



ONTARIO 360

NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Giwednong Aakomenjigewin Teg
b ΔC2-4σ-4i P-7Λ.σi ΔD9-ΔbΛ
Insittu dPolitik di Nor

NorthernDirections
Directions**Nord**

Note d'information n° 21 | Mars 2022

Exposés sur la transition d'Ontario 360, 2022: Liasons avec le Nord

Par: Charles Cirtwill

northernpolicy.ca

IPN – Ques nous sommes

Président & DG

Charles Cirtwill

Conseil d'administration

Florence MacLean
(Présidente du conseil)
Kim Jo Bliss
(Vice-présidente Nord-Ouest)
Dwayne Nashkawa
(Vice-président Nord-Est)
Kevin Eshkawkogan
(Secrétaire)
Pierre Riopel (Trésorier)
Charles Cirtwill
(Président et Chef de la direction)

Suzanne Bélanger-Fontaine
Harley d'Entremont Ph. D.
Ralph Falcioni
Christine Leduc
Donna Rogers Ph. D.
Eric Rutherford
Alan Spacek
Mariette Sutherland
Brent Tookenay
Brian Vaillancourt

Conseil consultatif

Jean Pierre Chabot (Président, Conseil consultatif)
Michael Atkins
Martin Bayer
Pierre Bélanger
Cheryl Brownlee
Chief Patsy Corbiere
Katie Elliot
Rebecca Foisy

Shane Fugere
George Graham
Cheryl Kennelly
Winter Dawn Lipscombe
George C. Macey Ph. D.
Bill Spinney
Brian Tucker Ph. D.

Conseil de recherche

Heather Hall Ph. D. (Présidente, Conseil consultatif de la recherche de l'IPN)
Hugo Asselin Ph. D.
Riley Burton
Ken Carter Ph. D.
Katie Hartmann Ph. D.
Carolyn Hepburn

Peter Hollings Ph. D.
Brittany Paat
Barry Prentice Ph. D.
David Robinson Ph. D.
Lindsay Tedds Ph. D.

Reconnaissance des territoires traditionnels

L'IPN voudrait rendre hommage aux Premières Nations, sur les territoires traditionnels desquelles nous vivons et travaillons. Le fait d'avoir nos bureaux situés sur ces terres est une chance dont l'IPN est reconnaissant, et nous tenons à remercier toutes les générations qui ont pris soin de ces territoires.

Nos bureaux principaux:

- Celui de Thunder Bay se trouve sur le territoire visé par le Traité Robinson-Supérieur, sur le territoire traditionnel des peuples Anishnaabeg, ainsi que de la Première Nation de Fort William.
- Celui de Sudbury se trouve sur le territoire visé par le Traité Robinson-Huron, sur le territoire traditionnel des peuples Atikameksheng Anishnaabeg, ainsi que de la Première Nation de Wahnapiatae.
- Celui de Kirkland Lake se trouve sur le territoire visé par le Traité Robinson-Huron, sur le territoire traditionnel des peuples Cree, Ojibway et Algonquin, ainsi que de la Première Nation de Beaverhouse.
- Tous deux abritent de nombreux peuples des Premières nations, des Inuits et des Métis.

Nous reconnaissons et apprécions le lien historique que les peuples autochtones entretiennent avec ces territoires. Nous reconnaissons les contributions qu'ils ont apportées pour façonner et renforcer ces communautés, la province et le pays dans son ensemble.

Ce rapport a été rendu possible grâce au soutien de notre partenaire, la Société de gestion du Fonds du patrimoine du Nord de l'Ontario. L'Institut des politiques du Nord exprime sa grande appréciation pour leur généreux soutien, mais insiste sur ce qui suit : Les points de vue de ces rapports de recherche sont ceux de l'auteur et ne reflètent 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.

Les calculs de l'auteur sont basés sur les données disponibles au temps de publication et sont sujets aux changements.

Traducteur : Gilles Dignard

© 2022 Institut des politiques du Nord
Publié par l'Institut des politiques du Nord
874 rue Tungsten
Thunder Bay, Ontario P7B 6T6
ISBN: 978-1-77868-066-3

À propos de l'auteur

Charles Cirtwill



Charles Cirtwill est président fondateur et chef de la direction de l'Institut des politiques du Nord.

