

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 21, 2023

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 9 a.m. [ET] to conduct a study on the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation and communications sectors and the consequential impacts on their interdependencies.

**Senator Julie Miville-Dechêne** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Deputy Chair:** Good morning, honourable senators. I am Julie Miville-Dechêne, a senator from Quebec and Deputy Chair of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. I would like to begin by inviting my colleagues to introduce themselves, starting on my left.

[*English*]

**Senator Simons:** Senator Paula Simons, Alberta, Treaty 6 territory.

**Senator Richards:** Senator Richards, New Brunswick.

**Senator Quinn:** Jim Quinn, New Brunswick.

**Senator Cardozo:** Andrew Cardozo from Ontario.

**Senator Dasko:** Donna Dasko, senator from Ontario.

**The Deputy Chair:** Today, we continue our study of the impact of climate change on critical infrastructure in the transportation sector, and begin our study of the issues facing Northern Canada.

For our first panel, we are very pleased to welcome, directly from the North, Frank Pope, Mayor of the Town of Norman Wells in the Northwest Territories. Welcome, Mr. Pope, and thank you for joining us. We will begin with your opening remarks of five minutes, followed by questions from senators.

Mr. Pope, the floor is yours when you are ready.

**Frank Pope, Mayor, Town of Norman Wells:** Good morning, senators, and thank you for allowing me this opportunity to let you know exactly what our problems are within the North at this time. My name is Frank Pope, and I am the Mayor of the Town of Norman Wells in the Northwest Territories. I first came to the North in 1962, and I have lived in Norman Wells since 1984. I am here today to inform you of the

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 21 novembre 2023

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), avec vidéoconférence, pour effectuer une étude sur l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans les secteurs des transports et des communications et les répercussions corrélatives sur leurs interdépendances.

**La sénatrice Julie Miville-Dechêne** (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**La vice-présidente :** Bonjour, honorables sénatrices et sénateurs. Je suis Julie Miville-Dechêne, une sénatrice du Québec, et je suis vice-présidente du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je voudrais tout d'abord inviter mes collègues à se présenter, en commençant par ma gauche.

[*Traduction*]

**La sénatrice Simons :** Sénatrice Paula Simons, de l'Alberta, du territoire du Traité n° 6.

**Le sénateur Richards :** Sénateur Richards, du Nouveau-Brunswick.

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

**Le sénateur Cardozo :** Andrew Cardozo, de l'Ontario.

**La sénatrice Dasko :** Donna Dasko, sénatrice de l'Ontario.

**La vice-présidente :** Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans le secteur des transports, et nous commençons notre étude sur les problèmes dans le Nord canadien.

Pour la première heure, nous avons le grand plaisir d'accueillir, directement du Nord, M. Frank Pope, maire de la ville de Norman Wells, dans les Territoires du Nord-Ouest. Bienvenue, monsieur Pope, et merci d'être avec nous. Tout d'abord, vous avez cinq minutes pour présenter votre déclaration préliminaire, puis nous passerons aux questions des sénateurs.

Monsieur Pope, dès que vous êtes prêt, vous avez la parole.

**Frank Pope, maire, Ville de Norman Wells :** Bonjour, honorables sénateurs et sénatrices, et merci de me donner l'occasion de vous expliquer exactement quels sont les problèmes dans le Nord actuellement. Je m'appelle Frank Pope, et je suis le maire de la Ville de Norman Wells, dans les Territoires du Nord-Ouest. Je suis arrivé dans le Nord en 1962, et je vis à Norman Wells depuis 1984. Je suis ici aujourd'hui

impacts that climate change is having on transportation for our communities in the Sahtu Region.

Climate change caused the water levels in the Mackenzie River — our river highway — to drop to non-navigable levels by mid-season this past summer. Our main source of water flows from British Columbia through the Athabasca River and Peace River systems. Due to drought conditions in British Columbia and the possible construction of dams on some of these rivers, water levels dropped, and our barge traffic — the barge traffic that resupplies us in the summer — was stalled. Tonnes of freight, including groceries and heating fuel, were left undelivered to our region. Due to these low water levels, much of our critical merchandise had to be flown in at a high cost to the consumer. In addition, wildfires in the southern part of our territory caused the evacuation of those employees who load the barges at the head of our terminal, even while we were still able to navigate the river in parts of the system.

The Northwest Territories did take measures to help get the backlog of stranded freight to the communities throughout the North who normally rely on barge delivery. Eventually, the barge traffic and the Canadian Coast Guard were unable to continue to navigate the rivers safely. In fact, the Canadian Coast Guard left all the river marker buoys in. They were unable to retrieve them this summer — that is unheard of.

We have always been known as a fly-in community, but previously, we have had reliable summer river barge systems and adequate winter road systems. These avenues are no longer reliable. Our cost of living has skyrocketed — a 300% to 500% increase in cost on some of the commodities, including groceries.

The only logical solution is to finally build the long-promised Mackenzie Valley road system; it's an all-season road for now — and not a highway, as called for by former Prime Minister Diefenbaker in the mid-1960s, to open up the North. His vision was a road to resources. We have these resources, but still no transportation system. We need an all-season road constructed in the shortest time frame possible — without which we will all soon become permanent fly-in communities for not only personnel, but also for our food supplies, heating fuels and all of the commodities that we need, like building and construction material. We just can't afford it.

pour vous parler de l'incidence des changements climatiques sur le secteur des transports dans nos collectivités de la région du Sahtu.

À cause des changements climatiques, les niveaux d'eau du fleuve Mackenzie — notre voie navigable — avaient baissé à des niveaux non navigables à la mi-saison, l'été dernier. Notre principale source d'eau coule de la Colombie-Britannique vers les réseaux de la rivière Athabasca et de la rivière de la Paix. En raison des sécheresses en Colombie-Britannique, et possiblement à cause de la construction de barrages sur certains de ces cours d'eau, les niveaux d'eau ont chuté, et les barges — c'est grâce aux barges que nous nous réapprovisionnons, durant l'été — ont été bloquées. Des tonnes de marchandises, comme des produits alimentaires et du mazout de chauffage, n'ont pas pu être livrées dans notre région. En raison des faibles niveaux d'eau, une bonne partie de nos marchandises essentielles ont dû être acheminées par voie aérienne, ce qui a coûté cher aux consommateurs. Aussi, en raison des feux incontrôlés dans le sud de notre territoire, les employés qui s'occupent de charger les barges en amont de notre terminal ont dû être évacués, même si le cours d'eau, dans certaines parties du réseau, était toujours navigable.

Les Territoires du Nord-Ouest ont effectivement pris des mesures pour que les marchandises qui étaient bloquées et soient livrées aux collectivités qui, dans tout le Nord, dépendent habituellement des livraisons par barge. Après un certain temps, les barges et la Garde côtière canadienne ne pouvaient plus naviguer en sécurité sur les cours d'eau. La Garde côtière canadienne a même laissé toutes les bouées repères dans les cours d'eau. Elle a été incapable de les récupérer cet été. Cela n'était jamais arrivé auparavant.

Nous avons toujours été considérés comme une collectivité accessible uniquement par les airs, mais, avant, nous avions des systèmes fiables de navigation fluviale par barge en été, ainsi que des réseaux routiers adéquats, l'hiver. Mais ces réseaux ne sont plus fiables. Dans notre collectivité, le coût de la vie a explosé : le prix de certaines marchandises a grimpé de 300 à 500 %, y compris les produits alimentaires.

La seule solution logique serait d'enfin remplir la vieille promesse de construire un réseau routier dans la vallée du Mackenzie : il s'agit actuellement d'une route toutes saisons et non pas d'une autoroute, contrairement à ce qu'avait réclamé l'ancien premier ministre Diefenbaker, au milieu des années 1960, pour donner accès au Nord. Sa vision était d'avoir une route donnant accès aux ressources. Les ressources, nous les avons, seulement, nous n'avons toujours pas de réseau de transport. Nous avons besoin qu'une route toutes saisons soit construite dans les plus brefs délais possibles, sans quoi, toutes nos collectivités deviendront très bientôt uniquement accessibles

These plans, as suggested by Mr. Diefenbaker, have been in the works since the early 1970s when a centre line for the road was cut from Fort Simpson to Inuvik. There have been multiple studies done, and the estimated price tag in 2012 was \$750 million. That has gone up quite a bit by now. We are still waiting, but the question is “Why?” Why did it take climate change for this to become such a serious necessity? Climate change in the North is much more evident than it is in the Southern provinces. We saw it coming before anyone else did. Climate change is with us. To non-believers, come pay us a visit. We will prove it to you.

Senators, we need you to help us help ourselves. We are up to the challenge and ready to meet it head-on.

That is my statement, and I thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you very much for the statement; it was extremely clear.

Can you tell us what the population of Norman Wells is so that we get an idea of how many people there are? You’re in the North, and I know it is not highly populated. Please tell us a little bit about that.

**Mr. Pope:** Norman Wells has about 750 people. We are the hub for the Sahtu Region. Our partner communities are Colville Lake and Délı̨nę to the east of us; Fort Good Hope to the north of us on the Mackenzie River; and Tulita to the south of us on the Mackenzie River. We are the place where a lot of people from these communities come to find employment. We are a fairly vibrant community — a busy community — but we are in a state right now where the cost of living means that our government, our contractors and our businesses are having trouble recruiting employees. With the way the cost of living is right now, nobody can come up north and live. It is atrocious. I know that a lot of people, including myself, try to support the local economy — the local storekeepers. That is becoming more difficult now as people are starting to fly in via Amazon or whatever else there is out there. This is putting a lot of our businesses and companies in jeopardy.

