



NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

Commentaire No. 26 | Decembre 2018

**Dressons la table :
Insécurité et coûts en matière
d'alimentation dans le Nord ontarien**

Qui nous sommes

Certains des acteurs clés dans ce modèle et leurs rôles se trouvent ci-dessous :

Conseil d'administration : Le conseil d'administration détermine l'orientation stratégique de l'Institut des politiques du Nord. Les administrateurs font partie de comités opérationnels s'occupant de finance, de collecte de fonds et de gouvernance; collectivement, le conseil demande au chef de la direction de rendre des comptes au regard des objectifs du plan stratégique. La responsabilité principale du conseil est de protéger et de promouvoir les intérêts, la réputation et l'envergure de l'Institut des politiques du Nord.

Président et Chef de la direction : recommande des orientations stratégiques, élabore des plans et processus, assure et répartit les ressources aux fins déterminées.

Conseil consultatif : groupe de personnes engagées et qui s'intéressent à aider l'Institut des politiques du Nord mais non à le diriger. Chefs de files dans leurs domaines, ils guident l'orientation stratégique et y apportent une contribution; ils font de même en communication ainsi que pour les chercheurs ou personnes-ressources de la collectivité élargie. Ils sont pour l'Institut des politiques du Nord une « source de plus mûre réflexion » sur l'orientation et les tactiques organisationnelles globales.

Conseil consultatif pour la recherche : groupe de chercheurs universitaires qui guide et apporte une contribution en matière d'orientations potentielles de la recherche, de rédacteurs possibles, d'ébauches d'études et de commentaires. C'est le « lien officiel » avec le monde universitaire.

Évaluateurs-homologues : personnes qui veillent à ce que les articles spécifiques soient factuels, pertinents et publiables.

Rédacteurs et chercheurs associés : personnes qui offrent, au besoin, une expertise indépendante dans des domaines spécifiques de la politique.

Tables rondes et outils permanents de consultation – (grand public, intervenants gouvernementaux et communautaires) : moyens qui assurent que l'Institut des politiques du Nord demeure sensible à la collectivité, puis reflète les priorités de CELLE-CI et ses préoccupations lors de la sélection des projets.

President & CEO

Charles Cirtwill

Conseil d'administration

Pierre Bélanger
Terry Bursey
Jean Pierre Chabot
Harley d'Entremont, Ph. D
(président)
Alex Freedman
George C. Macey, Ph. D
(vice-président)

Diana Fuller Henninger
Dawn Madahbee Leach
Heather Murchison, Ph. D
Louise Paquette
Emilio Rigato (trésorier)
Brian Tucker, Ph. D (secrétaire)

Conseil consultatif

Kim Jo Bliss
Don Drummond
John Fior
Ronald Garbutt
Jean Paul Gladu
Audrey Gilbeau
Peter Goring
Frank Kallonen

Seppo Paivalainen
Allyson Pele
Ogimaa Duke Peltier
Peter Politis
Tina Sartoretto
Bill Spinney
David Thompson

Conseil consultatif pour la recherche

John Allison, Ph. D
Hugo Asselin, Ph. D
Randy Battochio, Ph. D
(président)
Gayle Broad, Ph. D
George Burton
Robert Campbell, Ph. D

Iain Davidson-Hunt, Ph. D
Livio Di Matteo, Ph. D
Morley Gunderson, Ph. D
Leata Ann Rigg
S. Brenda Small
J.D. Snyder
Lindsay Tedds, Ph. D

Ce rapport a été possible grâce à l'appui 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 commentaires 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.

Édité par Mark Campbell. Traduction par Gilles Dignard.

© 2018 Institut des politiques du Nord
Publication de l'Institut des politiques du Nord
874, rue Tungsten
Thunder Bay (Ontario) P7B 6T6

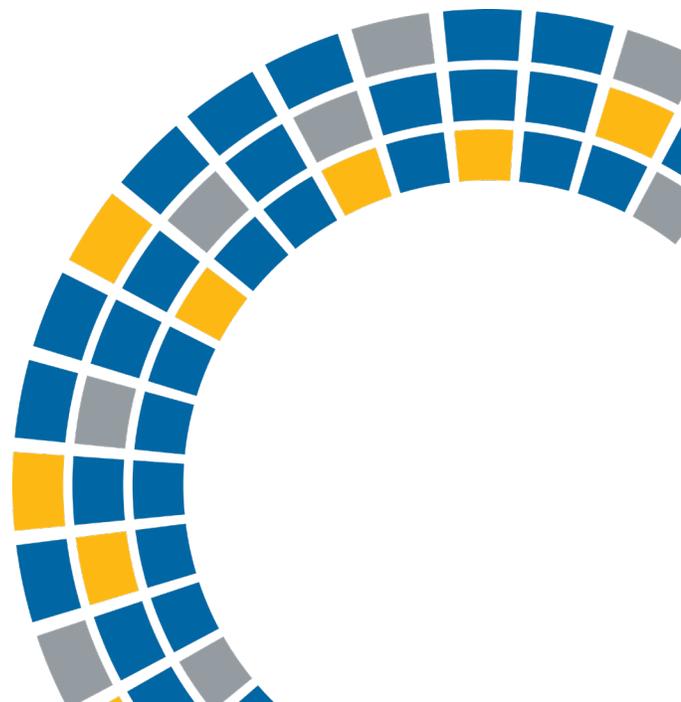
ISBN: 978-1-989343-00-5

À propos de l'auteur **Eric Melillo**



Eric Melillo est un ancien stagiaire d'été à l'Institut des politiques du Nord. Il est en voie d'obtenir un baccalauréat en économie à l'Université Lakehead.

Ce document de recherche a été préparé dans le cadre du stage de M. Melillo pendant l'été 2017 avec l'Institut des politiques du Nord. Nous sommes heureux de donner à notre nouvelle génération de penseurs l'occasion d'exprimer leurs points de vue devant un public.



Contenu

Sommaire	5
Introduction	5
Contexte	6
Le Nord isolé	10
Raisons pour lesquelles la nourriture est plus coûteuse dans le Nord isolé	10
Projet gouvernemental existant : Nutrition Nord Canada	11
Solutions potentielles	11
Accès routier	11
Dirigeables/drones	12
Le Nord relié	13
Raisons pour lesquelles la nourriture est plus coûteuse dans le Nord relié	13
Projet existant : Centres communautaires d'alimentation du Canada	13
Solutions potentielles	13
Modèle opérationnel coopératif	13
Garantie de revenu de base	14
Conclusion	15
Annexes	16
Références	18
Related Research	21

Sommaire

L'insécurité alimentaire est un enjeu complexe et qui a des répercussions sur un large éventail de personnes. Dans les collectivités du Nord ontarien, le coût relativement élevé de l'alimentation – mesuré par l'évaluation du panier de provisions nutritif (PPN) – est un facteur majeur qui contribue à l'incidence de l'insécurité alimentaire dans les collectivités du Nord, par rapport à celles du Sud.

Dans les collectivités du Nord, il y a plusieurs facteurs qui peuvent expliquer les coûts supérieurs de la nourriture, notamment des coûts supérieurs de transport, un manque de concurrence, une infrastructure routière et de transport inadéquate. Selon les données de 2016, l'Unité sanitaire du Nord-Ouest ontarien, qui comprend les districts de Rainy River et de Kenora, était la région où le panier de provisions était le plus cher. En ce qui concerne cette unité sanitaire, le coût de l'alimentation saine pour une famille de quatre membres est de 1 018,20 \$ par mois, 159,39 \$ de plus que le coût pour une famille de Toronto. Ainsi, au cours d'une année, la famille moyenne sur le territoire de cette unité sanitaire devrait dépenser 1 912,68 \$ de plus qu'une famille à Toronto.

De plus, l'analyse révèle qu'il y a une relation positive entre l'éloignement d'une collectivité et le coût des aliments sains. À des fins d'illustration, une famille moyenne d'une collectivité qui fait partie du programme de subvention des aliments de Nutrition Nord Canada, p. ex. Attawapiskat, paie 645,08 \$ de plus mensuellement pour le panier de provisions nutritif, par rapport à la famille moyenne d'une collectivité de l'Unité sanitaire du Nord-Ouest de l'Ontario, puis à chaque mois 804,47 \$ de plus qu'une famille à Toronto. Enfin, les données et l'analyse révèlent que la sécurité alimentaire est également influencée par un revenu inadéquat et l'aide sociale.

