

**Mesures pour faire  
progresser le Nord ontarien**

**RÉPONSE À L'ÉBAUCHE DE LA STRATÉGIE DE  
TRANSPORT MULTIMODAL POUR LE NORD DE  
L'ONTARIO 2041**

**Les routes hivernales dans le Grand Nord**  
**Par Barry Prentice, Ph. D | No. 1 | Novembre 2017**

En juillet 2017, le ministère du Transport (MT) et le ministère du Développement du Nord et des Mines (MDNM) ont divulgué une ébauche de Stratégie de transport multimodal pour le Nord de l'Ontario (STMNO) 2041, afin de l'harmoniser avec le Plan de croissance 2011 pour le Nord de l'Ontario.

L'Institut des politiques du Nord (IPN) reconnaît l'importance d'une stratégie du transport innovatrice, diversifiée, qui prenne en compte toutes les collectivités. 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 une 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.

*Ces mesures sont directement reliées aux orientations esquissées dans l'ébauche de la stratégie.*

### **DIRECTION 3.3:**

Améliorer la qualité des routes d'hiver et prolonger leur saison d'exploitation par une infrastructure, des programmes, de l'entretien et de la formation supérieurs.

### **DIRECTION 3.6:**

Collaborer pour l'expansion du réseau routier toutes saisons, en partenariat avec les collectivités intéressées des Premières Nations et d'autres niveaux gouvernementaux et partenaires.

#### **Sommaire des mesures proposées :**

Le MDNM et le MTO devraient faire ceci :

1) Se pencher sur les trois difficultés clés qui ont des répercussions sur le plan de la STMNO, afin de 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 et 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.

## CONTEXTE

Dans la STMNO, un chapitre est consacré aux problèmes de transport du Grand-Nord et des collectivités éloignées. En ce qui concerne cette région, la situation est grave parce que les résidents de ces collectivités font face à un avenir difficile par suite du changement climatique. Ils dépendent des routes hivernales et de petits avions pour s'approvisionner en nourriture, en carburant et en matériaux. Par conséquent, dans le Grand-Nord tout coûte deux ou trois fois plus cher que dans le reste de l'Ontario. La STMNO et la première étude de transport stratégique à vraiment approfondir les problèmes auxquels se heurte le Grand-Nord.

La menace que fait peser le changement climatique sur les routes d'hiver est considérable. Les petits avions qui se servent de pistes en gravier ne peuvent se charger du volume et des produits qui sont actuellement transportés à l'aide du réseau routier d'hiver, et l'aviation a ses propres problèmes. Les routes hivernales deviennent moins fiables, sont de plus en plus vulnérables aux traverses de cours d'eau et au fur et à mesure que changent les précipitations. Certaines idées sont proposées dans la STMNO, afin de compenser les pertes de la saison des routes d'hiver. Des aires d'attentes pourraient être créées pour que les camions s'y arrêtent ou pour réduire les charges avant de continuer. Une formation supérieure pourrait être offerte, et certains parcours routiers, repensés afin d'éviter des passages névralgiques et de prolonger des sections terrestres.

La STMNO est aux prises avec trois enjeux dans l'élaboration de son plan pour s'occuper du Grand-Nord. Le premier est politique. Comme il a déjà été signalé, les Premières Nations relèvent de la compétence fédérale, et cela signifie que la province de l'Ontario s'attendra à ce que le gouvernement canadien finance la majeure partie du coût des améliorations d'infrastructures soit directement, soit indirectement par le financement des collectivités des Premières Nations. La province de l'Ontario pourrait agir seule, mais, même alors, seulement avec la bénédiction et la coopération des Premières Nations qui ont des revendications territoriales dans le secteur.

Le deuxième est l'envergure même du problème. La STMNO fait remarquer qu'approximativement 24 000 résidents bénéficient de 3 160 kilomètres (km) de routes hivernales. Même si le coût de la construction des routes toutes saisons varie en fonction du terrain et du nombre des traverses de cours d'eau, l'expérience sous d'autres compétences (Manitoba et Territoires du Nord-Ouest), suggère que trois millions de dollars par km est le coût moyen.<sup>1</sup> Ces chiffres signifient qu'il faudrait investir 9,5

milliards de dollars pour transformer le système routier hivernal du Grand-Nord en routes toutes saisons. Par habitant, cela correspond à 392 000 \$ par personne vivant dans le Grand-Nord. Il est encore à se demander si le gouvernement du Canada et/ou la province de l'Ontario sont prêts à promettre de si grosses sommes pour résoudre les problèmes de transport de si peu de résidents.