What I am suggesting here, ladies and gentlemen, is that we, at least, have an all-season road — we don’t need a highway at this stage. We need an all-season road that can allow us to bring in commodities affordably, and that would happen.

par les airs, et ce, de façon permanente. Cela ne concerne pas seulement les gens, cela concerne aussi nos produits alimentaires, le mazout de chauffage et tous les autres produits dont nous avons besoin, comme des matériaux de construction. Nous ne pouvons tout simplement pas nous permettre cela.

Ces projets, comme ils avaient été proposés par M. Diefenbaker, sont à l’étude depuis le début des années 1970, quand l’axe de la route entre Fort Simpson et Inuvik a été tracé. De multiples études ont été réalisées, et le prix estimé en 2012 était de 750 millions de dollars. Cela a beaucoup augmenté depuis, et nous attendons toujours, mais la question est : « Pourquoi? » Pourquoi a-t-il fallu attendre les changements climatiques pour que l’on comprenne qu’il s’agit d’un besoin urgent? Dans le Nord, les changements climatiques sont beaucoup plus évidents que dans les provinces du Sud. Nous les avons vus venir avant tout le monde. Nous vivons les changements climatiques. Si vous êtes sceptiques, vous n’avez qu’à venir nous rendre visite, et nous vous prouverons que c’est vrai.

Honorables sénateurs et sénatrices, aidez-nous à nous aider. Nous sommes à la hauteur de la tâche et sommes prêts à aborder le défi de front.

J’ai terminé ma déclaration. Merci.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup de votre déclaration. C’était très clair.

Pouvez-vous nous dire quelle est la population de Norman Wells, afin que nous ayons une idée du nombre de personnes dont il s’agit? Vous êtes du Nord, et je sais que la région n’est pas très peuplée. S’il vous plaît, dites-nous-en un peu plus.

**M. Pope :** Norman Wells compte environ 750 habitants. Nous sommes la plaque tournante de la région du Sahtu. À l’est de Norman Wells, il y a nos collectivités partenaires de Colville Lake et de Délı̨nę; au nord, il y a Fort Good Hope, sur le fleuve Mackenzie; puis il y a Tulita, au sud, sur le fleuve Mackenzie. C’est chez nous que beaucoup de gens de ces collectivités viennent trouver du travail. Nous sommes une collectivité assez dynamique — une collectivité active —, mais, dans l’état actuel des choses, à cause du coût de la vie, notre administration, nos entrepreneurs et nos entreprises ont de la difficulté à recruter des employés. Vu le coût de la vie, présentement, personne ne peut venir dans le Nord et y vivre. C’est atroce. Je sais que beaucoup de gens, moi y compris, essaient de soutenir l’économie locale, les commerçants locaux, mais cela devient de plus en plus difficile, parce que les gens commencent à faire venir des produits par avion, par Amazon ou par les autres moyens qui existent. Cela met en danger beaucoup de nos entreprises.

Ce que je dis, mesdames et messieurs, c’est que nous devons au moins avoir une route toutes saisons. Présentement, nous n’avons pas besoin d’une autoroute. Nous avons besoin d’une route toutes saisons grâce à laquelle nous pourrions avoir accès à

Like I said, we are a community of 750 people and a region of over 3,300 people, I believe, and we are — as a community and as a region — willing to work hard to achieve our goals. We are willing to work with the Northwest Territories government and the federal government to put a plan together as to how best, by working together, we can make this happen.

**The Deputy Chair:** Thank you. We will open this up to my colleagues, who will have other questions, as I am sure.

**Senator Simons:** Thank you very much, Mayor Pope. I have a whole bunch of questions, so if I don't get them all in now, I will ask to go back on the second round.

I want to start by talking about the water levels in the Mackenzie River, and I want to get a sense of what you're hearing from people. Was last year an outlier, or is this part of a continuing trend that you think is going to be problematic — I was going to say “down the road,” but I should say — down the river?

**Mr. Pope:** I would suggest that over many years, the water levels have been decreasing. When I lived in northern Alberta in Fort Chipewyan, I remember when the W.A.C. Bennett Dam came in and water levels decreased, and the trappers and hunters could no longer trap muskrats, which is one of their stable ways to earn a living. Up in the Mackenzie Delta in Inuvik and around that area, water levels were dropping there many years ago as well and creating issues.

I think what has happened is that gradually the water levels have been decreasing. We have an area north of Norman Wells — between Norman Wells and Fort Good Hope — where there are two sets of rapids. One is navigable most of the time, and the other one, just last year, was non-navigable by mid-June. Normally, you could navigate those rapids until, maybe, early September.

This is not a sudden issue today. This has been coming for many years, but, this past year, it became the worst ever.

**Senator Simons:** In terms of an all-weather road, right now you are relying on ice roads in the winter when it is cold enough to form them. With an all-weather road, how much of it would be traversing permafrost? With respect, when Prime Minister Diefenbaker was around, we weren't worried about permafrost melt; now we really are. How much more complicated might it be to build an all-weather road now if we are worried about permafrost melting and heaving?

des marchandises à un prix abordable, et c'est ce que nous aurions.

Comme je l'ai dit, nous sommes une collectivité de 750 personnes, dans une région qui compte plus de 3 300 personnes, je crois, et nous — en tant que collectivité et en tant que région — sommes prêts à travailler dur pour atteindre nos buts. Nous sommes prêts à travailler avec le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest et le gouvernement fédéral pour élaborer le meilleur plan possible afin de pouvoir y arriver en travaillant ensemble.

**La vice-présidente :** Merci. Je vais céder la parole à mes collègues. Je suis certaine qu'ils auront d'autres questions.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup, monsieur Pope. J'ai une foule de questions, alors, si je n'ai pas le temps de toutes les poser, je demanderai d'intervenir à nouveau au deuxième tour.

J'aimerais tout d'abord discuter des niveaux d'eau du fleuve Mackenzie, et j'aimerais avoir une idée de ce que les gens vous disent. Est-ce que l'année dernière était une exception, ou croyez-vous que la tendance va se poursuivre et devenir problématique — j'allais dire « au bout du compte », mais peut-être que je devrais dire... au bout du fleuve?

**M. Pope :** Je dirais que, depuis de nombreuses années, les niveaux d'eau chutent. Quand je vivais dans le nord de l'Alberta, à Fort Chipewyan, je me rappelle que les niveaux d'eau ont baissé après la construction du barrage W.A.C. Bennett, et les trappeurs et les chasseurs ne pouvaient plus trapper le rat musqué, alors que c'était l'une des façons dont ils pouvaient gagner leur vie de façon stable. En amont, dans le delta du Mackenzie, à Inuvik et aux alentours de cette région, les niveaux d'eau baissent depuis de nombreuses années, et cela a créé toutes sortes de problèmes.

Je pense que ce qui est arrivé, c'est que les niveaux d'eau ont progressivement baissé. À un certain endroit, au nord de Norman Wells — entre Norman Wells et Fort Good Hope —, il y a deux séries de rapides. L'une est navigable la plupart du temps, alors que l'autre, pas plus tard que l'année dernière, n'était plus navigable à la mi-juin. En temps normal, ces rapides sont navigables jusqu'au début du mois de septembre, environ.

Ce problème n'est pas apparu subitement aujourd'hui. Cela s'en venait depuis des années, mais la situation n'a jamais été aussi mauvaise que l'année dernière.

**La sénatrice Simons :** Au sujet d'une route toutes saisons, vous dépendez actuellement des routes de glace, en hiver, quand le froid permet à la glace de se former. S'il y avait une route toutes saisons, quelle partie traverserait le pergélisol? Avec respect, à l'époque du premier ministre Diefenbaker, la fonte du pergélisol n'était pas une préoccupation, alors que c'en est une très réelle aujourd'hui. Est-ce que ce serait beaucoup plus compliqué de construire une route toutes saisons aujourd'hui, si

**Mr. Pope:** There is currently an all-weather road from Fort Simpson to Wrigley. We are looking at a winter road currently from Wrigley to Norman Wells, with spur roads to Colville Lake and to Délı̄në to Great Bear Lake. I'm not sure exactly how we get around that, but what we are doing right now is putting snow on the road, packing it down on the permafrost and calling it a winter road.

When we did have oil companies working in the area, they paid the Government of the Northwest Territories, or GNWT, additional dollars to put water on top of the frozen snow to make it ice, hard and stable. We also have two crossings of the Mackenzie River for the winter road system — one is south of Wrigley, and one is at Tulita. The problem there is that Great Bear River runs out by Tulita right into the Mackenzie River, and the ice is very difficult in normal cold conditions. In warm conditions, we wouldn't be able to build that ice road.

The majority of the road is on muskeg; you are correct. And two of the crossings are on the Mackenzie River, which are ice roads. Most of the route for the winter road is the former CN telephone line that ran from south all the way up to the Mackenzie Delta, and that is the route that they are using right now for a winter road. That was a road developed by CN for telephones.

**Senator Simons:** If you had an all-weather road, would you want it to go along that same right-of-way, or would it need to go someplace different, because roads on muskeg are tough?

**Mr. Pope:** I believe there is a small section from Norman Wells south that has been built already — an all-weather road of about 13 kilometres — and that was built higher up from the winter road and on more stable rock conditions. That has stabilized very well in the three years that it has been in operation.

An additional six kilometres is being built as we speak on the muskeg part of it again. I'm not sure what the long-term plan is for this all-season road.

**Senator Dasko:** Thank you, Mayor Pope. My question is also about the all-season road, and you mentioned that you have been deliberating and talking about this road for some time. I would like to ask you what the prospects are of getting such a road, and securing the funding. Who is going to build it, and where is the money going to come from? What are the prospects of getting this road?

nous devons aussi nous préoccuper de la fonte et du déchaussage du pergélisol?

