

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 18, 2023

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET] to study the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation and communications sectors and the consequential impacts on their interdependencies.

Senator Leo Housakos (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good evening, ladies and gentlemen. Welcome. I'm Senator Leo Housakos, representing the province of Quebec and the beautiful city of Montreal. I invite my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: I am Senator Paula Simons from Alberta, and I live in Treaty 6 territory.

Senator Clement: Bernadette Clement, Ontario. Former mayor of Cornwall, Ontario.

Senator Quinn: Jim Quinn, New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Julie Miville-Dechêne, senatorial division of Inkerman. I represent the beautiful province of Quebec and the beautiful city of Montreal, as does this committee's chair.

[*English*]

The Chair: We are in agreement.

Honourable senators, we are continuing our study of the impact of climate change on critical infrastructure in the transportation sector and, more specifically, our in-depth study of the issues facing the Chignecto Isthmus.

For our first panel, we are pleased to welcome from the Canadian Propane Association, Shannon Watt, President and CEO, and Royden Boudreau, Chair of the Atlantic Canada Committee; and Matthew Hynes, Executive Vice President of Oceanex Inc.

Welcome. Thank you for joining us. We begin with your opening remarks.

Shannon Watt, President and CEO, Canadian Propane Association: Good evening, senators. The Canadian Propane Association, or CPA, is pleased to join you this evening at the Standing Senate Committee on Transport and Communications

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 18 octobre 2023

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans les secteurs des transports et les répercussions corrélatives sur leurs interdépendances.

Le sénateur Leo Housakos (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir, mesdames et messieurs. Soyez les bienvenus. Je suis le sénateur Leo Housakos. Je représente le Québec et la belle ville de Montréal. J'invite mes collègues à se présenter.

La sénatrice Simons : Je suis la sénatrice Paula Simons, de l'Alberta, et je vis sur le territoire du Traité n° 6.

La sénatrice Clement : Bernadette Clement, de l'Ontario. J'ai été mairesse de Cornwall, en Ontario.

Le sénateur Quinn : Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, division sénatoriale d'Inkerman. Je représente la très belle province du Québec et la très belle ville de Montréal également, tout comme le président de ce comité.

[*Traduction*]

Le président : Nous sommes d'accord.

Honorables sénateurs, nous poursuivons l'étude de l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles du secteur des transports et, plus précisément, l'étude approfondie des problèmes qui se posent à l'isthme de Chignecto.

Voici le premier groupe de témoins. Nous avons le plaisir d'accueillir Shannon Watt, présidente-directrice générale de l'Association canadienne du propane, Royden Boudreau, président du Comité du Canada atlantique, et Matthew Hynes, vice-président exécutif d'Oceanex Inc.

Soyez les bienvenus. Merci de vous joindre à nous. Nous allons commencer par votre déclaration liminaire.

Shannon Watt, présidente-directrice générale, Association canadienne du propane : Bonsoir, honorables sénateurs. L'Association canadienne du propane, ou ACP, est heureuse de se joindre à vous ce soir au Comité sénatorial permanent des

as you study the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation sector.

My name is Shannon Watt. I am President and CEO of the CPA. I am one and a half years into the job, so I'm still leaning on the expertise of my members.

Prior to joining the CPA, I was Vice-President of the Chemistry Industry Association of Canada. While I'm intrigued by the opportunities of the molecule that is called propane, I'm still learning the ropes about the more minute details of this fascinating industry. This is why I'm pleased to have joining me this evening, Royden Boudreau. Mr. Boudreau is the Chair of our Atlantic Canada Committee. He is presently the Director of Business Development at Sullivan Fuels Ltd. in New Glasgow, Nova Scotia. With over 25 years of experience in the propane industry, Mr. Boudreau brings a wealth of knowledge, and he is happy to respond to questions that deal with Atlantic operations and logistics.

The Canadian Propane Association is a national association for the propane industry, representing 400 companies from every region of the country. In fact, there are as many CPA members as there are senators and MPs combined, and we have quite the reach. You know our members. Many are family-run businesses. They are members of the local chambers of commerce. They volunteer their time with community groups and provide scholarships for local causes.

In many ways, our members reflect the communities they serve. Many of these communities, including almost all of those in Atlantic Canada, are rural in nature and not on the natural-gas grid, nor do many of these communities have access to inexpensive electricity. Across Canada, CPA members include producers, wholesalers, transporters, retailers, manufacturers, distributors, service providers of equipment, appliances and associated industries. Annually, the propane sector contributes significantly to the Canadian economy. Propane supports over \$5 billion in GDP, provides over 280 kilo barrels per day in propane production, provides the main energy source to almost 200,000 households across Canada and supports, directly and indirectly, approximately 30,000 jobs in almost every corner of this country.

For our governments, propane generates over \$1.8 billion in taxes and royalties each year. In terms of use, propane is required in many applications from agricultural, commercial, institutional, manufacturing, mining, oil and gas, non-energy use, temporary power generation, residential and transportation. We also contribute to the global reduction in emissions. About 50% of the propane produced in Canada is exported. In addition to the United States, propane is exported to Japan, South Korea

transports et des communications pour étudier l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles du secteur des transports.

Je m'appelle Shannon Watt. Je suis présidente et chef de la direction de l'ACP. J'occupe mon poste depuis un an et demi seulement. Je dois donc toujours m'appuyer sur les compétences des membres de l'association.

Avant de me joindre à l'ACP, j'étais vice-présidente de l'Association canadienne de l'industrie de la chimie. Bien que je sois intriguée par les possibilités qu'offre la molécule qu'on appelle le propane, j'en suis encore à apprendre les détails plus fins de cette fascinante industrie. C'est pourquoi je suis heureuse que Royden Boudreau m'accompagne. Il est actuellement directeur du développement des affaires chez Sullivan Fuels Ltd. de New Glasgow, en Nouvelle-Écosse. Fort de plus de 25 ans d'expérience dans l'industrie du propane, M. Boudreau possède de vastes connaissances, et il se fera un plaisir de répondre aux questions sur les opérations et la logistique de l'Atlantique.

L'Association canadienne du propane est une association nationale d'un secteur qui regroupe 400 entreprises de toutes les régions du Canada. En fait, il y a autant de membres de l'ACP que de sénateurs et de députés réunis, et nous avons une portée considérable. Vous connaissez nos membres. Beaucoup sont des entreprises familiales. Ils font partie des chambres de commerce locales. Ils donnent bénévolement de leur temps à des groupes communautaires et offrent des bourses pour des causes locales.

À bien des égards, nos membres ressemblent aux collectivités qu'ils servent. Bon nombre de ces collectivités, dont presque toutes celles du Canada atlantique, sont rurales et ne sont donc pas raccordées au réseau de gaz naturel, et bon nombre d'entre elles n'ont pas accès à de l'électricité bon marché. À l'échelle du Canada, les membres de l'ACP comprennent les producteurs, les grossistes, les transporteurs, les détaillants, les fabricants, les distributeurs, les fournisseurs de services d'entretien d'équipement et d'appareils électroménagers, et les industries connexes. Chaque année, le secteur du propane contribue de façon importante à l'économie canadienne. Le secteur apporte plus de 5 milliards de dollars au PIB, fournit plus de 280 kilobarils de propane par jour, constitue la principale source d'énergie de près de 200 000 foyers au Canada et soutient, directement et indirectement, environ 30 000 emplois dans presque tous les coins de notre pays.

Le propane rapporte aux gouvernements 1,8 milliard de dollars en impôts et redevances chaque année. Comment utilise-t-on le produit? On a besoin de propane pour beaucoup d'applications agricoles, commerciales, institutionnelles, manufacturières, minières, pétrolières et gazières, pour des utilisations non énergétiques, la production temporaire d'électricité, les logements et le transport. Nous contribuons également à la réduction mondiale des émissions. Environ 50 % du propane

and Mexico. These are communities that seek cleaner, reliable and affordable energy options.

Propane is already recognized by governments around the world for the contributions it can make towards improved indoor and outdoor air quality and reduced greenhouse gas emissions, as evidenced under Canada's Alternative Fuels Act.

Unlike methane — or natural gas, as it is called — propane is not a greenhouse gas prior to combustion. If spilled, it does not harm the air, land or water.

Supplying affordable, reliable and clean energy will continue to be the goal of Canada's propane industry, whether that is in Atlantic Canada, across the country or in countries across the globe. We are also looking at ways to further decarbonize propane so we can provide clean energy today and tomorrow.

With regard to the issue before us tonight, let me just say that the corridor between New Brunswick and Nova Scotia along the isthmus is of fundamental importance to our industry. The propane that is used in Atlantic Canada, outside of what is produced and delivered by Irving, originates in Western Canada via Line 5 into Sarnia, Ontario. Propane is then railed or trucked from Sarnia to locations throughout the Maritimes and then, via trucks, to customers. All the propane used in Newfoundland and Labrador is delivered by truck via Marine Atlantic out of North Sydney, Nova Scotia.

From the propane industry's perspective, any disruption caused to the corridor along the Chignecto Isthmus, whether by climate change or anything else, would have an extremely negative impact on the propane supply chain, including thousands of propane customers in Nova Scotia and Newfoundland and Labrador.

Thank you, again, for asking us to appear before the committee. With that, Mr. Boudreau and I are ready to answer any questions that you might have.

The Chair: Thank you, Ms. Watt, and now I turn the floor over to Mr. Hynes.

Matthew Hynes, Executive Vice President, Oceanex Inc.: Good evening, my name is Matthew Hynes, Executive Vice President of Oceanex. I've been with the company about 15 years now. Oceanex is a door-to-door freight transportation service provider with a focus on the island of Newfoundland.

produit au Canada est exporté. Il est vendu aux États-Unis, certes, mais aussi au Japon, à la Corée du Sud et au Mexique. Ce sont des pays où on est à la recherche de sources d'énergie plus propres, fiables et abordables.

Les gouvernements du monde entier reconnaissent déjà la contribution du propane à l'amélioration de la qualité de l'air ambiant et extérieur et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, comme en témoigne la Loi sur les carburants de remplacement du Canada.

Contrairement au méthane — ou au gaz naturel, comme on l'appelle —, le propane n'est pas un gaz à effet de serre avant la combustion. En cas de fuite, il ne nuit pas à l'air, au sol ou à l'eau.

L'approvisionnement en énergie propre, fiable et abordable continuera d'être l'objectif de l'industrie canadienne du propane, que ce soit dans le Canada atlantique, partout au Canada ou dans des pays du monde entier. Nous cherchons également des moyens de décarboniser davantage le secteur du propane afin de pouvoir fournir de l'énergie propre aujourd'hui et à l'avenir.

À propos de la question à l'étude ce soir, permettez-moi de dire que le corridor entre le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse le long de l'isthme revêt une importance fondamentale pour notre industrie. Le propane consommé dans le Canada atlantique, en dehors de ce qui est produit et livré par Irving, provient de l'Ouest du Canada par la canalisation 5 jusqu'à Sarnia, en Ontario. Le propane est ensuite transporté par rail ou par camion de Sarnia vers des destinations diverses dans les Maritimes, puis, par camion, chez les clients. Tout le propane consommé à Terre-Neuve-et-Labrador est livré par camion et transporté par Marine Atlantic à partir de North Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Pour l'industrie du propane, toute perturbation causée au corridor de l'isthme de Chignecto, que ce soit par les changements climatiques ou quoi que ce soit d'autre, nuirait gravement à la chaîne d'approvisionnement en propane, y compris à des milliers de consommateurs en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador.

Merci encore de nous avoir invités à comparaître. M. Boudreau et moi sommes prêts à répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Watt. Je cède maintenant la parole à M. Hynes.

Matthew Hynes, vice-président exécutif, Oceanex Inc. : Bonsoir. Je m'appelle Matthew Hynes et je suis vice-président exécutif d'Oceanex. Je suis au service de l'entreprise depuis une quinzaine d'années. Oceanex est un fournisseur de services de transport de marchandises porte-à-porte dont l'activité se concentre dans l'île de Terre-Neuve.

We appreciate the opportunity to speak here this evening. I will speak specifically about the flow of goods to the island, and we'll talk about what Oceanex's part in that process is.

The island of Newfoundland, with a population of about 500,000 people, generally consumes goods that are brought to the island by sea. There are three primary marine links that move freight over to the island: Montreal to St. John's, Halifax to St. John's and North Sydney to Port aux Basques. Those three links are integrally connected to the road and rail infrastructure throughout North America and the road infrastructure on the island of Newfoundland and are the key arteries where the vast majority of goods flow to and from the island.

I will give you a bit of background about Oceanex. We move close to half of the goods to the island. We're dealing with a true cross-section of the economy, whether it's retailers, wholesalers, building suppliers, food manufacturers, automobile manufacturers and also other transportation companies. The major trucking companies that service the region are also customers of ours for moving freight to the island.

Our customers count on us for our on-time performance, which is second to none in the region. We have an on-time delivery performance of over 97%. Our customers have built just-in-time supply chain systems to the island, and we are a key piece they rely upon to ensure goods are moved efficiently and effectively, day in and day out and year-round to store shelves — ultimately to the consumers on the island.

We have also been recognized as one of Canada's Best Managed Companies, a program that we have been a happy member of for over 13 years now. We're also recognized as a lower emissions means of transportation or freight to the island. As an example, if we take a trailer load of freight from Montreal to St. John's, and move it by road all the way using a ferry service for the marine link, that emits over seven times the greenhouse gases that would be emitted for that same load moving via our marine service from Montreal.

We are privately owned. We have a team of over 450 people working directly with us and about 600 indirect employees throughout eastern Canada. We're based in St. John's with offices in Ontario, Quebec and Nova Scotia.

What we bring together for our customers is our ships. We operate two ships out of Montreal and one out of Halifax that call into St. John's on a weekly basis. We have the terminal operations, trucks, logistics management and equipment to ultimately move freight door-to-door for our customers, again with a primary focus on the island of Newfoundland.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole ce soir. Je vais parler plus précisément de la circulation des marchandises vers l'île, et nous parlerons du rôle d'Oceanex à cet égard.

L'île de Terre-Neuve, qui compte une population d'environ 500 000 habitants, consomme généralement des biens qui sont apportés par transport maritime. Le transport est assuré par trois liaisons principales : de Montréal à St. John's, de Halifax à St. John's et de North Sydney à Port aux Basques. Ces trois liens sont étroitement liés à l'infrastructure routière et ferroviaire de toute l'Amérique du Nord et à l'infrastructure routière de l'île de Terre-Neuve. Ce sont les principales artères par où la grande majorité des marchandises transitent à destination et en provenance de l'île.

Un mot d'Oceanex. Nous transportons près de la moitié des marchandises vers l'île. Nous traitons avec un ensemble de clients représentatifs de l'économie : détaillants, grossistes, fournisseurs de matériaux de construction, producteurs de denrées alimentaires, fabricants d'automobiles et autres entreprises de transport. Les grandes entreprises de camionnage qui desservent la région sont aussi nos clients pour le transport des marchandises vers l'île.

Nos clients comptent sur nous pour respecter les délais, et personne ne le fait mieux que nous : 97 % du temps. Nos clients ont construit des systèmes de chaîne d'approvisionnement juste-à-temps vers l'île, et nous sommes un élément clé sur lequel ils comptent pour assurer le transport efficace et efficient des marchandises, jour après jour et tout au long de l'année, jusqu'aux tablettes des magasins, et, au bout du compte, jusqu'aux consommateurs de l'île.

Nous avons également été reconnus parmi les entreprises les mieux gérées au Canada, un programme dont nous sommes un heureux participant depuis plus de 13 ans. Nous sommes également reconnus comme un moyen de transport ou de fret à faibles émissions vers l'île. Par exemple, si on conduit une remorque de fret de Montréal à St. John's et qu'on la transporte par la route en utilisant un service de transbordeurs pour le tronçon maritime, cela émet plus de sept fois plus de gaz à effet de serre que cette même cargaison transportée par notre service maritime à partir de Montréal.

L'entreprise appartient à des intérêts privés. Nous avons une équipe de plus de 450 personnes qui travaillent directement avec nous et environ 600 personnes qui le font indirectement dans l'Est du Canada. Nous sommes basés à St. John's et avons des bureaux en Ontario, au Québec et en Nouvelle-Écosse.

Ce que nous offrons à nos clients, ce sont d'abord les services de nos navires. Nous exploitons deux navires à partir de Montréal et un à partir de Halifax qui mouillent à St. John's chaque semaine. Nous avons des opérations de terminal, les camions, la gestion de la logistique et l'équipement nécessaires pour transporter les marchandises de porte à porte pour les

To get back to the issue at hand, if we look at the freight that flows to the island, if that there was a disruption to the road and rail infrastructure that resides on the isthmus between Nova Scotia and New Brunswick, we estimate that approximately two thirds of the freight that flows to Newfoundland would be impacted by that disruption.

I will break that down.

We move freight out of Montreal, which, of course, would not be impacted by this disruption. But we also move it out of Halifax. We estimate that we move about one sixth of the total freight moving to the island via the Port of Halifax. The majority of what we haul from Halifax, actually, comes from further west than the isthmus. The other half of the total freight moving to Newfoundland travels via the Port of North Sydney and the Marine Atlantic ferry service. If you take our one sixth and their one half, you are up to two thirds of the freight that, at the end of the day, is moving from further west than the isthmus.

At the end of the day, what we see in the freight world is that the majority of the goods actually moving to Newfoundland are coming from Central Canada — Ontario and Quebec — and further afar throughout North America. To a lesser degree, there are regional distribution centres in the Maritimes, and they are primarily in the New Brunswick area — in Moncton, specifically. Again, we feel that having that disruption on the isthmus would have a very significant impact on the flow of goods.

If the unfortunate event did occur, we do see a couple of alternative solutions as temporary stopgap measures. Over time, transportation systems would adapt, but, of course, we believe there would be an immediate impact on the flow of goods.

One option we can bring to the table is that we also have capacity available on the Montreal service for freight that is further afield — not only west of the isthmus but west of the Maritimes — and we could intercept that freight and bring it through the Port of Montreal for furtherance to Newfoundland. The second option is this: Based on the fact that the vast majority of the freight we haul from Halifax does, actually, originate in New Brunswick, we could temporarily operate a service from the Port of Saint John into St. John's Newfoundland. The terminal infrastructure is there in Saint John for us to deploy that fairly quickly. We believe we could work with shippers and our transportation partners in the region to effect that change. That would allow us to carry out a weekly service from Saint John to St. John's, very similar to the weekly service we provide today from Halifax to St. John's.

clients, encore une fois en mettant l'accent sur l'île de Terre-Neuve.

Pour revenir à la question à l'étude, si on considère le transport des marchandises vers l'île, toute perturbation de l'infrastructure routière et ferroviaire de l'isthme entre la Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick toucherait le transport d'environ les deux tiers des marchandises destinées à Terre-Neuve.

Je vais expliquer plus en détail.