Actuellement, quelques plans sont en place, afin de combattre les coûts élevés des aliments sains dans le Nord ainsi que l'insécurité alimentaire plus généralement. Les données semblent toutefois suggérer que ces programmes ne sont assez pertinents. Alors, l'étude contient des solutions réalistes pour les collectivités éloignées ainsi que pour celles qui sont reliées dans le Nord ontarien. Ces propositions sont évaluées en fonction de leur potentiel pour réduire l'insécurité dans les collectivités du Nord, soit en abaissant le coût du panier de provisions nutritif et/ou en accroissant le revenu de ceux qui ont actuellement du mal à joindre les deux bouts. Parmi les propositions se trouvent celles-ci :

Développement de l'économie du Nord : La construction de routes reliant davantage de collectivités devrait permettre d'abaisser les prix du panier de provisions. En outre, le fait d'être une collectivité reliée permet potentiellement d'accroître l'activité économique et la création d'emploi.

Développement des technologies du dirigeable et du drone : Ces modes de transport de produits sont plus rentables que les modes classiques par camion et par avion; ils contribueraient à faire baisser le coût du panier de provisions.

Intégration de modèles commerciaux coopératifs : Par moins d'insistance sur la maximisation des profits, puis par la création des commerces de détail coopératifs se consacrant à la vente de nourriture saine, il serait possible d'abaisser les prix du panier de provisions.

Garantie de revenu de base : L'instauration d'une garantie de revenu de base conduirait à un revenu supérieur et à un pouvoir d'achat plus grand pour ceux qui sont actuellement aux prises avec l'insécurité alimentaire, ce qui se traduirait par une hausse de leurs options de consommation. Ainsi, il vaut la peine d'envisager l'idée de réactiver un tel programme dans le Nord ontarien.

Introduction

Le coût élevé des aliments sains est une préoccupation constante pour de nombreuses familles de collectivités du Nord ontarien. Cela conduit souvent à de l'insécurité alimentaire, situation dans laquelle les gens sont incapables d'avoir un régime alimentaire adéquat sur les plans nutritionnel et culturel, à cause de restrictions financières et d'autres obstacles (Diététistes du Canada 2016). Un des projets en cours actuellement, notamment Nutrition Nord Canada (NNC), conçu pour réduire le coût de la nourriture saine dans les collectivités éloignées du Nord. Il y a aussi d'autres projets du gouvernement canadien, dont des centres de l'alimentation dans des « collectivités reliées du Nord » (c.-à-d. accessibles par une route) et ailleurs au Canada, afin de s'attaquer à la prévalence de l'insécurité alimentaire. Toutefois, puisque la nourriture saine est encore beaucoup plus coûteuse dans le Nord ontarien que dans d'autres

régions de la province, il est évident que les projets existants ne permettent pas encore d'assurer à chaque Canadien l'accessibilité à une telle alimentation et à des prix abordables. Dans le présent document, nous nous pencherons sur le problème des coûts élevés des aliments dans le Nord ontarien et sur l'insécurité alimentaire qui en découle. Les causes des prix supérieurs des aliments dans cette région seront explorées ainsi que d'autres préoccupations sociales sous-jacentes qui contribuent à l'insécurité alimentaire; des solutions potentielles seront proposées afin de s'attaquer à ce problème.

Contexte

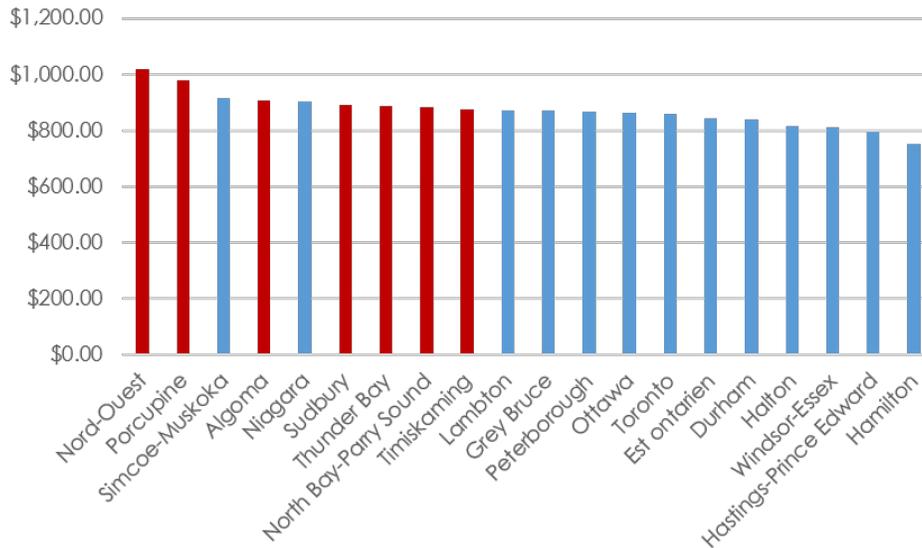
Figure 1 : Collectivités du Nord ontarien, admissibles au programme de subvention des aliments de Nutrition Nord Canada (2016)



Source : Gouvernement du Canada, 2018. Eligible communities.

En Ontario, les unités sanitaires locales mesurent annuellement le coût de l'alimentation saine pour une famille de quatre personnes, à l'aide du panier de provisions nutritif (Ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario 2017). La répartition des coûts du panier de provisions nutritif, faite par les unités sanitaires, se trouve ci-dessous, à la figure 2.

Figure 2 : Coût des aliments sains, par mois : Famille de quatre personnes (2016)

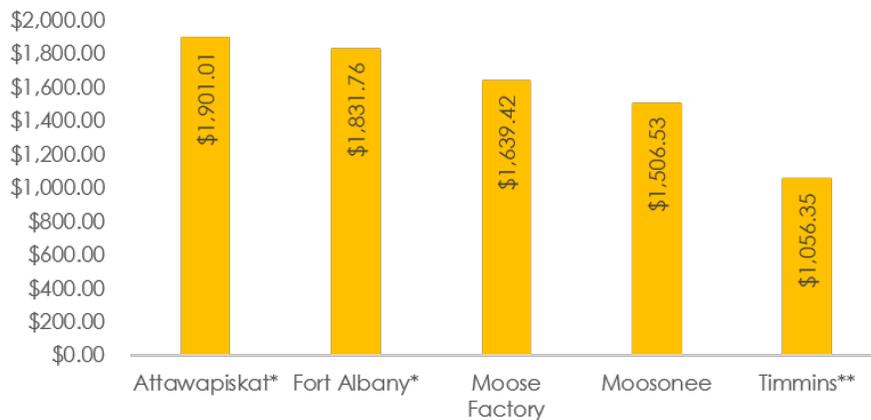


Accessible à l'adresse suivante : <http://www.health.gov.on.ca/fr/common/system/services/phu/locations.aspx>. Les unités sanitaires signalées par du rouge se trouvent dans le Nord ontarien.

Selon les données de 2016, l'unité sanitaire du Nord-Ouest a le panier de provisions nutritif le plus cher. Cette région englobe le district de Rainy River et une bonne partie de celui de Kenora. En ce qui concerne cette unité sanitaire, le coût de l'alimentation saine pour une famille de quatre membres est de 1 018,20 \$ par mois, 159,39 \$ de plus que le coût pour une famille de Toronto. Ainsi, au cours d'une année, la famille moyenne sur le territoire de cette unité sanitaire devrait dépenser 1 912,68 \$ de plus qu'une famille à Toronto.

Même s'il y a des éléments externes, à savoir Simcoe-Muskoka et Niagara, la figure 2 démontre que, en général, plus quelqu'un monte vers le nord, plus il faut d'argent pour payer les aliments sains. Cette corrélation demeure vraie même dans les limites territoriales de l'unité sanitaire, ce qui suggère que le prix de la nourriture dans le Nord relié est moins élevé que dans le Nord éloigné, puis plus élevé dans les collectivités au sud. Par exemple, dans la collectivité de la Première Nation du Nord isolé d'Attawapiskat, le panier de provisions coûtait 1 909,01 \$ (Martin et coll. 2016, 23), ce qui est au moins 100 \$ de plus que le coût moyen de ces provisions sur le territoire de l'unité sanitaire de Porcupine, lequel comprend Attawapiskat et des collectivités reliées telles que Timmins. En comparaison avec Timmins, le coût du panier de provisions à Attawapiskat est de 844,66 \$ de plus, comme le montre la figure 3.

Figure 3 : Coût révisé du panier de provisions du Nord, par collectivité



*Les coûts pour Attawapiskat et Fort Albany incluent les coûts des aliments après la pleine contrib

**Moyenne des trois magasins de Timmins

Accessible à l'adresse suivante : Winter Lipscombe's "Les livraisons par drone", document publié le 29 janvier 2018. Martin et coll., 2016, y font référence. <http://www.northernpolicy.ca/les-livraisons-par-drone>.