Charles s'est joint à l'IPN en septembre 2013, après avoir passé douze ans à l'Atlantic Institute for Market Studies.

Ses ouvrages publiés portent sur la structure et l'organisation gouvernementales, les relations entreprises-gouvernements, les relations intergouvernementales, la mesure du rendement et la reddition de compte. Il a pris la parole au Canada et aux États-Unis, traitant alors du rôle des groupes de réflexion dans la société, de l'évaluation adéquate des activités gouvernementales, de l'utilisation des données sur le rendement scolaire, en vue d'améliorer les pratiques en classe et de faire participer tous les intervenants de l'éducation.

Il a joué des rôles de direction et de conseil d'administration dans de nombreuses organisations, notamment Civitas, l'IAPC, Scouts Canada, le Rural Ontario Institute, le Mowat Centre, plusieurs associations scolaires locales et des associations de propriétaires locales. Il a fréquenté l'Université Dalhousie, où il a obtenu un baccalauréat en sciences politiques, un baccalauréat en droit et une maîtrise en administration publique avec une spécialisation en évaluation quantitative et qualitative des politiques et des programmes publics.

Publication originale par : Ontario 360

Cet article faisait partie de la série Transition Briefings 2022 de Ontario360.

on360.ca/policy-papers/northern-connections/
(Ceci est seulement disponible en anglais)

Table des matières

Objet.....	5
Aperçu	5
Technologies de l'information et des communications (TIC).....	5
Manque de liaisons physiques.....	6
Besoin de réforme : La province doit renforcer les liaisons numériques et physiques du Nord de l'Ontario.....	6
Conclusion	9



Objet

Le Nord ontarien est en croissance. Entre 2016 et 2021, dans sept des onze districts de recensement du Nord de l'Ontario, il y a eu une croissance démographique. Parry Sound a connu une croissance de presque 10 %. Dans Sudbury, le Grand Sudbury et Nipissing, la croissance moyenne s'élevait à environ 3 %.

Ce sont des évolutions positives et un signe que le développement régional du Nord ontarien est possible. La clé du potentiel économique futur et durable dans le Nord de l'Ontario est de maintenir et d'accélérer

cette croissance démographique. Après tout, les personnes sont la clé de la prospérité économique, des améliorations sociales et de la protection de l'environnement.

Dans ces régions diverses et géographiquement dispersées, comment attirer et retenir la population nécessaire? Il s'agit de relier les unes aux autres ces régions ainsi qu'au reste du monde, grâce à un engagement d'investissements publics dans les infrastructures numériques et physiques.

Aperçu

Un programme d'infrastructures pour le Nord doit tenir compte de ce qui suit : (1) l'évolution des besoins en infrastructures; (2) le rôle des pouvoirs publics et des marchés dans le financement, l'offre et l'entretien d'infrastructures modernes.

Technologies de l'information et des communications (TIC)

En 1995, le rapport final du Comité consultatif sur l'autoroute de l'information (CCAI) faisait pour la [première fois](#) de l'accès à Internet une priorité pour les gouvernements canadiens. Vingt ans plus tard, en 2016, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes (CRTC) [établissait](#) un objectif de service universel visant à fournir des vitesses Internet minimales de 50 mégaoctets par seconde (Mo/s) en amont et 10 Mo/s en aval (50/10). D'ici 2025, ou un peu plus tard, nous [dit-on](#), tous les Ontariens auront accès à Internet haute vitesse à ce niveau.

Pourtant, cette norme minimale (50/10) que de nombreux habitants du Nord de l'Ontario n'auront pas avant cinq ou six ans (ou plus?) est déjà insuffisante pour répondre à la demande de capacité Internet. Le tableau ci-dessous vient de [Rogers Communications Inc.](#) Il contient une estimation des vitesses de téléchargement requises pour les activités en ligne, par appareil (les vitesses varient en fonction de la taille et de la qualité des fichiers).