Nous transportons des marchandises à partir de Montréal, ce qui, bien sûr, ne serait pas touché par cette perturbation. Mais nous en transportons aussi à partir de Halifax. Nous estimons que nous transportons environ un sixième du fret total vers l'île par le port de Halifax. En fait, la majorité de ce que nous transportons à partir de Halifax vient de sources situées à l'ouest de l'isthme. L'autre moitié des marchandises transportées vers Terre-Neuve transite par le port de North Sydney et le service de transbordeurs de Marine Atlantique. Si vous prenez notre sixième et sa moitié, vous obtenez les deux tiers du fret qui, au bout du compte, part de sources situées à l'ouest de l'isthme.

En somme, dans le monde du transport de marchandises, la majorité de celles qui sont acheminées à Terre-Neuve proviennent du Centre du Canada — l'Ontario et le Québec — et de plus loin en Amérique du Nord. Dans une moindre mesure, il y a des centres de distribution régionaux dans les Maritimes, principalement dans la région du Nouveau-Brunswick, plus précisément à Moncton. Encore une fois, nous croyons que cette perturbation de l'isthme aurait un effet très important sur l'acheminement des marchandises.

Si un incident regrettable se produisait, nous pourrions compter provisoirement sur quelques solutions de rechange. Avec le temps, les systèmes de transport s'adaptent, mais, bien sûr, nous croyons qu'il y aurait un impact immédiat sur l'acheminement des marchandises.

Une possibilité est de recourir à la capacité disponible sur la liaison à partir de Montréal pour le fret qui est plus éloigné — non seulement à l'ouest de l'isthme, mais aussi à l'ouest des Maritimes. Nous pourrions intercepter ce fret et le faire passer par le port de Montréal pour acheminement vers Terre-Neuve. Deuxièmement, étant donné que la grande majorité des marchandises que nous transportons à partir de Halifax provient en fait du Nouveau-Brunswick, nous pourrions offrir temporairement un service entre le port de Saint John à St. John's, à Terre-Neuve. L'infrastructure du terminal est là, à Saint John, pour que nous puissions la déployer assez rapidement. Nous croyons que nous pourrions travailler avec les expéditeurs et nos partenaires de transport dans la région pour apporter ce changement. Cela nous permettrait d'offrir un service hebdomadaire de Saint John à St. John's très semblable au service hebdomadaire que nous offrons aujourd'hui de Halifax à St. John's.

Of course, we are confident that the government will take the right steps to avoid such a severe incident from occurring, but — again, as I mentioned — we do feel confident that we could play a role in providing alternate service solutions — if indeed it did happen — to keep freight moving to the island.

Marine Atlantic, which operates the service between North Sydney and Port aux Basques, may be able to avail of alternate ports of call as well, but they would be best to speak to that.

Again, we thank you for the opportunity to speak and for recognizing us as a part of the supply chain in Newfoundland. I am happy to answer any questions that you have.

The Chair: Thank you Mr. Hynes and Ms. Watt. We have, Mr. Boudreau, here with us as well and is available to answer questions during Q and A.

Senator Simons: I appreciate that the witnesses are here to talk about the vulnerability of the supply chain. I'm a little bit perplexed because, in all honesty, we need to be hearing from people who can tell us about the subject of our study, which is the impact of climate change on critical infrastructure. I'm hoping that Mr. Boudreau could answer this question for me: Can you tell us about the state of the roads and the rails through the isthmus and how you have seen them affected by extreme weather events in the last few years?

Royden Boudreau, Chair, Atlantic Canada Committee, Canadian Propane Association: I would say that for the majority of the time we have experienced, there have been issues with snowstorms in the New Brunswick area — across that isthmus area — that have halted some of the transportation.

The biggest concern we have from the perspective of the Canadian Propane Association is that basically all the propane supplied into Nova Scotia and Newfoundland goes through that isthmus. Basically, it would completely shut down all the propane we use in those two provinces.

Senator Simons: With all due respect, we are the transportation committee. What we are looking at is the state of transportation infrastructure. Because you are from Atlantic Canada and because you are so reliant on that passage way, what can you tell us about the actual state of the roads and the rail? Has there ever been a situation where things were shut down? Have you experienced a condition where the road has washed out or where the rail line has been blocked? I understand what you are saying, namely, this is one pinch point and if it is closed off, people will not have heating fuel. That would be terrible. What can you tell us about how vulnerable this passage way is?

Bien entendu, nous sommes convaincus que le gouvernement prendra les mesures qui s'imposent pour éviter qu'un incident aussi grave ne se produise, mais — comme je l'ai dit — nous sommes convaincus que nous pourrions jouer un rôle en offrant d'autres solutions — si cela se produisait — pour que le transport des marchandises se poursuive vers l'île.

Marine Atlantique, qui exploite le service entre North Sydney et Port aux Basques, pourrait également avoir recours à d'autres ports d'escale, mais elle serait mieux placée pour en parler.

Merci encore de nous avoir donné l'occasion de prendre la parole et de reconnaître que nous faisons partie de la chaîne d'approvisionnement à Terre-Neuve. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Hynes et madame Watt. M. Boudreau est également présent et pourra répondre aux questions.

La sénatrice Simons : Les témoins sont là pour parler de la vulnérabilité de la chaîne d'approvisionnement, mais je suis un peu perplexe, car, en toute honnêteté, nous devons entendre des témoins qui peuvent nous parler du sujet à l'étude, soit l'impact des changements climatiques sur les infrastructures essentielles. J'espère que M. Boudreau pourra répondre à la question suivante : quel est l'état des routes et des voies ferrées dans l'isthme et quelles ont été, d'après vos observations, les conséquences des phénomènes météorologiques extrêmes au cours des dernières années?

Royden Boudreau, président, Comité du Canada atlantique, Association canadienne du propane : Je dirais que, la plupart du temps, ce sont des tempêtes de neige dans la région du Nouveau-Brunswick — de l'autre côté de l'isthme — qui ont interrompu en partie les transports.

La plus grande préoccupation de l'Association canadienne du propane, c'est que tout le propane fourni en Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve passe par cet isthme. Essentiellement, cela mettrait fin à l'acheminement de tout le propane consommé dans ces deux provinces.

La sénatrice Simons : Sauf votre respect, il s'agit ici du Comité des transports. Nous examinons l'état de l'infrastructure de transport. Étant donné que vous venez du Canada atlantique et que vous dépendez tellement de ce passage, que pouvez-vous nous dire de l'état réel des routes et des chemins de fer? Est-il déjà arrivé que tout soit bloqué? Est-il arrivé que la route soit emportée ou que la voie ferrée soit bloquée? Je comprends ce que vous dites, à savoir qu'il s'agit d'un passage étroit et que toute fermeture privera les consommateurs de combustible de chauffage. Ce serait terrible. Que pouvez-vous nous dire de la vulnérabilité de ce passage?

Mr. Boudreau: I think the big issue that we have encountered in the past was, for example, the CN strike which we dealt with in November 19-26, in 2019, the blockade near Belleville, which cut us off with supply.

Senator Simons: I want to interrupt you again, Mr. Boudreau. The focus of our study is the impact of climate change on critical infrastructure. Do you have any observations that you can share with us about the impact of climate change on this road and railway? Perhaps I will ask Mr. Hynes as well. Again, I want to ask you to please limit your comments to the impact of climate change on the infrastructure.

Mr. Boudreau: The only component that I would be aware of right now is there has been some flooding in that area which has caused some issues. As far as knowing exactly to what degree, I would have to call upon other resources to clarify.

Senator Simons: Mr. Hynes, can you speak — and, again, I want to ask you to be as focused as you can be — to the impact of climate change on this infrastructure?

Mr. Hynes: I apologize but I will have to echo the comments that you just heard. I can speak anecdotally in the sense that we have experienced some issues.

Senator Simons: Yes. That would be great. Can you give me an example of a time when there was an issue?

Mr. Hynes: I cannot but I can commit to come back and tell you what we have experienced for the last five years in terms of the flow of goods to the Port of Halifax.

Senator Simons: I do not want to minimize the importance of the goods that you are all transporting, but this is not a study of that. This is a study of the impact of rising waters, winter storms, hurricanes.

Mr. Hynes: I can appreciate that. With all due respect, however, at Oceanex, we are not the experts per se of the infrastructure in that regard. We can speak to the context of the impact.

Senator Simons: All right. As an ocean expert, oceanic conditions are changing as a result of climate change. How much more vulnerable does that make you to other supply chain shocks?

What are you seeing in terms of winter storms or hurricanes where there didn't use to be hurricanes and that sort of thing?

M. Boudreau : Le gros problème que nous avons éprouvé par le passé a été, par exemple, la grève du CN survenue les 19 et 26 novembre 2019, et les barrages près de Belleville, qui nous ont coupé l'approvisionnement.

La sénatrice Simons : Je vous interromps de nouveau, monsieur Boudreau. Notre étude porte sur les répercussions des changements climatiques sur les infrastructures essentielles. Avez-vous des observations à faire sur l'impact des changements climatiques sur cette route et ce chemin de fer? Je vais peut-être poser la question à M. Hynes également. Je vous invite de nouveau à limiter vos propos aux répercussions des changements climatiques sur l'infrastructure.

M. Boudreau : La seule chose dont je sois au courant à l'heure actuelle, c'est qu'il y a eu des inondations dans cette zone, ce qui a occasionné des problèmes. Quelle en a été la gravité? Il faudrait que je fasse appel à d'autres ressources pour pouvoir donner des précisions.

La sénatrice Simons : Monsieur Hynes, pouvez-vous parler des répercussions des changements climatiques sur cette infrastructure? Je vous demande de vous en tenir au sujet le plus possible.

M. Hynes : Excusez-moi, mais je vais devoir tenir des propos semblables à ceux que vous venez d'entendre. Je peux évoquer des faits anecdotiques en ce sens que nous avons éprouvé certains problèmes.

La sénatrice Simons : Oui. Ce serait formidable. Pouvez-vous me donner un exemple de problème?

M. Hynes : Je ne peux pas, mais je peux m'engager à revenir vous parler de ce que nous avons vécu au cours des cinq dernières années en ce qui concerne l'acheminement des marchandises vers le port de Halifax.

La sénatrice Simons : Je ne veux pas minimiser l'importance des marchandises que vous transportez tous, mais ce n'est pas ce que nous étudions. Il s'agit d'une étude de l'impact de la montée des eaux, des tempêtes hivernales, des ouragans.

M. Hynes : Je comprends. Sauf votre respect, à Oceanex, nous ne sommes pas des experts en matière d'infrastructure. Nous pouvons parler du contexte des répercussions.

La sénatrice Simons : D'accord. Vous connaissez les océans. Les changements climatiques modifient les conditions océaniques. Dans quelle mesure cela vous rend-il plus vulnérables aux autres chocs dans la chaîne d'approvisionnement?

Qu'en est-il des tempêtes hivernales ou des ouragans qui frappent là où ils ne le faisaient pas autrefois?

Mr. Hynes: It is anecdotal again, but we are seeing more frequent and intense storms. This is something that our system has to contend with. Thankfully, the equipment that we have is designed for these types of conditions.

Senator Simons: But you are not actually running any equipment over the isthmus at all?

Mr. Hynes: Yes, trucks.

Senator Simons: Have your trucks had problems going through?

Mr. Hynes: As I said, I will have to commit to come back with the facts as to how often that has happened in the last five years.

Senator Simons: That is what we're actually studying, namely, how vulnerable is that road and that rail system to weather shocks.

Mr. Hynes: The only thing that I would add to that is we use a lot of infrastructure. It is important not to confuse good luck with good management.

Senator Simons: Yes, that is very true.

Mr. Hynes: I would rely heavily on the forecasting and the engineering studies that I believe have been done.

Senator Simons: Do you have those studies? It would be terrific if you could forward them to the clerk.

Mr. Hynes: I would be happy to do that.

Senator Simons: We are struggling to find that information. That would be marvellous. Thank you so much.

The Chair: Apparently, those studies are in the briefs that were provided to us. I have not seen them either but apparently they are in there. I'm sure that Senator Quinn has read them.

Senator Quinn: Thank you, chair, and thank you for being here this evening. I want to build on this and help to bring some clarity here. One witness the other night spoke about some of the events that could affect the isthmus, for example, the changing weather patterns, et cetera. It is important for the committee to understand that that isthmus and the transportation that takes place are directly affected by climate change.

This past summer, for example, we have seen the rail washed out near Truro, Nova Scotia. That prevented trains from getting down into Halifax, Nova Scotia, for five days. It is also trying to underscore the importance of that particular transportation corridor on the economy and what would happen should a disaster occur. We're hearing that there are rising sea levels, which is real, and we're hearing about the increasing frequency

M. Hynes : Là encore, c'est anecdotique, mais les tempêtes sont plus fréquentes et plus intenses. C'est un problème auquel notre système doit faire face. Heureusement, l'équipement que nous avons est conçu pour ce genre de conditions.

La sénatrice Simons : Mais vous n'avez pas de matériel dans la zone de l'isthme?

M. Hynes : Oui, des camions.

La sénatrice Simons : Vos camions ont-ils eu du mal à franchir l'isthme?

M. Hynes : Comme je l'ai dit, je vais devoir m'engager à revenir vous présenter les données sur la fréquence à laquelle cela s'est produit au cours des cinq dernières années.

La sénatrice Simons : C'est ce que nous sommes en train d'étudier, c'est-à-dire la vulnérabilité du réseau routier et du réseau ferroviaire aux chocs météorologiques.

M. Hynes : La seule chose que j'ajouterais, c'est que nous utilisons beaucoup d'infrastructures. Il est important de ne pas confondre chance et bonne gestion.

La sénatrice Simons : Oui, c'est tout à fait vrai.

M. Hynes : Je m'appuierais largement sur les prévisions et les études techniques qui, je crois, ont été faites.

La sénatrice Simons : Avez-vous ces études? Il serait formidable que vous puissiez les faire parvenir au greffier.

M. Hynes : Je serais heureux de le faire.

La sénatrice Simons : Nous avons du mal à trouver cette information. Ce serait merveilleux. Merci beaucoup.

Le président : Apparemment, ces études figurent dans les mémoires qui nous ont été fournis. Je ne les ai pas vues non plus, mais apparemment, elles sont là. Je suis certain que le sénateur Quinn les a lues.

Le sénateur Quinn : Merci, monsieur le président, et merci aux témoins d'être là ce soir. Je voudrais poursuivre sur cette lancée et apporter quelques précisions. L'autre soir, un témoin a parlé de certains phénomènes qui pourraient avoir une incidence sur l'isthme, par exemple, l'évolution des conditions météorologiques. Il est important que le comité comprenne que cet isthme et le transport qui s'y fait sont directement touchés par les changements climatiques.

L'été dernier, par exemple, le rail a été emporté près de Truro, en Nouvelle-Écosse. Cela a empêché les trains de se rendre à Halifax, en Nouvelle-Écosse, pendant cinq jours. On tente également de souligner l'importance de ce corridor de transport particulier pour l'économie et ce qui se produirait en cas de catastrophe. Nous entendons dire que le niveau de la mer s'élève, ce qui est vrai, et nous entendons parler de la fréquence et de

and intensity of storms. I think that other witnesses will be talking about this in a more succinct manner. This is all interlinked. While it may not be specifically what my colleague was getting at, the subject matter is linked.

You mentioned that both of your businesses rely on the isthmus to get cargo. If that isthmus were disrupted because of climate change — that is, by the rising sea levels and the dikes being breached — what impact would this have on your business? You have mentioned alternatives but I believe those alternatives would cause increased pricing. Costs would go up in the system and that would end up being passed on to consumers at some point to the point where I think it would affect business overall.

It is really coming down to the isthmus being that critical point. If it were breached or damaged, frankly, it is not a question of if but a question of when; we know that. We know that it has been breached in the past, in the early 1900s and the late 1800s. We know there were issues with respect to some overspill and we also know that it is at the maximum height right now. When the tide is high and the moon is right, and you get the winds from the wrong direction, it is going to breach. There is no question about it.

Climate change affects it, but it is important, as committee members, that we understand what that means to our economy and to the businesses that supply Nova Scotia and Newfoundland and link into the international trading lanes of North America that connect through Halifax and Sydney, et cetera. That is what we would like to hear a bit more about. What would that mean to you?

Ms. Watt: We actually have clear examples that are helpful in providing context for what would happen if the isthmus were flooded. One is that CN strike from November 2019 and the rail blockade from February 2020. It really did interrupt supply of propane into the Atlantic region.

I will turn to Royden Boudreau to answer a bit more from a personal perspective on the impact of those two events on his business.

Senator Quinn: Can I clarify? I think what you are trying to do is set an example. If the isthmus was lost because of climate change, you already have a precursor of what it means when there is a disruption to the service. However, to my colleagues' point about the isthmus, what is the condition of it, et cetera? We know that climate change will have an impact on it, so it's really the disruption that you have experience with.

Ms. Watt: Yes.

l'intensité croissantes des tempêtes. D'autres témoins vont en parler de façon plus succincte. Tout cela est interrelié. Ce n'est peut-être pas exactement ce que ma collègue voulait dire, mais le sujet est lié.

Vous avez dit que vos deux entreprises dépendent de l'isthme pour acheminer les marchandises. Si cet isthme était perturbé par les changements climatiques — c'est-à-dire par l'élévation du niveau de la mer et la rupture des digues —, quelles seraient les répercussions sur votre entreprise? Vous avez parlé de solutions de rechange, mais je crois qu'elles entraîneraient une hausse des prix. Les coûts augmenteraient dans le système, et cela finirait par être répercuté sur les consommateurs à un moment donné, au point où je pense que cela aurait une incidence sur l'ensemble des entreprises.

L'isthme est vraiment un point névralgique. À dire vrai, il est inévitable qu'il y ait une brèche ou des dommages, nous le savons. Il reste à savoir quand cela se produira. Nous savons qu'il y a eu des brèches par le passé, au début des années 1900 et à la fin des années 1800. Nous savons qu'il y a eu des problèmes de submersion, et nous savons aussi qu'on en est à la hauteur maximale à l'heure actuelle. Avec la marée haute, une lune qui joue au maximum et des vents qui viennent de la mauvaise direction, la brèche est inévitable. Cela ne fait aucun doute.

Les changements climatiques ont une incidence, mais il est important que les membres du comité comprennent ce que cela signifie pour notre économie et pour les entreprises qui approvisionnent la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve et qui assurent le lien avec les voies commerciales internationales de l'Amérique du Nord jusqu'à Halifax et Sydney, et ainsi de suite. C'est ce dont nous voudrions entendre parler un peu plus. Qu'est-ce que cela signifie pour vous?

Mme Watt : En fait, nous avons des exemples clairs qui nous aident à comprendre ce qui se passerait si l'isthme était inondé. Il y a d'abord la grève du CN de novembre 2019 et les barrages ferroviaires de février 2020. Cela a vraiment interrompu l'approvisionnement en propane dans la région de l'Atlantique.

