay	5 247	5 914	12,7 %	8 069	2102
5	De Thunder Bay à Nipigon	4 160	4 949	19,0 %	7 774	2088
6	De Nipigon à Beardmore	1 347	1 573	16,8 %	2 355	2169
7	De Beardmore à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 663	1 243	1 415	13,8 %	1 980	2207
8	Croisement de la 11 ^e rue et de la 66 ^e rue jusqu'à Matheson	2 707	2 958	9,3 %	3 724	2207
9	De Matheson à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 112	3 315	3 544	6,9 %	4 216	2240
10	Intersection de la 11 et de la 112 vers Temiskaming Shores	5 722	5 927	3,6 %	6 497	2287
11	De Temiskaming Shores à North Bay	4 276	4 539	6,1 %	5 299	2225
12	De Nipigon à Wawa	2 028	1 998	-1,5 %	1 923	S/O
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie	2 101	2 422	15,3 %	3 510	2152
14	De Sault-Sté.-Marie au Grand Sudbury	6 016	6 859	14,0 %	9 647	2084
15	Du Grand Sudbury à North Bay	8 188	9 291	13,5 %	12 905	2062
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing	4 513	4 749	5,2 %	5 420	2250

Source : Calculs de l'auteur à partir des données du MTO, 2026

Tableau 4 : Tendances récentes des volumes de trafic sur certains tronçons de la route transcanadienne dans le Nord de l'Ontario, et projections supposant un doublement du taux de croissance du trafic

Numéro du tronçon	Tronçon	DJMA de 2014	DJMA de 2024	Variation en pourcentage du trafic – de 2014 à 2024	Débit journalier moyen annuel (DJMA) prévu en 2050 si le taux de croissance double	Année à laquelle le débit journalier moyen annuel (DJMA) atteindra 15 000 si le taux de croissance double
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners	2 993	3 251	8,6 %	4 989	2117
2	Route 71	1 136	1 228	8,2 %	1 843	2184
3	De l'intersection des autoroutes 11 et 71 à Shabaqua Corners	1 156	1 103	-4,6 %	864	S/O
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay	5 247	5 914	12,7 %	10 970	2063
5	De Thunder Bay à Nipigon	4 160	4 949	19,0 %	12 117	2056
6	De Nipigon à Beardmore	1 347	1 573	16,8 %	3 503	2097
7	De Beardmore à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 663	1 243	1 415	13,8 %	2 760	2116
8	Croisement de la 11 ^e rue et de la 663 ^e rue jusqu'à Matheson	2 707	2 958	9,3 %	4 678	2116
9	De Matheson à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 112	3 315	3 544	6,9 %	5 009	2132
10	Intersection de la 11 et de la 112 vers Temiskaming Shores	5 722	5 927	3,6 %	7 119	2156
11	De Temiskaming Shores à North Bay	4 276	4 539	6,1 %	6 182	2125
12	De Nipigon à Wawa	2 028	1 998	-1,5 %	1 851	S/O
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie	2 101	2 422	15,3 %	5 059	2088
14	De Sault-Ste.-Marie au Grand Sudbury	6 016	6 859	14,0 %	13 506	2054
15	Du Grand Sudbury à North Bay	8 188	9 291	13,5 %	17 853	2043
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing	4 513	4 749	5,2 %	6 182	2137

Source : Calculs de l'auteur à partir des données du MTO, 2026

Annexe 2 : Comparaison entre l'évolution globale du trafic et celle du trafic de camions

Le tableau 5 compare les tendances de croissance du volume global de trafic à celles du volume de trafic de camions. Au 21 septembre 2026, les deux dernières années pour lesquelles le ministère des Transports de l'Ontario a publié des chiffres sur le volume de trafic de camions sont 2019 et 2021. Les chiffres de 2021 peuvent ne pas être représentatifs en raison de la pandémie de COVID-19. Par conséquent, dans le tableau 5, nous comparons les tendances du volume de trafic global à celles du trafic de camions pour la période allant de 2014 à 2019. Les données ne montrent aucune tendance claire indiquant que le trafic de camions croîtrait plus vite ou plus lentement que le trafic global sur le corridor des autoroutes 11-17-71. Sur certains tronçons, le volume de trafic de camions a augmenté à un rythme inférieur à celui du trafic global. Sur d'autres tronçons, il a augmenté à un rythme supérieur. Le tableau 6 présente les mêmes données en chiffres bruts, à titre de référence.

