

## Compte rendu de la réunion de 2016 de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut

La Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut est un groupe de travail collaboratif de la Table ronde du Nunavut sur la réduction de la pauvreté qui est formé d’organisations gouvernementales, inuites, non gouvernementales et privées, et qui a pour mandat d’étudier des politiques et des programmes pouvant rendre les aliments plus accessibles et abordables pour les Nunavummiuts vulnérables. Créée en juin 2012, la Coalition est coprésidée par le gouvernement du Nunavut et la Nunavut Tunngavik inc. Elle encadre notamment l’élaboration et la mise en œuvre du document *Stratégie et plan d’action sur la sécurité alimentaire du Nunavut*.

La Coalition sur la sécurité alimentaire a tenu sa réunion annuelle en personne à Igloolik, les 13 et 14 septembre 2016. Cette réunion avait trois grands objectifs :

- 1) Trouver des façons de rendre les aliments plus abordables et accessibles pour les Nunavummiuts à faible revenu qui sont dans des situations vulnérables.
- 2) Donner suite aux recommandations faites en mars 2015 par la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut dans son rapport de recherche sur le programme Nutrition Nord Canada.
- 3) Faire progresser l’objectif 2.4 du document *Stratégie et plan d’action sur la sécurité alimentaire du Nunavut 2014-2016* :
  - a. Explorer les facteurs ayant une influence sur le coût, la qualité et l’accessibilité des aliments au Nunavut, et formuler des recommandations de politiques et de programmes à cet égard.
  - b. Procéder à une analyse de la chaîne d’approvisionnement en aliments du commerce au Nunavut, y compris les programmes de subvention alimentaire afin de trouver des possibilités d’en améliorer l’efficacité.
  - c. Éliminer les inefficacités dans la chaîne d’approvisionnement alimentaire par la mise en œuvre d’un système de gestion du transport des aliments.

La réunion a rassemblé des représentants du bureau du programme Nutrition Nord Canada, de la North West Company, d’Arctic Cooperatives, d’organisations régionales des ressources fauniques, d’organisations inuites et du gouvernement du Nunavut, ainsi que des membres de la collectivité et les directeurs du transport de marchandises de Calm Air, de First Air et de Canadian North.

En rassemblant des partenaires de tous les secteurs, la Coalition sur la sécurité alimentaire peut mieux comprendre les enjeux liés la sécurité alimentaire au Nunavut.





d'aliments inclus dans l'enquête et celle de réaliser des recherches pour comprendre les raisons expliquant les fluctuations des prix d'année en année et les différences entre les localités. Des participants ont manifesté leur intérêt envers une collecte trimestrielle de données sur les prix.

### **Aspects économiques de la chaîne d'approvisionnement alimentaire**

La Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut a invité l'économiste Al Phillips pour qu'il parle des aspects économiques de la chaîne d'approvisionnement alimentaire, dans l'objectif de faire avancer deux actions du document *Stratégie et plan d'action sur la sécurité alimentaire du Nunavut 2014-2016* :

- a. Explorer les facteurs ayant une influence sur le coût, la qualité et l'accessibilité des aliments au Nunavut, et formuler des recommandations de politiques et de programmes à cet égard.
- b. Procéder à une analyse de la chaîne d'approvisionnement en aliments du commerce au Nunavut, y compris les programmes de subvention alimentaire afin de trouver des possibilités d'en améliorer l'efficacité.

L'économiste a expliqué ce qu'est une chaîne d'approvisionnement et brossé un tableau des facteurs qui peuvent l'influencer. La présentation a engendré une discussion sur les coûts associés aux différentes méthodes de transport (camion, train, bateau et avion) et fait ressortir des facteurs propres à la chaîne d'approvisionnement alimentaire du Nord, particulièrement les méthodes de transport limitées, les coûts de fonctionnement élevés et la petite taille des marchés. Le présentateur a parlé brièvement des distorsions de l'économie et du marché. Il a aussi expliqué les monopoles et les duopoles et la façon dont les subventions et la réglementation des marchés peuvent contribuer à assurer une surveillance du marché et à atteindre des objectifs précis (comme la distribution et l'accessibilité des aliments). Le spécialiste des chaînes d'approvisionnement alimentaire a mentionné que les programmes de subvention doivent être constamment surveillés et adaptés aux fluctuations du marché.