En outre, le coût moyen de l'alimentation saine pour une famille de quatre personnes dans une collectivité admissible au programme de subvention des aliments de Nutrition Nord Canada est de 1 663,28 \$ par mois (Gouvernement du Canada 2016). Ce sont là des collectivités isolées telles qu'Attawapiskat, situées soit dans le Nord isolé des provinces du Canada ou dans les Territoires du Nord-Ouest (Gouvernement du Canada 2016). La famille moyenne dans une de ces collectivités paie 645,08 \$ de plus mensuellement pour le panier de provisions nutritif, par rapport à la famille moyenne d'une collectivité de l'unité sanitaire du Nord-Ouest, puis à chaque mois 804,47 \$ de plus qu'une famille à Toronto. Certes, comme les données ci-dessus l'indiquent, le coût de l'alimentation saine est directement relié à l'éloignement d'une collectivité (Dillabough 2016, 7); toutefois, les preuves révèlent que les seuls coûts de la nourriture ne déterminent pas qui est aux prises avec l'insécurité alimentaire. Les revenus inadéquats jouent un rôle déterminant dans l'incidence de l'insécurité alimentaire au Canada (Power, 2005), et d'autres facteurs sociaux, tel le chômage, contribuent grandement à cette crise (Chandrasekera 2008, 5). Cela dit, le chômage est plus répandu dans les communautés du Nord isolé de l'Ontario que dans les régions du Sud. Selon le profil du recensement de 2016, le taux de chômage à Attawapiskat était de 32,4 pour cent, Fort Albany, 23 pour cent, Moose Factory, 17,5 pour cent et Moosonee à 8,6 pour cent (Statistique Canada, 2017e). Cela tranchait nettement avec les taux de chômage d'autres régions de la province. Par exemple, le taux était de 7,0 pour cent à Hamilton et de 8,2 pour cent à Toronto (Statistique Canada 2017a; 2017b). Cependant, Waterloo et Ottawa avaient respectivement des taux de chômage de 6,3 pour cent et de 7,2 pour cent (Statistique Canada 2017c; 2017d). Globalement, le taux de chômage de l'Ontario était de 7,4 pour cent en 2016 (Statistique Canada 2017a).

Être dépendant de l'aide sociale et d'autres transferts gouvernementaux est fortement associé à l'insécurité alimentaire (PROOF 2017). La figure 4 contient l'indice du ratio de dépendance économique (RDE) pour les familles comptant un couple dans les mêmes collectivités, comme à la figure 3. Le RDE mesure le montant de tous les transferts gouvernementaux par 100 \$ de revenu d'emploi, ce qui peut ensuite être indexé en fonction d'une base de référence, dans cas-ci, la province (Statistique Canada 2018). L'écart par rapport à 100 représente les changements en pourcentage au regard de la référence de base. Par exemple, le RDE de Moosonee est de 25,6 pour cent plus élevé que celui de l'Ontario; celui d'Attawapiskat est supérieur de près de 300 pour cent. Fait intéressant, le RDE de ces collectivités est en corrélation directe avec le coût de la nourriture, décrit plus haut, même si les données ne permettent de trouver un lien de causalité concluant. Davantage de recherche permettrait d'explorer la relation entre le RDE, les coûts de la nourriture et l'insécurité alimentaire.

Figure 4 : Ratio de dépendance économique dans des collectivités choisies, indice provincial, familles comptant un couple, 2016

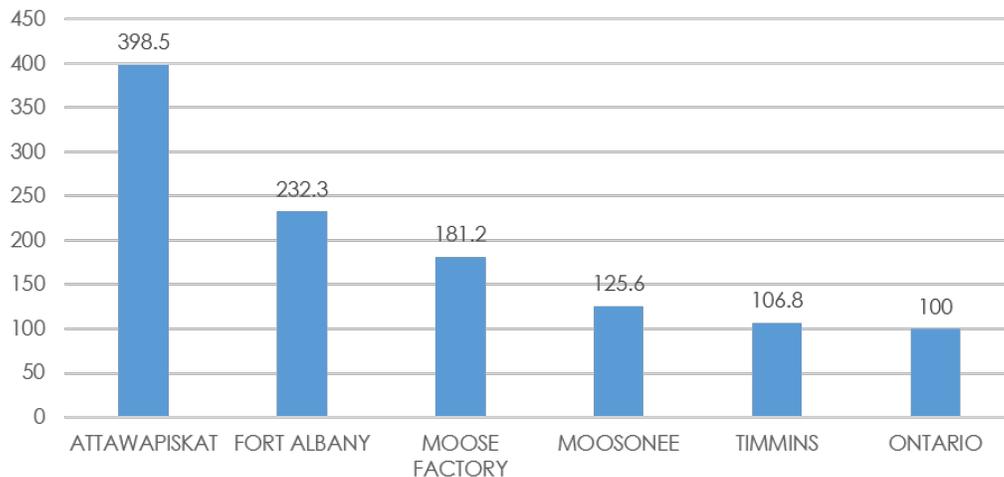


Figure 4. Calcul à partir du tableau F-07 de Statistique Canada – Données familiales – Profil de dépendance économique de familles comptant un couple, 2016. Extraction des données communautaires du consortium de données du Nord ontarien.



La figure 5 montre que des RDE élevés ne se trouvent pas que dans ces collectivités. En fait, tout le Nord ontarien a un RDE élevé. Globalement, le Nord ontarien a plus de chômage et dépend plus de transferts gouvernementaux, les deux étant associés à l'insécurité alimentaire; de plus, il est à se demander si les niveaux d'aide sociale sont assez élevés pour surmonter les coûts supérieurs de la nourriture.

Figure 5 : Ratio de dépendance économique dans le Nord ontarien, indice provincial, familles comptant un couple, 2016

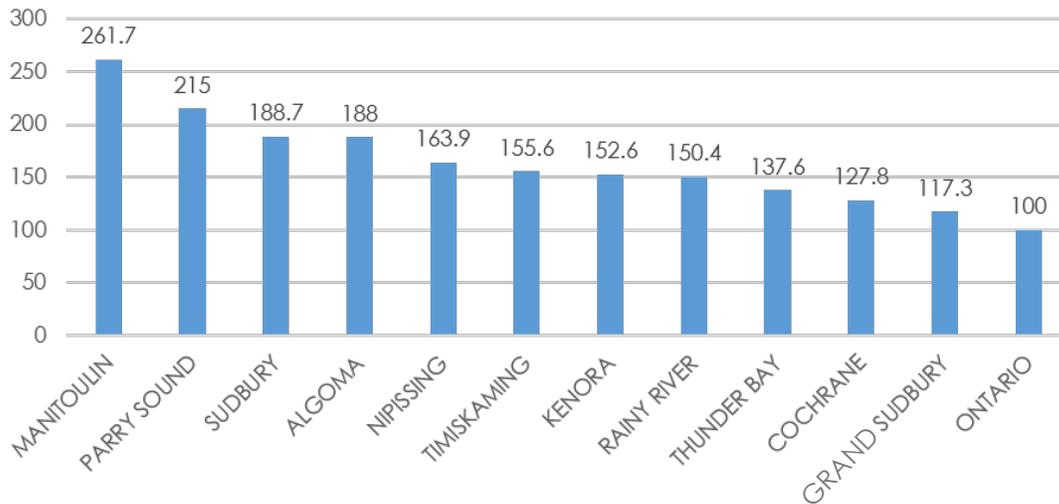


Figure 5. Calcul à partir du tableau F-07 de Statistique Canada – Données familiales – Profil de dépendance économique de familles comptant un couple, 2016. Extrait des données communautaires du consortium de données du Nord ontarien.

Dans le RDE, tous les transferts gouvernementaux sont comptés, notamment les allocations pour enfants, les pensions et l'assurance-emploi, ce qui ne signale pas nécessairement des difficultés financières. Par contre, l'aide sociale vise les personnes qui ont des besoins financiers. Encore ici, le Nord s'en tire moins bien qu'ailleurs : 6,6 pour cent des Ontariens du Nord recevaient de l'aide sociale en 2015, par rapport à 4,9 pour cent dans le reste de la province.¹ Puisque le panier de provisions tend à reposer sur une famille de quatre personnes, dont deux adultes, les données sur les familles comptant un couple sont plus pertinentes pour juger les niveaux de prestations sociales.