Selon ces chiffres, il est clair que les ménages multiutilisateurs et toute entreprise de taille moyenne, même raisonnablement active dans la vente et le marketing en ligne, dépasseront régulièrement le seuil de 50/10. Ajoutez à cela les visions des administrations [fédérale](#) et [provinciale](#), à savoir ajouter à la demande Internet, en fournissant un accès significatif et un leadership en matière de [gouvernement numérique \(y compris la prestation du service de base\)](#) : ainsi, vous avez pour la version Internet une recette de panne de courant attribuable à des surcharges du système. Demandez à n'importe quel député du Nord, qui a essayé de participer à des réunions de comité à distance au cours des deux dernières années, à quel point ce problème est intimidant et fréquent.

Tableau 1: Vitesses typiques nécessaires pour les activités courantes en ligne

Activité en ligne	Vitesse de téléchargement typique requise, par appareil
Courriel et navigation dans le Web	De 0,1 à 1 Mo/s
Diffusion de musique en continu	De 1 à 2 Mo/s
Diffusion de vidéos SD en continu	De 2 à 3 Mo/s
Appels vidéo et jeux	De 3 à 5 Mo/s
Diffusion de vidéos HD en continu	De 5 à 25 Mo/s
Diffusion de vidéos 4K en continu	De 25 à 50 Mo/s

Manque de liaisons physiques

Si les liaisons virtuelles sont mauvaises dans le Nord ontarien, les liaisons physiques sont pires. Il y a 1 500 kilomètres entre la frontière de l'Ontario-Manitoba et Ottawa; cela représente un trajet en voiture d'environ 15 heures (en ligne droite, ce qui n'est pas le cas). Avec un trajet de la même longueur dans l'autre direction, vous aboutiriez bien au-delà de Banff, en Alberta. Toutefois la principale différence est qu'en allant vers l'ouest (traversant trois provinces), vous passerez la majeure partie de votre temps sur une autoroute à quatre voies et à chaussées séparées (cela change en Colombie-Britannique, mais ne nous écartons pas du sujet). Sur le parcours de l'est, presque entièrement dans une seule province (Ontario), les pourcentages seraient inversés. Tous les kilomètres, sauf quelques centaines, sont parcourus sur des routes à deux voies, à épaulement étroit et à dépassement limité. Par rapport aux autoroutes à quatre voies en contrebas, ces routes à deux voies sont à la fois plus dangereuses et beaucoup moins fiables sur le plan économique.

En utilisant les données du Rapport annuel sur la [sécurité routière de l'Ontario 2018](#), la province a enregistré à l'échelle de la province un peu plus de 21 accidents, par 100 conducteurs possédant un permis de conduire. Ce n'est qu'à Thunder Bay que le Nord ontarien a fait pire que la moyenne provinciale, avec près de 24 accidents par 100 conducteurs ayant un permis de conduire. Malheureusement, dans le Nord ontarien, le risque de mourir dans un accident était presque deux fois plus élevé que dans l'ensemble de la province, et trois fois plus élevé dans le district de Timiskaming. Ce n'est qu'à Cochrane et à Rainy River que vos chances de survie étaient meilleures que la moyenne provinciale. Maintenant, comprenez-moi bien. En général, conduire en Ontario est une activité sûre. Nous parlons de 0,26 % de tous les accidents qui ont été mortels en Ontario en 2018. Mais nous parlons aussi du fait que presque 1 % des accidents dans le district de Timiskaming sont mortels. Cette différence devrait être un signal d'alarme pour nous tous.

Au-delà des souffrances et des pertes immédiates pour les personnes en cause dans ces accidents et pour leurs proches, il y a aussi un coût économique. [Selon une estimation](#), les coûts directement liés aux incidents de transport s'élèvent à 3,6 milliards de dollars à l'échelle nationale. Les accidents sur des routes étroites à deux voies, où il n'existe pas de véritable itinéraire alternatif,

entraînent des interruptions économiques qui dépassent les coûts directs. Des fermetures de routes, et non des détours, s'accompagnent fréquemment d'accidents dans le Nord ontarien. Pas pour un rayon de vingt kilomètres, mais pour des centaines de kilomètres dans les deux sens. Rappelez-vous les gros [titres](#) des journaux lorsque le Canada a été « coupé en deux » par suite de la fermeture du pont de la rivière Nipigon. Encore une fois, s'il serait injuste de qualifier ces fermetures de routinières, il n'est pas exagéré de les qualifier de fréquentes, surtout en hiver.

