



Pour publication immédiate

Un nouveau commentaire examine les dirigeables comme moyen de transport alternatif pour le nord de l'Ontario

Le 5 décembre 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 butées 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 deuxième commentaire de la série, *Méthodes de transport alternatives – Les dirigeables*, l'auteur Barry Prentice, Ph. D., met l'accent sur les possibilités qui existent en matière de mise à l'essai et de développement de dirigeables dans le Grand Nord.

« C'est un signal positif que celui que lance la STMNO à propos du besoin d'explorer de nouvelles technologies pour déplacer des marchandises dans le Grand-Nord mais les mesures de cette stratégie sont générales et pourraient être plus détaillées, » déclare Prentice. « Les effets économiques qu'auraient sur le Grand-Nord les dirigeables transportant des marchandises seraient très considérables parce que le coût du transport de la nourriture pourrait être réduit de moitié et tous les matériaux de construction comme les développements économiques deviendraient abordables. »

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

- 1) Effectuer une étude approfondie des diverses méthodes de transport de rechange, afin d'évaluer leur potentiel pour le Nord ontarien puis de déterminer le stade de l'industrie.
- 2) Évaluer la gamme des développements de dirigeables dans le monde et choisir deux ou trois modèles pour le transport de marchandises, afin de faire plus d'essais et de développement.
- 3) Étudier les besoins d'infrastructures nécessaires pour permettre aux dirigeables d'atteindre leur plein potentiel et de trouver des possibilités de participation du secteur privé au développement de ces infrastructures (là où c'est possible).



- 4) Déterminer la taille, l'endroit et le coût d'un quai aérien public, qui soutiendra l'industrie des dirigeables.
- 5) Construire un quai aérien public avec l'aide d'une ou de plus d'une université du Nord ontarien, afin de tester et d'adapter la technologie des dirigeables, en fonction du climat glacial.
- 6) Évaluer les répercussions économiques qu'aura sur le Moyen-Nord l'installation d'un fabricant de dirigeables conçus pour fonctionner à l'année dans le Grand-Nord.

Les sujets à venir incluent *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.