### **Détaillants alimentaires, chaîne d'approvisionnement et systèmes de gestion du transport**

La North West Company et Arctic Cooperatives ont été invités à faire des présentations sur la chaîne d'approvisionnement alimentaire et les systèmes de gestion du transport. La North West Company a donné les dernières nouvelles concernant la mise en œuvre de son système de gestion du transport et comparé les coûts de fonctionnement du



magasin NorthMart d'Iqaluit et d'un magasin Giant Tiger de Winnipeg pour mettre en évidence les coûts de fonctionnement élevés dans le Nord (transport : 4,2 millions de dollars comparativement à 154 000 \$; chauffage et électricité : 1,1 million de dollars comparativement à 43 000 \$; cout de main-d'œuvre pour la réparation d'un réfrigérateur : 6 000 \$ comparativement à 500 \$; gestion des stocks : 6 millions de dollars comparativement à 435 000 \$). Arctic Cooperatives a effectué une analyse comparative des coûts de fonctionnement et des ventes dans trois échantillons de marché de tailles différentes et constaté que les coûts correspondaient à 41 % des ventes dans un petit marché, contre seulement 19 % dans un marché plus grand. Les participants ont discuté des conséquences de la variété des produits sur le prix, de la nécessité de renforcer les partenariats et les relations entre les compagnies aériennes, les entrepreneurs locaux et les détaillants alimentaires, des possibilités de transport maritime, du financement de programmes pour les familles à faible revenu et des mécanismes de reddition de comptes entre le siège social et les gestionnaires locaux.

### **Transporteurs aériens du Nord et systèmes de gestion du transport**

Les directeurs du transport de marchandises des trois transporteurs aériens du Nunavut (Calm Air, First Air et Canadian North) ont été invités à parler de leur rôle dans le système de transport des aliments et des écueils qui contribuent aux coûts élevés. Des politiques, comme le transport gratuit ou à cout réduit d'aliments traditionnels, ont été mises de l'avant. Les transporteurs aériens ont souligné les efforts faits pour atténuer les facteurs qui font grimper les coûts de fonctionnement, par exemple la planification, les systèmes de suivi des stocks, les plans d'urgence, la formation du personnel, les étiquettes de température, les couvertures de palettes, les thermomètres numériques et les investissements dans la flotte aérienne. Les transporteurs aériens se sont également engagés à transmettre leurs données sur le transport d'aliments traditionnels. Les participants ont discuté du processus d'approvisionnement en carburéacteur, de l'incidence sur les coûts de propriété des aéroports et des pistes d'atterrissage, des frais additionnels imposés par Nav Canada et des besoins en entreposage.

### **Cinq années de travail : une évaluation de Nutrition Nord Canada – Tracey Galloway**

Tracey Galloway de l'Université de Toronto a pris part à la réunion de 2016 de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut pour présenter sa recherche sur le programme Nutrition Nord Canada. Dans cette recherche, elle a entre autres noté le nombre de kilogrammes d'aliments par habitant envoyés, constaté que rien dans le



programme de subvention n’empêchait d’augmenter les prix dans les localités où le salaire moyen est plus élevé et observé que les aliments qui ne sont pas compris dans le Panier de provisions nordique révisé ne sont pas surveillés.

## **Résumé de la réunion**

La réunion de 2016 de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut portait principalement sur quatre sujets de discussion : les aliments traditionnels, la gestion de la chaîne d’approvisionnement, le programme Nutrition Nord et les autres solutions pour rendre les aliments plus abordables.

### **Aliments traditionnels**

Les participants à la réunion se sont entendus sur le fait que de nombreux Nunavummiuts préfèrent les aliments traditionnels et les considèrent comme la source de nourriture la plus nutritive. Un meilleur accès à ces aliments permet non seulement d’améliorer la sécurité alimentaire, mais contribue aussi de façon importante à la culture inuite et à la création de communautés fortes, viables et autonomes. Voici quelques points précis abordés pendant la réunion :

1. Les participants ont convenu qu’il faut augmenter le soutien aux organisations de chasseurs et de trappeurs. Ils croient qu’il serait bénéfique pour la sécurité alimentaire de renforcer les programmes de soutien aux chasseurs et d’aider les enfants à apprendre les techniques de chasse.
2. Les membres de la Coalition ont parlé du fait que le programme Nutrition Nord Canada subventionne les aliments traditionnels et les aliments du commerce à un niveau semblable.
3. Certains participants étaient d’avis qu’il fallait concevoir de meilleurs mécanismes pour faciliter la vente d’aliments traditionnels dans les magasins.
4. Les participants ont demandé des fonds supplémentaires pour les congélateurs collectifs.