Je vais demander à Royden Boudreau de vous donner son propre point de vue sur les répercussions de ces deux événements sur son entreprise.

Le sénateur Quinn : Puis-je apporter une précision? Je pense que vous essayez de donner un exemple. Si l'isthme ne pouvait plus être emprunté à cause des changements climatiques, vous avez déjà une idée de ce qu'une interruption de service signifierait. Cependant, pour revenir à ce que mes collègues ont dit au sujet de l'isthme, quel en est l'état? Nous savons que les changements climatiques auront des répercussions. Il y aurait une perturbation comme celle que vous avez connue.

Mme Watt : Effectivement.

Senator Quinn: With the isthmus gone, can you cite here is what happened for another reason?

Ms. Watt: Exactly. We have 150 million litres that pass through the isthmus each year. Mr. Boudreau, what were the impacts of the rail blockade and the CN strike?

Mr. Boudreau: Basically, we couldn't get the product into Nova Scotia, so we had to bring in everything by truck. When the CN strike happened, the blockades happened, everything that came into Nova Scotia basically came in by truck. We had no other alternative.

As a small organization in the province of Nova Scotia, we went to Alberta to pick up a b-train that carried approximately 70,000 litres of propane to be able to service our customers in Nova Scotia. We really didn't have any other choice in the matter. Either that or customers would run out of the product in a short period of time. Our anticipation was that customers would be running out of propane in approximately two to three weeks. We supply manufacturing, agriculture, hospitals and power generation, so it was crucial to get the product in as soon as we could. We're basically out of business in the propane industry in Nova Scotia within two weeks for the most part.

One of the other companies that service the propane industry in Nova Scotia has started to bring a lot of railcar product into Nova Scotia and provided additional storage on the rail side to try to help alleviate any major issues that would happen again in the future. Along with that comes, of course, demurrage fees for holding out that product on rail sidings.

Propane companies in Atlantic Canada, for the most part, have tried to increase their storage capacities to try to offset any major shortfall, whether it be a CN strike, a rail blockage or the weather conditions and climate change that have been transpiring. A couple of times during this past winter, trucks could not get through the isthmus because of storms, and we were without a product, but it was more of a temporary, not a long-term basis.

Mr. Hynes: I spoke more about the general freight flow to Newfoundland. Specifically to the question of Senator Quinn on how this would impact Oceanex — well, a third of our business would stop. We would have to come up with alternative solutions, some of which I mentioned earlier. But all of that takes time and, as you said, money.

At the end of the day, a third of our freight and a third of the employee base would be sitting there, waiting to figure out how to ultimately get back on track to move freight for our customers.

Le sénateur Quinn : Avec la disparition de ce lien, fut-ce pour une autre raison, pouvez-vous nous dire ce qui est arrivé?

Mme Watt : Exactement. Chaque année, 150 millions de litres transitent par l'isthme. Monsieur Boudreau, quelles ont été les répercussions des barrages ferroviaires et de la grève du CN?

M. Boudreau : Essentiellement, nous ne pouvions pas faire entrer le produit en Nouvelle-Écosse. Nous avons dû tout faire venir par camion. Lorsque la grève du CN a eu lieu, il y avait des barrages, et tout ce qui entrainait en Nouvelle-Écosse est arrivé essentiellement par camion. Nous n'avions pas d'autre choix.

En tant que petite organisation de la Nouvelle-Écosse, nous sommes allés en Alberta chercher un train double de type B capable transporter environ 70 000 litres de propane afin de servir nos clients en Nouvelle-Écosse. Nous n'avions pas vraiment d'autre choix. C'était cela, ou les clients allaient épuiser leurs réserves en peu de temps. Nous nous attendions à ce que les clients manquent de propane en l'espace de deux ou trois semaines. Nous approvisionnons les secteurs de la fabrication, de l'agriculture, des hôpitaux et de la production d'électricité. Il était donc essentiel que le produit soit livré le plus rapidement possible. Essentiellement, les entreprises de l'industrie du propane de la Nouvelle-Écosse auraient fermé leurs portes en deux semaines, pour la plupart.

L'une des autres entreprises qui desservent l'industrie du propane en Nouvelle-Écosse a commencé à faire venir beaucoup de wagons en Nouvelle-Écosse et a fourni du stockage supplémentaire sur les voies de service pour essayer d'atténuer les problèmes majeurs qui pourraient se produire ultérieurement. Il y a aussi, bien sûr, les frais de surestarie pour l'entreposage du produit sur les voies de service.

La plupart des entreprises de propane du Canada atlantique ont tenté d'accroître leur capacité de stockage pour essayer de compenser toute baisse importante d'approvisionnement, que ce soit à cause d'une grève du CN, de barrages ferroviaires, des conditions météorologiques ou des changements climatiques. À quelques reprises au cours de l'hiver dernier, les camions n'ont pas pu franchir l'isthme à cause des tempêtes, et l'approvisionnement a été interrompu, mais c'était plutôt temporaire, pas à long terme.

M. Hynes : J'ai parlé davantage du transport des marchandises en général vers Terre-Neuve. Pour répondre expressément à la question du sénateur Quinn, qui souhaite connaître les répercussions sur Oceanex, je dirai que le tiers de ses activités s'arrêterait. Il faudrait trouver des solutions de rechange. J'en ai évoqué certaines tout à l'heure. Mais tout cela prend du temps et, comme vous l'avez dit, coûte plus cher.

Au bout du compte, le tiers de nos marchandises et le tiers de nos employés attendraient là que nous trouvions le moyen de nous remettre en selle et de reprendre l'acheminement des marchandises vers les clients.

Quite a few critical goods and essential products move through the system, but at the end of the day, all freight comes to the island. I'm trying to say that the general freight that moves to the island is what makes up retail trade on the island. If you look at the retail trade last year, the total value was about \$11.5 billion in Newfoundland. If you take away the automobile fuel, you are talking about \$27 million or \$28 million daily economic activity on the island.

We've seen disruptions in the supply chain in the past. Economic activity is taken away, and it doesn't come back. I'll give you an anecdote. If someone consumes an apple a day and if, all of a sudden, they can't get any apples this week, then they don't eat any apples. They don't eat two a day the following week.

You don't make up that shortfall in the economy. We saw that with the port strike in Montreal in 2010 and its impact on the flow of goods to Newfoundland. Our Montreal service was impacted for a short period of time through that. We saw the impact on the economic indicators for the province.

Critical and essential goods are key aspects that need to be considered in terms of infrastructure and sustainability in the future, but we must also look at the key infrastructure that is required for promoting efficient and effective economy and trade.

Senator Quinn: My final point, to help bring clarity, is that our study is looking at infrastructure and the effects of climate change on infrastructure. Is it fair to say, given what we've heard previously and what we're hearing now that it's not a question of "if" but "when"? If we don't do anything, that critical infrastructure will be affected by climate change.

I'd like to know your opinion. Is that critical piece of land in the general interests of Canada for our trade, our international trade and our domestic trade agendas? Is that something on which you both could comment?

Ms. Watt: The answer is yes, absolutely.

Mr. Hynes: I echo that, based not only on trade in Newfoundland but our exposure to activity in the Port of Halifax, which feeds into Canada and into the U.S. Midwest. A tremendous amount of trade passes over that isthmus.

The Chair: Senator Quinn, if we were in a court of law, what you just did would be called leading the witness.

Senator Miville-Dechêne: Leading questions are forbidden in journalism, too. It's the kind of thing you don't do.

Un certain nombre de biens et de produits essentiels passent par le réseau, mais au bout du compte, tout le fret arrive à l'île. Ce que j'essaie de dire, c'est que le transport de marchandises générales vers l'île est ce qui y permet le commerce de détail. À Terre-Neuve, l'an dernier, le commerce de détail a atteint environ 11,5 milliards de dollars. Abstraction faite du carburant automobile, il s'agit d'une activité économique quotidienne de 27 ou 28 millions de dollars.

Il est arrivé par le passé que la chaîne d'approvisionnement soit perturbée. L'activité économique qui disparaît ne revient pas. Une image pour expliquer : si quelqu'un mange une pomme par jour et que, tout à coup, il ne peut pas se procurer de pommes et n'en mange donc pas, il ne va pas en manger deux par jour la semaine suivante.

Ce que l'économie a perdu ne se rattrape pas. On l'a vu lors de la grève au port de Montréal en 2010, qui a entravé l'acheminement des marchandises vers Terre-Neuve. Notre service à Montréal a été touché pendant une brève période. L'impact s'est fait sentir dans les indicateurs économiques de la province.

Les biens essentiels sont un élément clé dont il faut tenir compte, lorsqu'il s'agit d'infrastructure et de pérennité, mais nous devons aussi nous intéresser à l'infrastructure essentielle à une économie et à un commerce efficaces et efficaces.

Le sénateur Quinn : Un dernier point pour que tout soit clair : notre étude porte sur l'infrastructure et les effets des changements climatiques sur l'infrastructure. Est-il juste de dire, vu ce que nous avons entendu précédemment et à l'instant, qu'il ne s'agit pas de savoir s'il y aura un impact, mais quand il se produira? Si nous ne faisons rien, cette infrastructure essentielle sera touchée par les changements climatiques.

Qu'en pensez-vous? Est-ce que ce passage essentiel est dans l'intérêt général du Canada du point de vue des échanges commerciaux, du commerce international et du commerce intérieur? Qu'en pensent les deux témoins?

Mme Watt : La réponse est oui, absolument.

M. Hynes : J'abonde dans le même sens. Il n'y a pas que le commerce à Terre-Neuve. Il y a aussi les activités du port de Halifax, qui achemine des marchandises vers le reste du Canada et le Midwest américain. Il y a énormément d'échanges commerciaux qui transitent par cet isthme.

Le président : Sénateur Quinn, si nous étions devant un tribunal, la question que vous venez de poser serait considérée comme une façon d'orienter la réponse du témoin.

La sénatrice Miville-Dechêne : Les questions suggestives sont également interdites en journalisme. Cela ne se fait pas.

The Chair: With journalists, you expect it all the time.

Senator Miville-Dechêne: No, no, no.

Senator Quinn: I was trying to bring clarity to what our study actually is.

The Chair: Before we go to Senator Miville-Dechêne, I have a question. I've been listening to the back and forth. I get the sense that we would like you to identify all the climate change incidents that are disrupting your businesses, but at the end of the day, we want to get to the facts. We don't want to presume anything. From my understanding, over the last few years, your biggest obstacles to your businesses, in terms of infrastructure, were the rail blockades, labour strikes, but severe environmental and climatic issues have not impeded getting your products to customers. Correct? I just want to be clear on what I understand from the testimony so far.

Mr. Hynes: Certainly, we are experiencing that. In preparing for today, obviously we tried to focus on the issue at hand, the issue we were asked about. But a few years ago, we saw a major ice buildup on the St. Lawrence River, which runs into Montreal. All ship traffic was shut down for several days, including our service from Montreal to St. John's. That hasn't happened in over 20 years. It has happened before, but we are seeing changes in climate for sure, changes that are impacting movement of goods throughout the country.

We could list other examples. I would be happy to put together a summary of that.

The Chair: Particularly, as I said, if we've had climatic change, which occurs every 20 or 25 years, that is a trend. It might be 20-odd; it might be unusual.

I'll ask the question differently. Is there anything in the current infrastructure that your industries rely on that is problematic and needs to be improved? It could be climate-related or otherwise. I'm stretching the study a little bit, but out of curiosity — and since I am the chair, I take liberties sometimes. Does anyone want to answer that?

Ms. Watt: In the aftermath of the strike and the blockade, we actually worked with the Canada Energy Regulator, Natural Resources Canada and Transport Canada. We funded an issue briefing with the Conference Board of Canada just to discuss the supply chain issues and what the issues were. It did say the Canadian propane supply chain was fairly stable, but there were

Le président : Avec les journalistes, on s'y attend tout le temps.

La sénatrice Miville-Dechêne : Non, non, non.

Le sénateur Quinn : J'essayais de préciser la nature de notre étude.

Le président : Avant de donner la parole à la sénatrice Miville-Dechêne, j'ai une question à poser. J'ai écouté les échanges. J'ai l'impression que nous voudrions que vous cerniez tous les incidents liés aux changements climatiques qui perturbent vos activités. En fin de compte, nous voulons connaître les faits. Nous ne voulons rien présumer. D'après ce que je comprends, au cours des dernières années, les obstacles les plus importants pour vos entreprises, en ce qui concerne l'infrastructure, ont été les barrages ferroviaires, les grèves, mais de graves problèmes environnementaux et climatiques n'ont pas entravé l'acheminement des produits vers les clients. Exact? Je veux simplement m'assurer de bien comprendre les témoignages que vous avez livrés jusqu'à maintenant.

M. Hynes : C'est certainement ce que nous constatons. En nous préparant pour la séance d'aujourd'hui, nous avons évidemment essayé de nous concentrer sur la question à l'étude, sur la question qui nous était adressée. Il y a quelques années, il y a eu une importante accumulation de glace sur le Saint-Laurent, qu'on emprunte pour se rendre jusqu'à Montréal. Toute la circulation maritime a été interrompue pendant plusieurs jours, y compris notre service entre Montréal et St. John's. Cela ne s'est pas produit depuis plus de 20 ans. C'est déjà arrivé, mais nous constatons des changements climatiques, des changements qui ont une incidence sur la circulation des marchandises partout au Canada.

On pourrait donner d'autres exemples. Je me ferai un plaisir de vous en faire un résumé.

Le président : En particulier, comme je l'ai dit, s'il y a eu des incidents climatiques qui reviennent tous les 20 ou 25 ans, on peut parler de tendance. C'est peut-être une vingtaine d'années; c'est peut-être inhabituel.

Je vais poser la question différemment. Y a-t-il quelque chose dans l'infrastructure actuelle sur laquelle comptent vos industries qui fasse problème et appelle des améliorations? Ce pourrait être lié au climat ou à autre chose. J'étends un peu le champ de notre étude, mais par curiosité... Comme je suis le président, je prends parfois des libertés. Quelqu'un veut répondre à cette question?

Mme Watt : Après la grève et les barrages, nous avons travaillé avec la Régie de l'énergie du Canada, Ressources naturelles Canada et Transports Canada. Nous avons financé une séance d'information avec le Conference Board du Canada simplement pour discuter des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement. Il a dit que la chaîne d'approvisionnement

external factors that were really important in terms of creating critical situations.

It sounds much like the issue here. The number-one solution was to find more data. Right? That was from, I think, 2021. We need better data in terms of what we're doing here.

That was number one. Number two was consideration of more strategic storage, which is what you heard from Mr. Boudreau in terms of people taking side rails and using them to store extra propane. That is definitely one of the solutions we need to examine — how to better understand and how to get the data we need to do things better.

Mr. Boudreau: We've obviously been impacted with more and more hurricanes, over the past couple of years. We were impacted by ice storms in the transportation of the product. But as for direct impacts related to the isthmus itself, the impact was felt throughout the entire region.

The reason transportation is becoming more critical for the propane industry is that propane production has been halted in Nova Scotia because the Sable Offshore Energy Project was shut down in January 2019. Prior to that, propane was being produced and used throughout the Maritimes. The Come By Chance refinery shutdown halted production of propane in the province of Newfoundland. We've really become exclusively dependent on trucking and rail to supply customers across the region.

The Chair: Thank you.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Ms. Watt, what I'd like to know concerns the fact that you've experienced two events that have shown the fragility, especially of your propane supply chain. Once you know that, climate change being what it is, in general, there are necessary preparations that need to be made. Here's what we've experienced, here's what's likely to happen, here's our plan B.

In the propane industry or in your case, do you have a way to transport your goods other than through the isthmus, which may at some point no longer exist should it flood? Have you made any plans?

This morning, I was participating in a conference where they said preparations must be made. What are you doing to prepare? That's my question. I know I'm a bit off topic, but it's slightly related.

du propane au Canada était assez stable, mais que des facteurs externes vraiment importants pouvaient créer des situations critiques.

Voilà qui se rapproche beaucoup de la question à l'étude. La première solution était de recueillir plus de données, n'est-ce pas? Ce devait être en 2021. Il nous faut de meilleures données sur ce que nous faisons.

Première chose. Deuxièmement, il fallait envisager plus de stockage stratégique, ce que vous a dit M. Boudreau, c'est-à-dire qu'on utilise des voies de service pour entreposer davantage de propane. C'est certainement l'une des solutions à envisager : comment arriver à une meilleure compréhension et obtenir les données voulues pour mieux nous y prendre?

M. Boudreau : Nous avons évidemment été touchés par de plus en plus d'ouragans au cours des dernières années. Des tempêtes de verglas ont entravé l'acheminement du produit. Pour ce qui est des impacts directs sur l'isthme lui-même, ils se sont fait sentir dans toute la région.

Si le transport devient plus critique pour l'industrie du propane, c'est parce que sa production a cessé en Nouvelle-Écosse, puisque le Projet énergétique extracôtier de l'île de Sable a été interrompu en janvier 2019. Auparavant, le propane était produit et utilisé partout dans les Maritimes. La fermeture de la raffinerie de Come By Chance a interrompu la production de propane à Terre-Neuve. Nous dépendons désormais exclusivement du camionnage et du transport ferroviaire pour approvisionner les clients de toute la région.

Le président : Merci.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Ce que j'aimerais savoir concerne le fait que vous avez vécu deux événements qui ont montré la fragilité, madame Watt, notamment de votre chaîne d'approvisionnement en propane. Une fois que vous savez cela, les changements climatiques étant ce qu'ils sont, en général, il y a des préparations nécessaires qu'il faut faire. Voici ce qu'on a vécu, voici ce qui risque d'arriver, voici notre plan B.

Dans l'industrie du propane ou dans votre cas, avez-vous un moyen de transporter vos marchandises autrement qu'en passant par l'isthme, qui risque à un moment donné de ne plus exister, s'il est inondé? Avez-vous fait des plans?

Ce matin, je prenais part à une conférence où on disait qu'il faut se préparer. Que faites-vous pour vous préparer? Voilà ma question. Je sais que je suis un peu hors sujet, mais c'est légèrement lié.

[English]

Mr. Hynes: At Oceanex, we do have contingency plans for significant issues and events that impact our business. I mentioned one of our potential alternate solutions in the event of disruption of the road and rail infrastructure on that isthmus. We would call into an alternate port in the region to contend with that issue.

Senator Miville-Dechêne: You would go to a port and have stuff delivered by boat?

Mr. Hynes: I apologize; I probably wasn't clear earlier. We provide door-to-door freight transport. We coordinate the trucking activities, the terminal operations and the shipping piece. We own the ships, and we own a lot of trucks that are moving around there. For example, when a shipper has a load of freight in Moncton, New Brunswick, which they want shipped to St. John's, Newfoundland, we would coordinate a truck and a chassis and container or a trailer to go from Halifax to Moncton, pick up the load of freight and bring it back to Halifax for furtherance to Newfoundland.

