



Pour publication immédiate

L'Institut des politiques du Nord réagit à l'ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario, à l'aide d'une nouvelle série

Le 28 novembre 2017 – Au cours des prochaines semaines, l'Institut des politiques du Nord présentera une série de commentaires en réponse à [l'ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041](#). Les recommandations qui se trouvent dans les commentaires, *Mesures pour faire progresser le Nord ontarien*, sont directement reliées aux orientations butes dans l'ébauche de politique.

« L'IPN reconnaît l'importance d'une stratégie du transport innovatrice, variée, qui tienne compte de toutes les collectivités », dit le président et chef de la direction de l'IPN, Charles Cirtwill. « Puisque nous avons pour rôle de proposer des solutions pratiques et reposant sur des données probantes, qui favorisent le développement durable des régions nordiques de l'Ontario, nous avons proposé cette série de mesures dans lesquelles sont décrites les prochaines étapes concrètes que peuvent franchir les secteurs public et privé, puis qui permettent d'éclairer la mise en œuvre et la gestion de politiques du transport au cours des prochaines décennies. »

Dans le premier commentaire de la série, « *Les routes hivernales dans le Grand Nord* », l'auteur Barry Prentice, Ph. D., met l'accent sur le réseau de routes toutes saisons dans les collectivités éloignées.

« Le ton du chapitre de la STMNO, Problèmes d'éloignement et du Grand-Nord, pourrait être décrit par "comme si de rien n'était"; il comprend des recommandations sans objectifs de mise en œuvre; les déclarations ambitieuses sont insuffisantes, déclare Prentice. Les perspectives socioéconomiques dans le Grand-Nord sont déjà sombres parce que les options de transport sont peu nombreuses et les coûts d'accès, si élevés – il faut un Plan B qui reconnaisse les répercussions d'un processus de changement climatique plus rapide. »

Voici ci-dessous un sommaire des recommandations. Pour lire le rapport complet, visitez www.northernpolicy.ca.

- 1) Il faut réfléchir aux trois difficultés clés qui ont des répercussions sur le plan de la STMNO, devant relever les défis du transport dans le Grand-Nord : le besoin de collaboration entre les gouvernements fédéral, provincial et des Premières Nations; le coût élevé de la construction des routes toutes saisons; le besoin d'un calendrier pour assurer qu'il y ait des progrès avant que les effets du changement climatique deviennent encore plus importants.



- 2) Élaborer un calendrier comportant des objectifs concrets est nécessaire pour dresser un plan de mise en œuvre des recommandations qui se trouvent dans la STMNO, à propos des routes hivernales.
- 3) Créer un « Plan B » afin que des modifications puissent se faire si la rapidité du changement climatique commence à dépasser le cadre de planification stratégique.

Les sujets à venir incluent *Méthodes de transport alternatives – Les dirigeables et Tourisme marin – cabotage.*

Entrevues par les médias : L'auteur, Barry Prentice, ainsi que le président et chef de la direction de l'IPN, Charles Cirtwill, sont tous deux disponibles pour formuler des remarques. Pour obtenir une entrevue, veuillez communiquer avec la personne suivante :

Katie Elliott
Directrice des communications
705-542-4456
kelliott@northernpolicy.ca

À propos de l'Institut des politiques du Nord :

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant de l'Ontario. Nous effectuons de la recherche, accumulons et diffusons des données probantes, trouvons des opportunités en matière de politiques, afin de favoriser la croissance et la durabilité des collectivités du Nord. Nous avons des bureaux à Thunder Bay, Sault Ste. Marie et Sudbury. Nous cherchons à améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en matière de politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.

À propos de l'auteur

Barry Prentice, Ph. D., est professeur de gestion de chaîne d'approvisionnement, à l'I.H. Asper School of Business, de l'Université du Manitoba, et ancien directeur (de 1996 à 2005) du Transport Institute. Sa recherche majeure et ses intérêts en enseignement sont la logistique, l'économie du transport, le transport urbain et la politique commerciale. Barry Prentice a un grade en économie de l'Université Western Ontario (1973) et des grades de cycles supérieurs en économie de l'agriculture, de l'Université de Guelph (1979) et de l'Université du Manitoba (1986).

Par l'entremise du Transport Institute, Barry Prentice a organisé des conférences nationales et internationales axées sur le transport durable (Chemins de fer et environnement), logistique des chaînes d'approvisionnement (Avions, trains et navires), logistique agro-industrielle (Champs mobiles), utilisation potentielle de dirigeables de transport dans le Nord (Dirigeables vers l'Arctique) et commerce alimentaire entre le Canada et le Mexique (La Cadena de Frio [la chaîne froide]).



B. Prentice est associé du Transport à l'Institut des politiques du Nord et président d'ISO Polar Airships, dont il a été cofondateur en 2005 sous forme d'institut de recherche sans but lucratif, afin de promouvoir l'utilisation de dirigeables comme moyen de transport sous les latitudes nordiques.