

## Des intersections sûres le long de la route 17

La route 17 est le principal itinéraire de la route transcanadienne en Ontario et s'étend de la frontière du Manitoba à Arnprior, dans le sud-est de la province. Dans le Grand Sudbury, elle suit les voies de contournement sud-ouest et sud-est, le long de l'extrémité sud de la municipalité. Récemment, le ministère des Transports (MTO) a identifié deux intersections le long de la route 17 qui ont des antécédents de collisions, y compris des décès : l'autoroute 17 et le chemin Fielding, et l'autoroute 17 et le chemin municipal 55 (MR 55). Le MTO a réalisé des évaluations environnementales en vue d'améliorations futures des passages à niveau, mais les projets n'ont pas été financés et il n'y a pas de calendrier pour ces améliorations de la sécurité. Le MTO considère actuellement des mesures provisoires visant à améliorer la sécurité à ces intersections. Les mesures proposées ont des répercussions sur l'économie locale, les délais d'intervention des services d'urgence et la fluidité de la circulation routière.



## Pourquoi est-ce important?

Le MTO envisage d'apporter des modifications temporaires ou permanentes à deux intersections de la route 17 qui auront des répercussions négatives sur les rues municipal.

La modification proposée à l'intersection de l'autoroute 17 et de la route MR 55 (près du chemin Penage Lake) supprimerait l'accès ou de sortie à la voie de contournement en direction de l'ouest à partir de MR 55. Cette zone abrite un grand nombre de résidences saisonnières.

La modification proposée à l'intersection du chemin Fielding et de la route 17 supprimerait l'accès ou la sortie des chemins Kantola et Fielding vers la voie de contournement de la route 17. Le chemin Kantola mène à une zone résidentielle, tandis le chemin Fielding abrite des entreprises industrielles qui soutiennent l'économie locale et provinciale.

D'importants volumes de trafic seront détournés vers les rues municipales à faible volume de trafic et ne sont pas conçues pour ces augmentations. Il y aura également des retards pour les véhicules d'urgence et de longues déviations permanentes.

Un échangeur à niveau est la meilleure solution, mais il n'a pas été identifié pour le financement. Cette décision relève de l'autorité du ministère du développement du Nord et des mines.



## Renseignements à l'appui

La plupart des résidents et des industries du Nord de l'Ontario utilisent le réseau routier comme principal moyen de déplacement quotidien. Il est important de relier le Nord de l'Ontario aux autres régions de la province et aux destinations et marchés nationaux et internationaux, mais aussi de veiller à ce que les personnes et les marchandises puissent circuler efficacement et en toute sécurité dans le Nord.

## Comment les paliers supérieurs de gouvernement peuvent-ils nous aider?

La Ville demande que la minimisation des impacts municipaux reste une priorité lors de l'examen des différentes alternatives.

La Ville demande à la province de financer un échangeur à niveaux séparés qui ait le moins d'impact possible sur les routes locales, l'accès et la sortie, les entreprises et les résidents, et les délais d'intervention des services d'urgence.

## Alignement avec les politiques/priorités gouvernementales

« La collaboration et les partenariats sont essentiels à la mise en place d'un réseau de transport intégré sécuritaire et fiable qui favorise la prospérité à long terme et offre plus de possibilités aux particuliers, aux familles et aux entreprises. L'Ontario s'est engagée à travailler avec le gouvernement fédéral, les municipalités, les communautés autochtones, les organismes de transport, l'industrie et les entreprises locales. La province s'est aussi engagée à recueillir leurs commentaires afin d'atteindre nos objectifs communs et de bâtir un meilleur réseau de transport pour le Nord ».

– Ébauche d'un plan de transport pour le Nord de l'Ontario



[grandsudbury.ca](http://grandsudbury.ca)