If we can't pass the isthmus, we would work with the shipper to somehow get that freight to the Port of Saint John, New Brunswick. That port could be accessed from Moncton. We can divert our ship there, and we can still maintain a weekly service in that area.

In the past, we have generally found that the transportation system is very tight. The capacity is very well matched to the demand. People tend not to pay a premium to have all these alternate solutions waiting, ready, on standby.

Things could adapt and change over an extended period of time. For example, if the isthmus were never joined again, freight would eventually get across to Nova Scotia. Alternate means will be put in place. However, in the immediate term, a significant impact would be felt while everyone adjusted to that change.

Senator Miville-Dechêne: What about you, Ms. Watt? Do you have contingency plans?

Ms. Watt: There is always a plan B with propane. This is an entrepreneurial type of sector with a lot of small companies that are very good at what they do. If something is not working, there is always a plan B. The problem is the additional cost to the customer.

Senator Miville-Dechêne: Okay, but what is the plan B?

[Traduction]

M. Hynes : À Oceanex, nous avons des plans d'urgence pour les problèmes et les phénomènes d'importance qui ont une incidence sur nos activités. J'ai évoqué l'une de nos solutions de rechange possibles en cas de perturbation de l'infrastructure routière et ferroviaire de l'isthme. Nous ferions appel à un autre port de la région pour affronter le problème.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous feriez appel à un port et assurerez la livraison par bateau?

M. Hynes : Désolé. Je ne me suis probablement pas exprimé clairement tout à l'heure. Nous assurons le transport porte à porte des marchandises. Nous coordonnons le camionnage, les activités du terminal et l'expédition. Nous sommes propriétaires des navires et nous possédons beaucoup de camions. Par exemple, lorsqu'un expéditeur a un chargement de fret à Moncton, au Nouveau-Brunswick, qu'il veut l'expédier à St. John's, à Terre-Neuve, nous coordonnons un camion, un châssis et un conteneur ou une remorque pour aller de Halifax à Moncton, prendre le chargement et le rapporter à Halifax pour qu'il soit expédié à Terre-Neuve.

Si nous ne pouvons pas franchir l'isthme, nous travaillerons avec l'expéditeur pour acheminer le fret jusqu'au port de Saint John, au Nouveau-Brunswick. On pourrait se rendre dans ce port à partir de Moncton. Nous pouvons dérouter notre navire là-bas, et nous pouvons quand même maintenir un service hebdomadaire dans cette région.

Par le passé, nous avons généralement constaté que le système de transport est très tendu. La capacité correspond très bien à la demande. On a tendance à ne pas payer une prime pour avoir une foule de solutions de rechange en attente, prêtes, disponibles.

Les dispositions pourraient s'adapter et changer sur une longue période. Par exemple, si jamais l'isthme ne pouvait plus être franchi, le fret finirait par être acheminé autrement en Nouvelle-Écosse. Des solutions de rechange seront mises en place. Dans l'immédiat, malgré tout, il y aurait un impact important, le temps que tout le monde s'adapte.

La sénatrice Miville-Dechêne : Et vous, madame Watt? Avez-vous des plans d'urgence?

Mme Watt : Il y a toujours un plan B dans le secteur du propane. Il s'agit d'un secteur axé sur l'entrepreneuriat dans lequel de nombreuses petites entreprises excellent. Si quelque chose ne fonctionne pas, il y a toujours un plan B. Le problème, c'est le coût supplémentaire pour le client.

La sénatrice Miville-Dechêne : D'accord, mais quel est le plan B?

Ms. Watt: Mr. Boudreau gave a great example. When the rail lines went down, the owner of his company called up his dad and said, “We’re going to Alberta to get propane.”

Mr. Royden, over to you. What would be the plan B if the isthmus were flooded?

Senator Miville-Dechêne: I don’t want you to invent one now. Have you researched it? Is it there?

Ms. Watt: We have not personally researched it beyond ensuring that our members are aware of some risks out there. I believe every company would have their own scenario in terms of certain things happening. They know the risks to their companies and how to mitigate those.

Mr. Boudreau: As Ms. Watt just mentioned, we basically would make the needed changes based on what happens. The rail strike wasn’t something we anticipated. We didn’t have a plan. Are we thinking about a rail strike tomorrow or next week? What do we do in the event that it does occur? That corridor is just so important.

Mr. Hynes from Oceanex mentioned taking the product from New Brunswick over to Newfoundland via boat, but that could not happen on the propane side. That would be a real challenge. I don’t know what we would do. We could possibly bring the product across the fixed link to P.E.I. and then cross on a boat, but that would only work during the summer months, which is not our period of greatest demand, for sure.

Mr. Hynes: That’s a prime example, as he just mentioned. Could propane be moved by ship to Newfoundland? Actually, it does move on a ferry today, so, theoretically, yes, it can. That’s an example of equipment needing to be procured. We would need shipping containers to carry the propane. You can’t just go down the street and get that. You have to work with the suppliers of that equipment, procure it, get it in the right location in North America, to ultimately have it filled for furtherance to Newfoundland, as an example. All of that takes time. Anything can be done, but time and money are required to make it happen at the end of the day.

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

Senator Richards: Thanks for being here. I don’t have much to add to this. I think climate change is a factor, of course, but having grown up in Newcastle and knowing people from Amherst and Moncton and Sackville, I know about the floods that happened there. The big flood of 1974 flooded half the province, and there was the Escuminac disaster which went up the Northumberland Strait. Is there any relevant example of the

Mme Watt : M. Boudreau a donné un excellent exemple. Lorsque les voies ferrées se sont effondrées, le propriétaire de sa compagnie a appelé son père et lui a dit : « Nous allons nous approvisionner en propane en Alberta. »

Royden Boudreau, à vous. Quel serait le plan B si l’isthme était submergé?

La sénatrice Miville-Dechêne : Je ne veux pas que vous inventiez un plan maintenant. Avez-vous fait des recherches? Y en a-t-il un?

Mme Watt : Nous n’avons pas personnellement fait de recherches, si ce n’est pour nous assurer que nos membres sont au courant de certains risques. Je crois que chaque entreprise a son propre scénario pour certaines situations qui pourraient se présenter. Les entreprises connaissent leurs risques et savent comment les atténuer.

M. Boudreau : Comme Mme Watt vient de le dire, essentiellement, nous apporterions les changements nécessaires en fonction de ce qui se passe. Nous n’avions pas prévu la grève du rail. Nous n’avions pas de plan. Pensons-nous à la possibilité d’une grève du rail demain ou la semaine prochaine? Que ferons-nous si cela se produit? Ce corridor est tellement important.

M. Hynes, d’Oceanex, a parlé de transporter le produit du Nouveau-Brunswick à Terre-Neuve par bateau, mais cela ne pourrait pas se faire du côté du propane. Ce serait un véritable défi. Je ne sais pas ce que nous ferions. Nous pourrions peut-être transporter le produit par le lien fixe jusqu’à l’Île-du-Prince-Édouard, puis le transporter par bateau, mais cela ne fonctionnerait que pendant les mois d’été, ce qui n’est certainement pas la période où la demande est la plus forte.

M. Hynes : C’est un excellent exemple, comme le témoin vient de le dire. Le propane pourrait-il être transporté par navire à Terre-Neuve? En fait, il est transporté par transbordeur aujourd’hui. Théoriquement, oui, c’est possible. C’est un exemple d’équipement qu’il faut acheter. Nous aurions besoin de conteneurs pour transporter le propane. Ils ne se trouvent pas au coin de la rue. Il faut travailler avec les fournisseurs de cet équipement, l’acheter, le placer au bon endroit en Amérique du Nord, pour qu’il soit éventuellement utilisé pour servir Terre-Neuve, par exemple. Tout cela prend du temps. Tout peut se faire, mais il faut du temps et de l’argent.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

Le sénateur Richards : Merci d’être là. Je n’ai pas grand-chose à ajouter. Les changements climatiques sont un facteur, bien sûr, mais ayant grandi à Newcastle et connaissant des gens d’Amherst, de Moncton et de Sackville, je suis au courant des inondations qui se sont produites là-bas. La grande inondation de 1974 a touché la moitié de la province, et il y a eu le désastre d’Escuminac dans le détroit de Northumberland. Y a-

damage that was done there compared to what would be done now? Can you look back at how the damage was handled then, if there was damage, and compare it to how it would be if it happened now? The hurricane that went up the Northumberland Strait in 1959 was one hell of a hurricane. It must have caused some damage along those marshes. The floods of 1974 were the same.

I know you two are too young to remember these things, but I'm wondering if there is anything to look back at to say, "Well, this happened then and this is what we did." Might we handle it the same way now, or can we at least know how much damage would be done in the event of a catastrophic event like the hurricane of 1959? Do you have any idea about that?

Mr. Hynes: Today, I do not. I can research it and come back. We do have corporate knowledge that goes back that far, or at least to 1974.

Senator Richards: Okay. The lines were open then, and goods were transported then as well as now. I know much less was transported then than today, but it still went along that highway and that rail line.

Mr. Hynes: Absolutely.

Senator Richards: I'm just wondering how it was handled in 1959 and 1974. Those were two major storms. They impacted that area just like it impacted most of that side of the province. Is there any knowledge about what happened then compared to what would happen now?

Mr. Hynes: I can certainly commit to going back into our corporate knowledge and coming back to the committee with something on that.

Senator Richards: That would be fine. I don't want to lessen the impact of climate change, but having lived most of my life down there, I know that this has happened before — not on a regular basis; it was infrequent, but when it happened, you could tell it had happened. And it will happen again.

Mr. Hynes: Yes. One thing that I can say is different from 1974 is that supply chains have gone full force to "just in time." There is very little warehousing and storage in Newfoundland, as an example. For the most part, as we bring in goods, it arrives on, say, a Tuesday morning, goes out by truck on Tuesday afternoon or night. It gets put on a store shelf and, on Wednesday morning, someone is picking it up and taking it home. That has changed, which would make the link more critical.

t-il un exemple pertinent des dommages qui ont été causés là-bas par rapport à ce qui serait fait maintenant? Pouvez-vous comparer les mesures prises à l'époque pour pallier les dégâts, s'il y en a eu, à ce qui se passerait aujourd'hui en pareilles circonstances? C'est un ouragan monstre qui a traversé le détroit de Northumberland en 1959. Il a dû causer des dommages le long des marais. Les inondations de 1974 ont été du même ordre.

Vous êtes tous les deux trop jeunes pour vous souvenir, mais y a-t-il quelque chose à examiner avec le recul, pour savoir ce qui s'est passé et ce qui a été fait? Ferions-nous la même chose maintenant? Pouvons-nous au moins savoir combien de dégâts seraient causés par une catastrophe comme l'ouragan de 1959? Avez-vous une idée?

M. Hynes : Aujourd'hui, non. Je peux faire des recherches et vous revenir. Nous avons des connaissances organisationnelles qui remontent aussi loin, ou du moins jusqu'en 1974.

Le sénateur Richards : D'accord. Les lignes de chemin de fer étaient ouvertes à cette époque, et les marchandises étaient transportées à ce moment-là aussi bien qu'aujourd'hui. Je sais qu'il y avait moins de marchandises transportées qu'aujourd'hui, mais elles étaient quand même acheminées par cette route et cette voie ferrée.

M. Hynes : Absolument.

Le sénateur Richards : Je me demande simplement comment la situation a été gérée en 1959 et en 1974. Il s'agissait de deux tempêtes majeures. Elles ont eu des répercussions sur cette région tout comme sur la majeure partie de ce côté de la province. Sait-on ce qui s'est passé à l'époque comparé à ce qui se passerait aujourd'hui?

M. Hynes : Je peux certainement m'engager à examiner nos connaissances organisationnelles et à revenir devant le comité avec des informations à ce sujet.

Le sénateur Richards : Ce serait bien. Je ne cherche pas à minimiser les répercussions des changements climatiques, mais ayant passé la plus grande partie de ma vie là-bas, je sais que cela s'est déjà produit — pas régulièrement; c'était rare, mais quand cela s'est produit, c'était visible. Et cela se reproduira.

M. Hynes : Oui. Ce qui a changé depuis 1974, c'est que les chaînes d'approvisionnement sont entièrement orientées vers le « juste à temps ». Il y a très peu d'entreposage à Terre-Neuve, par exemple. La plupart du temps, lorsque nous importons des marchandises, elles arrivent, disons, le mardi matin, et elles sont distribuées par camion le mardi après-midi ou le mardi soir. Elles sont mises en rayon et, le mercredi matin, quelqu'un les achète et les rapporte chez lui. Cela a changé, ce qui rend le lien plus critique.

Senator Richards: So the level of commerce is really one of the problems? That is the same everywhere else in Canada and in the United States, I suppose.

Mr. Hynes: For all these things, if you want a warehouse and to build inventory, that comes at a cost. At the end of the day, the consumers want costs as low as possible. Major retailers are tending to that desire, in one way at least, by cutting out any fat in their systems. That means, on a good day, it runs very well, very lean, but on a rainy day, such as we're discussing here, the system is much more susceptible to the risk of a shortage.

Senator Richards: Thank you very much.

Senator Clement: Thanks for being here. I want to follow up on the questions asked by Senator Miville-Dechêne and to go a little further, if you can.

How much of your budget is spent on climate crisis planning? How much do you invest in climate crisis mitigation? Do you have a strategic plan as a corporation that refers to climate crisis specifically, and in what way?

Ms. Watt: We are association. We represent 400 companies who may or may not have developed these risk-mitigation plans. I cannot speak to that.

I can speak to the fact that we very much believe climate change is an issue that we have to deal with. We are developing a decarbonization pathway to deal with that aspect of propane. We are releasing our study on decarbonization in the coming months in the hopes that we can get actual renewable propane made in Canada, with Canadian feed stocks, and not just made in the United States.

Senator Clement: Thank you.

Mr. Hynes: I cannot put a number on how much we spend, but we do have a strategic plan as a company. One of the key pieces in it is how we are dealing with climate change. As a transportation provider, it is more about what sort of fuel type are we going to use in future to run through the system.

Having said that, our infrastructure is in focus. The number one piece that we look at is the terminal that we operate. We have a long-term lease with the port authority of St. John's and we maintain and operate the marine terminal there. That terminal is a key piece of infrastructure for our business to the island and one that we are working on with the port in terms of a long-term plan to ensure that it will deal with rising water levels, potentially more severe storms, rain and those types of events. It is in focus for us, but we spend more of our time and energy

Le sénateur Richards : Donc, l'organisation du commerce est vraiment l'un des problèmes? C'est la même chose partout ailleurs au Canada et aux États-Unis, je suppose.

M. Hynes : Quelles que soient les marchandises, si vous voulez un entrepôt et des stocks, cela a un coût. Au bout du compte, les consommateurs veulent que les coûts soient aussi bas que possible. Les grands détaillants répondent à ce désir, du moins d'une certaine façon, en coupant dans le gras de leur système. Cela signifie que, lorsque les choses vont bien, elles tournent très rondement, mais lorsque les conditions sont mauvaises, ce dont il est question ici, le système est beaucoup plus susceptible de faire face à un risque de pénurie.

Le sénateur Richards : Merci beaucoup.

La sénatrice Clement : Merci d'être ici. J'aimerais revenir sur les questions posées par la sénatrice Miville-Dechêne et aller un peu plus loin, si possible.

Quelle part de votre budget est consacrée à la planification des crises climatiques? Combien investissez-vous dans l'atténuation des crises climatiques? Votre société a-t-elle un plan stratégique qui traite précisément de la crise climatique, et de quelle façon?

Mme Watt : Nous sommes une association. Nous représentons 400 entreprises qui ont élaboré ou non ces plans d'atténuation des risques. Je ne peux pas me prononcer là-dessus.

Je peux dire que nous croyons fermement que les changements climatiques sont un problème auquel nous devons nous attaquer. Nous sommes en train d'élaborer une voie de décarbonisation pour traiter cet aspect du propane. Nous publierons notre étude sur la décarbonisation au cours des prochains mois dans l'espoir de produire du propane renouvelable au Canada, avec des matières premières canadiennes, et pas seulement en provenance des États-Unis.

La sénatrice Clement : Merci.

M. Hynes : Je ne peux pas vous dire combien nous dépensons, mais notre entreprise a un plan stratégique. L'un des éléments clés, c'est la façon dont nous nous attaquons aux changements climatiques. Comme fournisseur de services de transport, cela dépend surtout du type de carburant que nous utiliserons à l'avenir pour faire fonctionner le système.

Cela dit, notre infrastructure est prioritaire. Le principal élément que nous examinons est le terminal que nous exploitons. Nous avons un bail à long terme avec l'administration portuaire de St. John's et nous entretenons et exploitons le terminal maritime là-bas. Ce terminal est un élément clé de l'infrastructure de nos activités sur l'île, et nous travaillons avec le port à l'élaboration d'un plan à long terme pour faire face à la hausse du niveau de l'eau, aux tempêtes potentiellement plus violentes, à la pluie et à ce genre d'événements. C'est une

looking at alternate fuels and how we are going to be able to reduce our emissions going forward.

Senator Clement: And you keep data on this?

Mr. Hynes: Yes; absolutely.

Senator Simons: I want to try to come back to something that you will feel more comfortable answering. I'm afraid that I was a bit mean last time.

In the propane industry, obviously you are extremely reliant on this one transportation corridor. How much pressure are you putting on the rail companies to maintain those rails? What are you hearing when you speak to them about your concerns around being so vulnerable with just this one passageway?

Ms. Watt: That is a great question. We work as close as we can with the rail companies. It is not always an easy relationship. Making sure that our concerns are heard above everybody else's concerns can be challenging because numerous sectors use those rail lines.

Mr. Boudreau, is this something that you can answer in terms of the concerns that you might be able to communicate to the rail companies in terms of risks?

Mr. Boudreau: For the most part, we have been putting pressure on CN and other rail companies, even in Nova Scotia. For example, rails were running from the New Glasgow area going to Sydney. However, those rail lines have been abandoned by the rail companies. More and more pressure is being put on the propane companies to get another alternative supply. In a lot of cases, the propane companies in Cape Breton, for example, are now fully reliant on trucks to get the product to Cape Breton whereas before they dealt with Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, or CBNS. That option is no longer available.

A lot of pressure has been put on CN to try and improve their rail lines. They have a lot of excuses why they are not doing so. For the most part, fewer people are working on the rail lines than in the past. I do not think that the maintenance is where it should be based upon what I have seen in the past and based on comments about it from other people in the industry.

Senator Simons: Since you are running trucks through the isthmus, what is the state of the highway? What are you hearing from the Nova Scotia provincial department of highways about the maintenance of that highway? If we're that concerned about

priorité pour nous, mais nous consacrons plus de temps et d'énergie à examiner les carburants de remplacement et la façon dont nous pourrions réduire nos émissions à l'avenir.