**M. Pope :** Il y a actuellement une route toutes saisons entre Fort Simpson et Wrigley. Ce qui est prévu actuellement, c'est une route d'hiver entre Wrigley et Norman Wells, avec des voies de desserte vers Colville Lake, Délı̄në et le Grand lac de l'Ours. Je ne sais pas exactement comment nous arriverons à tout couvrir, mais ce que nous faisons, actuellement, c'est couvrir la route de neige et compacter la neige; on appelle alors cela une route d'hiver.

Quand il y avait des entreprises pétrolières, dans la région, elles donnaient au gouvernement des Territoires du Nord-Ouest plus d'argent pour qu'il arrose la surface de la neige gelée pour en faire une glace dure et stable. Nous avons aussi deux passages sur le fleuve Mackenzie, avec le système de routes d'hiver : un au sud de Wrigley, et l'autre à Tulita. Le problème, c'est que la Grande rivière de l'Ours se jette droit dans le fleuve Mackenzie à côté de Tulita, et la glace est très difficile à gérer dans des conditions de froid normales. Quand il fait plus chaud, nous ne pouvons pas construire cette route de glace.

La majeure partie de la route est construite sur la fondrière, effectivement. Deux des passages, des routes de glace, traversent le fleuve Mackenzie. La majeure partie du tracé de la route d'hiver suit l'ancienne ligne de téléphone du Canadien National — le CN —, depuis le Sud jusqu'au delta du Mackenzie. C'est le tracé qui est actuellement utilisé pour la route d'hiver, la route que le CN avait construite pour les téléphones.

**La sénatrice Simons :** Si vous aviez une route toutes saisons, voudriez-vous garder le même tracé, ou devrait-on aller ailleurs, parce que les routes sur la fondrière sont difficiles?

**M. Pope :** Je pense qu'il y a une petite partie, à partir du sud de Norman Wells, qui a déjà été construite — c'est une route toutes saisons d'environ 13 kilomètres —, et elle a été construite plus haute que la route d'hiver, à un endroit où la condition du roc est plus stable. La route s'est très bien stabilisée depuis les trois ans qu'elle est utilisée.

Six kilomètres supplémentaires sont en train d'être construits au moment où nous nous parlons, à nouveau sur la fondrière. Je ne suis pas certain du plan à long terme pour cette route toutes saisons.

**La sénatrice Dasko :** Merci, monsieur Pope. Ma question concerne aussi la route toutes saisons, et vous avez dit que cela fait un certain temps que vous discutez et parlez de cette route. J'aimerais vous demander quelle est la possibilité que cette route soit construite et que du financement soit assuré. Qui va la construire, et d'où viendra l'argent? Quelles sont les chances que vous ayez cette route?

If it's not clear what the prospects are, then what are the alternatives for your community if this all-weather road just does not come about?

**Mr. Pope:** Back when I said that the centre line was cut in the 1970s, that was under federal jurisdiction.

**Senator Dasko:** I see.

**Mr. Pope:** Now, all that type of work would flow through the GNWT who would have to make applications to the federal government for the required funds.

Where does the money come from? That's a good question. I would like to reiterate that the federal government owns the surface and subsurface rights for the Norman Wells oil field, and the federal government, in a partnership with Imperial Oil — who are now known as ExxonMobil — signed an agreement in 1944 where the federal government would own the surface and subsurface, and Imperial Oil would operate the field on their behalf.

I do not have accurate figures, ma'am, but, in my estimation, between \$4 billion and \$5 billion has been generated in revenue from that field. I would say that out of that, about \$2 billion would have gone to the federal government through profit from the field and from royalties paid by Imperial Oil back to the federal government.

I would suggest that the Norman Wells oil field has contributed greatly to Canada, and maybe a little bit of consideration could be taken to look at what you have made out of Norman Wells and how little you put back into it — and maybe it is time for payback. Help us get this road built.

**Senator Dasko:** Do you have any indications that support is going to be forthcoming?

**Mr. Pope:** Yes, while some construction is taking place, there is still an environmental assessment taking place at the same time.

**Senator Dasko:** Of course.

**Mr. Pope:** That is a necessary item; we have no problem with that.

But recently, the Northwest Territories government gave the review board their, sort of, answers to all the questions that the review board gave them, and came up with an estimated completion date of an all-season road by 2037. That was almost like a slap in the face to the people where we live.

Si nous ne savons pas clairement comment cela sera possible, alors quelles autres solutions s'offrent à votre collectivité, si cette route toutes saisons ne se concrétise pas?

**M. Pope :** Quand j'ai dit qu'un axe avait été tracé dans les années 1970, cela avait été fait sous l'autorité du gouvernement fédéral.

**La sénatrice Dasko :** Je vois.

**M. Pope :** Aujourd'hui, n'importe quel travail de ce genre passerait d'abord par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui demanderait alors les fonds nécessaires au gouvernement fédéral.

D'où viendrait l'argent? C'est une bonne question. J'aimerais répéter que le gouvernement fédéral détient les droits de surface et d'exploitation du sous-sol du champ pétrolier de Norman Wells. Le gouvernement fédéral, dans le cadre d'un partenariat avec la Compagnie Pétrolière Impériale Ltée — aujourd'hui ExxonMobil —, a signé une entente, en 1944, selon laquelle le gouvernement fédéral détenait les droits de surface et d'exploitation du sous-sol, et l'Impériale exploitait pour son compte le champ pétrolier.

Je n'ai pas de chiffres exacts, madame, mais, selon mes estimations, ce champ pétrolier a généré entre 4 et 5 milliards de dollars de revenus. Je dirais que, de ce montant, environ 2 milliards de dollars sont allés au gouvernement fédéral, grâce aux profits de l'exploitation du champ pétrolier et des redevances versées par l'Impériale au gouvernement fédéral.

Je dirais que le champ pétrolier de Norman Wells a grandement contribué au Canada, et que l'on pourrait peut-être se donner la peine de regarder ce qui est advenu de Norman Wells et le peu qu'il a reçu en retour. Peut-être que c'est l'heure de lui donner son dû. Aidez-nous à faire en sorte que cette route soit construite.

**La sénatrice Dasko :** Est-ce que quelque chose vous donne à penser que vous allez recevoir de l'aide?

**M. Pope :** Oui, la construction a commencé, mais on effectue encore une évaluation environnementale en même temps.

**La sénatrice Dasko :** Bien entendu.

**M. Pope :** C'est nécessaire; cela ne nous pose aucun problème.

Cependant, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a récemment répondu, en quelque sorte, à toutes les questions que le conseil d'examen lui avait posées, et a proposé 2037 comme date prévue d'achèvement d'une route toutes saisons. Cela a pratiquement eu l'effet d'une gifle au visage pour les habitants de notre région.

In 2037, we won't have any river system by then. We may not have any need for a winter road system by then. What in heck are we going to do? I mean, this is getting to be a lot more important than a lot of people are making it out to be. If we don't have water in the river, and we don't have cold weather to make our winter roads usable, what are we left with? Maybe it's building new airstrips and using Hercules aircraft to haul our freight in? I mean, we are in a bit of a mess right now, madam.

**Senator Dasko:** So that's the alternative, then — flying in. That is the only other mode of communication.

**Mr. Pope:** As an example, Fort Good Hope is receiving a generating plant for the power system. It was not able to get on the barge, so they are going to be using Hercules aircraft to get that unit into Fort Good Hope this month, I believe. That's what we're getting down to. But there is only so much you can haul on an aircraft. You can't haul diesel fuel — for heating — or propane or chemicals. We're trying to get our heads around a lot of stuff right now. We're not there yet, but my colleagues and our communities are willing to work with both levels of government to make something work. As I said, we're not looking for a highway like Highway 2 in Alberta or Highway 401 in Ontario. We're just looking for a road that we can travel on and haul material on. We don't need a highway. We need a road.

**The Deputy Chair:** We put up a map to help us understand a bit more. We see your city, Norman Wells. Where would this road start? I want to have an idea of the length of this road that you're proposing.

**Mr. Pope:** The road is already built from Fort Simpson to Wrigley. The winter road starts at Wrigley and goes to Norman Wells — as I said earlier — and branches off to Colville Lake and to Délı̨nę on Great Bear Lake.

**The Deputy Chair:** So it would be from Wrigley to Norman Wells.

**Mr. Pope:** Yes, that is what we're looking for right now.

**The Deputy Chair:** How many kilometres is that?

**Mr. Pope:** I think it's about 330 kilometres. My colleagues might correct me, but it's about that distance.

**The Deputy Chair:** It's important for us to understand. That's why we have the map — so that we can see distances.

Nous n'aurons plus de réseau pluvial d'ici 2037. Nous n'aurons peut-être même plus besoin d'un réseau de routes d'hiver d'ici là. Que diable allons-nous faire? C'est devenu beaucoup plus important que bien des personnes ne le pensent. S'il n'y a plus d'eau dans le fleuve et que nous n'avons plus de températures froides qui rendent nos routes d'hiver utilisables, que nous reste-t-il? Nous faudra-t-il construire de nouvelles pistes d'atterrissage et à utiliser un avion Hercules pour transporter nos marchandises? C'est un peu le désordre, madame.

**La sénatrice Dasko :** Donc, c'est la solution de rechange, s'y rendre par avion. C'est le seul autre mode de communication.

**M. Pope :** Par exemple, Fort Good Hope aura une station génératrice qui alimentera le réseau électrique. La ville n'a pas réussi à la transporter par barge, alors elle se servira d'un avion Hercules pour livrer l'unité à Fort Good Hope ce mois-ci, je pense. C'est là où nous en sommes. Mais il y a une limite à ce que l'on peut transporter par avion. On ne peut pas transporter du carburant diesel, pour le chauffage, du propane ou des produits chimiques. Nous tentons de comprendre bien des choses, à l'heure actuelle. Nous n'en sommes pas encore là, mais mes collègues et nos communautés sont prêts à collaborer avec les deux échelons du gouvernement pour que ça fonctionne. Comme je l'ai dit, nous ne cherchons pas à faire construire une autoroute comme l'autoroute 2 en Alberta ou l'autoroute 401 en Ontario. Nous avons seulement besoin d'une route sur laquelle nous pouvons nous déplacer et transporter des matériaux. Nous n'avons pas besoin d'une autoroute. Nous avons besoin d'une route.