Tableau 5 : Comparaison de la variation moyenne annuelle des volumes de trafic globaux et des volumes de trafic de camions, de 2014 à 2019

Tronçon Numéro	Tronçon	Variation annuelle moyenne du DJMA, de 2014 à 2019	Variation annuelle moyenne du DJMA de camions, de 2014 à 2019
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners	1,6 %	5,1 %
2	Route 71	2,4 %	-0,6 %
3	De l'intersection des autoroutes 11 et 71 à Shabaqua Corners	-0,3 %	-0,9 %
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay	2,0 %	1,6 %
5	De Thunder Bay à Nipigon	2,2 %	0,6 %
6	De Nipigon à Beardmore	2,3 %	2,2 %
7	De Beardmore à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 663	1,6 %	1,8 %
8	De l'intersection des routes 11 et 663 à Matheson	1,2 %	1,8 %
9	De Matheson à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 112	0,7 %	2,7 %
10	De l'intersection des routes 11 et 112 à Temiskaming Shores	0,3 %	0,5 %
11	De Temiskaming Shores à North Bay	0,4 %	-0,5 %
12	De Nipigon à Wawa	2,5 %	4,9 %
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie	2,2 %	3,6 %

14	De Sault Ste. Marie au Grand Sudbury	1,8 %	6,1 %
15	De la région métropolitaine de Sudbury à North Bay	2,6 %	1,4 %
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing	1,7 %	9,3 %

Source : Calculs de l'auteur à partir des données du MTO, 2026

Tableau 6 : Volumes de trafic globaux et volumes de trafic de camions, 2014 et 2019

Tronçon Numéro	Tronçon	DJMA 2014	DJMA 2019	DJMA de camions en 2014	DJMA de camions en 2019
1	De la frontière du Manitoba à Shabaqua Corners	2 993	3 226	1 200	1 506
2	Route 71	1 136	1 275	267	259
3	De l'intersection des autoroutes 11 et 71 à Shabaqua Corners	1 156	1 136	325	311
4	De Shabaqua Corners à Thunder Bay	5 247	5 770	1 104	1 190
5	De Thunder Bay à Nipigon	4 160	4 614	1 207	1 246
6	De Nipigon à Beardmore	1 347	1 505	699	774
7	De Beardmore à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 663	1 243	1 343	785	856
8	De l'intersection des routes 11 et 663 à Matheson	2 707	2 870	963	1 049
9	De Matheson à l'intersection de l'autoroute 11 et de l'autoroute 112	3 315	3 440	1 028	1 169
10	De l'intersection des routes 11 et 112 à Temiskaming Shores	5 722	5 805	1 086	1 111
11	De Temiskaming Shores à North Bay	4 276	4 355	1 243	1 212
12	De Nipigon à Wawa	2 028	2 285	741	925
13	De Wawa à Sault-Sainte-Marie	2 101	2 336	611	720
14	De Sault Ste. Marie au Grand Sudbury	6 016	6 562	1 077	1 408
15	De la région métropolitaine de Sudbury à North Bay	8 188	9 263	1 094	1 171
16	De North Bay à la limite du district de Nipissing	4 513	4 893	646	946

Source : Calculs de l'auteur à partir des données du MTO, 2026

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 données probantes, basé dans le nord de l'Ontario. Nous menons des recherches, analysons des données et proposons des solutions. Notre mission est d'encourager la prise de décisions fondées sur des données probantes qui favoriseront la croissance du Nord de l'Ontario.

Nous croyons au partenariat, à la réconciliation, 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 présentes 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.