La sénatrice Clement : Et vous conservez des données à ce sujet?

M. Hynes : Oui, absolument.

La sénatrice Simons : J'aimerais revenir à une question à laquelle vous serez plus à l'aise de répondre. Je crains d'avoir été un peu méchante la dernière fois.

Dans l'industrie du propane, il est évident que vous dépendez énormément de ce corridor de transport. Quelles pressions exercez-vous sur les compagnies de chemins de fer pour qu'elles entretiennent ces rails? Que vous répondent-elles lorsque vous leur parlez de vos préoccupations au sujet de votre vulnérabilité à l'égard de ce passage unique?

Mme Watt : C'est une excellente question. Nous travaillons le plus étroitement possible avec les sociétés ferroviaires. Ce n'est pas toujours une relation facile. Il peut être difficile de faire en sorte que nos préoccupations passent avant celles des autres, car de nombreux secteurs utilisent ces voies ferrées.

Monsieur Boudreau, pouvez-vous parler des préoccupations dont vous pourriez faire part aux compagnies de chemins de fer en ce qui concerne les risques?

M. Boudreau : Dans l'ensemble, nous avons exercé des pressions sur le CN et d'autres compagnies ferroviaires, même en Nouvelle-Écosse. Par exemple, un chemin de fer reliait la région de New Glasgow à Sydney. Cependant, ces lignes de chemin de fer ont été abandonnées par les compagnies de chemins de fer. De plus en plus de pressions sont exercées sur les entreprises de propane pour qu'elles obtiennent un autre approvisionnement. Dans bien des cas, les sociétés de propane du Cap-Breton, par exemple, dépendent maintenant entièrement des camions pour acheminer le produit au Cap-Breton, alors qu'auparavant, elles faisaient affaire avec la Cape Breton & Central Nova Scotia Railway, la CBNS. Cette possibilité n'existe plus.

Beaucoup de pressions ont été exercées sur le CN pour que la compagnie essaie d'améliorer ses voies ferrées. Elle a beaucoup d'excuses pour ne pas le faire. Dans l'ensemble, il y a moins de gens qui travaillent sur les voies ferrées que par le passé. Je ne crois pas que l'entretien soit à la hauteur de ce qu'il devrait être d'après ce que j'ai vu par le passé et selon les commentaires d'autres intervenants de l'industrie à ce sujet.

La sénatrice Simons : Puisque vous faites passer des camions dans l'isthme, quel est l'état de la route? Que vous dit le ministère provincial chargé des routes de la Nouvelle-Écosse au sujet de l'entretien de cette route? Si nous sommes si préoccupés

the vulnerabilities of this one narrow piece of land, what are you doing to push for better roads?

Mr. Boudreau: Quite honestly, I think that most of us have gone to the department of highways to ask for better roads across the province. We are having issues not only there but across the entire province as well. I do not think that they are being maintained as they used to. A lot of provincial dollars supposed to be spent on road tax are spent in other avenues.

Personally, we have gone to the Nova Scotia transportation department about the roads and looking for improvement, but I think it is a province-wide issue more than just in that area.

Senator Simons: The same question to you.

Mr. Hynes: In that region, we work with subcontractors who are owning and operating the trucking companies that provide that service today. We talk to them regularly. We understand that they are engaged with the provinces of New Brunswick and Nova Scotia about the conditions of the infrastructure. In recent time, we have not had an active voice on that issue. Going forward, however, I think we will make it a priority.

Senator Simons: Yes. If you are this reliant on one piece of road, it would be good if people were talking about it.

From a ports perspective, have the various ports that you have worked with shown any urgency in addressing the kinds of vulnerabilities to climate change that you outlined earlier?

Mr. Hynes: Absolutely. There's been tremendous investment in the Port of Halifax not only with the port authority but also with PSA Halifax, the terminal operator there. There's also been investments in the Port of Montreal. The water level issue in Montreal is a bit different than the one in Halifax. It is not ocean water there but river water coming down. In recent years, we have seen increased water levels in the river as a result of more water coming out of the Great Lakes system. It is a key topic on the mind of both the ports and the operators that we work with there, as well as the Port of St. John's.

Senator Simons: Thank you.

Senator Richards: Do you know the percentage by rail and the percentage by truck that you receive? How much is coming by truck now compared to the days of rail in the fifties and sixties, a time that's pretty much gone now? Do you know what percentage of the product is coming through by truck?

par la vulnérabilité de cette petite bande de terre, que faites-vous pour améliorer les routes?

M. Boudreau : Honnêtement, je pense que la plupart d'entre nous se sont adressés au ministère pour demander de meilleures routes dans la province. Nous avons des problèmes non seulement là-bas, mais aussi dans toute la province. Je ne pense pas qu'elles soient entretenues comme avant. Une grande partie de l'argent de la taxe sur les carburants que les provinces sont censées consacrer à l'entretien des routes est dépensée ailleurs.

En ce qui nous concerne, nous nous sommes adressés au ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse au sujet des routes et des améliorations à apporter, mais je pense que c'est un problème qui touche toute la province et pas seulement cette région.

La sénatrice Simons : La même question s'adresse à vous.

M. Hynes : Dans cette région, nous travaillons avec des sous-traitants qui possèdent et exploitent les entreprises de camionnage qui fournissent ce service aujourd'hui. Nous leur parlons régulièrement. Nous croyons savoir qu'ils collaborent avec les provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse au sujet de l'état de l'infrastructure. Ces derniers temps, nous n'avons pas eu voix au chapitre à ce sujet. Toutefois, je crois que nous en ferons une priorité.

La sénatrice Simons : Oui. Si vous dépendez d'une seule route, il serait bon que les gens en parlent.

Du point de vue des ports, est-ce que les divers ports avec lesquels vous avez travaillé ont montré qu'ils envisageaient de s'attaquer d'urgence aux vulnérabilités vis-à-vis des changements climatiques dont vous avez parlé?

M. Hynes : Absolument. Il y a eu des investissements considérables dans le port de Halifax, non seulement avec l'administration portuaire, mais aussi avec PSA Halifax, l'exploitant du terminal là-bas. Il y a aussi eu des investissements dans le port de Montréal. La question du niveau d'eau à Montréal est un peu différente de celle de Halifax. Il ne s'agit pas d'eau de mer, mais d'eau de rivière. Au cours des dernières années, nous avons constaté une augmentation des niveaux d'eau dans la rivière liée au fait que davantage d'eau sort du réseau des Grands Lacs. C'est un sujet important pour les ports et les exploitants avec lesquels nous travaillons, ainsi que pour le port de St. John's.

La sénatrice Simons : Merci.

Le sénateur Richards : Connaissez-vous les pourcentages respectifs de marchandises que vous recevez par train et par camion? Quelle est la quantité de marchandises transportées par camion aujourd'hui par rapport à l'époque du chemin de fer dans les années 1950 et 1960, une époque à peu près révolue

Mr. Hynes: What we receive at the Port of Halifax is all coming by truck and what ultimately is received at the Port of North Sydney would be coming by truck. Whether the truck originated in Halifax or in Moncton, I cannot speak to that.

Senator Richards: You mentioned the rail. Where does the rail come into it, from Montreal or from Moncton? Is that what you are saying or is it all truck?

Mr. Hynes: Rail does play a key role in the sense of getting freight for distribution within the province of Nova Scotia.

Senator Richards: I see.

Mr. Hynes: It does for some. There are some distribution centres in the Halifax area, but the vast majority are in Moncton.

Senator Richards: So when you go across on the marshes, that is all truck?

Mr. Hynes: That is correct.

Senator Richards: Okay. I was confused because you were mentioning rail and all I have seen down there are a thousand trucks.

Mr. Hynes: Yes. That's right.

Mr. Boudreau: In relation to the propane side, approximately 60% would come by rail into Nova Scotia and the balance would probably come in by truck. The railcars carry about 100,000 litres of propane while the truck conventionally may bring in 50,000 or 60,000 litres of propane. It is more convenient to bring it in by rail where it is possible. There are very limited amounts.

Senator Richards: Thank you for that.

Mr. Boudreau: No problem.

Mr. Hynes: The trades outside of Oceanex services is heavily serviced by rail.

The Chair: Thank you to the witnesses on behalf of the committee, my colleagues, for answering our questions this evening.

Honourable senators, we continue our in-depth study of the impacts of climate change on transportation infrastructure on the Chignecto Isthmus.

aujourd'hui? Savez-vous quel pourcentage de marchandises transite par camion?

M. Hynes : Tout ce que nous recevons au port de Halifax est acheminé par camion, et ce qui parvient finalement au port de North Sydney est acheminé par camion. Je ne peux pas dire si les camions proviennent d'Halifax ou de Moncton.

Le sénateur Richards : Vous avez parlé du transport ferroviaire. D'où viennent les trains? De Montréal ou de Moncton? Est-ce bien ce que vous avez dit, ou toutes les marchandises arrivent-elles par camion?

M. Hynes : Le transport ferroviaire joue un rôle clé dans le transport des marchandises à des fins de distribution dans la province de la Nouvelle-Écosse.

Le sénateur Richards : Je vois.

M. Hynes : Pour certains. Il y a des centres de distribution dans la région de Halifax, mais la grande majorité d'entre eux sont à Moncton.

Le sénateur Richards : Donc, quand vous traversez les marais, il s'agit uniquement de camions?

M. Hynes : C'est exact.

Le sénateur Richards : D'accord. J'étais perplexe parce que vous avez parlé des chemins de fer et que tout ce que j'ai vu là-bas, ce sont des milliers de camions.

M. Hynes : Oui. C'est exact.

M. Boudreau : Pour ce qui est du propane, environ 60 % du propane est acheminé par train vers la Nouvelle-Écosse et le reste est acheminé par camion. Les wagons transportent environ 100 000 litres de propane, tandis qu'un camion peut transporter de 50 000 à 60 000 litres de propane. Il est plus pratique de le transporter par train lorsque c'est possible. Les quantités sont très limitées.

Le sénateur Richards : Merci.

M. Boudreau : Pas de problème.

M. Hynes : En dehors d'Oceanex, les échanges sont fortement desservis par les chemins de fer.

Le président : Au nom du comité, je remercie les témoins d'avoir répondu à nos questions ce soir.

Honorables sénateurs, nous poursuivons notre étude approfondie de l'incidence des changements climatiques sur l'infrastructure de transport de l'isthme de Chignecto.

For our second panel this evening, we are pleased to hear from some of the municipalities situated on the isthmus, Mayor David Kogon, Mayor of the town of Amherst in Nova Scotia, welcome; and Mayor Andrew Black, Mayor of the Municipality of Tantramar in New Brunswick, welcome.

We will begin with opening remarks from each of the mayors whom we have before us here and, after that, we will proceed with Q & A.

Mr. Kogon, you will have the floor to start.

David Kogon, Mayor, Nova Scotia, Town of Amherst: It is truly an honour to be here. I thank you for the invitation.

I am David Kogon. I am the Mayor of the town of Amherst, Nova Scotia. We are here to speak to you regarding Bill S-273, An Act to declare the Chignecto Isthmus Dykeland System and related works to be for the general advantage of Canada.

I became mayor of Amherst in the fall of 2016. The then mayor of Sackville, New Brunswick John Higham, met with me and brought me up to speed on the severe threats that were facing the dike infrastructure on the isthmus of Chignecto and the consequent threat to the highway and rail transportation infrastructure that crosses the isthmus. Ultimately, he and I met with our two MPs; it was Dominic LeBlanc from Beauséjour, New Brunswick and Bill Casey from Cumberland—Colchester, Nova Scotia.

These initial meetings led to the procurement of \$700,000 for the development of an engineering study referred to as the *Chignecto Isthmus Climate Change Adaptation Comprehensive Engineering and Feasibility Study*. Three hundred and fifty thousand dollars was contributed by the federal government and \$175,000 from each of the two provincial governments.

The purpose of the study was to expeditiously mitigate the impacts of climate change on the communities and farmlands located within the Chignecto Isthmus. As Mayor of Amherst, I am primarily concerned with the protection of my town from the effects of climate change, and maintaining our transportation corridor links to New Brunswick and the rest of the country.

I have structured my remarks to highlight how a breach of the dike infrastructure and subsequent flooding of the Chignecto Isthmus would negatively impact my town, the surrounding area and how those impacts would be felt on a national scale, and beyond.

Pour notre deuxième groupe de témoins de ce soir, nous avons le plaisir d'accueillir David Kogon, maire de la ville d'Amherst, en Nouvelle-Écosse, et Andrew Black, maire de la ville de Tantramar, au Nouveau-Brunswick.

Nous allons commencer par les déclarations préliminaires de chacun des maires et, par la suite, nous passerons aux questions et réponses.

Monsieur Kogon, vous avez la parole pour commencer.

David Kogon, maire, Nouvelle-Écosse, ville d'Amherst : Je me sens vraiment honoré d'être ici et je vous remercie de l'invitation.

Je me présente : David Kogon, maire d'Amherst, en Nouvelle-Écosse. Je vous remercie de me donner l'occasion de vous parler aujourd'hui dans le cadre de votre étude sur le projet de loi S-273, Loi déclarant le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

Après mon élection à la mairie, en 2016, j'ai rencontré le maire de Sackville, au Nouveau-Brunswick, qui était à l'époque John Higham. Il m'a mis au courant des graves menaces qui pèsent sur le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et, par le fait même, sur le réseau routier et ferroviaire qui traverse l'isthme. Le maire Higham et moi avons ultérieurement rencontré le député Dominic LeBlanc, qui représente la circonscription de Beauséjour, au Nouveau-Brunswick, et le député Bill Casey, représentant la circonscription de Cumberland—Colchester, en Nouvelle-Écosse.

Ces premières rencontres ont donné lieu à l'octroi de 700 000 \$, qui ont servi à financer la conduite d'une étude technique intitulée *Étude de faisabilité et d'ingénierie du Projet d'adaptation aux changements climatiques de l'isthme de Chignecto*. Sur cette somme, 350 000 \$ ont été versés par le gouvernement fédéral et 175 000\$ par chacun des deux gouvernements provinciaux.

L'étude a pour but d'atténuer sans délai les effets des changements climatiques sur les collectivités et les terres agricoles dans l'isthme de Chignecto. En tant que maire d'Amherst, je me préoccupe surtout de protéger ma municipalité des effets des changements climatiques, ainsi que de conserver intact le corridor de transport qui relie la ville au Nouveau-Brunswick et au reste du pays.

J'ai structuré ma déclaration afin de bien mettre en exergue les conséquences néfastes d'un bris du réseau de digues et de l'inondation subséquente de l'isthme de Chignecto pour ma municipalité et les environs ainsi que les répercussions à l'échelle nationale et au-delà.

A flooded Chignecto Isthmus would disrupt the rail line, the Trans-Canada Highway, the power distribution lines, a natural gas pipeline and the windmills in the area.

A significant portion of the town of Amherst, estimated at approximately 25% to 33%, would be flooded if the isthmus of Chignecto were to flood. Specific protection of the dikeland system safeguards the transportation corridor, Amherst and other nearby communities and vast areas of fertile farmland. The areas of land protected by the dikes are below sea level. If this area were to flood, the water would not recede; it would be permanent, with major consequences.

There is an increased frequency of major storm events in recent years. Urgency is being placed on this issue due to concern that one of the next severe weather events will coincide with the high tide, which would breach the dikes and flood the isthmus permanently.

Amherst, Nova Scotia and Sackville, New Brunswick share strong economic and social ties. Many people are crossing the provincial border, and the isthmus, for frequent family or social visits and on a daily basis to attend work.

Furthermore, approximately 40% of Amherst retail activity is based on traffic from New Brunswick which relies almost exclusively on the highway transportation corridor that crosses the isthmus. Per *The Chronicle Herald*, 90% of the food consumed in Nova Scotia is imported through the Chignecto Isthmus transportation corridor. Without the ability to receive shipments in this way, it is estimated that Nova Scotia would completely run out of imported food in approximately five days.

Inversely, the Chignecto Isthmus is the main entry point for goods from Europe to reach the rest of Canada and the United States, having been shipped through the Port of Halifax. A flood to the transportation corridor crossing the isthmus would completely stop this flow of goods. A total of \$50 to \$55 million worth of goods travel this corridor each day. This is approximately \$35 billion annually.

Amherst depends on continued protection of the centuries-old dikeland systems. A failure of this network would be catastrophic for my town and its citizens. Beyond local impacts, our critical trade networks would break down the instant that floodwaters affect the Chignecto Isthmus, road and rail transportation corridor.

For all of these reasons, we must proceed with the declaration of the Chignecto Isthmus dikelands system and related works as critical for the general advantage of Canada.

Si l'isthme de Chignecto était inondé, la voie ferrée, la route Transcanadienne, les lignes de transmission d'électricité, un pipeline de gaz naturel et les éoliennes de la région seraient touchés.

De plus, entre le quart et le tiers de la ville d'Amherst serait submergée. La protection propre du réseau de digues garantit aussi la sécurité du corridor de transport, d'Amherst, des autres localités voisines et des vastes zones agricoles fertiles. Les zones protégées par les digues se trouvent sous le niveau de la mer. Si elles étaient submergées, l'eau ne s'écoulerait pas : elle y resterait de façon permanente, ce qui entraînerait des conséquences majeures.

Les tempêtes majeures sont beaucoup plus fréquentes ces dernières années, et il nous faut souligner l'urgence de la question. En effet, si l'un des prochains phénomènes météorologiques violents coïncide avec la marée haute, la combinaison sera fatale au réseau de digues, et l'isthme sera inondé pour toujours.

Les villes d'Amherst, en Nouvelle-Écosse, et de Sackville, au Nouveau-Brunswick, entretiennent de forts liens économiques et sociaux, car de nombreuses personnes franchissent la frontière provinciale et l'isthme, souvent pour rendre visite à leur famille ou à leurs amis et tous les jours pour aller travailler.

Qui plus est, près de 40 % de l'activité au détail d'Amherst repose sur la circulation en provenance du Nouveau-Brunswick, qui passe essentiellement par le corridor de transport autoroutier traversant l'isthme. Selon le quotidien *Chronicle Herald*, 90 % de la nourriture consommée en Nouvelle-Écosse est importée et elle passe par le corridor de transport traversant l'isthme de Chignecto. Si elle ne peut recevoir ses expéditions par cette voie, la Nouvelle-Écosse épuiserait sa nourriture importée en cinq jours.

À l'inverse, l'isthme de Chignecto demeure le principal point d'entrée des produits européens destinés aux marchés canadien et américain transitant par le port d'Halifax. L'inondation du corridor de transport qui traverse l'isthme interrompra la circulation de ces biens. Il faut savoir que des biens totalisant entre 50 et 55 millions de dollars traversent le corridor tous les jours, ce qui revient à environ 35 milliards de dollars par an.

