

CORRIDOR NORDIQUE, INSÉCURITÉ ALIMENTAIRE ET MALÉDICTION DES RESSOURCES POUR LES COMMUNAUTÉS AUTOCHTONES AU CANADA

Shirley Thompson, Stewart Hill, Annette Salles,
Tanzim Ahmed, Ajarat Adegun et Uche Nwankwo

RÉSUMÉ

Les taux d'insécurité alimentaire chez les peuples autochtones du Canada sont les pires parmi les pays développés, exigeant des mesures immédiates pour prévenir une crise sanitaire imminente. L'insécurité alimentaire au Canada est répandue dans la plupart des ménages des Premières Nations (51 %). Les Inuits du Nunavut (63 %), les Premières Nations sans routes d'accès (65 %) et les Premières Nations de l'Alberta (60 %) affichent les taux d'insécurité alimentaire les plus élevés. L'insécurité alimentaire des Autochtones est associée à une espérance de vie plus courte et à des taux plus élevés de maladies physiques et mentales; on observe notamment chez les Autochtones quatre fois plus d'incidence du diabète que chez les populations non autochtones du Canada. À partir d'études de cas sur les corridors de ressources et de services publics, le présent document analyse l'impact sur l'insécurité alimentaire du tracé théorique d'un corridor nordique commercial.

Cette recherche a permis de constater que, plutôt que d'améliorer la sécurité alimentaire et de procurer des avantages, les corridors commerciaux apportent généralement aux communautés autochtones ce que l'on nomme la « malédiction des ressources ». Aussi appelée « paradoxe de l'abondance », ce type de malédiction survient lorsque les communautés autochtones, en particulier les réserves des Premières Nations, subissent des répercussions économiques négatives quand leurs ressources sont exploitées. La malédiction des ressources pour les communautés autochtones s'observe partout au Canada, notamment à Norman Wells (Territoires du Nord-Ouest) et à Shoal Lake 40 (Ontario) où les oléoducs et les conduites d'eau ont eu des répercussions négatives sur l'environnement, la santé et la communauté sans pour autant offrir d'accès routier permanent ou encore d'emplois à long terme, et sans réduire le prix élevé des aliments. De plus, une malédiction des ressources s'abat sur les Premières Nations de l'Alberta, qui affichent le taux d'insécurité alimentaire le plus élevé parmi les Premières Nations du pays, même si on y trouve des pipelines et des industries extractives.

Pour examiner les répercussions sur la sécurité alimentaire du corridor nordique projeté, nous avons analysé la proximité entre son tracé et les ceintures de pierre verte riches en minéraux, les routes ainsi que les communautés autochtones sans accès routier toutes saisons. Le tracé du corridor nordique traverse de nombreux gisements minéraux riches et laisse voir un accent mis sur l'extraction des ressources. Ce tracé théorique semble privilégier le transport

des ressources vers les marchés mondiaux plutôt que les besoins des communautés autochtones. Le tracé comprend six ports qui traversent les territoires des Premières Nations assujettis à la Loi sur les Indiens, alors qu'il longe seulement sept des 122 collectivités autochtones qui n'ont pas accès à la route. Ainsi, le tracé théorique reproduit le racisme systémique de la Loi sur les Indiens en contournant les terres inuites au Nunavut, au Québec et au Labrador, où les collectivités manquent toutes de routes, mais ne sont pas assujetties à la Loi sur les Indiens. La tutelle de la Couronne à l'égard des Premières Nations, en vertu de la Loi sur les Indiens, confère le droit légal d'usurper des terres de réserves ou de la Couronne pour tout corridor ou développement. La Loi sur les Indiens profite à l'industrie, aux colons et à l'État en leur donnant accès aux terres et aux ressources autochtones, mais elle ne profite pas aux Premières Nations, sauf en ce qui concerne les activités de subsistance. La tutelle de la Couronne fédérale sur les terres et les ressources des Premières Nations fait en sorte qu'elles sont les « pupilles de l'État », ce qui a entraîné des iniquités en matière de planification, d'infrastructures et de services. Le fait que la plupart des collectivités autochtones manquent d'infrastructures alimentaires, d'hôpitaux et d'établissements d'enseignement postsecondaire – et que 122 collectivités des Premières Nations n'ont pas de routes d'accès toutes saisons – sont autant de signes qui dénotent de la pauvreté économique. Ces iniquités témoignent du colonialisme et du racisme du Canada ainsi que de son non-respect de la clause d'égalité conformément à la Constitution canadienne.

Le tracé menant à la baie d'Hudson montre que les Premières Nations et la sécurité alimentaire n'ont pas été pleinement incluses dans la conception du corridor nordique. Le tracé théorique traverse l'aire protégée proposée par les Autochtones dans le bassin de la rivière Seal pour atteindre la baie d'Hudson par Churchill plutôt que par Port Nelson. Cette route nuirait à l'aire protégée et à la migration de la population menacée du caribou. Par contre, le corridor NeeStaNaN proposé par Fox Lake, York Factory et d'autres Premières Nations se rend à Port Nelson et évite le bassin de la rivière Seal. Le consentement préalable, donné librement et en connaissance de cause devrait commencer dès la phase de conception afin de tenir compte des intérêts autochtones. Dans le Nord canadien, où les Autochtones constituent la grande majorité, le développement des infrastructures devrait être dirigé par ceux-ci afin de prioriser leur sécurité alimentaire. Une stratégie dirigée par les Autochtones et financée adéquatement pour mettre fin à l'insécurité alimentaire dans les communautés autochtones du Canada au cours de la prochaine décennie sera nécessaire pour mettre fin à une crise en matière de santé et de droits de la personne. L'élimination des obstacles systémiques racistes qui empêchent les Autochtones d'avoir le contrôle de leurs terres – de même que le financement adéquat de l'infrastructure et des services – assureront la sécurité alimentaire des Autochtones d'ici une décennie.