**La vice-présidente :** Nous avons affiché une carte pour nous aider à comprendre un peu mieux. Nous y voyons votre ville, Norman Wells. Où la route commencerait-elle? J'aimerais avoir une idée de la longueur de la route que vous proposez.

**M. Pope :** La route est déjà construite entre Fort Simpson et Wrigley. La route d'hiver commence à Wrigley et va jusqu'à Norman Wells, comme je l'ai dit plus tôt, et bifurque vers Colville Lake et Délı̨nę, aux abords du Grand lac de l'Ours.

**La vice-présidente :** Donc, elle irait de Wrigley jusqu'à Norman Wells.

**M. Pope :** Oui, c'est ce que nous voulons à l'heure actuelle.

**La vice-présidente :** Combien de kilomètres cela fait-il?

**M. Pope :** Je crois que c'est environ 330 kilomètres. Mes collègues pourraient me corriger, mais je crois que c'est environ cette distance.

**La vice-présidente :** C'est important pour nous de comprendre. C'est pourquoi nous avons la carte, c'est pour voir les distances.

Senator Patterson — whom I would like to thank for helping us build our witness list; this is very appreciated — it is your turn to ask questions.

**Senator D. Patterson:** My friend Frank, I know that you have journeyed a long way here. Thank you for being here with us. I think it's a two-day trip from Norman Wells.

You talked about the benefits that the Norman Wells project has given to Canada — I think you said \$4 billion in profit with a big chunk having gone to Canada in taxes and royalties. Norman Wells has contributed to Canada in the past.

Can you give us an idea of what Canada could expect to gain from this investment in the 300-kilometre road to the Wells? What are the economic opportunities that could be unlocked from that all-weather road?

**Mr. Pope:** Thank you. We have minerals galore in the Sahtu Region — some discovered, and some still to be discovered. We have lead, zinc, copper, tungsten and rare earth minerals. Even emeralds have been found in the Mackenzie Mountains. Diamonds have been found around Colville Lake and Délne — there are not many in quantity at this time, but there is a terrific amount of wealth within the region. Also, I don't think oil and gas are finished yet. I think that we have five companies with significant discovery licences for shale gas and shale oil. If there were ever a need for these commodities again, we've got it.

The other thing to look at is the cost of doing business. An oil company that wants to drill a well for whatever has to ship its rig up in the middle of summer on the barge and stack it. The company doesn't put it to work until January. Therefore, between, say, mid-August and January, it pays \$50,000 a day to keep that rig sitting idle. Then, it goes to work in December or January, or whenever it gets cold enough for a few months. If they were able to bring that rig up in December on an all-season road, it would be affordable for it to work. That includes drilling rigs — small drilling rigs — to look for rare earth minerals, precious minerals and stuff like lead, zinc or copper.

I would suggest that if we build it, they will come. We have the resources. We have the non-renewable resources that people still need, and I think if we were able to get that road in, the Canadian economy would benefit. [Technical difficulties] the Northwest Territories comes out of Alberta pretty well. They benefit very greatly from what we do up there, and we would certainly hope for support from Alberta as we move forward.

Monsieur le sénateur Patterson — que je voudrais remercier de nous avoir aidés à dresser notre liste de témoins; nous vous en sommes très reconnaissants —, c'est à votre tour de poser des questions.

**Le sénateur D. Patterson :** Monsieur Hope, mon ami, je sais que vous avez fait un long voyage jusqu'ici. Je vous remercie d'être parmi nous. Je crois que c'est un voyage de deux jours, depuis Norman Wells.

Vous avez parlé des retombées que le projet de Norman Wells a produites pour le Canada; je crois que vous avez dit que c'était des profits de 4 milliards de dollars, dont une bonne partie est revenue au Canada en impôts et en redevances. Norman Wells a contribué à l'économie du Canada dans le passé.

Pouvez-vous nous donner une idée du profit auquel le Canada pourrait s'attendre s'il investissait dans la construction d'une route de 300 kilomètres jusqu'à Wells? Quelles perspectives économiques offrirait cette route toutes saisons?

**M. Pope :** Merci. Nous avons des minéraux à profusion dans la région du Sahtu; certains ont été découverts et d'autres restent à être découverts. Nous avons du plomb, du zinc, du cuivre, du tungstène et des minéraux de terre rares. On a même trouvé des émeraude dans les monts Mackenzie. On a trouvé des diamants aux environs de Colville Lake et de Délne; il n'y en a pas une grande quantité, en ce moment, mais il y a énormément de richesse dans la région. De plus, je ne crois pas que l'exploitation pétrolière et gazière est sur le point de disparaître. Je crois qu'il y a ici cinq entreprises qui détiennent des attestations de découverte importante touchant le gaz de schiste et le pétrole de schiste. Si jamais il y avait une demande pour ces produits, nous les avons.

Par ailleurs, il faut envisager les coûts d'exploitation. Une société pétrolière qui veut forer un puits pour une raison quelconque doit expédier son installation par barge en plein été et l'entreposer. Cette société ne la mettra pas en marche avant janvier. Par conséquent, entre la mi-août et janvier, disons, elle paye 50 000 \$ par jour pour ne rien faire de cette installation. Puis, l'installation est mise en service en décembre ou en janvier, ou lorsqu'il fait suffisamment froid pour quelques mois. Si la société pouvait faire venir cette installation de forage en décembre, par une route toutes saisons, elle pourrait l'exploiter à un coût abordable. Elle pourrait entre autres utiliser des appareils de forage — de petits appareils de forage — pour trouver des minéraux de terres rares, des minéraux précieux et des choses comme le plomb, le zinc ou le cuivre.

Je pense que, si nous la construisons, ces sociétés viendront. Nous avons les ressources. Nous avons les ressources non renouvelables dont les gens ont encore besoin, et je crois que, si nous arrivons à faire construire cette route, l'économie canadienne en bénéficierait. [Difficultés techniques] les Territoires du Nord-Ouest; cela passe pas mal par l'Alberta. La province bénéficie grandement de ce que nous faisons ici, et



**Senator Quinn:** Thank you, Mayor Pope, for being here. I know the long journey that you made. I have made that journey.

**Mr. Pope:** If we had the road, we could have done it quicker.

**Senator Quinn:** I would like to come back to the question of climate change. You mentioned the navigation and the lower water levels. When I was involved in that business back in the mid-1990s, lower water levels were an issue from time to time even back then. It caused an increased cost, as you have outlined. If the water were there, that navigation season could be more viable. It is getting longer because of climate change. If you ignore the low water just for a moment, would that be a fair assessment? The climate is changing. Would that, in fact, lengthen the season?

The reverse is that it also has effects on snow melt and on what snow can accumulate, et cetera.

Climate change is a major issue for this area and for the entire North — and in Canada generally. What kind of weather events are happening now? Are there different, stronger and more intense weather events that even affect, for example, air transit?

**Mr. Pope:** The weather has been fairly stable. Going back to the river itself, though, breakup on the Mackenzie River — where we are — normally occurs around May 15, give or take a week. Normally, we get a big burst of water that pushes the ice and piles it up all over the place. This year, it melted. It didn't get pushed very hard. There was not enough flow even at the breakup this year to push it very hard.

The other issue to keep in mind is that the majority of our freight comes here by river by barge. If the ice on Great Slave Lake moves over, they can't get out until the ice is melted on that lake. There are many mitigating factors that create the problem that we are talking about.

Weather-wise, it has been fairly stable, but the runoff has been becoming noticeably less and less every year. We used to get a terrific surge in May, and then more water to push the ice. It did not do that the last couple of years.

**Senator Quinn:** Transportation systems add to the security of our country. It allows people, goods and services to be moved. In

nous espérons certainement avoir le soutien de l'Alberta dans l'avenir.

**Le sénateur Quinn :** Merci, monsieur Pope, d'être ici. Je sais que vous avez fait un long voyage. J'ai fait ce voyage.

**M. Pope :** Si la route existait, nous aurions fait ce voyage plus rapidement.

**Le sénateur Quinn :** J'aimerais revenir à la question du changement climatique. Vous avez parlé de la navigation et de la baisse du niveau de l'eau. Lorsque je travaillais dans ce secteur, au milieu des années 1990, la baisse du niveau de l'eau était parfois un problème, même à ce moment-là. Cela entraînait une augmentation des coûts, comme vous l'avez souligné. Si l'eau était à un certain niveau, la saison de navigation serait davantage viable. La saison se prolonge en raison du changement climatique. Si l'on laisse de côté un instant le bas niveau de l'eau, est-ce une évaluation juste? Le climat change. Cela pourrait-il, en fait, prolonger la saison?

Par contre, cela a également des répercussions sur la fonte des neiges et sur l'endroit où la neige peut s'accumuler, et cetera.

Le changement climatique est un enjeu majeur pour cette région, pour l'ensemble du Nord et pour le Canada en général. De quels événements météorologiques parle-t-on, à l'heure actuelle? S'agit-il d'événements différents, plus forts et plus intenses qui peuvent même avoir un effet, par exemple, sur le transport aérien?