Amherst est tributaire de la protection permanente assurée par des réseaux de digues centenaires. Si le réseau cède, ce sera la catastrophe pour ma ville et mes concitoyens. Au-delà des répercussions à l'échelle locale, nos réseaux commerciaux essentiels s'effondreraient dès que les eaux envahiraient le corridor autoroutier et ferroviaire dans l'isthme de Chignecto.

Pour l'ensemble de ces raisons, il faut déclarer le réseau de digues de l'isthme de Chignecto et ses ouvrages connexes, tout aussi importants, comme étant des ouvrages à l'avantage général du Canada.

I thank you for the opportunity to share this with you and, later on, will be happy to take any questions.

The Chair: Thank you. Honourable colleagues, Bill Casey, former Member of Parliament for Cumberland—Colchester, has shared some briefs with us, because he could not be here this evening. All of you should have those. It was distributed by the clerk.

I turn the floor over first to Mayor Andrew Black.

Senator Simons: I would like to clarify as a point of order why our witnesses are here.

The Chair: You can clarify the point of order.

Senator Simons: In fairness to you, gentlemen, you are not here to discuss the bill. That is not what this committee is dealing with, at all. Just so that you understand, we are not debating Senator Quinn's bill. We are not discussing the subject matter of Senator Quinn's bill. This is a separate committee, the Standing Senate Committee on Transport and Communications, which is looking at the transportation corridor and its vulnerability to climate change. I just feel that if you were given incorrect information, I want you to understand why I reacted that way because this is not the time or place for that debate.

The Chair: Senator — Mayor — Black, maybe a senator one day.

Andrew Black, Mayor, New Brunswick, Town of Tantramar: Mr. Chair and members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, I want to thank you for this opportunity to be a witness before you today. My name is Andrew Black and I am the Mayor of Tantramar, formerly the municipality of Sackville, Dorchester. I am also the president of the Union of Municipalities of New Brunswick and, as such, have a seat on the Board of the Federation of Canadian Municipalities. I am here today to speak to you about the tenuous position that my community is in regarding the Chignecto Isthmus, and the fear and concern that we live with day by day. My beautiful community is situated on the banks of the Tantramar River, which is connected to the mighty Bay of Fundy directly, home to the highest tides anywhere on earth. Remember that.

We are also situated on the breathtaking Tantramar Marsh and countless salt and freshwater marsh areas.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous communiquer mon point de vue. Je répondrai volontiers à toutes vos questions.

Le président : Merci. Chers collègues, Bill Casey, ancien député de Cumberland—Colchester, nous a fait parvenir des mémoires parce qu'il ne pouvait pas être présent ici ce soir. Vous devriez tous les avoir. La distribution a été assurée par le greffier.

Je cède d'abord la parole au maire Andrew Black.

La sénatrice Simons : J'aimerais préciser, à titre de rappel au Règlement, la raison pour laquelle nos témoins sont ici.

Le président : Vous pouvez expliciter votre rappel au Règlement, sénatrice.

La sénatrice Simons : Nous devons être justes envers vous, messieurs, car vous n'êtes pas ici pour parler du projet de loi. Ce n'est pas du tout ce dont traite notre comité. Pour que vous compreniez bien ce dont il est question, nous ne débattons pas du projet de loi du sénateur Quinn. Nous ne discutons pas de l'objet du projet de loi du sénateur Quinn. C'est un comité différent, soit le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui examine le corridor de transport et sa vulnérabilité aux changements climatiques. Je me dis qu'on vous a peut-être communiqué des renseignements inexacts, et je tiens à ce que vous compreniez pourquoi j'ai réagi de cette façon : ce n'est ni l'endroit ni le moment de tenir ce genre de débat.

Le président : Allez-y, sénateur... je veux dire maire Black, mais vous serez peut-être un jour sénateur.

Andrew Black, maire, Nouveau-Brunswick, municipalité de Tantramar : Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui. Je m'appelle Andrew Black et je suis maire de Tantramar, produit de la fusion des municipalités de Sackville et de Dorchester. Je suis également président de l'Union des municipalités du Nouveau-Brunswick et, à ce titre, je siège au conseil d'administration de la Fédération canadienne des municipalités. Je suis venu vous parler de la situation précaire dans laquelle se trouve ma communauté en ce qui concerne l'isthme de Chignecto, ainsi que de la peur et des préoccupations que nous vivons quotidiennement. Ma belle collectivité est située sur les rives de la rivière Tantramar, qui est directement connectée avec la puissante baie de Fundy, où se produisent les plus hautes marées de la planète. Ne l'oubliez pas.

Nous sommes également situés sur le sublime marais de Tantramar et nous sommes entourés d'innombrables zones de marais salés et d'eau douce.

The people of Tantramar count themselves lucky for living where we live, and the chocolatey mud flats, the stark flat beauty of the marsh and the teeming biodiversity of those areas have been engrained and interwoven into our history, art, music, culture, educational opportunities, tourism and economy.

Mr. Chair, there is constant dread that it will all be washed away in one perfect storm. The Chignecto Isthmus, as was said, is a narrow piece of land that connects New Brunswick to Nova Scotia, stretching from the Bay of Fundy on one side to the Northumberland Strait on the other. Most of that land is well under sea level and it would take little effort to inundate it with floodwater. The former town of Sackville had its fair share of floods in its past with many parts of the town under water in 1962, more recently in 2015 and once more in 2016 from freshwater floating, exasperated by high winds, high tides and storm surges from the Bay of Fundy.

In 2022, Hurricane Fiona blew through the Atlantic provinces, and my community saw damage and destruction from downed trees and flooding that was significant.

Mr. Chair, I'm here today to say that we dodged a bullet. If the hurricane had followed a different path and the tides had been right, the dikes would have been breached, the CN rail bed washed over and my community would have been under water and cut off from the vital connection to Nova Scotia.

Last month, we dodged a bullet again when Hurricane Lee made landfall, this time having the storm track directly up the Bay of Fundy on the day/night of the highest tides and a full moon. Fortunately, it was starting to blow itself out and was not as bad as people had expected, but the anxiety and fear on people's minds in my community leading up to that storm was palpable. The reason for this, Mr. Chair, is because we are all aware now after the floods of the past and a quickly changing climate that it is not a matter of "if" but a matter of "when" the isthmus will be under water.

The truth is that what the dikes and the CN rail line that parallels the Trans-Canada Highway protect is difficult to quantify because the impacts of such a devastating situation as a breach are too complicated to list. But I will do my best here today for my community.

Let me start, Mr. Chair, with an easy statistic: roughly \$40 billion, as has been said, travels across the only — only — trade corridor between the two provinces per year. To boil that

Les habitants de Tantramar se considèrent chanceux de vivre en de tels lieux. D'ailleurs, les vasières aux apparences de crème au chocolat, les magnifiques marais et la biodiversité de cette région ont été intégrés à notre histoire, à notre art, à notre musique, à notre culture, à nos possibilités éducatives, ainsi qu'au tourisme et à l'économie.

Monsieur le président, nous sommes en permanence taraudés par la crainte que tout soit emporté par la tempête parfaite. L'isthme de Chignecto, comme on l'a dit, est une langue de terre étroite faisant le pont entre le Nouveau-Brunswick à la Nouvelle-Écosse et s'étendant de la baie de Fundy, d'un côté, jusqu'au détroit de Northumberland de l'autre. La majeure partie de ces terres se trouve bien en dessous du niveau de la mer et il faudrait peu pour qu'elles soient inondées. L'ancienne ville de Sackville a connu sa juste part d'inondations dans le passé, de nombreuses parties de la ville ayant été inondées en 1962, plus récemment en 2015 et encore une fois en 2016, en raison de l'eau douce affleurante, un phénomène qui a été aggravé par les vents violents, les marées hautes et les ondes de tempête de la baie de Fundy.

En 2022, l'ouragan *Fiona* a balayé les provinces de l'Atlantique, et ma collectivité a connu les dommages et la destruction causés par les arbres abattus et les inondations importantes.

Monsieur le président, je suis ici aujourd'hui pour dire que nous avons évité le pire. Si l'ouragan avait suivi une trajectoire différente et que les marées avaient atteint leur cote maximale, les digues auraient été emportées, le ballast de la ligne ferroviaire du CN aurait été inondé et ma collectivité aurait été coupée de son lien vital avec la Nouvelle-Écosse.

Le mois dernier, nous avons de nouveau évité le pire quand l'ouragan Lee a touché terre, cette fois-ci suivant une trajectoire qui l'a mené directement en amont de la baie de Fundy, le jour et la nuit mêmes où, à cause d'une pleine lune, les marées ont été les plus hautes. Heureusement, la tempête a commencé à faiblir et elle ne s'est pas avérée aussi terrible qu'on l'avait prévu, ce qui n'empêche que les résidents de ma collectivité ont connu l'anxiété et la peur avant que la tempête ne frappe. Monsieur le président, cette peur s'explique par le fait que nous savons tous maintenant, d'après les inondations du passé et l'évolution rapide du climat, que la question n'est pas de savoir « si » l'isthme sera submergé, mais « quand ».

En vérité, il est difficile de savoir quelle partie est effectivement protégée par les digues et la voie ferrée du CN qui sont parallèles à la route Transcanadienne parce que les répercussions d'une situation aussi dévastatrice qu'une brèche sont trop compliquées à cerner. Cependant, je vais faire de mon mieux aujourd'hui pour ma collectivité.

Monsieur le président, permettez-moi de commencer par vous donner une statistique facile à comprendre, soit que le commerce interprovincial qui transite chaque année par le seul — et

down, that is just shy of \$770 million a week. Within some of that amount is trade that is associated with my community, either importing or exporting, which means that that trade would be shut down if there were a breach. As a result of the proximity of the town of Amherst, many citizens travel to work there. This, too, would be shut down. There are even more people who access shopping and services in Amherst and beyond who would not be able to do so if the isthmus flooded.

Our province, like others, is having a challenging time with health care service delivery to the point that our local hospital in Tantramar almost shut its doors in 2020. The Amherst Hospital with its increased level of service has been life-saving to my community, and once again, being cut off would put Tantramar in a terrible, potentially life-threatening situation.

Tantramar has a strong backbone in terms of agricultural economy, and many farms are located on the sweeping Tantramar Marsh. The ocean would move across this land efficiently and rapidly, submitting arable pasture land to saltwater that would ruin it for years to come. The last point that I will make, Mr. Chair, is the impact on the municipality, directly. Many people would lose their homes, jobs, businesses and schools to the ocean. The municipality would lose its property and infrastructure, from parkland to community buildings, from roads to retention ponds.

Our municipal asset loss would be catastrophic. These are the fears that everyone in Tantramar lives with day-to-day, and it is even worse at this time of year during the hurricane season. As I spoke about in my opening, these fears are so present because we feel like we are on borrowed time.

Mr. Chair and members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications, I thank you once more for this opportunity and I invite you to come to Tantramar and see firsthand the impacts of a changing climate and the situation that exists around the Chignecto Isthmus. Thank you again for your time.

The Chair: Thank you.

Senator Simons: I want to apologize to Mayor Kogon because you gave a great speech, but I just want you to understand that we're doing something different here.

We're focusing on the transportation network, but you gentlemen, Mayor Black and Mayor Kogon, have given us a great overview of the fear in which your communities live.

unique — corridor existant représente environ 40 milliards de dollars, comme on l'a dit. On peut dire que cela représente un peu moins de 770 millions de dollars par semaine. Une partie de ce montant comprend le commerce associé à ma collectivité, qu'il s'agisse d'importation ou d'exportation, ce qui signifie que ce commerce serait fermé en cas de rupture des digues. En raison de la proximité de la ville d'Amherst, beaucoup de mes citoyens vont y travailler. Il en serait fait de cette réalité également. Si l'isthme était inondé, encore plus de gens perdraient leur accès aux commerces et aux services d'Amherst et d'ailleurs.

Notre province, comme d'autres, traverse une période difficile sur le plan de la prestation des services de santé, au point que notre hôpital local de Tantramar a failli fermer ses portes en 2020. L'hôpital d'Amherst, avec son niveau de service accru, a sauvé des vies dans ma collectivité, et, encore une fois, le fait d'interrompre les services placerait Tantramar dans une situation terrible et potentiellement mortelle.

L'économie agricole de Tantramar repose sur une assise solide, mais de nombreuses exploitations sont situées dans la vaste région marécageuse de Tantramar. Sans les digues, l'océan envahirait facilement la zone, soumettant du même coup les terres arables à l'effet de l'eau salée qui les rendrait infertiles pour des années. En dernier lieu, monsieur le président, je veux parler de l'impact direct sur la municipalité. Beaucoup de résidents perdraient leur maison, leur emploi, leur entreprise et leur école. La municipalité perdrait ses propriétés et ses infrastructures, des parcs aux bâtiments communautaires, des routes aux bassins de rétention.

La perte de nos actifs municipaux serait catastrophique. C'est le genre de crainte que tous les résidents de Tantramar éprouvent au quotidien, et c'est encore pire en cette période de l'année, pendant la saison des ouragans. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous ressentons ces craintes parce que nous avons l'impression que le temps nous est compté.

Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, je vous remercie encore une fois de cette occasion et je vous invite à venir à Tantramar pour voir de vos propres yeux les répercussions des changements climatiques et la situation qui existe autour de l'isthme de Chignecto. Merci encore de votre temps.

Le président : Merci.

La sénatrice Simons : Je tiens à présenter mes excuses au maire Kogon qui a prononcé un excellent discours, mais vous devez comprendre, monsieur, que nous faisons quelque chose de différent ici.

Notre comité s'intéresse d'abord et avant tout au réseau de transport, mais vous, messieurs — maire Black et maire Kogon — venez de nous donner un excellent aperçu de la crainte qui règne dans vos collectivités.

I wonder if you could explain to us how vulnerable the dikes are. How much more vulnerable does climate change make them, and how vulnerable are the roads and rails now? As I say, this is not about jurisdiction or who is responsible; we need someone to tell us what the problem is.

Mr. Black: Thank you for the question, through the chair. I would say, in my personal opinion, as I'm not a road engineer and I do not build roads, that the road corridor that is a part of the Chignecto Isthmus is actually in fairly good shape. As was said earlier by somebody on the last panel, the roads in New Brunswick are not in the best of shape, but that piece of the Trans-Canada Highway is actually in pretty good shape. With regard to the rail line, it would be interesting to hear from CN and ask them exactly what the condition of that rail line is. I know in 2015, there was a storm that blew through with significant surges, and there is a picture that is stark — you can find it online — of the rail bed with water from the ocean and the Bay of Fundy lapping at the wheels of a train crossing that piece of infrastructure.

Senator Simons: That puts it into perspective.

Mr. Black: I'm reasonably sure that that piece of infrastructure was probably a little bit at risk after that storm event. I think it would be interesting to hear from CN. That being said, the road is in good shape, but if it were to be washed over, if the water were to come over, it would put it underwater, in which case that infrastructure would start to wear away.

Senator Simons: It would be a very good road under the water, but it would not be of much use to people.

The problem then, as are you explaining it, is not so much the road or the rail; it's the potential for the dikes to fail, which would inundate the entire area.

Mr. Black: Yes, right. Quickly, if I may, Mr. Chair, in 2015 that rail line with the water lapping at the edges, represented a situation in which the dikes had failed. They had already failed. The last thing that kept the water back was the rail line because it was a little higher than the dikes.

Senator Simons: Wow. So, it actually functioned as a mini-dam.

Mr. Black: Right.

Senator Simons: Mayor Kogon, you pointed out something that I had not understood before, that this is not just a question of things going from New Brunswick to Nova Scotia; it is a question of everything coming from the Port of Halifax in the other direction. So, at your end of the isthmus, how vulnerable are the road and rail bed to flooding in the area that you are in?

Je me demande si vous pourriez nous parler de la vulnérabilité des digues. Dans quelle mesure les changements climatiques les rendent-elles plus vulnérables, et dans quelle mesure les routes et les chemins de fer sont-ils actuellement vulnérables? Comme je l'ai dit, ce n'est pas une question de compétences ou de responsabilité; il faut que quelqu'un nous dise quel est le problème.

M. Black : Je vous remercie de la question, monsieur le président. Je dirais, à mon avis, puisque je ne suis pas ingénieur des routes et que je ne construis pas de routes, que le corridor routier qui fait partie de l'isthme de Chignecto est en fait en assez bon état. Comme quelqu'un l'a dit plus tôt dans le dernier groupe de témoins, les routes du Nouveau-Brunswick ne sont pas en très bon état, mais ce tronçon de la Transcanadienne est en assez bon état. En ce qui concerne la voie ferrée, il serait intéressant d'entendre le CN et de lui demander quel est l'état exact de cette voie ferrée. Je sais qu'en 2015, il y a eu une tempête avec des ondes importantes, et il y a une image qui est frappante — vous pouvez la trouver en ligne — du lit du chemin de fer inondé par l'océan et de la baie de Fundy qui flatte sur les roues d'un train qui traverse cette infrastructure.

La sénatrice Simons : Cela met les choses en perspective.

M. Black : Je suis raisonnablement certain que cet élément d'infrastructure était probablement un peu à risque après cette tempête. Je pense qu'il serait intéressant d'entendre le CN à ce sujet. Cela dit, la route est en bon état, mais si elle était emportée par les eaux, si elle était submergée, l'infrastructure commencerait à s'user.

La sénatrice Simons : Ce serait une très bonne route sous l'eau, mais elle ne serait pas très utile.

Le problème, comme vous l'expliquez, ce n'est pas tant la route ou le chemin de fer que la possibilité que les digues cèdent, ce qui inonderait toute la région.

M. Black : Oui, c'est exact. Rapidement, si vous me le permettez, monsieur le président, en 2015, cette ligne de chemin de fer avait été inondée quand les digues ont cédé. Elles avaient déjà cédé. Le dernier obstacle qui a retenu l'eau, c'est la voie ferrée parce qu'elle était un peu plus haute que les digues.

La sénatrice Simons : Wow. La voie a donc servi de mini-barrage.

M. Black : Exact.

La sénatrice Simons : Monsieur le maire Kogon, vous avez souligné quelque chose que je n'avais pas compris auparavant, à savoir que ce n'est pas seulement une question de se rendre du Nouveau-Brunswick à la Nouvelle-Écosse; cela concerne tout ce qui vient du port de Halifax dans l'autre direction. Donc, à votre bout de l'isthme, dans quelle mesure les routes et la voie ferrée sont-elles vulnérables aux inondations dans votre région?

Mr. Kogon: That's the point. The dikes are centuries old and gradually eroding on their own. The sea level is rising. It was predicted some years ago that if the sea-level rise were to continue at the rate it was, there would be a permanent breach around 2100. So that is not what is giving us the urgency that we see today.

What we're worried about is what occurred, for example, in 1869, which was the *Saxby Gale*. There was a high tide, a full moon and a hurricane came through. The isthmus flooded, lives were lost, livestock was lost. It was a terrible disaster.