4. Les aliments traditionnels récoltés sur place devraient avoir droit au même soutien fédéral que la viande importée vendue en magasin. Le programme Nutrition Nord Canada devrait subventionner le cout des aliments locaux et augmenter la proportion de son budget consacrée aux aliments traditionnels.
5. Le transport maritime est le principal système d’achat en masse, mais il n’est pas subventionné par le programme Nutrition Nord. Le prix des articles de longue conservation pourrait être considérablement réduit si c’était le cas. De plus, le transport maritime réfrigéré des produits congelés serait, par exemple, un système d’approvisionnement alimentaire plus efficace pour les hameaux de l’Extrême-Arctique, où la logistique de transport et les retards dus aux intempéries entraînent souvent la perte d’aliments transportés par les airs. Le programme Nutrition Nord Canada ne devrait pas obliger un importateur d’aliments à choisir le transport aérien alors qu’une combinaison de transport maritime et d’entrepôts fiables pourrait donner de meilleurs résultats en termes de sécurité alimentaire. Les membres de la Coalition ont recommandé d’étendre la contribution au transport maritime, ce qui favoriserait aussi une amélioration de la capacité et de la technologie des entrepôts et des congélateurs collectifs.
6. Un thème commun était l’idée que la contribution devrait se baser sur les besoins des Nunavummiuts plutôt que sur le cout de transport.
7. Les participants se sont entendus sur le fait que, peu importe les avantages des changements possibles au programme de contribution de Nutrition Nord, ce dernier ne pouvait pas à lui seul régler tous les problèmes de sécurité alimentaire du Nord. Les membres ont demandé du financement pour créer d’autres programmes de sécurité alimentaire.
8. Certains participants doutent que les contributions avantagent directement les consommateurs. Les recommandations comprenaient l’amélioration des mécanismes de surveillance, notamment pour vérifier si les prix réduits des articles subventionnés sont compensés par l’augmentation des prix d’articles non surveillés.
9. Les membres ont remarqué que les prix n’ont pas changé de façon égale dans toutes les localités depuis l’entrée en vigueur du programme Nutrition Nord en 2011. On a suggéré que le niveau contribution de chaque localité soit ajusté au fil du temps pour refléter l’évolution de ses conditions économiques.
10. Actuellement, la contribution du programme Nutrition Nord Canada est appliquée à chaque kilogramme d’aliments admissibles envoyé, sans que l’on vérifie si ces aliments sont consommés ou s’ils se gâtent en chemin, ce qui signifie qu’une partie des fonds est gaspillée et ne profite pas aux consommateurs. Si ces fonds





« gaspillés » en raison des pertes et de la non-consommation étaient redirigés vers des aliments qui résistent mieux aux intempéries ou sont en meilleure condition et qui seront donc réellement consommés par les Nunavummiuts, on assisterait à une baisse plus importante du prix global des aliments. Les participants ont recommandé que le programme Nutrition Nord Canada soit révisé pour y inclure des mesures incitatives afin de réduire ou d'éliminer la détérioration des aliments.

11. Les produits de longue conservation coûtent encore beaucoup plus cher au Nunavut qu'ailleurs. Des représentants des détaillants ont expliqué que c'est parce que les magasins manquent de certains produits avant l'arrivée du bateau de l'année suivante. Des investissements dans la capacité d'entreposage pourraient atténuer ce problème en permettant aux détaillants de garder un plus gros stock chaque année.

L'annexe B en pièce jointe, au bas du présent document, est la soumission faite en mars 2015 par la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut au Conseil consultatif de Nutrition Nord Canada, soumission qui présente des recommandations pour améliorer le programme Nutrition Nord Canada.

### **Inefficacités de la chaîne d'approvisionnement et problèmes d'infrastructure**

Les participants à la réunion ont relevé des inefficacités de la chaîne d'approvisionnement et des problèmes d'infrastructure :

1. Les compagnies aériennes ont signalé que les dégâts causés par les atterrissages sur des pistes de mauvaise qualité ou en gravier étaient l'une de leurs principales dépenses. De plus, la courte longueur de certaines pistes restreint les types d'avion pouvant s'y poser et le poids que les appareils peuvent transporter en toute sécurité, limitant ainsi la capacité des transporteurs aériens à choisir des options moins coûteuses. Le manque d'infrastructures marines (p. ex., ports de haute mer) dans les hameaux fait aussi grimper le prix des biens dans le territoire.
2. Les transporteurs aériens ont parlé des effets que pourrait avoir l'amélioration de la technologie dans les aéroports (systèmes d'atterrissage aux instruments/systèmes de règles de vol aux instruments) sur la réduction des retards et des annulations.
3. Les membres de la Coalition ont discuté de l'ampleur de l'incidence que les frais de propriété et d'utilisation d'un aéroport ont sur le prix des aliments. Ils ont recommandé que la Coalition discute avec Nav Canada des effets que pourrait



avoir sur le prix des aliments la réduction ou l'élimination des frais imposés sur les cargaisons d'aliments.