Les familles comptant un couple prestataire de l'aide sociale dans le Nord ontarien reçoivent en moyenne 10 946,77 \$ annuellement, par rapport à 9 587,74 \$ à Toronto.² Le montant additionnel de 1 359,03 \$ permettrait d'acheter pour moins de deux mois d'aliments nutritifs aux coûts élevés d'Attawapiskat, même si les coûts inférieurs de logement et autres transferts gouvernementaux pourraient partiellement contrebalancer. Pire encore, dans ces collectivités du Nord, les familles comptant un couple tendent à être plus grosses. À Attawapiskat, par exemple, la taille moyenne d'une famille comptant un couple et des enfants était de 5,8 personnes, comparativement à 4,7 à Moosonee et à 4,0 à Toronto (Statistique Canada 2016). Ainsi, les coûts des denrées nutritives pour un famille moyenne pourraient même être supérieurs, car il y a souvent plus de personnes à nourrir. En raison de la difficulté de mesurer les coûts du logement sur les réserves, il faut plus de recherche pour déterminer si les niveaux de l'aide sociale suffisent pour compenser les coûts élevés de la nourriture dans les régions du Nord ontarien.

Même si les problèmes liés aux coûts élevés de la nourriture prévalent davantage dans le Nord isolé, il y a encore de nombreux problèmes similaires dans le Nord relié. Comme nous l'avons affirmé antérieurement, le panier de provisions nutritif coûte davantage à des endroits tels que Sudbury et Timmins qu'à d'autres, notamment Ottawa et Peterborough. Et les collectivités du Nord isolé et celles du Nord relié se heurtent à des difficultés similaires, mais il est important de les aborder séparément en raison de leurs différences sociales et économiques. Cela permettra de mieux comprendre les problèmes spécifiques des différentes collectivités et comment des solutions potentielles pourraient fonctionner.

¹ Calcul à partir du tableau I-09 de Statistique Canada – Données individuelles – Profil de dépendance économique des personnes, 2015. Extrait des données communautaires du consortium de données du Nord ontarien.

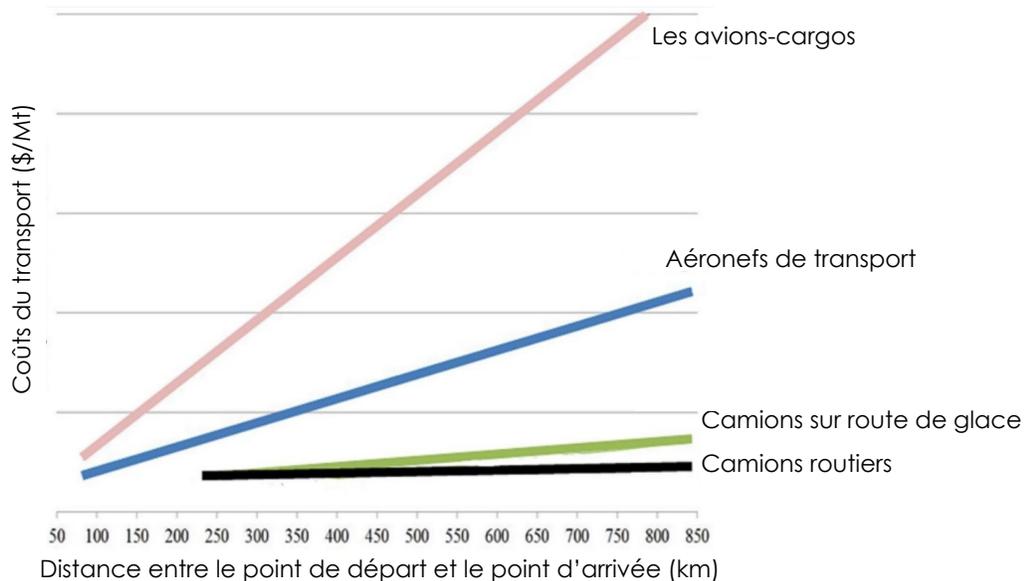
² Calcul à partir du tableau F-07 de Statistique Canada – Données familiales – Profil de dépendance économique de familles comptant un couple, 2016. Extrait des données communautaires du consortium de données du Nord ontarien.

Le Nord isolé

Raisons pour lesquelles la nourriture est plus coûteuse dans le Nord isolé

Il y a de multiples raisons pour les coûts élevés de la nourriture dans les collectivités du Nord; un grand nombre d'entre elles tiennent à l'accès à l'infrastructure. Plus spécifiquement, le manque de transport routier vers de nombreuses collectivités se traduit par des défis considérables. Beaucoup de collectivités du Le Nord isolé de l'Ontario ne sont accessibles que par avion; ce mode de transport de la nourriture et d'autres ressources coûte plus cher que le transport routier. Par ailleurs, certaines collectivités ne bénéficient d'un accès routier qu'en hiver, par des routes de glace; celles-ci sont saisonnières et manquent de fiabilité. Afin de montrer le contexte, la figure 4 contient les courbes des coûts, en dollars, par tonne, des divers modes de transport vers des collectivités au Manitoba (Prentice et Adaman 2015, 21). Selon le graphique, il est clair que le mode de transport par avion est le moins rentable pour accéder aux collectivités du Nord; les collectivités qui doivent dépendre du transport aérien affichent alors des coûts d'alimentation plus élevés. Actuellement, le transport par dirigeables ne sert pas à accéder aux collectivités éloignées; cela sera traité davantage comme solution potentielle.

Figure 6 : Coûts de transport (dollars par tonne), kilométrage des voyages (2015)



Accessible à l'adresse suivante : http://www.isopolar.com/wp-content/uploads/AA_2015_paper_final.pdf. Prentice et Adaman ont retiré de ce graphique l'axe Y, afin de protéger la confidentialité.

Un autre problème est que beaucoup de collectivités du Nord ontarien et, encore plus dans le Nord isolé de la province, ont des marchés qui manquent de concurrence (Martin et coll. 2016). Dans de nombreuses collectivités, il y a très peu d'épiceries, ce qui signifie que les consommateurs doivent acheter ces produits à ces magasins, quels que soient les prix. Cela crée un obstacle financier de plus lorsqu'il s'agit d'accéder à des aliments sains, car les consommateurs doivent choisir entre payer davantage ou ne pas manger. Le manque relatif ou pur et simple de concurrence commerciale a aussi des répercussions sur certaines collectivités reliées du Nord, d'où un contexte de monopole. Pour cette raison, ce problème sera abordé à la section « Le Nord relié ».

« le mode de transport par avion est le **moins rentable** pour accéder aux collectivités du Nord; les collectivités qui doivent dépendre du transport aérien affichent alors des **coûts d'alimentation plus élevés.** »

Projet gouvernemental existant : Nutrition Nord Canada

Le gouvernement canadien a lancé en 2011 le programme de subvention des aliments de Nutrition Nord Canada, afin d'aider pour le coût élevé de la nourriture dans les collectivités éloignées du Nord. La subvention est remise aux entreprises, et elle doit ensuite être transmise aux consommateurs, ce qui contrebalance alors le coût supérieur des aliments sains. La subvention est calculée comme suit : niveau de subvention (\$/kg) × poids de l'article admissible (kg) = paiement de la subvention (Gouvernement du Canada 2017a). Une entreprise ne recevra la subvention que si elle se trouve dans une certaine collectivité :

- Si elle manque de transport de surface à longueur d'année (p. ex. chemin de fer, route ou accès maritime).
- Si elle correspond à la définition provinciale/territoriale d'une collectivité du Nord.
- Si elle a un aéroport, un bureau de poste ou une épicerie.
- Si elle a une population à longueur d'année, selon le recensement national.³

Beaucoup ont contesté l'efficacité de la subvention. Le vérificateur général du Canada a fait remarquer, par exemple, que le gouvernement n'exige pas d'information sur la marge bénéficiaire des entreprises ou ne vérifie pas si les consommateurs bénéficient effectivement de la subvention (Le vérificateur général du Canada 2014, 5)." Le rapport du vérificateur général a déclaré que le gouvernement doit travailler avec les détaillants à trouver des façons de surveiller les subventions et de veiller à ce que les consommateurs en bénéficient (Le vérificateur général du Canada 2014, 6). En outre, même si une subvention est accordée depuis 2011, il y a eu une tendance à la hausse pour l'insécurité alimentaire dans le Nord au cours des dernières années (PROOF, 2017), ce qui donne encore plus l'impression que le programme est inefficace.

Potential Solutions

Accès routier :

L'accès routier à longueur d'année ferait une différence substantielle pour beaucoup de collectivités du Nord ontarien. Il abaisserait le coût du transport des aliments et d'autres fournitures puisque les déplacements terrestres sont moins coûteux que les voyages aériens. Malheureusement, des routes n'ont pas été construites pour relier des agglomérations de cette région, en raison de leur prix élevé et de la longue durée des travaux. Par exemple, le coût d'une route toute saison reliant le Nord manitobain au Nunavut est d'approximativement 1,4 milliard de dollars et sa construction prendrait au moins 15 ans (Nishi-Khon/SNC-Lavalin 2010, 26). En Ontario, selon les estimations, une route vers le projet du Cercle de feu varierait entre 83,6 et 99,9 millions de dollars (Green Forest Management Inc. 2013), et cela sans les coûts annuels de l'entretien.