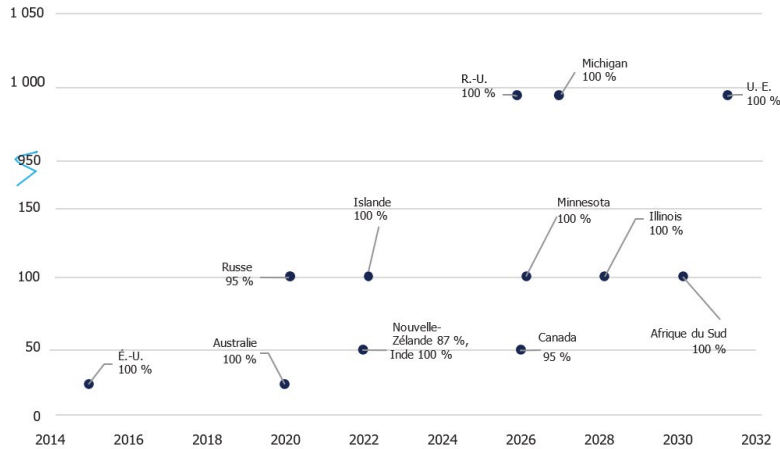
Besoin de réforme : La province doit renforcer les liaisons numériques et physiques du Nord de l'Ontario

Donc, le point déterminant à ce jour est que l'avenir du Nord ontarien dépend d'une croissance démographique soutenue et que cette croissance dépendra en partie de meilleures connexions numériques et physiques avec le reste de la province, le pays et les marchés plus vastes.

Permettez-moi de commencer par l'infrastructure numérique. Les tables de stratégie économique du Canada ont [conclu](#) que l'accès à Internet et à la large bande à haut débit fait partie des indices de performance clés des industries numériques pour 2025. Dans un monde où tout le monde utilise Internet pour accéder aux soins, au travail, à l'éducation et aux spectacles, 50/10 est tout simplement insuffisant. D'autres nations ont admis cela et poursuivent des objectifs de vitesse Internet bien plus ambitieux que les nôtres. Lorsque le Nord ontarien aura surmonté ses difficultés géographiques et atteint 50/10, il sera déjà loin derrière les nouvelles normes mondiales et toujours à la traîne de nos concurrents économiques (voir figure 1). Notre stratégie actuelle ne nous permettra pas de nous classer premiers, mais derniers. Comment cela permettra-t-il d'attirer les personnes et les capitaux nécessaires pour promouvoir une croissance économique durable?



Figure 1: Canada, par rapport à un échantillon d'objectifs de vitesse Internet d'autres états



Le chiffre en % indique le pourcentage de la population ayant cette vitesse d'accès à Internet à cette date¹.

L'objectif de l'Union européenne en matière de services est le plus ambitieux, reflétant [l'initiative de longue date](#) de l'Europe, soit de rivaliser avec la Corée du Sud et le Japon pour le [leadership mondial](#). La stratégie de l'UE en matière de large bande pour 2021, « [La boussole numérique](#) », a spécifiquement lié son objectif de 1 gigaoctet par seconde (Go/s) à l'autonomisation des citoyens, à la sécurité et à la durabilité des réseaux 5G, ainsi qu'à la transformation numérique des entreprises, des professions et des services publics.

La vision ambitieuse de l'Europe pour 2030 est partagée par d'autres dirigeants, auxquels la figure 1 ne fait pas référence. Les stratégies relatives à la large bande d'autres autorités se concentrent sur les objectifs globaux d'infrastructure, plutôt que sur la vitesse. Par exemple, l'Arabie saoudite a été l'un des premiers pays à mettre en œuvre une stratégie de la large bande, qui a réuni des exploitants de télécommunications fixes, afin de construire un réseau de fibre optique jusqu'aux domiciles (FTTH), à accès ouvert et ultra rapide. Ce modèle garantit une capacité et une sécurité de réseau à l'épreuve du temps dans tout le pays.