**M. Pope :** Les conditions météorologiques ont été plutôt stables. Pour en revenir au fleuve, toutefois, la débâcle du fleuve Mackenzie — où nous nous trouvons — se produit normalement autour du 15 mai, à une semaine près. Habituellement, une forte poussée d'eau brise la glace, qui se retrouve empilée un peu partout. Cette année, la glace a fondu. Elle n'a pas été poussée très fort. Le courant n'était pas assez fort, même à la période de la débâcle, cette année, pour la pousser.

Il faut aussi tenir compte du fait que la plus grande partie de nos marchandises arrivent aussi par barge, par le fleuve. Si la glace du Grand lac des Esclaves se déplace, les marchandises restent coincées jusqu'à ce que la glace du lac fonde. De nombreux facteurs sont responsables du problème dont nous parlons.

Les conditions météorologiques ont été plutôt stables, mais on remarque que le ruissellement diminue nettement, année après année. Nous avions auparavant une incroyable montée des eaux, en mai, et puis encore plus d'eau qui poussait la glace. Cela ne s'est pas produit ces deux ou trois dernières années.

**Le sénateur Quinn :** Les systèmes de transport contribuent à la sécurité de notre pays. Ils permettent la circulation des

the current situation, unless there is action taken, that will affect the security of your area — will it not?

**Mr. Pope:** It will.

**Senator Quinn:** I think it was Senator Dasko who spoke on the theme of how the long-term sustainability of your region could be in question without critical infrastructure being addressed.

**Mr. Pope:** Here is another quick thought: Because of the failure of the barge system late in the season, we are estimating as many as 400-plus heavy truckloads on that winter road this year. That winter road is not capable of sustaining that kind of load. There are at least 100 truckloads of heating fuel to come up; there is propane to come up; and there are housing and building materials to come up. If we have inexperienced drivers who have never driven on winter roads before, and we have some very steep hills to climb, an inexperienced driver jackknifing on a hill could block the road for days at a time.

As I said, there are a lot of mitigating factors that are working against us right now.

**Senator Quinn:** There is the long-term sustainability question. What's the population demographic looking like? Are young people coming in and staying, or are they leaving because of the conditions you have described?

**Mr. Pope:** Young people are staying. We do have a lot more people going for further education than we had in the past. We are starting to graduate a lot more students in our school system, which is good to see. A lot of them are taking university or college courses. Many of them come back.

**Senator Quinn:** Okay.

**Mr. Pope:** I will give another example, though, of finding people to work. I just got a bulletin on my phone last night: The health centre is shut down for normal business right now because of a shortage of staff. Only emergencies can be seen. That's just one example.

The health centre hires contract nurses who come in to work for four to six weeks, and then they are gone again. We have no stability. People do not want to live there for a longer period of time when they can do better with fly-in/fly-out. That's what we're turning into. We don't want that; we want to continue to maintain all five of our communities. It's becoming more and more difficult. The cost of living is atrocious. It's just wicked.

**The Deputy Chair:** Thank you.

personnes, des produits et des services. Dans la situation actuelle, à moins que des mesures soient prises, cela aura une incidence sur la sécurité de votre région, n'est-ce pas?

**M. Pope :** Oui.

**Le sénateur Quinn :** Je crois que c'est la sénatrice Dasko qui a parlé du fait que la viabilité à long terme de votre région pourrait être remise en question si on ne s'occupe pas des infrastructures essentielles.

**M. Pope :** Voici une autre petite réflexion : en raison de la défaillance du système de barges, à la fin de la saison, nous estimons qu'il y aura pas moins de 400 chargements de camion lourds sur cette route d'hiver, cette année. Cette route d'hiver ne peut soutenir ce type de poids. Au moins 100 camions chargés de mazout de chauffage, de propane et de matériaux de construction de maisons doivent arriver. Si nous nous retrouvons avec des conducteurs inexpérimentés qui n'ont jamais conduit sur des routes d'hiver, et qu'ils doivent monter des pentes très raides, ils pourraient se mettre en portefeuille sur une pente et bloquer la route durant des jours.

Comme je l'ai dit, beaucoup de facteurs jouent contre nous à l'heure actuelle.

**Le sénateur Quinn :** Il y a la question de la viabilité à long terme. À quoi ressemble le profil démographique de la population? Est-ce que les jeunes viennent et restent, ou est-ce qu'ils quittent la région en raison des conditions que vous avez décrites?

**M. Pope :** Les jeunes restent. Beaucoup plus de personnes qu'avant poursuivent leurs études. Nous avons de plus en plus d'étudiants diplômés dans notre système d'éducation, ce qui est une bonne chose. Bon nombre d'étudiants vont suivre des cours universitaires ou collégiaux. Bon nombre d'entre eux reviennent.

**Le sénateur Quinn :** D'accord.

**M. Pope :** J'aimerais vous donner un autre exemple de la façon d'amener les gens à travailler ici. J'ai reçu la nuit dernière un communiqué par téléphone : le centre de santé a actuellement mis fin à ses activités normales en raison d'une pénurie de personnel. Le centre ne traite que les urgences. Ce n'est qu'un exemple.

Le centre de santé engage du personnel infirmier contractuel, qui vient travailler ici de quatre à six semaines puis qui repart. Nous n'avons aucune stabilité. Les gens ne veulent pas vivre ici pour une période prolongée s'ils peuvent s'en tirer mieux en faisant des allers-retours. C'est ce qui est en train de nous arriver. Nous ne souhaitons pas cela; nous souhaitons continuer à assurer la survie de nos cinq collectivités. Ça devient de plus en plus difficile. Le coût de la vie est horrible. C'est tout simplement dément.

**La vice-présidente :** Merci.

**Senator Cardozo:** Thank you very much, Mayor Pope, for coming all the way here.

I am quite intrigued by you mentioning Diefenbaker. I happen to be reading a book by John Ibbitson called *The Duel*, which traces the history of Diefenbaker and Pearson over a few decades. Certainly, what you are mentioning is part of Diefenbaker's vision of the West and the North.

Could you give us more of a sense of the area? First, for you to come here, how did you get here? Where did you fly to, drive to or whatever? Second, can you give us a sense of the area in terms of what amenities you have? You have a fly-in airport. In terms of the other towns nearby — I'm looking at Fort Good Hope, Colville Lake, Délı̄nę and Tulita — are there schools and hospitals? You mentioned the health centre. What kinds of amenities do people have? Do you have to go from one town to the next to get certain things, or are the most basic things available in Norman Wells?

**Mr. Pope:** I will start with how we got here. I flew out of Norman Wells south to Yellowknife and to Edmonton. We overnighted there, and got a flight to Toronto, and then a flight here.

**Senator Cardozo:** What kind of plane was that from Norman Wells?

**Mr. Pope:** It was a 737. We used to have the 737 service every day. Now, four days a week, we have the 737 service, I believe. While I say that we are becoming a fly-in community, our flying is depreciating; we are getting fewer and fewer flights than we used to get.

That is another concern: For us to come here for these meetings, we had to leave on Sunday, and then we have to leave tomorrow to get home in time, because there are no flights for two days on each side of these meetings. We had to condense our trip here and fly-in/fly-out — that's what we're doing for this meeting — because of the way the system is.

Four of our communities have health centres; Colville Lake doesn't have a full-time one. All of them have schools that are kindergarten to Grade 12, or K to 12, I believe. They all have Northern stores and co-op stores. I think trapping is going to be coming back as a way to earn a living. It was done for a while, but there was a lot of work going on during the exploration days of the oil companies, and I think trapping is now going to be a way of life again.

**Le sénateur Cardozo :** Merci beaucoup, monsieur Pope, d'être venu jusqu'ici.

Je suis assez intrigué par le fait que vous avez mentionné Diefenbaker. Il se trouve que je lis un livre de John Ibbitson intitulé *The Duel*, qui retrace l'histoire de Diefenbaker et de Pearson sur quelques décennies. Ce que vous mentionnez fait certainement partie de la vision que Diefenbaker avait de l'Ouest et du Nord.

Pouvez-vous nous donner une idée de ce qui se passe dans la région? Premièrement, par quels moyens êtes-vous venu? D'où avez-vous pris l'avion, avez-vous pris la route? Deuxièmement, pouvez-vous nous donner une idée de vos installations? Vous avez un aéroport. Dans les villes à proximité — je parle de Fort Good Hope, de Colville Lake, de Délı̄nę et de Tulita —, y a-t-il des écoles et des hôpitaux? Vous avez parlé d'un centre de santé. À quels types de services les gens ont-ils accès? Faut-il se rendre dans une autre ville pour certaines choses, ou est-ce que les services les plus essentiels sont offerts à Norman Wells?

**M. Pope :** Je vais commencer par parler de la manière dont nous sommes arrivés ici. J'ai pris l'avion de Norman Wells, en direction sud, vers Yellowknife, puis Edmonton. Nous avons passé la nuit là-bas, et nous avons pris un vol pour Toronto, puis un vol jusqu'ici.

**Le sénateur Cardozo :** Quel type d'avion avez-vous pris de Norman Wells?

**M. Pope :** C'était un 737. Autrefois, nous avions des 737 tous les jours. Maintenant, c'est quatre jours semaines, si je ne me trompe pas. Même si je dis que nous devenons une communauté accessible uniquement par avion, nos services aériens diminuent; nous avons de moins en moins de vols.

C'est une autre préoccupation : pour participer à ces séances, nous avons dû partir dimanche et nous devons repartir demain pour rentrer chez nous à temps, parce qu'il n'y a aucun vol deux jours avant ou après les séances. Nous avons dû condenser nos déplacements ici et faire un aller-retour en avion; c'est ce que nous faisons pour la séance, en raison de la façon dont est fait le système.