Pourtant, la construction de certaines de ces routes du Nord comporte des avantages économiques. Les régions nordiques de l'Ontario et du Canada débordent de ressources naturelles, et beaucoup de projets bénéfiques pour l'économie peuvent aussi permettre de relier des collectivités éloignées. Le Cercle de feu est un exemple. Les estimations révèlent que cette région générera pour 25 milliards de dollars d'activité économique (Chambre de commerce de l'Ontario 2015, 7), mais il y aura aussi un nouvel accès routier pour certaines collectivités du Nord, ce qui se traduira par une baisse des coûts de l'alimentation. Même là, il est improbable que des routes soient construites pour communiquer avec des collectivités qui sont sans retombées économiques. En outre, le coût de construction d'une route vers chaque collectivité serait monumental; par conséquent, il ne serait pas réaliste d'avoir un lien routier pour toutes les collectivités du Nord isolé. Toutefois, beaucoup de ces collectivités pourraient être reliées s'il y avait davantage de développement économique dans le Nord. Par conséquent, il vaut la peine que le gouvernement provincial explore comment il peut continuer de développer l'économie du Nord et les gens qui y vivent, offrant aux deux des retombées économiques positives. Le développement routier ne se traduira pas que par la réduction des coûts de la nourriture; il produira aussi du développement économique qui s'accompagne d'emplois pour les résidents de ces collectivités. Le résultat est que les gens peuvent augmenter leur revenu et potentiellement parvenir à la sécurité alimentaire, car l'écart entre le coût de la vie et le revenu se rétrécit ou disparaît.

³ Veuillez consulter l'annexe A si vous voulez voir une liste des collectivités qui sont admissibles à la subvention.

Dirigeables/drones

Puisque le transport aérien est actuellement le moyen de transport le plus efficace vers le Nord isolé, il y a du potentiel pour des dirigeables transportant des fournitures, dont de la nourriture, vers des collectivités éloignées, au lieu de les envoyer par les avions classiques. Les dirigeables existent depuis des décennies, et il y a des raisons convaincantes d'être stimulés par cette technologie; ce pourrait être un moyen de livrer à un prix inférieur de la nourriture dans des collectivités du Nord. Certains modèles de dirigeables peuvent transporter 20 tonnes de fret et ne coûtent que 40 millions de dollars chacun (Wells 2016). En outre, un dirigeable ne consomme pas de carburant comme un avion et n'exige pas d'infrastructure additionnelle, telles des pistes (Adaman 2013, 19-20), ce qui rend rentable cette option de transport aérien. Il est aussi prouvé que le recours aux dirigeables, afin d'accéder à des collectivités qui sont actuellement desservies par des avions ou des routes de glace, permettrait des économies de 12,5 à 38,3 pour cent (Prentice et Adaman 2015, 22-23). Enfin, il y a de nombreux modèles de dirigeables pouvant être utilisés pour diverses collectivités, selon les besoins. Il y aurait une solution plus axée sur la collectivité, au lieu d'une solution uniforme.

Ultimement, les dirigeables sont une option de transport relativement moins coûteuse par rapport au transport aérien, et ils pourraient abaisser le coût du panier de provisions nutritif dans le Nord canadien. Même là, il faut des investissements pour matérialiser cette option. Le gouvernement fédéral ou provincial pourrait prendre l'initiative et faire avancer cette technologie, à l'aide d'un projet pilote. La volonté de faire un tel investissement pourrait favoriser des investissements privés dans la technologie et aider l'industrie à atteindre tout son potentiel. Comme l'écrivait Barry Prentice, Ph. D., pour l'Institut des politiques du Nord, le gouvernement provincial a relevé le besoin de transport de rechange dans le Nord isolé; toutefois, un cadre plus spécifique s'impose pour faire progresser ces projets (Prentice 2017). Si le gouvernement provincial opte pour aller de l'avant avec la technologie des dirigeables, il pourra déterminer les conceptions qui conviennent le mieux dans le Nord ontarien, étudier les besoins d'infrastructure, construire un quai pertinent pour des essais de la technologie dans des conditions glaciales ainsi que les effets économiques sur les collectivités reliées du Nord et participant à un tel projet. Ces étapes concrètes permettront de poser les fondements, afin de déterminer le rôle que serait appelé à jouer le fret par dirigeables, dans le futur du Nord ontarien.

La technologie des dirigeables ne s'écarte pas grandement de l'engagement du gouvernement provincial, c'est-à-dire développer des stratégies; elle n'est simplement qu'un élargissement et une spécification d'idées similaires. Le plan de croissance existant de la province pour le Nord ontarien décrit les grandes politiques ayant pour objet de s'attaquer à certains des problèmes d'accès des collectivités éloignées. Le gouvernement provincial a affirmé sa détermination d'améliorer l'accès aux collectivités éloignées (Gouvernement de l'Ontario 2011), ce qui englobe potentiellement tous les projets dont il a déjà été question. Il est important que le gouvernement continue d'apporter son soutien aux projets de développement du Nord et d'investir activement dans l'accès routier et les nouvelles technologies, afin d'atteindre ces objectifs.

Dans ces nouvelles technologies pourraient se trouver des drones, lesquels pourraient représenter une façon de résoudre les problèmes de coûts de la nourriture. Drone Delivery Canada, une entreprise qui met sur pied un service commercialement viable de livraison par drones au Canada, prévoit aussi recourir à cette technologie, afin de transporter des produits essentiels, notamment de la nourriture vers des collectivités du Nord (Drone Delivery Canada 2017). Par rapport aux avions, la technologie des drones est moins coûteuse et, comme les dirigeables, il n'est pas nécessaire d'avoir une infrastructure additionnelle de soutien. Toutefois, ces drones ne peuvent chacun transporter que 10 livres de produits; cette technologie ne pourrait donc pas être aussi pratique que celle des dirigeables. Drone Delivery Canada a lancé un projet pilote de livraison de produits à des Premières Nations du Nord ontarien (de Montigny 2017); cela donnera un précieux aperçu du coût, de l'efficacité et du réalisme général de la technologie.

Les technologies du dirigeable et du drone peuvent aussi potentiellement diversifier l'économie du Nord ontarien. Ces nouvelles technologies du transport pourraient faciliter les efforts du développement économique (Adaman 2013). En outre, les entreprises qui offrent ces services pourraient devoir embaucher des gens de collectivités du Nord ontarien, afin de concrétiser le tout, d'où de nouvelles possibilités d'emplois qui favorisent la croissance de l'économie régionale. Qui plus est, des collectivités plus au sud – possiblement des collectivités nordiques reliées – serviront de point de départ pour les dirigeables et les drones; des personnes trouveront donc un emploi, et il y aura de la croissance grâce au personnel de la conception, de la construction, de l'entretien, du chargement et du fonctionnement de ces appareils. Les avantages économiques des technologies du dirigeable et du drone seront partagés dans l'ensemble de la province.

Le Nord relié

Raisons pour lesquelles la nourriture est plus coûteuse dans le Nord relié

Dans le Nord relié, le prix de la nourriture est plus gonflé que dans les régions du Sud ontarien, en raison des coûts du transport. De plus, comme nous l'avons souligné antérieurement, il y a un manque de concurrence commerciale dans de nombreuses collectivités reliées, ce qui contribue à des prix supérieurs de la nourriture. Toutefois, ces collectivités reliées ont des coûts plus avantageux que ceux des collectivités isolées du Nord, approvisionnées par avion, et ce, parce que l'accès routier est plus facile. Cela va dans le sens des données probantes déjà présentées, à savoir que les prix de la nourriture dans le Nord relié sont inférieurs à ceux du Nord isolé et supérieurs à ceux du Sud. Des exemples se trouvent à la figure 2, dans laquelle nous voyons que les coûts de la nourriture sont plus bas dans les collectivités reliées, puis que les coûts des territoires des unités sanitaires diffèrent grandement, en fonction de l'accessibilité d'une collectivité.