Le [European Court of Auditors' Special Report No. 12/2018](#) a déclaré que la fibre et le câble sont les seules technologies capables de fournir des vitesses de l'ordre du gigaoctet à l'avenir. Ce n'est que récemment que le réseau Starlink de SpaceX a fait son entrée sur le marché nord-américain, [promettant](#) des vitesses futures allant jusqu'à 1 Go/s. Les satellites Starlink ont le vent dans les voiles dans le Nord ontarien, les essais bêta actuels offrant des vitesses [comprises](#) entre [50 et 150 Mo/s par téléchargement](#). On

croit toutefois que le service de Starlink ralentisse au fur et à mesure que le nombre d'abonnés des collectivités augmente et que les collectivités éloignées et rurales [dépendent](#) d'une seule entreprise privée américaine pour les services Internet essentiels.

Les [États-Unis, il faut le noter](#), ont un des objectifs de service national les plus bas. Par conséquent, certains États américains, dont l'Illinois, le Minnesota et le Michigan, ont fixé des objectifs plus élevés que le minimum fédéral. L'Ontario pourrait faire de même, et préparer un avenir à grande vitesse en fixant un objectif connexe bien supérieur à celui du gouvernement fédéral.

L'Ontario devrait suivre l'exemple de ces États américains et devancer le gouvernement fédéral dans ce dossier. Que le CRTC mette à jour ou non son objectif de service universel, afin de refléter la nouvelle réalité mondiale, l'Ontario doit fixer un objectif minimal plus élevé si la province souhaite vraiment que les régions rurales et éloignées, tel le Nord ontarien, se développent et prospèrent. Au minimum, tout nouvel investissement de l'Ontario dans les TIC ne devrait pas correspondre à la norme fédérale minimale de 50/10, mais à une norme concurrentielle à l'échelle mondiale (et à un nouveau minimum provincial) de 100/30. Réduire la vitesse minimale d'accès à Internet, c'est se contenter d'une infrastructure à large bande médiocre. Elle dissuade et retarde les investissements dans une technologie fiable et capable de fournir des vitesses résistant à l'épreuve du temps, en particulier dans les zones mal desservies.

En pratique, il s'agirait alors de travailler avec le gouvernement fédéral et le secteur privé, en vue de

¹ Données du Canada, de « [La haute vitesse pour tous : la stratégie canadienne pour la connectivité](#) », par Innovation, Sciences et Développement économique Canada (2020). Données de l'UE, de [2030 Digital Compass: The European Way for the Digital Decade](#), par la Commission européenne (2021). Données pour l'Islande, de [Parliamentary resolution on a twelve-year electronic communications plan for the years 2011-2022](#), par Althingi (2012). Données pour l'Illinois, de [Connect Illinois: Broadband Strategic Plan](#), par Illinois Department of Commerce of Economic Opportunity (2020). Données pour l'Inde, de [National Digital Communication Policy](#), par le Gouvernement de l'Inde (2018). Données pour le Michigan, de [Michigan Broadband Roadmap](#), par la Michigan Infrastructure Commission (2018). Données de la Nouvelle-Zélande, de [Broadband and mobile programmes](#), par le Ministry of Business, Innovation & Employment (s. d.). Données de Russie, de « [A Sector Assessment: Broadband in Russia](#) », par C.M. Rossotto, et coll., 2015, Groupe de la Banque mondiale. Données de l'Afrique du Sud, de [South Africa Connect: Creating Opportunities, Ensuring Inclusion](#), par la République d'Afrique du Sud, Department: Communications (2013). Données du R.-U., de [National Infrastructure Strategy](#), par HM Treasury (2020).

tirer parti des investissements provinciaux et d'atteindre un objectif plus ambitieux. L'objectif plus élevé peut exiger des rajustements du ratio d'investissement public-privé, en particulier dans les parties de la province où les rendements du marché sont plus faibles, compte tenu de la densité de la population. Néanmoins, il existe un impératif économique, notamment en raison de la possibilité de tirer parti des technologies liées à Internet dans les secteurs de l'exploitation minière et forestière et dans d'autres activités économiques concentrées à l'extérieur des grands centres urbains.

