



Pour publication immédiate

Un nouveau commentaire de l'IPN propose des moyens d'accroître le tourisme de croisière dans les Grands Lacs

Le 12 décembre 2017 – En réponse à [l'ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario 2041](#), l'Institut des politiques du Nord a publié une série de commentaires décrivant les mesures à prendre par le gouvernement et le secteur privé. 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 troisième commentaire de la série, *Mesures pour faire progresser le Nord ontarien*, l'auteur Barry Prentice, Ph. D., examine l'obstacle que pose le manque de cabotage avec les États-Unis - le droit d'exploiter des services de transport sur un territoire donné - au développement du tourisme de croisière sur les grands Lacs.

« Comme les soulignait la STMNO, les restrictions entourant le cabotage limitent les déplacements des navires appartenant à des étrangers à se faire entre les ports des côtés opposés de la frontière, mais non entre deux ports du même côté de la frontière. Cela limite les itinéraires possibles pour les croisières sur les Grands Lacs et rendent moins attrayantes pour les touristes les croisières sur les Grands Lacs, » déclare Prentice. « La STMNO pourrait étendre sa couverture, afin d'être plus préventive sur ce point; puisque les négociations de l'ALENA sont rouvertes, le gouvernement de l'Ontario pourrait pousser les négociateurs canadiens à développer une zone pilote de cabotage sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent. »

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

- 1) Encourager le gouvernement de l'Ontario à exercer des pressions sur les négociateurs canadiens, aux fins du développement d'une zone expérimentale de cabotage sur les Grands Lacs et la voie maritime du Saint-Laurent, pendant ou après les renégociations actuelles de l'ALENA.



- 2) Encourager le gouvernement de l'Ontario à exercer des pressions en faveur d'exemptions accrues pour les expéditions étrangères, afin de permettre davantage de concurrence sur les Grands Lacs par les lignes de croisières internationales, ou dans le cadre de l'AECG, de permettre aux lignes de croisières européennes d'y accéder.

Entrevues par les médias : L'auteur, Barry Prentice est disponible 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.