Projet existant – Centres communautaires d'alimentation du Canada

Conformément aux pratiques exemplaires internationales ayant trait à la sécurité alimentaire, un exemple de projet appelé Centres communautaires d'alimentation du Canada qui offre des idées, des ressources et une approche éprouvée pour les organismes partenaires, afin de créer dans le pays des centres communautaires d'alimentation. Ces centres permettent aux gens de « cultiver, cuisiner, partager, et défendre une saine alimentation »; ils aident aussi à habiliter les collectivités, afin qu'elles militent en faveur d'un système d'alimentation sain et équitable (Centres communautaires d'alimentation du Canada 2017). Ces objectifs sont atteints en fournissant aux gens un accès d'urgence à de l'alimentation de haute qualité dans un contexte respectueux, qui n'affaiblit pas l'estime de soi. Des centres communautaires d'alimentation sont ouverts dans le pays et ont pour mission de s'attaquer à l'insécurité alimentaire dans toutes les parties du Canada et pas seulement dans les collectivités du Nord. En 2016, les Centres communautaires d'alimentation du Canada ont servi 137 077 repas sains à des personnes dans le besoin et qui ne pouvaient se les payer (Centres communautaires d'alimentation du Canada 2017).

Au niveau provincial, il y a des projets en place, afin de s'attaquer à l'insécurité alimentaire en Ontario, dans le cadre de la stratégie de la sécurité alimentaire. Cette stratégie comprend, entre autres, le Programme d'alimentation saine pour les élèves; la Stratégie pour la santé des enfants, de l'Ontario ainsi que le Urban Aboriginal Healthy Living Program, parmi plusieurs autres. Il y a aussi un programme spécifique au Nord de l'Ontario : le Programme pilote de consommation de fruits et légumes; il veille à ce que les élèves des écoles primaires aient des portions adéquates de fruits et de légumes (Unité sanitaire du Nord-Ouest 2018). Ce programme est une étape sérieuse vers la réduction de l'insécurité alimentaire; il ne vise toutefois qu'un segment démographique spécifique. Il serait bénéfique que le gouvernement de l'Ontario mette en œuvre une politique qui s'attaque à l'insécurité alimentaire pour tout le Nord ontarien, en tenant compte des problèmes uniques de celui-ci. De plus, dans le budget de l'Ontario de 2017, de nouveaux fonds ont été introduits, notamment une hausse des soins de santé et de l'aide sociale; toutefois, Sécurité alimentaire Canada s'attend à ce que ces nouveaux programmes et ce financement ne soient d'aucune aide pour de nombreux citoyens (Food Secure Canada 2017). Une telle évaluation indique qu'il est nécessaire d'avoir une approche révisée ou différente pour l'insécurité alimentaire.

Solutions potentielles

Modèle opérationnel coopératif

Encourager les collectivités à ouvrir des épiceries coopératives ou des coopératives, par opposition à des épiceries à but lucratif, pourrait aider à réduire certains coûts de la nourriture (Dillabough 2016, 11). C'est une solution qui peut se matérialiser tant dans le Nord isolé que dans les collectivités reliées du Nord. Les coûts du transport sont un gros facteur dans le prix d'un article, et ces dépenses sont dans une large mesure transmises aux consommateurs par les entreprises à but lucratif. Créer des coopératives se traduirait par des magasins où les décisions reposent sur les besoins de tous les membres de la collectivité, employés et consommateurs compris, par opposition à ce qui est bon pour les actionnaires ou haussera les marges bénéficiaires. Il s'ensuivrait vraisemblablement des prix inférieurs, par rapport à ceux des commerces ordinaires à but lucratif. En outre, des commerces sans but lucratifs dans un contexte de monopole pourraient ne pas se sentir obligés de profiter de la situation par des hausses de prix du même ordre que ceux d'un détaillant classique à but lucratif.

La mise sur pied de coopératives dans le Nord pourrait potentiellement aider à réduire le coût de la nourriture saine; toutefois, cette solution seule ne soulagerait probablement pas assez les gens, et il faudrait qu'elle soit associée à d'autres mesures dont il est question dans le présent rapport. De plus, la création de coopératives exigerait l'appui des membres de la collectivité, lesquels pourraient ne pas pouvoir consacrer le temps, les ressources et l'énergie nécessaires. Cette solution pourrait aller de l'avant dans les collectivités où la logistique permet de le faire pratiquement; elle ne pourrait toutefois être envisagée, en soi, comme une solution efficace pour l'insécurité alimentaire.

Garantie de revenu de base

Une autre solution qui pourrait fonctionner pour le Nord isolé et le Nord relié est un programme de revenu de base, qui remplace ou complète les programmes d'aide sociale. Actuellement, 70 pour cent des ménages qui bénéficient de l'aide sociale sont aux prises avec l'insécurité alimentaire (PROOF 2017), ce qui suggère que les programmes existants d'aide sociale sont insuffisants pour résoudre ce problème. Compte tenu du fait que les prestations sont basses et que la bureaucratie administrative est parfois difficile d'approche, il y a de bonnes raisons d'instaurer un revenu de base au Canada. Une telle décision peut potentiellement s'attaquer à une cause majeure d'insécurité alimentaire, car elle atteint un pourcentage plus élevé de Canadiens à faible revenu que de Canadiens de tous les autres segments. Toutefois, la relation entre le revenu et la sécurité alimentaire n'est pas linéaire – ce qui indique un problème plus complexe (Tarasuk 2017, 13). Si un revenu de base était instauré, cela aiderait à réduire ou à éliminer l'écart monétaire qui empêche certains Canadiens de s'acheter de la nourriture. De plus, une garantie de revenu de base est avantageuse parce qu'elle pourrait être universelle et donc atteindre potentiellement tous les ménages vulnérables et pas seulement des segments démographiques spécifiques, notamment les aînés ou les prestataires existants de l'aide sociale (Tarasuk 2017, 16).

Un revenu de base peut prendre diverses formes, mais l'idée est ordinairement louée pour des raisons sociales et économiques. Sur le plan social, garantir à chaque Canadien un revenu de subsistance de base aidera à éliminer la pauvreté et l'insécurité alimentaire ainsi que de nombreux autres problèmes sociaux découlant d'un bas revenu. Sur le plan économique, certains experts prétendent qu'un revenu de base qui remplace les prestations sociales existantes permettrait d'économiser de l'argent des contribuables (Fernando 2016). Cela présente le revenu de base comme une option viable de lutte contre l'insécurité alimentaire et une décision fiscale responsable.

En 2017, le gouvernement de l'Ontario a lancé un projet pilote relatif au revenu de base, afin de voir si le concept fonctionnerait en Ontario (Gouvernement de l'Ontario 2017; Gouvernement de l'Ontario 2018). Toutefois, ce projet ne continuera pas et sera terminé à la fin de mars 2019 (CBC 2018). S'il avait été complètement réalisé puis analysé, ce projet pilote aurait produit de l'information importante, à savoir, s'il fallait ou non aller de l'avant avec un revenu de base provincial. Si la province décide de relancer le programme un jour, ce pourrait être un outil précieux pour calmer l'insécurité alimentaire dans les régions du Nord ontarien.



⁴ Agence de la santé publique du Canada, « Santé alimentaire », date de modification du 14 avril 2016, consultation du 16 septembre 2018, <http://cbpp-pcpe.phac-aspc.gc.ca/fr/public-health-topics/food-security/>.

⁵ Institut des politiques du Nord, « Revenu de base garanti », [northernpolicy.ca](http://www.northernpolicy.ca/big), consultation du 7 septembre 2018, <http://www.northernpolicy.ca/big>.

Conclusion

La crise de l'insécurité alimentaire dans le Nord ontarien et canadien, attribuable au prix élevé du panier de provisions nutritif, est un problème complexe et qui a nombreuses solutions possibles. Même si chaque solution a ses difficultés, toutes peuvent potentiellement améliorer la situation existante à court et à long termes. Les gouvernements fédéral et provincial pourraient envisager d'adopter plus d'une approche pour s'attaquer aux coûts élevés des aliments dans le Nord ontarien. Des données probantes suggèrent que la mise en œuvre de solutions mentionnées ici aboutira à des coûts inférieurs des aliments dans le Nord et à moins d'insécurité alimentaire.

Le développement continu de l'économie du Nord, qui comprend la construction de routes vers des collectivités isolées aurait de nombreux effets positifs. Ce genre de construction aiderait à faire croître l'économie, et le développement subséquent des ressources se traduirait par encore plus de croissance économique. Ces routes feraient aussi baisser les prix des aliments parce qu'elles offriraient un moyen moins cher de transporter des produits vers les collectivités du Nord; la construction connexe créerait des emplois produisant plus de revenus chez les membres des collectivités. Ainsi, le rendement économique lié à la construction de ces routes justifiera certainement leur création du point de vue financier, et les avantages sociaux positifs pourraient transformer cette proposition en approche bien accueillie. Toutefois, le développement de cette solution prendra du temps et ne donnera pas de résultats immédiats. Cela signifie que le gouvernement pourrait aller de l'avant avec ce développement, mais sans en dépendre comme si c'était la seule stratégie pouvant réduire l'insécurité alimentaire dans les collectivités du Nord.