We now feel that because we are seeing the sea levels rise, it will take less of a storm to breach the dikes, and our storms are getting more frequent and more intense. Someone quoted me, and I like to repeat, that the storm of a lifetime has become an annual event. When we look back over the last three or four years, we've had more hurricanes than we've had in many years prior.

The vulnerability due to climate change is the issue. It's not that the dikes are destroyed, but they'll be overcome by one of these storms. So the rail line being in good condition, the road being in good condition and the power lines being in good condition will all be for naught when the flood occurs.

We are vulnerable. We could have a high tide, full moon and hurricane at any time. That's why we feel there is a major urgency to getting mitigation efforts started.

Senator Simons: And municipalities are always the very first level of government that's responsible in a time of disaster.

Thank you very much. That's incredibly helpful.

Mr. Kogon: Thank you.

Senator Richards: I agree with Senator Simons. It was a great presentation by both of you. Speaking to you there at the school, I did not know what you told me. I thought the dikes were managed much better than they are. That was my reticence in speaking earlier about previous storms, but you two saying the dikes haven't been looked at and haven't been kept up fills me with the consternation that I think you two have given us tonight.

Is there any idea how high the Fundy tides have risen? Have they risen over the last while, or do you know if the Fundy tides have come up? They're the highest tides in the world. I wonder if they've risen or if anyone has noticed that.

M. Kogon : Voilà où je veux en venir. Les digues datent de plusieurs siècles et s'érodent peu à peu. Le niveau de la mer monte. Il y a quelques années, on avait prédit que si l'élévation du niveau de la mer se poursuivait au rythme actuel, il y aurait une brèche permanente vers 2100. L'urgence ne date donc pas d'hier.

Ce qui nous inquiète, c'est ce qui s'est passé, par exemple, en 1869, avec la tempête *Saxby Gale*. Il y a eu une marée haute, une pleine lune et un ouragan. L'isthme a été inondé, il y a eu des morts, on a perdu du bétail. C'était une terrible catastrophe.

Nous avons maintenant l'impression que, parce que le niveau de la mer monte, même une tempête moins forte pourrait faire céder les digues, et les tempêtes chez nous sont de plus en plus fréquentes et intenses. Quelqu'un m'a cité, et j'aime le répéter, que la tempête d'une vie est devenue un événement annuel. Au cours des trois ou quatre dernières années, il y a eu plus d'ouragans que pendant de nombreuses années.

Le problème, c'est la vulnérabilité causée par les changements climatiques. Ce n'est pas que les digues cèdent, mais que le niveau de l'eau passe au-dessus lors de l'une de ces tempêtes. Donc, même si la ligne de chemin de fer est en bon état, même si la route est en bon état et même si les lignes de transport d'électricité sont en bon état, cela ne servira à rien en cas d'inondation.

Nous sommes vulnérables. Il pourrait y avoir une marée haute, une pleine lune et un ouragan à tout moment. C'est pourquoi nous estimons qu'il est très urgent d'entreprendre des efforts d'atténuation.

La sénatrice Simons : Et les municipalités sont toujours le tout premier ordre de gouvernement responsable en temps de catastrophe.

Merci beaucoup. C'est incroyablement utile.

M. Kogon : Merci.

Le sénateur Richards : Je suis d'accord avec la sénatrice Simons. Vous avez tous les deux fait un excellent exposé. Quand je vous ai parlé à l'école, je n'avais pas pris pleinement conscience de ce que vous m'aviez dit. Je pensais que les digues étaient beaucoup mieux gérées qu'elles ne le sont. C'est pourquoi j'ai hésité à parler plus tôt des tempêtes précédentes, mais je comprends mieux votre consternation de ce soir en sachant que les digues n'ont pas été examinées et qu'on ne les a pas entretenues.

A-t-on une idée de la hauteur des marées dans la baie de Fundy? Ont-elles augmenté ces derniers temps, ou savez-vous si les marées de la baie de Fundy ont augmenté? Ce sont les plus hautes marées du monde. Je me demande si elles ont augmenté ou si quelqu'un l'a remarqué.

Mr. Kogon: What I've been told is the Fundy tides remain much the same as they've always been. However, because the sea level is rising, the high tides are higher than they used to be and getting higher every day. So it is becoming more of a threat, and our vulnerability is more apparent.

Senator Richards: Has your concern about the dikes and the repairing of the dikes fallen on deaf ears?

Mr. Black: As we were talking about earlier, there are some dike systems — aboiteaux they're called, which is a water-release structure — that are very old; some are newer. With the Bay of Fundy being particular in its makeup, especially in its mud, they get silted very quickly. The Department of Natural Resources and Energy Development or the Department of Transportation and Infrastructure in New Brunswick, certainly at the local level, they can try to keep up on fixing up some of the aboiteaux, but it's really just throwing a snowball at an avalanche. It doesn't do anything. It might solve a local problem, but it doesn't solve the overall issue of the dikes. They are not maintained the way they should be to keep them up.

Senator Richards: It's like the little Dutch boy.

Mr. Black: Mayor Kogon made the point that even if they had been fixed up to the level that they should have been over the years, they still would have breached. 2015 was a perfect example of that. The water just spilled over them. It's not that the aboiteaux would have solved that water problem. It would have gone over regardless.

Senator Richards: Thank you.

Senator Quinn: I want to thank Senator Simons for her question, too, and I agree. We're dealing with two different topics. The bill is not the issue here. It's the critical infrastructure associated with the area and the effects of climate change on that critical infrastructure. Through the presentations and in answering the questions, you've certainly touched on that and brought more clarity to it. I just want to be sure that we all understand that these are two separate streams of activity, if I can call it that.

The Chair: The good news is we don't have to bring back Mayor Kogon twice. We can thank him for saving us a bit of time.

Senator Quinn: Let's see where we go with the bill.

M. Kogon : Ce qu'on m'a dit, c'est que les marées de la baie de Fundy sont restées à peu près les mêmes. Cependant, comme le niveau de la mer monte, les marées sont plus hautes qu'elles ne l'étaient et elles le sont de plus en plus chaque jour. Cela devient donc de plus en plus une menace, et notre vulnérabilité est plus évidente.

Le sénateur Richards : Votre préoccupation au sujet des digues et de leur réparation est-elle tombée dans l'oreille d'un sourd?

M. Black : Comme nous le disions plus tôt, il y a certains systèmes de digues — les aboiteaux, c'est-à-dire une structure de distribution d'eau — qui sont très vieux; d'autres sont plus récents. Comme la baie de Fundy a une composition particulière, surtout de boue, les digues s'ensavent très rapidement. Le ministère des Ressources naturelles et du Développement de l'énergie ou le ministère des Transports et de l'Infrastructure du Nouveau-Brunswick, certainement au niveau local, peuvent essayer de continuer à réparer certains des aboiteaux, mais c'est comme un coup d'épée dans l'eau. Cela ne règle absolument rien. Cela pourrait régler un problème local, mais cela ne règle pas le problème global des digues. Elles ne sont pas entretenues comme ils devraient l'être.

Le sénateur Richards : C'est comme l'histoire du petit garçon hollandais.

M. Black : Le maire Kogon a dit que même s'ils avaient été réparés au niveau où ils auraient dû l'être au fil des ans, on n'aurait pu empêcher les brèches. L'année 2015 en est un parfait exemple. L'eau a simplement dépassé leur niveau. Même les aboiteaux n'auraient pas réglé ce problème d'eau. Le niveau était trop élevé de toute façon.

Le sénateur Richards : Merci.

Le sénateur Quinn : Je remercie également la sénatrice Simons de sa question, et je suis d'accord. Nous parlons ici de deux sujets différents. Ce n'est pas le projet de loi qui est en cause ici. Il s'agit de l'infrastructure essentielle associée à la région et des effets des changements climatiques sur cette infrastructure essentielle. Dans vos exposés et vos réponses aux questions, vous avez certainement abordé la question et apporté des précisions. Je veux simplement m'assurer que nous comprenons tous qu'il s'agit de deux volets d'activité distincts, si je peux m'exprimer ainsi.

Le président : La bonne nouvelle, c'est que nous n'avons pas à faire revenir le maire Kogon deux fois. Nous pouvons le remercier de nous avoir fait gagner un peu de temps.

Le sénateur Quinn : Voyons où nous en sommes avec le projet de loi.

In any case, what I want to do is build on the questions and the answers that were given. The pieces of infrastructure that are at risk with climate change are the dikes themselves. There have been studies done to look at those dikes to see what can be done in the face of climate change. Could you talk about what those studies talked about in terms of vulnerability? Why are they even looking at it now if climate change is not something that is concerned?

Second, I know the statistic from way back about the sea-level rise was quoted. I would be remiss if I didn't make the observation that sea-level rise, I believe, has increased dramatically over the last number of years with the effects of climate change collectively. That would, I assume, have much more of an effect.

I would like to hear about the work that was done and why now.

Mr. Kogon: My awareness of the history of the threat becoming apparent — this is through Bill Casey — is it began with the United Nations Intergovernmental Panel on Climate Change back in 2007. It identified the two big threat to areas in North America. That was the city of New Orleans and the Chignecto Isthmus. To quote from their report:

Some large cities (e.g., New Orleans) and important infrastructure (e.g., the only highway and rail link between Nova Scotia and the rest of Canada) are located on or behind dykes that will provide progressively less protection unless raised on an ongoing basis.

I know Mr. Casey, as an MP, had this before the House of Commons as far as back as 2009. So we've known about the concern and the threat for a long time. That's what led to us being able to procure \$700,000 and have an engineering study done. That study presented 10 different options for mitigation. The top three are under consideration currently by the two provinces because it is under provincial control at the present time.

As a local municipal leader, I was concerned that one option under consideration might be to just simply build a bridge and let the area flood, which would not have been acceptable. Thankfully, none of the three options that are under consideration do that. They protect the transportation corridor, the marshlands and the two large communities that border on the Tantramar marsh.

There is work being done, and I'm told that behind the scenes of the high-level politicians discussing and negotiating who will pay, that planning is ongoing as to what will likely be done.

Quoi qu'il en soit, je veux m'appuyer sur les questions et les réponses qui ont été données. Les éléments d'infrastructure qui sont menacés par les changements climatiques sont les digues elles-mêmes. Des études ont été menées sur ces digues pour voir ce qui peut être fait face aux changements climatiques. Pourriez-vous nous parler de ce que ces études ont révélé au sujet de la vulnérabilité? Pourquoi se penchent-ils maintenant sur la question si les changements climatiques ne sont pas une préoccupation?

Deuxièmement, je sais qu'on a cité des statistiques très anciennes sur l'élévation du niveau de la mer. Je m'en voudrais de ne pas faire remarquer que l'élévation du niveau de la mer, je crois, a augmenté de façon spectaculaire au cours des dernières années en raison des effets collectifs des changements climatiques. Je suppose que cela aurait beaucoup plus d'effet.

J'aimerais entendre parler du travail qui a été fait et pourquoi maintenant.

M. Kogon : Ma connaissance de l'histoire de la menace qui est en train de se manifester — par l'entremise de Bill Casey — remonte à 2007, lorsque le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat des Nations unies a été créé. Il a identifié les deux grandes menaces qui pèsent sur les régions de l'Amérique du Nord. C'était la ville de La Nouvelle-Orléans et l'isthme de Chignecto. Voici un extrait de son rapport :

Certaines grandes villes (p. ex., La Nouvelle-Orléans) et des infrastructures importantes (p. ex., le seul lien routier et ferroviaire entre la Nouvelle-Écosse et le reste du Canada) sont situées sur ou derrière des digues qui offriront de moins en moins de protection, à moins d'être soulevées de façon continue.

Je sais que M. Casey, en tant que député, a présenté ce projet de loi à la Chambre des communes dès 2009. Nous sommes donc au courant des préoccupations et des menaces depuis longtemps. C'est ce qui nous a permis d'obtenir 700 000 \$ et de faire faire une étude technique. Cette étude présentait 10 options d'atténuation différentes. Les trois principales sont actuellement à l'étude par les deux provinces parce que le dossier est sous contrôle provincial à l'heure actuelle.

En tant que dirigeant municipal local, je craignais que l'une des options envisagées soit simplement de construire un pont et de laisser la région être inondée, ce qui n'aurait pas été acceptable. Heureusement, aucune des trois options à l'étude ne prévoit cela. Ils protègent le corridor de transport, les marais et les deux grandes communautés qui bordent le marais de Tantramar.

Il y a du travail qui se fait, et on me dit qu'en coulisse, des politiciens de haut niveau discutent et négocient pour savoir qui paiera, que la planification est en cours pour déterminer ce qui sera probablement fait.

I'm not technically expert enough to be able to give you any opinion on what type of mitigation efforts on those dikes would be the best or the most effective. That's not my field of expertise. I am hearing that it's not just the best thing to raise the dikes and support the dikes with steel infrastructure, and there may be a place for natural saltwater marshes to be part of the plan. Apparently, it would be less expensive, more effective and more environmentally friendly. But that's not for me to judge. As I say, my background is nothing to do with this kind of technology, so I couldn't really comment. But the recognition that this is an absolutely vital issue to be dealt with has been accepted by everybody I've ever talked to at all levels of government: federal, provincial and, obviously, municipal.

Senator Quinn: Do you have anything to add, Mr. Black?

Mr. Black: I have one thing to add quickly. The three options were to raise the existing dikes, add some bigger dikes, or do a combination of both of those with a massive control structure near the Tantramar River. All three of the options are building bigger. The reason for that is because there is a recognition that the rail line is the highest dike currently. The acknowledgement is that the dikes have already failed. It's just about building things bigger to get them up to a certain point where the water can be stopped. So I think it's important to remember that we're not trying to fix the dikes because the dikes are already broken, and they're too small. It's not going to work. It really is about building something new. It happened in New Orleans when they built a new wall out in the ocean to try to keep the water away. The same thing will happen here. That's what they're looking at. They're looking at just building bigger to get to that point where the water can stay back.

The Chair: From the three options that are being proposed, what's the ballpark figure in terms of what kind of resources are required?

Mr. Black: Thank you for the question. The most expensive option, which is to do a combination of both and a fairly significant controlled structure near the Tantramar River, was — at the time that the study was written — \$300 million. That was a few years ago. The study has been around for a while, and nothing has been happening. It's been bouncing like a ball back and forth between orders of government. Therefore, of course, that price has ballooned, like everything else, with inflation and rising costs. The estimate for the largest project is around \$600 million. So it has doubled in price.

The Chair: I gather the longer it goes before it's resolved, with inflation being what it is —

Je ne suis pas assez expert sur le plan technique pour vous donner une opinion sur le type d'efforts d'atténuation qui seraient les meilleurs ou les plus efficaces. Ce n'est pas mon domaine d'expertise. J'entends dire que ce n'est pas la meilleure chose à faire d'élever les digues et de les soutenir avec une infrastructure en acier, et qu'il y a peut-être une place pour les marais d'eau salée naturels dans le plan. Apparemment, ce serait moins coûteux, plus efficace et plus écologique. Mais ce n'est pas à moi d'en juger. Comme je l'ai dit, comme je ne possède pas vraiment ce genre d'expertise, je ne peux pas me prononcer. Mais tous ceux à qui j'ai parlé à tous les ordres de gouvernement, fédéral, provincial et, bien sûr, municipal, ont reconnu qu'il s'agissait d'un problème absolument crucial à régler.

Le sénateur Quinn : Avez-vous quelque chose à ajouter, monsieur Black?

M. Black : J'aurais une chose à ajouter rapidement. Les trois options étaient de relever les digues existantes, d'ajouter de plus grandes digues ou de combiner les deux avec une structure de contrôle massive près de la rivière Tantramar. Les trois options prévoient de construire plus gros. La raison en est que l'on reconnaît que la voie ferrée est actuellement la digue la plus haute. On reconnaît que les digues ont déjà cédé. Il s'agit simplement de construire plus gros pour amener les digues jusqu'à un certain niveau où l'eau peut être arrêtée. Je pense donc qu'il est important de se rappeler que nous n'essayons pas de réparer les digues parce qu'elles sont déjà brisées et qu'elles sont trop petites. Cela ne fonctionnera pas. Il s'agit vraiment de construire quelque chose de nouveau. C'est arrivé à La Nouvelle-Orléans lorsqu'on a construit un nouveau mur dans l'océan pour essayer de garder l'eau à l'écart. La même chose se produira ici. C'est ce qu'ils examinent. Ils envisagent simplement de construire plus gros pour en arriver au point où l'eau peut être contenue.

Le président : D'après les trois options proposées, quel est le montant approximatif des ressources nécessaires?

M. Black : Je vous remercie de la question. L'option la plus chère, qui consiste à combiner les deux et à construire une structure contrôlée assez importante près de la rivière Tantramar, se chiffrait — au moment où l'étude a été rédigée — à 300 millions de dollars. C'était il y a quelques années. L'étude a été faite il y a un certain temps, et rien ne s'est passé. Il y a eu des échanges entre les ordres de gouvernement. Par conséquent, bien sûr, ce prix a explosé, comme tout le reste, avec l'inflation et la hausse des coûts. L'estimation pour le projet le plus important est d'environ 600 millions de dollars. Le prix a donc doublé.

Le président : Je crois comprendre que plus cela prend de temps avant d'être résolu, l'inflation étant ce qu'elle est...

Mr. Black: Right. If I may, the study was 10 years. It proposed a 10-year plan. Five years of it is actually doing some work to get to a point where a shovel could be in the ground. We're already two and a little bit years past when the study was finished, and it's doubled in price. Add on five years of study to get to the point where a shovel is in the ground, then that price is just going to continue to increase.

Senator Clement: Thank you both for being here. I appreciate your testimony.

I want to disagree with you, Mayor Kogon. You as a mayor — and you, Mayor Black — do have expertise around infrastructure management and municipal management.

Thank you for inviting us to your community. It is so mayoral to invite people to come and spend money in their community. I love it.

The Chair: And it's so senatorial for us to accept the invitation.

Senator Clement: I'm not going to touch that one.

When I was mayor of Cornwall, my concern was how much we as a city council felt out of the loop. When we were dealing with the provincial and federal orders of government, they didn't loop us in. You talked about the top three recommendations. You talked about the provincial responsibility there. Are you sitting at those tables as mayors and councillors, informing that process? Because if you're not, we've got some major problems in this country around dealing with climate crisis period — full stop.

Mr. Kogon: Well, I can tell you that I have felt out of the loop, as you say. I'm not an expert in what will be the best technical fix. That's not what I'm arguing. As an advocate for something having to be done, absolutely I'm there front and centre. I have requested a meeting with the minister in Nova Scotia who has that portfolio. It hasn't yet happened. I requested that meeting because I do want to — as you say — have input, be at the table and know what's going on. Unfortunately, I have not been brought up to speed. A request to a colleague of mine who is a cabinet minister in the province, trying to arrange a meeting, has still not effected that. We have some challenges in getting the communication going, I'm sorry to report.

Senator Clement: I'm not surprised.