En ce qui concerne les infrastructures physiques, l'engagement en faveur d'un réseau routier national à coûts partagés a été pris en 1949. Près de trois quarts de siècle plus tard, les routes ainsi désignées seraient facilement reconnaissables par les personnes qui ont voté pour cette législation. La promesse d'un réseau de transport national a, jusqu'à présent, dépassé la réalité. Nous pouvons changer cela et n'avons pas besoin de faire de chaque tronçon de l'autoroute transcanadienne un tronçon à quatre voies et divisé à cette fin.

L'analyse des systèmes d'autoroutes à trois voies « 2 plus 1 » en Europe du Nord montre ordinairement qu'ils sont rentables, tant pour la modernisation que pour la construction de nouvelles infrastructures. Il est important de reconnaître que ces systèmes sont plus sûrs, voire beaucoup plus, que les anciennes routes à deux voies, compte tenu des données présentées ci-dessous.

Par exemple, en 2003, a [rapport](#) du National Cooperative Highway Research Program a montré que les premiers résultats des 2+1 étaient impressionnants :

- La Suède a observé une réduction de 55 % des accidents mortels et des blessures corporelles.
- En Allemagne, il a été constaté que les routes 2+1 ont un taux d'accidents inférieur de 36 % par rapport à celui des routes à deux voies classiques.
- Selon les estimations de la Finlande, les taux d'accidents sur les routes 2 + 1 sont inférieurs de 22 % à 46 % comparativement à ceux des routes classiques.

Des données plus récentes montrent que ces réductions se sont poursuivies au fil du temps :

- Entre 2000 et 2019, le nombre des décès annuels sur les routes a diminué de 63 % en Suède.
- Le nombre total des décès sur les routes suédoises en 2019 a diminué de 17 % par rapport à 2010.
- Le nombre des décès attribuables aux accidents de la route, par 100 000 habitants en Suède, a diminué de 68 % entre 2000 et 2019.
- En 2019, par 100 000 habitants, 2,2 décès causés par la circulation ont été enregistrés, par opposition à 6,7 en 2000. (À titre de comparaison, la [moyenne](#) dans l'Union européenne était de 5,1 décès par 100 000 habitants en 2019.)

La Suède a été [récompensée](#) en février 2020 par le Prix mondial de l'innovation, pour ce changement extraordinaire et remarquablement simple dans la conception d'autoroutes.

Depuis vingt ans, nous avons des données sur l'impact des routes 2 + 1, en particulier sous des climats et dans des conditions semblables à ceux du Nord ontarien. En 2021, l'Ontario, et c'est tout à son [honneur](#), a pris l'engagement de réaliser un petit projet pilote de 2+1 ici dans le Nord ontarien. C'est ce qui s'ensuivra qui compte. Si ce projet pilote 2 + 1 est couronné de succès, l'Ontario devrait s'engager à travailler avec le gouvernement fédéral, afin que, d'ici 10 ans, des routes 2 + 1 soient en place de Kenora à Thunder Bay (489 km) et de North Bay à Hearst (586 km).

Ce ne sera pas bon marché. En 2019, l'équipe de l'Institut des politiques du Nord a [estimé](#) que le coût moyen de construction des autoroutes dans le Nord ontarien (dont la plupart sont, nous l'avons signalé, des autoroutes standard à deux voies) se situait entre 350 000 et 550 000 dollars par km. Supposons qu'une route 2+1 soit le double de cette somme. Mille kilomètres d'autoroute à un million de dollars le kilomètre, cela représente, en gros, un milliard de dollars. L'ensemble du programme des autoroutes du Nord s'élevait à [641 millions](#) de dollars en 2021, par rapport à [630 millions](#) de dollars en 2017. Réserver annuellement 100 millions de dollars du programme des autoroutes du Nord, aux fins d'une expansion 2 + 1, pour 10 ns, serait un engagement important.

Bien sûr, l'Ontario n'a pas à tout faire cela seul. Oui, la province elle-même devrait prévoir 50 millions de dollars par an, spécifiquement pour l'insertion et l'expansion de routes 2 + 1 dans le Nord ontarien. Cet engagement provincial pourrait dépendre de deux conditions : (1) l'achèvement réussi du projet pilote actuel 2 + 1; (2) un engagement du gouvernement fédéral, soit de fournir des fonds de contrepartie. Ces deux conditions protégeraient le contribuable ontarien et souligneraient le fait qu'il s'agit d'un projet national, pas simplement régional.