4. Les couts en carburant et en électricité pour la réfrigération ont été cités parmi les principales dépenses de fonctionnement de la chaine d'approvisionnement alimentaire.
5. Parmi les grands défis du système de transport des aliments, on compte la nécessité d'empêcher les articles de geler et de réduire les pertes. Les transporteurs aériens ont parlé des outils innovateurs qu'ils utilisent, comme les couvertures de cargaison et les thermomètres numériques. Les membres ont insisté sur la nécessité d'accorder une plus grande importance à la qualité et à la fraîcheur des produits lors de l'appel d'offres. Ils ont aussi parlé du besoin de mieux coordonner la circulation des biens entre l'aéroport, les entrepreneurs locaux et le magasin afin de réduire les pertes.
6. Les membres de la Coalition ont plaidé en faveur d'un renforcement de la capacité des congélateurs collectifs et des entrepôts, afin de réduire la dépendance aux vols de réapprovisionnement et de proposer aux résidents plus d'options pour l'entreposage des aliments.
7. Les membres de la Coalition ont mentionné qu'il fallait que les employeurs soient en mesure d'aider leurs employés à réussir au travail et à surmonter les problèmes liés à l'équilibre vie-famille. Les couts de fonctionnement des compagnies aériennes et des détaillants sont grandement influencés par les absences d'employés, et les employeurs ont besoin d'outils pour aider leur personnel.
8. Les volumes de cargaison sont variables, et la circulation se fait dans une seule direction.
9. Il faut faire venir des mécaniciens du sud pour les avions et les congélateurs, puisqu'il n'y a pas de main-d'œuvre locale dans ces domaines.

### **Autres solutions pour rendre les aliments plus abordables et accessibles pour les Nunavummiuts vulnérables et à faible revenu**

Dans le cadre de l'ordre du jour de la réunion de 2016 de la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut, les participants ont aussi discuté de solutions plus globales à l'insécurité alimentaire. Parmi les idées avancées, il y a eu l'exploration de mécanismes fiscaux, les investissements dans l'infrastructure maritime, les investissements dans les



entrepôts et les congélateurs collectifs, les investissements dans les usines de transformation des aliments, la création de programmes de financement pour les personnes à faible revenu et le transport maritime, l’augmentation des rabais pour les personnes âgées et les aînés, qui subviennent souvent aux besoins de la famille élargie, et l’augmentation de l’accès aux coupons. Il a aussi été mentionné que les réformes proposées au Programme de soutien du revenu avaient été déposées à l’Assemblée législative en juin 2016.

## Recommandations de recherches

Pendant la réunion, la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut a ciblé des sujets de recherche qui devraient être étudiés pour élargir les options et les renseignements accessibles aux décideurs du territoire :

- Règlements sur le prix des aliments.
- Règlements sur la priorité des marchandises.
- Magasins d’État du Groenland – les petits marchés seraient-ils mieux desservis par une société d’État que par une entreprise privée?
- Quelles sont les conséquences de l’insécurité alimentaires sur les dépenses dans les domaines des soins de santé et de la justice?
- Quelle est la fréquence des pénuries d’aliments ou de produits dans les hameaux?
- Explorer les normes de l’industrie et réaliser une recherche sociale sur les marges de profit.
- Programmes communautaires d’achat « en gros » et centre d’aliments traditionnels du Nunavik.
- Raisons expliquant les variations des données sur les prix d’une année à l’autre et les différences entre les localités.
- Explorer la faisabilité et les conséquences potentielles du recyclage comme option de fret de retour.

## Participation de la communauté d’Igloolik

Le 13 septembre 2016, la Coalition sur la sécurité alimentaire du Nunavut a organisé une réunion communautaire sur le thème de l’insécurité alimentaire. La Société de développement du Nunavut, Kivalliq Arctic Foods et l’Arctic Cooperative d’Igloolik ont donné et transporté des aliments traditionnels dans le cadre de cet événement. Plus de