La technologie des dirigeables a également un excellent potentiel en tant que solution pour l'accès à la nourriture dans le Nord. Toutefois, avant de devenir une réalité, cette technologie a besoin d'investissement et de développement additionnel. Des conceptions théoriques suggèrent que des dirigeables pourraient servir au lieu d'avions, afin de livrer de la nourriture aux collectivités où il n'y a pas de justification économique pour construire une route. De plus, des dirigeables pourraient servir de mesures temporaires pour livrer des fournitures aux collectivités du Nord pendant la construction de routes. Cela faciliterait une intervention plus immédiate et aiderait à baisser de façon relativement rapide le coût des aliments et les taux d'insécurité alimentaire.

Le projet pilote pour les drones déterminera la valeur de cette technologie comme solution à l'insécurité alimentaire. Tout comme les dirigeables, les drones seront utiles pour de nombreuses raisons; toutefois, un inconvénient est que leurs tailles relativement petites ne leur permettent de transporter que des articles plutôt légers. Cela signifie que les drones pourraient ne pas être une solution pratique à ce problème. Quoi qu'il en soit, des preuves suggèrent que les technologies du drone et du dirigeable offriront un moyen moins cher de transporter des produits vers les collectivités éloignées du Nord. Par conséquent, cela pourrait permettre d'abaisser le coût du panier de provisions nutritif et devenir un moteur de la croissance de l'emploi et de l'économie dans les régions éloignées.

Des modèles opérationnels coopératifs pourraient également abaisser les coûts de la nourriture pour la population du Nord ontarien. Dans un contexte sans but lucratif, une épicerie est moins portée à augmenter les prix bien au-delà des coûts marginaux. En soi, un tel projet ne s'attaquerait pas aux problèmes socioéconomiques qui contribuent à l'insécurité alimentaire. Toutefois, dans le cadre d'une approche élargie favorisant la sécurité alimentaire, cela pourrait aider davantage à abaisser les prix des produits alimentaires.

L'arrivée d'une garantie de revenu de base pourrait servir de moyen d'offrir de l'aide sociale aux Canadiens. Le projet pilote ontarien pour le revenu de base offrira de l'information précieuse sur la viabilité d'une telle politique. Des éléments probants suggèrent que cette hausse de revenu aidera des gens à sortir de la pauvreté et permettra à davantage de Canadiens d'accéder à la sécurité alimentaire. Il y a bien d'autres facteurs, économiques et sociaux, qui doivent être pris en compte lorsque vous pensez à la notion de garantie de revenu de base. Mais, du strict point de vue du coût des aliments et de l'insécurité alimentaire, un revenu de base serait très efficace pour rétrécir l'écart entre les coûts des aliments et le revenu ainsi que pour éliminer l'insécurité alimentaire au Canada.

Annexes

Annexe A

Ontario	Manitoba	Quebec	Newfoundland and Laborador
Lac Angling	Berens River	Akulivik	Black Tickle
Attawapiskat	Brochet	Aupaluk	Hopedale
Lac Bearskin	Gods Lake Narrows	Chevery	Makkovik
Lac Big Trout	Gods River	Harrington Harbour	Nain
Lac Cat	Lac Granville	Inukjuak	Natuashish
Lac Deer	Island Lake (Garden Hill)	Ivujivik	Postville
Eabamet Lake (Fort Hope)	Lac Brochet	Kangissualujjuaq	Rigolet
Favourable Lake (Lac Sandy)	Little Grand Rapids	Kangiassujuaq	Williams Harbour
Fort Albany	Negginan (Poplar Hill)	Kangirsuk	
Fort Severn	Oxford House	Kuujuaq	
Kasabonika	Pauingassi	Kuujuarapik	
Kashechewan	Lac Red Sucker	La Romaine (Gethsémani)	
Keewaywin	Shamattawa	La Tabatière	
Lac Kingfisher	St. Theresa Point	Mutton Bay	
Lansdowne House	Lac Tadoule	Port-Menier	
Muskkrat Dam	Waasagomach	Puvirnituk	
Lac North Spirit	York Landing	Quaqtaq	
Ogoki		Saint-Augstin/Pakuashipi	
Peawanuck		Salluit	
Pikangikum		Tasiujaq	
Poplar Hill		Tête-à-la-Baleine	
Lac Sachigo		Umiujaq	
Summer Beaver			
Wawakapewin			
Lac Weagamow			
Webequie			
Lac Wunnummin			

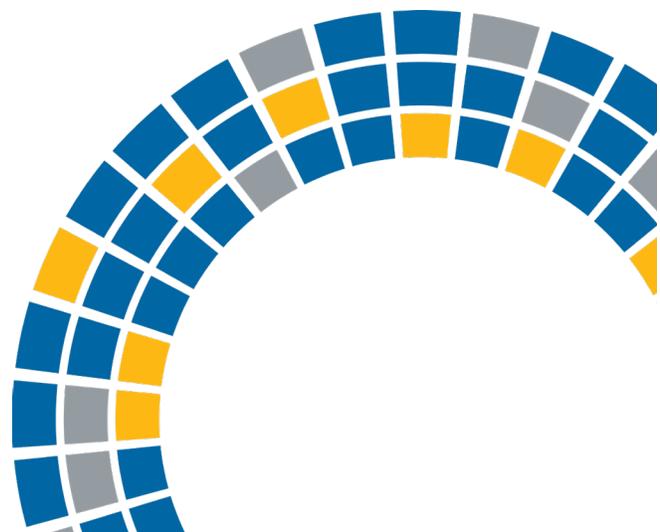
Saskatchewan	Alberta	Yukon	Northwest Territories	Nunavut
Lac Black	Fort Chipewyan	Old Crow	Aklavik	Arctic Bay
Fond-du-Lac			Lac Colville	Arviat
Stony Rapids			Deline	Lac Baker
Uranium City			Fort Good Hope	Cambridge Bay
Lac Wollaston			Gamefi	Cape Dorset
			Lutsel K'e	Chesterfield Inlet
			Norman Wells	Clyde River
			Paulatuk	Coral Harbour
			Sachs Harbour	Gjoa Haven
			Sambaa K'e	Grise Fiord
			Tuktoyaktuk	Hall Beach
			Tulita	Igloodik
			Ulukhaktok	Iqaluit
			Wekweèti (Lac Snare)	Kimmirut
			Wha Ti	Kugaaruk
				Kugluktuk
				Nauyasat
				Pangnirtung
				Pond Inlet
				Qikiqtarjuaq
				Rankin Inlet
				Resolute
				Sanikiluaq
				Taloyoak
				Whale Cove