**Les routes hivernales deviennent moins fiables, sont de plus en plus vulnérables aux traverses de cours d'eau et au fur et à mesure que changent les précipitations.**

Le troisième enjeu est le calendrier de la mise en œuvre de la nouvelle stratégie de transport. Au cours des 20 dernières années, le système des routes hivernales a perdu à peu près la moitié de sa saison d'activité. Si cette tendance se maintient, il ne restera qu'un quart de la saison des routes hivernales avant la fin du calendrier de mise en œuvre de la STMNO. En outre, il y a des raisons de croire que la progression du changement climatique est non linéaire et s'accélère. La calotte glaciaire arctique recule plus rapidement que prévu; selon les prédictions, la navigation en eau libre dans l'océan Arctique en été sera possible dans 15 à 20 ans. Si cette vitesse de changement se concrétise dans le Grand-Nord, le réseau actuel des routes d'hiver pourrait ne plus être sécuritaire ou économiquement intéressant en moins d'une décennie.

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. Il faut un Plan B qui reconnaisse les répercussions d'un processus de changement climatique plus rapide. Avec un clin d'œil en ce sens, la STMNO recommande de favoriser des méthodes nouvelles et innovatrices de transport, dont les dirigeables pour le transport de marchandises et les barges-aérogilisseurs, mais il n'y a pas de calendrier suggéré ou d'urgence exprimée.

Un risque de tout plan stratégique est que l'accent mis sur des solutions à un problème remplace le problème réel qu'il faut résoudre. Les perspectives socioéconomiques dans le Grand-Nord sont déjà sombres parce que les options de transport sont peu nombreuses et les coûts d'accès sont si élevés. Même sans la menace du changement climatique, le système de transport a besoin d'un investissement important, afin d'améliorer le niveau de vie dans les collectivités éloignées et d'ouvrir le Grand-Nord au développement des ressources. Les déclarations ambitieuses sont insuffisantes. Un calendrier assorti d'objectifs concrets est nécessaire pour concevoir un plan axé sur la mise en œuvre des recommandations de la STMNO; il faut également un Plan B, au cas où la vitesse du changement climatique dépasserait le cadre de la planification stratégique.

<sup>1</sup> Prentice, Barry E., Nirbir Grewal, Bryce Doell and Matt Adaman "Cargo Airships Versus All-Weather Roads - A Cost Comparison." Canadian Transportation Research Forum.

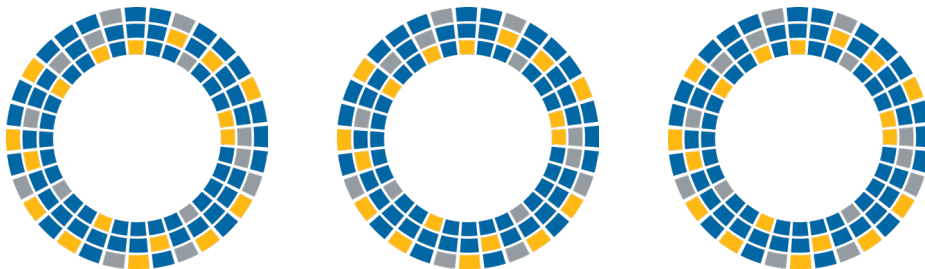


## AU SUJET DE L'AUTEUR

**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 en 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.





**NORTHERN**  
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES  
**DU NORD**

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

© 2017 Institut des politiques du Nord  
Publication de l'Institut des politiques du Nord  
874, rue Tingsten  
Thunder Bay, Ontario P7B 6T6

ISBN: 978-1-988472-90-4

Traduction par Gilles Dignard.

*Les points de vue de ces commentaires sont ceux de l'auteur et ne re lètent 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.*

### **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 ontarien. Nous avons des bureaux à Thunder Bay, Sault Ste. Marie et à Sudbury, afin d'améliorer les capacités du Nord ontarien de prendre l'initiative en politiques socioéconomiques qui ont des répercussions sur l'ensemble du Nord ontarien, de l'Ontario et du Canada.

Pour vous tenir au fait ou pour participer, veuillez communiquer avec nous :

1 (807) 343-8956 [info@northernpolicy.ca](mailto:info@northernpolicy.ca) [www.northernpolicy.ca](http://www.northernpolicy.ca)