Il y a des centres de santé dans quatre de nos communautés : Colville Lake n'en a pas un ouvert temps plein. Il y a des écoles de la maternelle au secondaire dans toutes les communautés, si je ne me trompe pas. Toutes nos communautés ont des magasins Northern et des coopératives. Je pense que la trappe redeviendra une façon de gagner sa vie. Les gens ont déjà gagné leur vie ainsi, mais il y a eu beaucoup de travaux lorsque les entreprises pétrolières faisaient de l'exploration, et je pense que la trappe va pouvoir redevenir un mode de vie.

I think our communities are fairly stable. They all have airstrips. They all have at least 3,000 feet, or maybe more. We have just under 6,000 feet in Norman Wells, and that's paved — all the others are gravel.

Just because of the transportation system, if I hadn't gotten the flight that I did, I would have had to fly from Norman Wells north to Inuvik, south to Yellowknife and then down to Edmonton. You have to really juggle when you travel —

**Senator Cardozo:** You are still not moving in the direction —

**Mr. Pope:** It's all going backwards, yes. Some days, you can get on the flight in Norman Wells and go south, and, at other times, you'll leave the South and go to Inuvik and then back to Norman Wells. Pardon my language, but it's a crap show. Pardon me; I shouldn't have said that. It's a mess, rather.

**Senator Cardozo:** There is a way of interpreting that term.

Regarding the health centres, what levels of health care are available? Are there doctors in each of those centres? Is there more than one?

**Mr. Pope:** We have one doctor who comes in and travels to all five communities on rotation.

**Senator Cardozo:** They don't even live in that area?

**Mr. Pope:** No, they come in for about a month and do a rotation. We have nurses who come in on rotation, as well, who work. Some stay in the communities, and some don't.

In Norman Wells, we have a long-term care facility that was built about five years ago, where we have residents from all five of our communities staying, and they are well taken care of. For some reason, we are able to keep a stable staff in the long-term care part of the building, but, in the daily service with nurse practitioners, it's difficult. So it's not working too well.

**Senator Cardozo:** How about the schooling? Do you have multiple classes in the grades?

**Mr. Pope:** I believe there is K to 12 in all of our communities now.

**Senator Cardozo:** Okay.

Je pense que nos communautés sont assez stables. Elles ont toutes des pistes d'atterrissage d'au moins 3 000 pieds, sinon plus. Celle de Norman Wells fait près de 6 000 pieds et elle est pavée — toutes les autres sont en gravier.

Compte tenu du système de transport, si je n'avais pas pu prendre le vol que j'ai pris, j'aurais dû prendre l'avion à Norman Wells pour aller au nord, à Inuvik, puis au sud, à Yellowknife, pour finalement arriver à Edmonton. Vous devez vraiment jongler lorsque vous vous déplacez.

**Le sénateur Cardozo :** Vous n'allez toujours pas dans la direction...

**M. Pope :** On recule, oui. Certains jours, vous pouvez prendre le vol de Norman Wells pour aller vers le sud, et, d'autres fois, vous partirez du sud pour aller à Inuvik puis revenir à Norman Wells. Excusez mon langage, mais c'est le bordel. Excusez-moi; je n'aurais pas dû dire cela. J'aurais plutôt dû dire que c'est tout un gâchis.

**Le sénateur Cardozo :** C'est une façon d'interpréter ce terme.

En ce qui concerne les centres de santé, à quel niveau de soins pouvez-vous accéder? Y a-t-il des médecins dans chaque centre? Y en a-t-il plus qu'un?

**M. Pope :** Nous avons un médecin, qui vient et qui se rend dans les cinq communautés en rotation.

**Le sénateur Cardozo :** Les médecins ne vivent même pas dans la région?

**M. Pope :** Non, ils viennent dans la région, y restent environ un mois et font une rotation. Des infirmières viennent aussi travailler en rotation. Certaines restent dans les communautés, d'autres non.

Un établissement de soins de longue durée a été construit à Norman Wells il y a environ cinq ans; des résidents des cinq communautés y habitent, et on prend bien soin d'eux. Pour une raison ou une autre, nous parvenons à avoir du personnel stable dans la section des soins longue durée, mais pour ce qui est des services au quotidien des infirmières praticiennes, c'est difficile. Cela ne fonctionne pas très bien.

**Le sénateur Cardozo :** Qu'en est-il des écoles? Avez-vous plusieurs classes par niveau?

**M. Pope :** Je pense que, présentement, toutes nos communautés ont une école couvrant les niveaux allant de la maternelle au secondaire.

**Le sénateur Cardozo :** D'accord.

**Mr. Pope:** We're starting to get a lot more Grade 12 graduates coming out. The only issue is that a lot of our Grade 12 students have to get upgrading to go on to university and college. They are not quite where they should be. They are closer and getting better, but it doesn't quite meet it. There is a lot of upgrading required for Grade 12 graduates.

**Senator Cardozo:** What is the Indigenous population in Norman Wells? What's the size?

**Mr. Pope:** I think it's maybe 40% of the community. Imperial Oil flies in their transient workers to stay in a camp — it's maybe as many as 150 workers every two weeks who come in for two weeks and then go back south again. That boosts up our community a little bit, but they are not really contributing to the community.

**Senator Simons:** Thank you very much.

I want to come back to the issue of air transport because the 737 service is better than having tiny planes. What is the state of the airport and the runway?

Something we have heard from previous witnesses is that permafrost is having an impact on runway infrastructure as well. How stable is the land on which the airport sits?

**Mr. Pope:** My son worked for the Arctic airport in Norman Wells as a maintenance foreman, and they spent a lot of time in the summer tarring the airstrip for cracks and keeping it stable. So far, from my understanding, it's holding its own. The community airstrips are gravel, and they are able to maintain them quite well by adding more material to keep them stable. They have not reached a stage of deterioration — at least not that I'm aware of. Two or three of the airports are fairly new, and, as far as I know, they are stable at this time.

**Senator Simons:** So Norman Wells would be the big air hub, and then there are the other communities around — does Fort Good Hope or Colville Lake have an airstrip?

**Mr. Pope:** They are all between 3,000 and 3,500 feet, I'm told, because the Hercules aircraft going into Fort Good Hope needs 3,500 feet, and he is going in there.

**Senator Simons:** So Fort Good Hope has a big enough airstrip to land a Hercules there, but Norman Wells does not?

**Mr. Pope:** No, we can accommodate a Hercules. We have 6,000 feet in Norman Wells, and that's paved.

**M. Pope :** Nous commençons à avoir beaucoup plus de diplômés du secondaire. Le seul problème, c'est que de nombreux étudiants de cet âge doivent suivre des cours d'appoint pour aller ensuite à l'université et au collège. Ils ne sont pas tout à fait là où ils devraient être. Ils y sont presque et ils s'améliorent, mais ils n'y sont pas tout à fait. Les diplômés du secondaire ont beaucoup de rattrapage à faire.

**Le sénateur Cardozo :** Parlez-nous de la population autochtone de Norman Wells. Quelle est sa taille?

**M. Pope :** Je crois que, peut-être, 40 % de la communauté est autochtone. La Compagnie Pétrolière Impériale fait venir ses travailleurs migrants par avion et les héberge dans un camp. Jusqu'à 150 travailleurs peuvent arriver toutes les deux semaines; ils travaillent pendant deux semaines puis retournent dans le sud. Ces travailleurs font légèrement augmenter la taille de notre communauté, mais ils ne contribuent pas vraiment à la communauté.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup.

J'aimerais revenir à la question du transport aérien, parce que les 737, c'est mieux que les petits avions. Dans quel état sont l'aéroport et la piste d'atterrissage?

Certains des témoins précédents nous ont dit que le pergélisol affecte l'infrastructure de la piste d'atterrissage. Le sol où se trouve l'aéroport est-il stable?

**M. Pope :** Mon fils a travaillé à l'aéroport de Norman Wells, dans l'Arctique, en tant que contremaître d'entretien et, l'été, le personnel passait beaucoup de temps à goudronner les fissures de la piste d'atterrissage pour assurer sa stabilité. Jusqu'à présent, je crois, ça tient. Les pistes d'atterrissage de la communauté sont en gravier, et on arrive à les entretenir en ajoutant davantage de matériau pour les stabiliser. Elles n'ont pas atteint le stade de la détérioration — du moins pas à ma connaissance. Deux ou trois aéroports sont assez neufs, et je crois qu'ils sont assez stables, présentement.

**La sénatrice Simons :** Donc, Norman Wells serait le grand aéroport pivot, puis il y a les autres communautés des alentours. Est-ce que Fort Good Hope ou Colville Lake ont une piste d'atterrissage?

**M. Pope :** Elles font toutes entre 3 000 et 3 500 pieds, à ce qu'on m'a dit, parce que l'avion Hercules qui atterrit à Fort Good Hope a besoin de 3 500 pieds, et il s'y rend.

**La sénatrice Simons :** Donc, la piste d'atterrissage de Fort Good Hope est assez longue pour qu'un Hercules puisse y atterrir, mais pas celle de Norman Wells?

**M. Pope :** Non, un Hercules peut atterrir à Norman Wells. La piste d'atterrissage mesure 6 000 pieds, et elle est pavée.

**Senator Simons:** This isn't a little community where you just have little bush planes?

**Mr. Pope:** No, we have had the 737 jet service since the late 1960s.

**Senator Simons:** To fly direct from Norman Wells to Edmonton would be an undertaking?

**Mr. Pope:** Yes, and at a terrific cost.

**Senator Simons:** Yes.

**Mr. Pope:** I think it's over \$2,000 for a ticket from Norman Wells to Edmonton.

**Senator Simons:** Was there at one time a direct flight from Norman Wells to Edmonton?

**Mr. Pope:** I don't believe so. I think you have always gone through Yellowknife or one of the other cities to the South. There may have been, but I don't remember flying on it.

**Senator Simons:** The other question I want to ask is about the Hay River terminal, because Hay River — I know this well, as an Edmontonian — is an incredibly important transit hub, as the CN railway line goes all the way there, and the highway from Alberta goes all the way there.