Références

- Adaman, Mathew. 2013. « Assessing the Cost Competitiveness of a Cargo Airship for Freight Re-Supply in Isolated Regions in Northern Canada ». Université du Manitoba. Consultation du 5 juillet 2017. https://mspace.lib.umanitoba.ca/bitstream/handle/1993/22235/Matthew_Adaman.pdf?sequence=3&isAllowed=y
- Centres communautaires d'alimentation du Canada. 2017a. « About Us ». Consultation du 26 juillet, 2017. https://cfccanada.ca/mission_vision
- . 2017b. « 2016 Impacts and Outcomes ». Consultation du 26 juillet 2017. <https://cfccanada.ca/2016-impacts-outcomes>
- Chambre de commerce de l'Ontario. 2015. « Where Are We Now: A Report Card on the Ring of Fire ». Consultation du 4 juillet 2017. <http://www.occ.ca/Publications/ReportCardonRingofFire.pdf>
- Chandrasekera, Uppala. 2008. « We're Hungry! The Truth About Food Security in North America ». Toronto Community Health Centre. Consultation du 26 juillet 2017. <http://www.srhc.ca/downloads/FoodSecurityLiteratureReviewMay12008.pdf>
- de Montigny, Philippe. 2017. « Pilot project could see drones deliver much-needed items to northern Ontario First Nation ». CBC News. Consultation du 16 juin 2017. <http://www.cbc.ca/news/canada/toronto/pilot-project-could-see-drones-deliver-much-needed-items-to-northern-ontario-first-nations-1.4031989>.
- Dillabough, Holly. 2016. « Matière à réflexion : Accès à l'alimentation dans le Nord canadien éloigné ». Institut des politiques du Nord. Consultation du 14 juin 2017. <http://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/commentaries/commentary-dillabough-food-en-print-16.0.pdf>
- Drone Delivery Canada. 2017. Canada's Remote Communities Initiative. Consultation du 16 juin 2017. <http://www.dronedeliverycanada.com/canadas-remote-communities/>
- Fernando, Spencer. 2016. « A Universal Basic Income Could Actually Save Money ». SpencerFernando.com. Consultation du 25 juillet 2017. <https://www.spencerfernando.com/2016/06/15/a-universal-basic-income-could-actually-save-money/>
- Gouvernement de l'Ontario. 2011. Plan de croissance du Nord de l'Ontario. Consultation du 10 avril 2018. https://www.placestogrow.ca/index.php?option=com_content&task=view&id=368&Itemid=65&lang=fr
- Gouvernement de l'Ontario. 2017. Projet pilote portant sur le revenu de base. Consultation du 10 avril. https://files.ontario.ca/170508_bi_brochure_eng_pg_by_pg_proof.pdf
- Gouvernement de l'Ontario. 2018. Ontario Basic Income Pilot. Consultation du 6 septembre 2018. <https://www.ontario.ca/page/ontario-basic-income-pilot>.
- Gouvernement de l'Ontario. Rapport sur le marché du travail 2018. Consultation du 18 mars 2018. <https://www.ontario.ca/fr/page/rapport-sur-le-marche-du-travail-janvier-2018>
- Gouvernement du Canada. Office of the Auditor General of Canada. Report of the Auditor General of Canada. Chapter 6: Nutrition North Canada – Aboriginal Affairs and Northern Development Canada. 2014. https://foodsecurecanada.org/sites/foodsecurecanada.org/files/auditor_general_report_2014_0.pdf.
- Gouvernement du Canada. 2017a. Coût du Panier de provisions nordique révisé en 2014-2015. Consultation du 23 mai 2017. <http://www.nutritionnorthcanada.gc.ca/fra/1458130696862/1458130716818>
- Gouvernement du Canada. 2018. Eligible communities. <https://www.nutritionnorthcanada.gc.ca/eng/1415540731169/1415540791407>
- Green Forest Management Inc. 2013. Ring of Fire and Northern Community All-Weather Road Access: Preliminary Location and Cost Projection. Consultation du 8 avril 2018. http://kwgresources.com/wp-content/uploads/2016/08/GFML_KWG-Road-Location-Cost-Projection-Dec-2013.pdf
- Institut des politiques du Nord. « Revenu de base garanti ». northernpolicy.ca. Consultation du 7 septembre 2018. <http://www.northernpolicy.ca/big>.

- La Presse Canadienne. « Ontario's basic income pilot to end March 2019 ». CBC. Consultation du 6 septembre 2018. <https://www.cbc.ca/news/canada/toronto/ontario-basic-income-pilot-end-march-2019-1.4807254>.
- Les diététistes du Canada. Mise à jour de septembre 2016. « Insécurité alimentaire : Contexte ». Consultation du 16 juin 2018.
- Ministère de la Santé et des Soins de longue durée de l'Ontario. 2017. « Bureaux de santé ». Consultation du 14 juin 2017. <http://www.health.gov.on.ca/fr/common/system/services/phu/locations.aspx>
- Nishi-Khon/SNC-Lavalin. 2010. « The Case for the Nunavut-Manitoba Highway ». Consultation du 12 juin 2017. https://www.gov.mb.ca/mit/transpolicy/tspd/pdf/business_case_study.pdf
- Northwestern Health Unit. 2018. « Northern Fruit and Vegetable Program ». Consultation du 10 avril 2018. [https://www.nwhu.on.ca/ourservices/HealthyLiving/Pages/Northern-Fruit-and-Vegetable-Program-\(NFVP\).aspx](https://www.nwhu.on.ca/ourservices/HealthyLiving/Pages/Northern-Fruit-and-Vegetable-Program-(NFVP).aspx)
- Power, Elaine M. 2005. « Determinants of Healthy Eating Among Low-Income Canadians ». Canadian Journal of Public Health. Consultation du 25 juillet 2017. <file:///C:/Users/Ericpour cent20Melillo/Downloads/1504-1693-1-PB.pdf>
- Prentice, Barry. 2017. « Mesures pour faire progresser le Nord ontarien. RÉPONSE À L'ÉBAUCHE DE LA STRATÉGIE DE TRANSPORT MULTIMODAL POUR LE NORD DE L'ONTARIO 2041 ». Institut des politiques du Nord. Consultation du 4 avril 4, 2018. https://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/commentaries-new/prentice_airships-fr.pdf
- Prentice, Barry et Matthew Adaman. 2015. « Economics of Transport Airships for Food Distribution to Isolated Communities in Northern Manitoba and Ontario, Canada ». Consultation du 27 juillet 2017. http://www.isopolar.com/wp-content/uploads/AA_2015_paper_final.pdf
- PROOF. 2017. « Fact Sheets ». Consultation du 6 juillet 2017. <http://proof.utoronto.ca/resources/fact-sheets/#monitoring>
- Réseau pour une alimentation durable. Canada 2017. « A Basic Income and a Food Security Strategy: Is Ontario Tackling Food Insecurity ». Consultation du 18 juillet 2018. <https://foodsecurecanada.org/fr/ressources-et-nouvelles/nouvelles-et-medias/revenu-minimum-garanti-et-strategie-pour-la-securite>
- Statistics Canada. "Economic Dependency Profile." Accessed December 5, 2018. <https://www150.statcan.gc.ca/n1/en/catalogue/13C0017>.
- Statistique Canada. 2017. Attawapiskat 91A, IRI [Sous-division], Ontario et Ontario [Province] (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (Consultation du 3 octobre, 2018).
- . 2017. Moosonee, TV [Sous-division de recensement], Ontario et Cochrane, DIS [Division de recensement], Ontario (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (Consultation du 3 octobre 2018).
- . 2017. Toronto, C [Sous-division de recensement], Ontario et Toronto, CDR [Division de recensement], Ontario (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=E> (Consultation du 3 octobre 2018).
- . 2017a. Hamilton, CDR [Division de recensement], Ontario et Ontario [Province] (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (Consultation du 7 septembre 2018).

- . 2017b. Toronto, CDR [Division de recensement], Ontario et Ontario [Province] (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=E> (Consultation du 7 septembre 2018).
- . 2017c. Waterloo, RM [Division de recensement], Ontario et Ontario [Province] (tableau). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=F> (Consultation du 7 septembre 2018).
- . 2017d. Ottawa, CDR [Division de recensement], Ontario et Ontario [Province] (table). Profil de recensement. Recensement de 2016. Catalogue de Statistique Canada n° 98-316-X2016001. Ottawa. Document rendu public le 29 novembre, 2017. <https://www12.statcan.gc.ca/census-recensement/2016/dp-pd/prof/index.cfm?Lang=E> (Document rendu public le 7 septembre 2018).
- Tarasuk, Valerie, Joyce Cheng, Claire de Oliveira, Naomi Dachner, Craig Gundersen et Paul Kurdyak. 2015. « Association between household food insecurity and annual health care costs ». Canadian Medical Association Journal. Consultation du 17 juillet 2017. <http://www.cmaj.ca/content/early/2015/08/10/cmaj.150234.full.pdf+html>
- Tarasuk, Valerie. 2017. « Le revenu de base garanti et ses implications sur l'insécurité alimentaire des ménages ». Institut des politiques du Nord. Consultation du 4 juillet 2017. http://www.northernpolicy.ca/upload/documents/publications/reports-new/tarasuk_big-and-food-insecurity-fr.pdf
- Veeraraghavan, Gigi, Kristin Burnett, Ph. D., Kelly Skinner, Ph. D., Patty Williams, Ph. D., Debbie Martin, Ph. D., Aliya Jamal, Megan Ramsay et Christopher Stothart. 2016. « Paying for Nutrition: A Report on Food Costing in the North ». Food Secure Canada. Consultation du 20 juin 2017. https://foodsecurecanada.org/sites/foodsecurecanada.org/files/201609_paying_for_nutrition_fsc_report_final_wt_erratum.pdf
- Wells, Jane. 2016. « Lockheed has liftoff: Sells new airships in \$480M deal ». CNBC. Consultation du 6 juillet 2017. <http://www.cnn.com/2016/03/29/lockheed-has-liftoff-sells-new-airships-in-480m-deal.html>



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 preuves, 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, Sudbury et Sault Ste. Marie. Nous cherchons à 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.

Recherche connexe

Matière à réflexion : accès à l'alimentation dans le Nord éloigné du Canada

Holly Dillabough

Mesures pour faire progresser le Nord ontarien : Méthodes de transport alternatives – Les dirigeables

Barry Prentice, Ph. D

Le revenu de base garanti et ses implications pour l'insécurité alimentaire des ménages

Valerie Tarasuk, Ph. D

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

1 (807) 343-8956 info@northernpolicy.ca www.northernpolicy.ca/fr



NORTHERN
POLICY INSTITUTE

INSTITUT DES POLITIQUES
DU NORD

northernpolicy.ca/fr