Mr. Black: I would echo that. I met with the former minister of the Department of Infrastructure in February and had a conversation about the Chignecto Isthmus one-on-one. We had a cabinet shuffle, so now there is a new minister. I haven't had a conversation with that new minister yet, but I think there is a communication disconnect between the three orders of

M. Black : Exact. Si vous me le permettez, l'étude portait sur 10 ans. Elle proposait un plan décennal. Il aurait fallu attendre cinq ans avant d'en arriver à la première pelletée de terre. Il y a déjà deux ans et quelques mois que l'étude a été menée, et le prix a doublé. Si l'on ajoute cinq années d'études pour en arriver à la première pelletée de terre, le prix va continuer d'augmenter.

La sénatrice Clement : Merci à vous deux d'être ici. Je vous remercie de votre témoignage.

Je ne suis pas d'accord avec vous, monsieur le maire. En tant que maire — comme vous, monsieur Black —, vous avez une expertise en matière de gestion des infrastructures et de gestion municipale.

Merci de nous avoir invités dans votre collectivité. C'est tellement propre aux maires que d'inviter les gens à venir dépenser de l'argent dans leur communauté. J'adore ça.

Le président : Et c'est tellement sénatorial pour nous d'accepter l'invitation.

La sénatrice Clement : Je vais m'abstenir de commenter.

Lorsque j'étais mairesse de Cornwall, je me demandais à quel point le conseil municipal se sentait exclu. Lorsque nous traitons avec les gouvernements fédéral et provinciaux, ils ne nous faisaient pas participer. Vous avez parlé des trois principales recommandations. Vous avez parlé de la responsabilité provinciale. Êtes-vous assis à ces tables en tant que maires et conseillers, pour éclairer ce processus? Parce que si vous ne l'êtes pas, nous avons de gros problèmes dans ce pays pour faire face à la crise climatique, point à la ligne.

M. Kogon : Eh bien, je peux vous dire que je me sens exclu, comme vous le dites. Je ne suis pas un expert de la meilleure solution technique. Ce n'est pas ce que je dis. En tant que défenseur de l'action, je suis tout à fait à l'avant-plan. J'ai demandé à rencontrer le ministre, en Nouvelle-Écosse, qui est responsable de ce portefeuille. Cela ne s'est pas encore produit. J'ai demandé cette réunion parce que je veux — comme vous le dites — avoir mon mot à dire, être à la table et savoir ce qui se passe. Malheureusement, on ne m'a pas mis au courant. Une demande adressée à un de mes collègues qui est ministre dans la province et qui tente d'organiser une réunion n'a toujours pas eu lieu. Je suis désolé de vous dire que nous avons de la difficulté à communiquer.

La sénatrice Clement : Je ne suis pas surprise.

M. Black : J'abonde dans le même sens. J'ai rencontré l'ancien ministre de l'Infrastructure en février et j'ai eu une conversation individuelle au sujet de l'isthme de Chignecto. Depuis, il y a eu un remaniement ministériel, et il y a maintenant un nouveau ministre. Je n'ai pas encore parlé à ce nouveau ministre, mais je crois qu'il y a un manque de communication

government. I was in Ottawa during the Federation of Canadian Municipalities advocacy days last December and mentioned the Chignecto Isthmus and the vulnerability of that stretch of land to the House of Commons Conservative Party critic, and he didn't know anything about that at all. That's not to place blame, because we're over on the East Coast and maybe not a lot of people know about it. However, he was deeply concerned about it, so I had a further conversation with him.

I think we should put the message out about the vulnerability of the isthmus and what it means — potentially — nationally, provincially and at a local level. Communication in general between the orders of the government would also be great, and municipal leaders around the table would certainly be needed.

Senator Clement: Thank you.

Mr. Chair, I want to go on record as saying that I think this study needs to take this piece very seriously. This chronic disconnect between the orders of government really places all of our communities at great risk.

The Chair: It would certainly be a good focus for a case study.

Senator Simons: I was going to ask Senator Clement's question, but since she asked it better than I ever could, I'm going to ask a follow-up question.

Presumably some of this transportation infrastructure runs right through your municipalities. What are your own emergency preparedness plans in the face of the kind of catastrophic weather event you're describing? What are your own municipalities doing to prepare and safeguard the pieces of the transportation network that are within your boundaries?

Mr. Kogon: From my perspective, that was one of the reasons I wanted to meet with the minister involved, because to really have an effective emergency management plan, it needs to have provincial support. We don't have resources to try to deal with it on that kind of a level. Other than evacuating and going further into Nova Scotia, we have no other ability to do anything.

There was a recent announcement by that particular minister in Nova Scotia that there is a plan either nearing completion or complete, but she stated in her interview that they could not reveal any details as yet. So that was another thing on my agenda for a meeting with her to discuss where we're at with the isthmus issues — because that's a very important point you make.

entre les trois ordres de gouvernement. J'étais à Ottawa en décembre dernier, lors des journées de sensibilisation de la Fédération canadienne des municipalités, et j'ai mentionné l'isthme de Chignecto et la vulnérabilité de ce tronçon de terrain au porte-parole du Parti conservateur à la Chambre des communes, et il n'était pas du tout au courant. Ce n'est pas pour blâmer qui que ce soit, car nous, sur la côte Est, pouvons parfois être un peu loin des préoccupations des gens. Cependant, comme il s'est montré très préoccupé par cette question, j'ai eu un autre échange avec lui.

Je pense que nous devrions faire connaître la vulnérabilité de l'isthme et ce qu'elle pourrait signifier à l'échelle nationale, provinciale et locale. Une meilleure communication entre les ordres de gouvernement serait également excellente, et la présence des dirigeants municipaux autour de la table serait certainement nécessaire.

La sénatrice Clement : Merci.

Monsieur le président, je tiens à dire officiellement que cette étude doit prendre cette question très au sérieux. Ce décalage chronique entre les ordres de gouvernement met vraiment toutes nos collectivités en danger.

Le président : Ce serait certainement un bon point de départ pour une étude de cas.

La sénatrice Simons : J'allais poser la question de la sénatrice Clement, mais comme elle l'a fait avant moi, je vais poser une question complémentaire.

Je présume qu'une partie de cette infrastructure de transport traverse vos municipalités. Quels sont vos propres plans de préparation aux situations d'urgence face au genre de catastrophe météorologique que vous décrivez? Que font vos municipalités pour préparer et protéger les éléments du réseau de transport qui se trouvent sur votre territoire?

M. Kogon : De mon point de vue, c'est l'une des raisons pour lesquelles je voulais rencontrer la ministre concernée, parce que pour vraiment avoir un plan de gestion des urgences efficace, il faut avoir l'appui des provinces. Nous n'avons pas les ressources nécessaires pour faire face à ce genre de situation. Mis à part les évacuations et les déplacements à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse, nous n'avons aucune autre possibilité de faire quoi que ce soit.

La ministre de la Nouvelle-Écosse a récemment annoncé qu'un plan était terminé ou sur le point de l'être, mais elle a déclaré dans son entrevue qu'aucun détail ne pouvait encore être révélé. C'était donc un autre point à l'ordre du jour d'une réunion avec elle pour discuter de l'état d'avancement des questions liées à l'isthme — parce que c'est un point très important que vous soulevez.

Senator Simons: Mayor Black?

Mr. Black: I think it should be noted that the difficulties around the flooding and our responses between Amherst and Tantramar/Sackville are very different. Nova Scotia is going to make out much worse in this situation. They'll be cut off. New Brunswick will be cut off from Nova Scotia, but we're still at least linked to the rest of the country. For Sackville — Tantramar — we now have a much larger town boundary. We went through a provincial amalgamation recently, so our new area is massive. The Trans-Canada Highway and the railbed you may have seen in pictures is entirely within our municipality. Only a piece of the Tantramar Marsh used to be in Sackville's boundaries, and it is now in the new municipality of Tantramar. The entire thing is pretty much in our community.

Senator Simons: It's like when Ottawa was amalgamated.

Mr. Black: Yes, we've taken on more responsibility.

Senator Simons: How large is the municipality now?

Mr. Black: It's bigger than the city of Moncton in boundary. I can't remember exactly the size we've taken in, but it's significant. For us, too, there would be a retreat from the most vulnerable areas, but that's really all we can do. We have invested heavily in our own community for our own flood-mitigation management. We've built retention ponds and tried to naturalize it rather than do grey infrastructure. We've done that incredibly well to protect our town from flooding — because we've seen it before. But if the Canadian National, or CN, rail breached, then all of that infrastructure — the \$15 million plus we've invested in our community for infrastructure for our own flooding — would be gone.

Senator Simons: All right, so here's my follow-up question: What do you hear? Do you have relations with CN? Have you met with and spoken with them? Because presumably they're the largest company that is held hostage to this potential weather disaster.

Mr. Black: I was at the Federation of Canadian Municipalities AGM in Toronto in May. CN had a significant booth set up, so I was able to speak with the director of government relations for the Atlantic region through CN. I brought up the conversation of the Chignecto Isthmus. I think I

La sénatrice Simons : Maire Black, vous voulez ajouter quelque chose?

M. Black : Je pense qu'il convient de souligner que les difficultés entourant les inondations et nos interventions entre Amherst et Tantramar/Sackville sont très différentes. La Nouvelle-Écosse va se retrouver dans une situation bien pire. Les liens seront interrompus. Le Nouveau-Brunswick sera séparé de la Nouvelle-Écosse, mais nous serons toujours au moins liés au reste du pays. Pour Sackville — Tantramar — nous avons maintenant une limite de ville beaucoup plus grande. Nous avons récemment procédé à une fusion provinciale, de sorte que notre nouveau secteur est énorme. La route transcanadienne et la voie ferrée que vous avez peut-être vues sur des photos se trouvent entièrement dans notre municipalité. Seule une partie du marais de Tantramar se trouvait dans les limites de Sackville, et elle se trouve maintenant dans la nouvelle municipalité de Tantramar. C'est à peu près tout ce qui se passe dans notre collectivité.

La sénatrice Simons : C'est comme lorsque la ville d'Ottawa a été fusionnée.

M. Black : Oui, nous avons assumé plus de responsabilités.

La sénatrice Simons : Quelle est la taille actuelle de la municipalité?

M. Black : Elle est plus grande que la ville de Moncton en superficie. Je ne me souviens pas exactement de la taille actuelle, mais elle est importante. Pour nous aussi, il y aurait un recul des zones les plus vulnérables, mais c'est vraiment tout ce que nous pouvons faire. Nous avons beaucoup investi dans notre propre collectivité pour la gestion de l'atténuation des inondations. Nous avons construit des bassins de rétention et nous avons essayé de les naturaliser plutôt que de créer des infrastructures grises. Nous l'avons fait incroyablement bien pour protéger notre ville contre les inondations, parce que nous l'avons déjà vécu. Mais si le chemin de fer du Canadien National, ou du CN, faisait une brèche, toute cette infrastructure — les 15 millions de dollars et plus que nous avons investis dans notre collectivité pour l'infrastructure nécessaire pour faire face aux inondations — disparaîtrait.

La sénatrice Simons : D'accord. J'aimerais donc savoir ce que vous avez entendu à ce sujet. Avez-vous des communications avec le CN? Les avez-vous rencontrés et leur avez-vous parlé? Parce que je présume qu'il s'agit de la plus grande entreprise qui est menacée par cette catastrophe météorologique potentielle.

M. Black : J'ai assisté à l'assemblée générale annuelle de la Fédération canadienne des municipalités à Toronto en mai. Puisque le CN y avait un stand important, j'ai pu parler avec le directeur des relations gouvernementales de la région de l'Atlantique par l'entremise du CN. J'ai parlé de l'isthme de

said a few words, he responded, and then he followed up immediately with, “we’re not putting any money into it.”

Senator Simons: Well —

Mr. Black: Not to point a finger or be incredibly flippant, but that was the comment that was made. I think I’ll leave it there. We’ve had conversations with CN in the past. We want to bring them to the table to have conversations, but the private investment piece of it may need some work.

Senator Simons: Mayor Kogon, have you had any more luck with CN?

Mr. Kogon: Pretty much the same. We want to maintain a good relationship and not sell anyone out. But I think the expectation of CN is that this is a government responsibility at whatever level, be it provincial, federal or a combination of the two.

I get the impression — this is just a personal feeling — that the need to mitigate against a flood is so massively important that the provinces and CN can take the attitude that, well, the feds should pay for it. They really believe the feds will have to pay for it because it will have to be done; it is that important. I think it is a bit of a poker game. That’s a personal opinion. I’m trying to stay non-political when it comes to all of this. But as a bit of an amateur poker player myself, I like to think that’s a bit of a game that’s being played. Because it is so vitally important that mitigation happen, you can sit back and play it close to the chest, I think.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Richards: This is just a comment, but if the dikes are breached in a major storm, the event will probably cost more to repair than any dike will be to build, won’t it? If the marshes flooded and the town of Sackville — I didn’t know that it was no longer Sackville. But if it were flooded, and if Amherst were flooded, it would be a lot more than \$600 million or whatever it will cost to repair or rebuild those dikes.

Mr. Black: For clarification, if I can, we are the municipality of Tantramar. The town of Sackville, the village of Dorchester and the other areas that make up that municipality still exist. It is a conversation that I have day in and day out, and I’m sure I will for a number of years.

Senator Richards: Thank you.

Chignecto. Je crois avoir dit quelques mots, puis il a répondu, et il a immédiatement précisé qu’ils n’investissaient pas d’argent là-dedans.

La sénatrice Simons : Eh bien...

M. Black : Je ne veux pas pointer qui que ce soit du doigt ou réagir exagérément, mais c’est le commentaire qui a été fait. Je pense que je vais m’arrêter ici. Nous avons eu des échanges avec le CN par le passé. Nous voulons les amener à la table pour entamer un dialogue, mais en ce qui concerne l’investissement privé, il y a loin de la coupe aux lèvres.

La sénatrice Simons : Monsieur le maire Kogon, avez-vous eu plus de chance avec le CN?

M. Kogon : C’est à peu près la même chose. Nous voulons maintenir de bonnes relations et ne pas trahir qui que ce soit. Mais je pense que le CN s’attend à ce que ce soit une responsabilité gouvernementale à quelque niveau que ce soit, provincial, fédéral ou une combinaison des deux.

J’ai l’impression — et ce n’est qu’un sentiment personnel — que la nécessité d’atténuer les effets d’une inondation est tellement importante que les provinces et le CN peuvent se dire que c’est le fédéral qui devrait payer. Ils croient vraiment que c’est le gouvernement fédéral qui devra payer parce que cela devra être fait; c’est important à ce point. Je pense que c’est un peu comme une partie de poker. C’est une opinion personnelle. J’essaie de rester apolitique dans tout cela. Mais en tant que joueur de poker amateur moi-même, j’aime à penser que c’est un peu un jeu qui se joue. Comme il est d’une importance vitale que les mesures d’atténuation soient prises, on préfère attendre et jouer prudemment, je crois.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

Le sénateur Richards : Ce n’est qu’un commentaire, mais si les digues cèdent lors d’une grosse tempête, cela coûtera probablement plus cher à réparer qu’à construire n’importe quelle digue, n’est-ce pas? Si les marais étaient inondés et si la ville de Sackville — je ne savais pas qu’elle ne s’appelait plus Sackville. Mais s’il y avait une inondation, et si Amherst était inondée, cela coûterait beaucoup plus que 600 millions de dollars ou peu importe ce qu’il en coûtera pour réparer ou reconstruire ces digues.

M. Black : Je tiens à préciser que nous sommes la municipalité de Tantramar. La ville de Sackville, le village de Dorchester et les autres secteurs qui composent cette municipalité existent toujours. C’est une chose que je dois rappeler tous les jours, et je suis sûr que je devrai le faire encore pendant un certain nombre d’années.

Le sénateur Richards : Merci.

Mr. Black: Back in December I spoke with MP Gudie Hutchings of Newfoundland. She was talking about climate change. The federal language around that was that for every dollar spent on mitigation, there was \$15 in savings in disaster relief. That was a year ago. That number could be higher now. I think \$15 may be a little low. To your point, I think it would be much more expensive as a cleanup.

The Chair: Just a comment as we wrap up, unless there are any more questions.

Of course, we're doing a study on the impacts of climate change on critical infrastructure, but it never ceases to amaze me how much wrangling goes on jurisdictionally between governments every time we need to repair critical bridges, viaducts and port investments. It's mind-numbing. In this town, we seem to find hundreds of millions of dollars to spread around for all sorts of things. It is always amazing to me how infrastructure continuously makes it to the bottom of the priority list, given the fact that it's so critical, both from a community and environmental point of view and in making sure our supply chains and economy run — which we have known for the last couple of years are under critical attack and in ICU, basically. Yet, governments just keep pointing fingers when it comes to taking care of these things.

Hopefully, our study will look at the particularities of this. Of course, I've been around this town long enough to know that it's not a problem that began just last week or last month, but it seems to fester, as it has for years.

I would like to thank Mayor Kogon and Mayor Black for sharing their views with the committee.

(The committee adjourned.)

M. Black : En décembre, j'ai parlé avec la députée fédérale de Terre-Neuve, Gudie Hutchings des changements climatiques. Le gouvernement fédéral a dit que pour chaque dollar consacré aux mesures d'atténuation, il y avait des économies de 15 \$ en aide en cas de catastrophe. C'était il y a un an. Ce chiffre pourrait être plus élevé maintenant. Je pense que 15 \$, c'est peut-être un peu bas. Pour répondre à votre question, je pense que le nettoyage coûterait beaucoup plus cher.

Le président : Juste un commentaire pour conclure, à moins qu'il n'y ait d'autres questions.

Bien sûr, nous menons une étude sur les répercussions des changements climatiques sur les infrastructures essentielles, mais je suis toujours étonné de voir à quel point il y a des querelles de compétence entre les gouvernements chaque fois que nous devons réparer des ponts, des viaducs et des ports essentiels. C'est effarant. Dans cette ville, nous semblons trouver des centaines de millions de dollars à répartir pour toutes sortes de choses. Je suis toujours étonné de voir à quel point l'infrastructure se retrouve continuellement au bas de la liste des priorités, étant donné qu'elle est essentielle, tant du point de vue de la collectivité que de celui de l'environnement, et pour s'assurer que nos chaînes d'approvisionnement et notre économie fonctionnent — ce que nous savons depuis quelques années être la cible d'attaques critiques et, essentiellement, aux soins intensifs. Pourtant, les gouvernements se contentent de se blâmer les uns les autres.

J'espère que notre étude se penchera sur les raisons de ce phénomène. Bien sûr, je suis ici depuis assez longtemps pour savoir que ce n'est pas un problème qui a commencé la semaine dernière ou le mois dernier, mais il semble s'envenimer, depuis un certain nombre d'années.

J'aimerais remercier le maire Kogon et le maire Black de nous avoir fait part de leurs points de vue.

(La séance est levée.)