Recherche connexe

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

William Dunstan, Bryanne de Castro Rocha, Dr. Martin Lefebvre

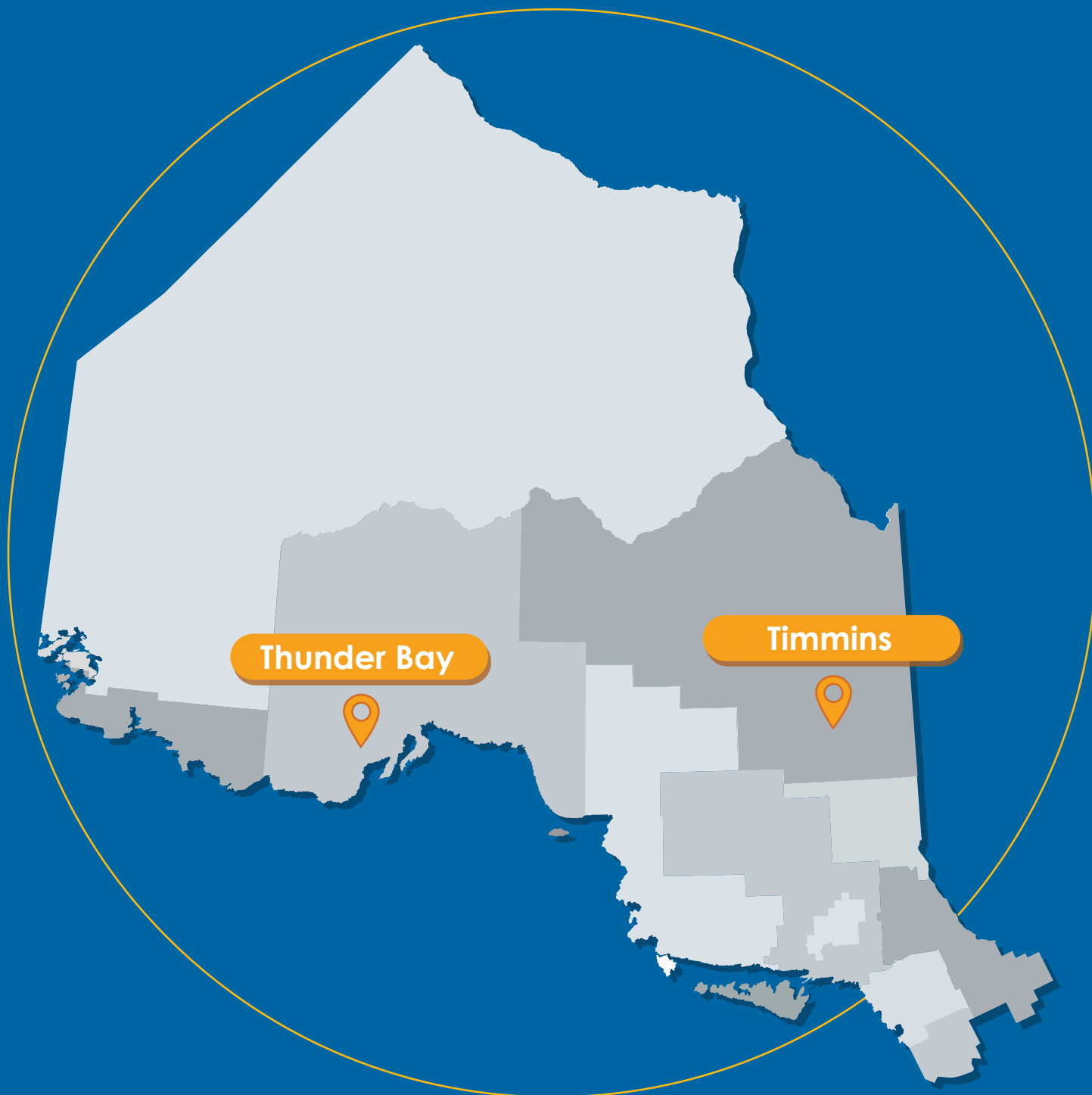
Solutions intelligentes pour les routes du Nord

William Dunstan

Sauver des vies et des coûts : Les routes 2+1

Mark Wilson

Nos bureaux



NORTHERN
POLICY INSTITUTE

northernpolicy.ca

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Giwednong Aakomenjigewin Teg
b' ΔC2-40-41 P.70.00-40.40.00
Institu d'Politik di Nor
Aen vawnd nor Lee Iway La koonpayeen

P.O. Box 10117 Thunder Bay, ON P7B 6T6
info@northernpolicy.ca | 1-807-343-8956