Avant d'agir, l'Ontario n'a toutefois pas besoin d'attendre l'aval du gouvernement fédéral. Le gouvernement provincial pourrait commencer par accélérer la construction des tronçons pilotes de l'autoroute 2 + 1. Il pourrait faire à court terme une déclaration claire, portant sur la façon de mesurer la « réussite » du projet pilote. Il pourrait ensuite fournir des mises à jour mensuelles au sujet de ces mesures de la réussite, après l'ouverture des nouvelles autoroutes. En même temps, l'engagement préliminaire des collectivités pourrait être demandé dès maintenant dans les corridors ciblés pour une expansion accélérée des 2 + 1. Un investissement fédéral permettrait d'accélérer ce processus, mais comme pour la connectivité virtuelle, la province ne peut se permettre d'attendre que le gouvernement fédéral bouge avant d'agir elle-même. Cela peut prendre plus de temps pour la province, mais la réduction des perturbations économiques, des accidents et des décès pourrait commencer immédiatement.

Conclusion

Il existe d'importantes possibilités économiques dans le Nord de l'Ontario, et celles-ci ne feront que croître au fur et à mesure que notre population et notre matière grise collective augmenteront également.

J'aurais pu utiliser cet article pour parler de l'importance capitale d'un véritable respect de nation à nation ainsi que d'un partenariat économique avec les peuples autochtones du Nord ontarien. Ce fut un choix difficile pour moi, car il est évident que, pour assurer la croissance du Nord, voire du pays tout entier, il faut tenir les promesses économiques faites à nos partenaires des Premières Nations, des Métis et des Inuits.

En fin de compte, j'ai décidé qu'une connectivité fiable aux marchés mondiaux est une condition préalable, nécessaire à une croissance économique durable pour tous, y compris les peuples autochtones. Sans accès aux marchés mondiaux, tant numériques que physiques, les régions du Nord de l'Ontario ne pourront jamais atteindre leur plein potentiel. La promesse d'un avenir meilleur ensemble, la promesse qui est au cœur même de nos accords de traité, sera vaine.



À propos de l'Institut des politiques du Nord

L'Institut des politiques du Nord est le groupe de réflexion indépendant et fondé sur des preuves. Nous effectuons des recherches, analysons des données et diffusons des idées. Notre mission est d'améliorer la capacité du Nord de l'Ontario à prendre la tête des politiques socio-économiques qui ont un impact sur nos communautés, notre province, notre pays et notre monde.

Nous croyons au partenariat, à la collaboration, à la communication et à la coopération. Notre équipe s'efforce d'effectuer des recherches inclusives qui impliquent une large participation et fournissent des recommandations pour des actions spécifiques et mesurables. Notre succès dépend de nos partenariats avec d'autres entités basées dans le Nord de l'Ontario ou passionnées par cette région.

Nos bureaux permanents sont situés à Thunder Bay, Sudbury et Kirkland Lake. Pendant les mois d'été, nous avons des bureaux satellites dans d'autres régions du Nord de l'Ontario où travaillent des équipes de stagiaires d'Expérience Nord. Ces stages sont des étudiants universitaires et collégiaux qui travaillent dans votre communauté sur des questions importantes pour vous et vos voisins.

Recherche connexe

Le problème de Goldilocks: comprendre le Nord-Ouest de l'Ontario dans l'élaboration de modèles appropriés de gestion de l'emploi et de la formation

Rachel Rizzuto

De faibles arguments pour la reprise du service ferroviaire voyageurs dans le nord de l'Ontario

Al Phillips

Relier nos collectivités : les coûts comparatifs de la construction des routes

Winter Dawn Lipscombe

Pour rester en contact ou vous impliquer, veuillez nous contacter à l'adresse suivante:

info@northernpolicy.ca

www.northernpolicy.ca



NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Giwednong Aakomenjigewin Teg
b ΔC2-4σ-4 Ρ-7Πω ΔD*9ΔbΓ
Institu dPolitik di Nor

northernpolicy.ca