Hay River was evacuated for wildfire reasons this summer. What impact did that have on transit? You talked about the transit of goods going this way, but what is the impact when Hay River is knocked out for goods going upriver?

**Mr. Pope:** It's my understanding that the rail lines from High Level to Enterprise were damaged and have been repaired already —

**Senator Simons:** CN told me that they —

**Mr. Pope:** — but the rail lines into Hay River have not been done yet.

**Senator Simons:** Oh, wow.

**Mr. Pope:** That still has to be done.

My understanding is that for the winter road season, in order to get our fuel into these Northern communities, the Northwest Territories government has a plan in place to take the fuel from the railhead and Enterprise rather than bring it all the way into Hay River.

**Senator Simons:** Wow.

**Mr. Pope:** That's what's going to happen there, I understand.

**La sénatrice Simons :** Il ne s'agit pas d'une petite communauté où il n'y a que de petits avions de brousse?

**M. Pope :** Non, nous sommes desservis par un jet 737 depuis la fin des années 1960.

**La sénatrice Simons :** Un vol direct entre Norman Wells et Edmonton, ce serait une entreprise?

**M. Pope :** Oui, et cela coûterait très cher.

**La sénatrice Simons :** Oui.

**M. Pope :** Je pense qu'un billet d'avion de Norman Wells à Edmonton coûte plus de 2 000 \$.

**La sénatrice Simons :** Y a-t-il déjà eu un vol direct entre Norman Wells et Edmonton?

**M. Pope :** Je ne crois pas. Je pense que nous avons toujours fait une escale à Yellowknife ou dans une autre ville du sud. Il y en a peut-être déjà eu un, mais je ne me rappelle pas l'avoir pris.

**La sénatrice Simons :** L'autre question que j'aimerais poser concerne le terminal de Hay River, parce que Hay River — je le sais très bien, je viens d'Edmonton — est un carrefour de transport très important, puisqu'une voie ferroviaire du CN se rend jusque-là, tout comme l'autoroute de l'Alberta.

La ville de Hay River a été évacuée cet été en raison des feux de forêt. Quelle incidence cette situation a-t-elle eue sur le transport? Vous avez dit que les marchandises passaient par là, mais qu'arrive-t-il quand les marchandises qui remontent l'eau ne peuvent plus passer par Hay River?

**M. Pope :** Si je comprends bien, la voie ferrée qui relie High Level à Enterprise a été endommagée, et elle a déjà été réparée...

**La sénatrice Simons :** Le CN m'a dit qu'il...

**M. Pope :** ... mais la voie ferrée qui entre à Hay River, non.

**La sénatrice Simons :** Oh, eh bien!

**M. Pope :** Il reste encore à réparer cela.

Si je comprends bien, pour la saison des routes d'hiver, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a établi un plan pour transporter le carburant de la fin de la voie ferrée et d'Enterprise aux communautés du Nord plutôt que de le faire passer par Hay River.

**La sénatrice Simons :** Eh bien!

**M. Pope :** C'est ce qui va arriver, ici, si je comprends bien.

I believe that one of the assistant deputy ministers will be talking to you later on, and will be able to fill you in on that.

**Senator Simons:** Terrific. Thank you very much, Mr. Pope.

**Senator Quinn:** I want to come back to the critical infrastructure that we have talked about and climate change.

If the idea of the 300-kilometre all-season road were put in place, as it gets warmer, what are the challenges associated with that, because some of that would be over the permafrost area? Over the longer haul, if it continues to get warmer, we're going to have continual damage to the permafrost.

At what point does that road become serviceable on a year-round basis, or is that something that worries the community at all?

**Mr. Pope:** We have talked about it. We see it as an economic business opportunity to keep working with it, and to build it up to a better quality and to keep adding to it. Mr. Hodgson is the expert on winter roads, and he will give you some more information.

What they do is lay some sort of plastic material down, and then build on top of that. It gives you a break between the permafrost, the muskeg and the actual material that they are putting down.

**Senator Quinn:** Is it like an insulator as well?

**Mr. Pope:** I'm not sure. He is the expert, and he'll be able to tell you.

We feel that if we build a road that we can use, then, over the years, we can build it up, build it up and build it up to a better quality, and try to alleviate having poor conditions.

**Senator Quinn:** Looking into the future, in regard to Hay River — and my colleague talked about what has gone on with Hay River this past season — if that kind of a situation continues, are there alternatives? The water transportation alternatives are virtually non-existent because of the rapids that you mentioned. That leaves, basically, either surface or air, and those costs, as you have mentioned, are 300% to 500%.

**Mr. Pope:** It's 400% to 500%, yes.

**Senator Quinn:** How does a community sustain those types of increases?

Je crois qu'une des sous-ministres adjointes discutera avec vous, plus tard, et elle pourra vous donner de l'information à ce sujet.

**La sénatrice Simons :** Excellent! Merci beaucoup, monsieur Pope.

**Le sénateur Quinn :** J'aimerais revenir à l'infrastructure essentielle dont nous avons parlé et des changements climatiques.

Si le projet de route toutes saisons de 300 kilomètres voyait le jour, quels défis vont se présenter du fait que le climat se réchauffe, puisque certaines parties de la route traverseraient des milieux de pergélisol? Avec le temps, si le climat continue de se réchauffer, le pergélisol continuera à subir des dommages.

À quel moment la route sera-t-elle ouverte toute l'année? Est-ce quelque chose qui inquiète la communauté?

**M. Pope :** Nous en avons parlé. Nous voyons cela comme une occasion économique et commerciale de continuer de travailler sur le projet, de le peaufiner et de l'améliorer. M. Hodgson est un expert des routes d'hiver, et il vous en dira davantage.

Pour cela, ils étendent une sorte de matériau plastique et construisent par-dessus. Vous avez donc une couche entre le pergélisol et la tourbière et le matériau qui est posé dessus.

**Le sénateur Quinn :** Est-ce que c'est aussi comme un isolant?

**M. Pope :** Je ne suis pas certain. C'est lui l'expert, et il pourra vous le dire.

Nous croyons que, si nous construisons une route que nous pouvons utiliser, nous pouvons l'améliorer avec le temps, année après année, et tenter de parer aux mauvaises conditions.

**Le sénateur Quinn :** Dans l'avenir, en ce qui concerne Hay River — et ma collègue a parlé de ce qui s'était passé à Hay River la saison dernière —, si une telle situation continue, y a-t-il des options? Il n'y a pour ainsi dire aucune solution de rechange pour le transport de l'eau en raison des rapides que vous avez mentionnés. Il ne reste donc que la voie terrestre ou la voie aérienne, et cela coûte, comme vous l'avez dit, 300 %, voire 500 % plus cher.

**M. Pope :** C'est entre 400 et 500 %, oui.

**Le sénateur Quinn :** Comment une communauté peut-elle faire face à ce genre d'augmentation?

**Mr. Pope:** With great difficulty. As I said, we're a vibrant group of people up there, and we'll do what we have to do.

When you have lived there long enough, you don't want to leave. There are enough other things that will keep you there. There's the beauty of the region, for example — and that's what keeps us there, because we want to be there, and we're going to try to overcome the hard times, if we can.

**Senator Quinn:** My final question is this: Without the critical infrastructure in place in the face of climate change, our question of sovereignty in the North must be a key element to ensuring that we have the right infrastructure in place in order to ensure that it's a viable area — would that be a fair assumption?

**Mr. Pope:** Very much so, yes.

I think over the years we have had many military exercises take place in Norman Wells to protect the oil field — were there an insurgency from the North — whether it would be to use the airfield as a staging area for an enemy, or whether it would be to destroy the oil field so that there wouldn't be any fuel. There have been exercises over the years — summer and winter — by the military to defend that area.

**Senator Quinn:** Thank you.

**Senator Cardozo:** I have two very quick questions, if I can.

Outside the winter months, can you travel to Tulita or any of the other communities?

**Mr. Pope:** By river, yes. We can travel by private boat up and down the river.

**Senator Cardozo:** Senator Quinn mentioned there are rapids on the river at certain times of the year. You actually have barges that can come up from Yellowknife —

**Mr. Pope:** It's from Hay River — they come from Hay River or Fort Simpson, yes. They truck material to these two communities and bring it in by barge.

**Senator Cardozo:** How many months of the year can that happen?

**Mr. Pope:** Normally, we would be able to go from, I would say, the beginning of June until early October. This year, we didn't get past mid-September.

**Senator Cardozo:** They bring you goods for that period, but for the winter months as well?

**Mr. Pope:** Yes, pretty well.

**M. Pope :** Avec beaucoup de difficulté. Comme je l'ai dit, nous sommes un groupe de personnes dynamiques, là-bas et nous ferons ce qu'il faut faire.

Quand vous avez vécu là-bas assez longtemps, vous ne voulez pas partir. Il y a assez d'autres choses qui vous inciteront à rester, comme la beauté de la région — et c'est ce qui nous incite à rester, parce que nous voulons être là et nous allons tenter de surmonter les difficultés, si nous le pouvons.

**Le sénateur Quinn :** Ma question finale est la suivante : sans l'infrastructure essentielle, compte tenu des changements climatiques, la question de notre souveraineté dans le Nord doit être un élément clé pour nous assurer d'avoir en place les bonnes infrastructures et garantir que la région est viable — est-ce que j'ai raison?

**M. Pope :** Oui, tout à fait.

Je crois que, au cours des années, beaucoup d'exercices militaires ont eu lieu à Norman Wells pour protéger les champs pétrolifères au cas où il y aurait une insurrection venue du Nord, que ce soit pour utiliser le terrain d'aviation comme zone d'étape contre un ennemi ou pour détruire les champs pétrolifères pour qu'il n'y ait plus de carburant. L'armée a organisé des exercices au fil des ans — en été et en hiver — afin de défendre cette région.

**Le sénateur Quinn :** Merci.

**Le sénateur Cardozo :** Si vous me le permettez, j'ai deux petites questions.

Pouvez-vous vous rendre à Tulita ou dans n'importe quelle autre communauté, ailleurs qu'en hiver?

**M. Pope :** Oui, par la rivière. Nous pouvons nous y rendre par bateau privé en empruntant la rivière.

**Le sénateur Cardozo :** Le sénateur Quinn a mentionné qu'il y avait des rapides sur la rivière à certains moments de l'année. Vous avez réellement des barges qui peuvent remonter le cours d'eau et à partir de Yellowknife...

**M. Pope :** Elles partent de Hay River... elles partent de Hay River ou de Fort Simpson, oui. Les matériaux arrivent par camion à ces deux communautés et on nous les envoie par barge.

**Le sénateur Cardozo :** Combien de mois par année est-ce possible?

**M. Pope :** Normalement, ce serait, disons, du début du mois de juin jusqu'au début du mois d'octobre. Cette année, on a dû arrêter à la mi-septembre.

**Le sénateur Cardozo :** On vous envoie des marchandises pour cette période, et pour les mois d'hiver aussi?

**M. Pope :** Oui, assez bien.



**Senator Cardozo:** You are stocking up on a lot of things?

**Mr. Pope:** Yes, it is pretty difficult.

The other thing that I don't think I mentioned, too, is that Great Bear Lake is one of the best-known lakes worldwide, and they do not have a road that goes into the community. It goes to the edge of the lake, and they have to cross the lake with all that freight, fuel or whatever. If climate change does not allow them to have ice sufficient for these heavy loads, we have another problem there, too. You don't want to have fuel trucks going through that ice, so there are other issues to think about.

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

**Senator D. Patterson:** Mayor Pope, the committee is studying the impacts of climate change, and we have talked a lot this morning — and you have talked a lot — about the impact of reduced water levels on the Mackenzie River.

We all know about the wildfires that caused the evacuation of Yellowknife and Hay River. Could you tell us a bit about how that wildfire season has impacted the Wells?

**Mr. Pope:** Well, Hay River, first of all, had problems with their harbour because of silt. They were having to dredge their harbour so that the boats could get in and out of the docking facilities.

Then, when the system got to the stage where some shallow draft tugboats were still able to navigate between Hay River and Norman Wells and Tulita, the evacuation of Hay River included the people from the Hay River docking facility, who would normally be there to load the barges. We had barges still able to navigate parts of the river, but there was nobody to load them. We had a double whammy on that one. We got hit from every side on that particular situation. We think that maybe they should have been termed as essential services, at the very least, when we were going through what we were going through.

Another thing, as you may recollect from the stories, is that Yellowknife, Fort Smith and Hay River pretty well evacuated by road to get away from their fire situations. It was dangerous, but they got out, and they flew some people out.

In our situation, if we were in a condition where aircraft could not land in our communities to evacuate people, we don't have a road to drive out on. We'd have to go sit in a little personal boat on the river with all our personal supplies, and wait it out in the smoke. That's just another thing that we are thinking about.

**Le sénateur Cardozo :** Vous faites beaucoup de réserves?

**M. Pope :** Oui, c'est assez difficile.

L'autre chose que je ne pense pas avoir mentionnée, c'est que le Grand lac de l'Ours est l'un des lacs les mieux connus dans le monde, et il n'y a pas de route qui se rend jusqu'à la collectivité. La route va jusqu'au bord du lac, et il faut traverser le lac avec tout le fret, le carburant ou quoi que ce soit d'autre. Si le changement climatique ne leur permet pas d'avoir suffisamment de glace pour supporter ces lourdes charges, nous avons là aussi un autre problème. Il ne faut pas que les camions de carburant traversent cette glace, alors il y a d'autres problèmes à prendre en considération.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup.

**Le sénateur D. Patterson :** Monsieur Pope, le comité étudie les incidences des changements climatiques, et nous avons beaucoup parlé ce matin — et vous avez beaucoup parlé — de l'incidence de la réduction des niveaux d'eau sur le fleuve Mackenzie.

Nous sommes tous au courant des incendies de forêt qui ont causé l'évacuation de Yellowknife et de Hay River. Pourriez-vous nous dire un peu quelle a été l'incidence de la saison des incendies de forêt sur la ville de Wells?

**M. Pope :** Eh bien, Hay River, tout d'abord, a eu des problèmes avec son port à cause du limon. Elle devait draguer son port pour que les bateaux puissent entrer dans les installations portuaires et en sortir.

Ensuite, lorsque le système a atteint le stade où certains remorqueurs à faible tirant d'eau étaient encore en mesure de naviguer entre Hay River, Norman Wells et Tulita, l'évacuation de Hay River a inclus les gens de l'installation portuaire de Hay River, qui seraient normalement là pour charger les chalands. Les chalands pouvaient encore naviguer sur certaines parties de la rivière, mais il n'y avait personne pour les charger. Nous avons subi un double coup dur. Nous avons été frappés de toutes parts dans cette situation particulière. Nous pensons que nous aurions peut-être dû les qualifier de services essentiels, à tout le moins, lorsque nous avons vécu ce que nous avons vécu.

Par ailleurs, comme vous vous en souvenez peut-être, Yellowknife, Fort Smith et Hay River ont été évacués par la route pour que les habitants puissent s'éloigner des incendies. C'était dangereux, mais ils ont pu sortir, et certaines personnes ont été évacuées par avion.

Dans notre situation, si les avions ne pouvaient pas atterrir dans nos collectivités pour évacuer les gens, nous n'avons pas de route à emprunter. Nous devrions nous asseoir dans un petit bateau personnel sur la rivière, avec toutes nos provisions personnelles, et attendre dans la fumée. C'est une autre chose à laquelle nous pensons.

In 1995, we evacuated both Tulita and Norman Wells because of wildfires. At that time, I had my little boat full of all my personal gear, photographs and everything sitting on the dock — ready to push into the water if the fire hit.

What happened in Hay River, Fort Smith and K'atl'odeeche First Nation Reserve could also happen up in our region and beyond. Again, climate change is not just a river. The wildfires came from climate change as well, as far as we're concerned. It's a bad situation.

**The Deputy Chair:** Thank you for your testimony. This was extremely interesting for us. We are worried, and I understand that you are worried as well, so thank you so much for all of that.

[Translation]

That brings an end to our first panel. Thank you for taking the time to be with us this morning to answer our questions and share your perspective.

[English]

Honourable senators, we are continuing our study of the impact of climate change on transportation infrastructure in Northern Canada.

For our second panel this morning, we have the pleasure to welcome Tracy St. Denis, Assistant Deputy Minister, Programs and Services with the Department of Infrastructure at the Government of the Northwest Territories, who is joining us by video conference; David Hodgson, President of HRN Contracting Limited; and Jason Balaski, President of Boiler Controls & Installations Inc.

[Translation]

Welcome to all of you and thank you for joining us.

[English]

We will begin with opening remarks of five minutes each, starting with Ms. St. Denis, followed by Mr. Hodgson and Mr. Balaski. We will then proceed to questions from senators.

Ms. St. Denis, the floor is yours when you are ready.

**Tracy St. Denis, Assistant Deputy Minister, Programs and Services, Department of Infrastructure, Government of the Northwest Territories:** Good morning. Thank you, Madam Deputy Chair, and thank you to the standing committee for the opportunity to speak with you all this morning about the impacts of climate change related to transportation infrastructure in Northern Canada.

En 1995, nous avons évacué Tulita et Norman Wells à cause des incendies de forêt. À l'époque, j'avais mon petit bateau rempli de tout mon équipement personnel, de photos et de tout ce qui se trouvait sur le quai, que j'étais prêt à le pousser dans l'eau si l'incendie se produisait.

Ce qui s'est passé à Hay River, à Fort Smith et dans la réserve de la Première Nation K'atl'odeeche pourrait également se produire dans notre région et ailleurs. Encore une fois, le changement climatique ne tient pas qu'à une simple rivière. Les incendies de forêt sont également causés par le changement climatique, en ce qui nous concerne. La situation est grave.

**La vice-présidente :** Je vous remercie de votre témoignage, qui était extrêmement intéressant pour nous. Nous sommes inquiets, et je crois savoir que vous l'êtes aussi, donc merci beaucoup pour tout cela.

[Français]

Voilà qui termine notre premier panel. Merci de vous être joints à nous ce matin, d'avoir répondu à nos questions et d'avoir partagé votre perspective.

[Traduction]

Honorables sénateurs et sénatrices, nous poursuivons notre étude des incidences des changements climatiques sur les infrastructures de transport dans le Nord du Canada.

Pour notre deuxième groupe de témoins ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir Tracy St. Denis, sous-ministre adjointe, Programmes et services au ministère de l'Infrastructure du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, qui se joint à nous par vidéoconférence; David Hodgson, président de HRN Contracting Limited; et Jason Balaski, président de Boiler Controls & Installations Inc.

[Français]

Bienvenue à vous et merci de vous joindre à nous.

[Traduction]

Nous commencerons par les remarques préliminaires de cinq minutes de chacun, en commençant par Mme St. Denis, suivie de M. Hodgson et de M. Balaski. On passera par la suite aux questions des sénateurs.

Madame St. Denis, la parole est à vous lorsque vous êtes prête.

**Tracy St. Denis, sous-ministre adjointe, Programmes et services, ministère de l'Infrastructure, gouvernement des Territoires du Nord-Ouest :** Bonjour. Merci, madame la vice-présidente, et merci au comité permanent de me fournir l'occasion de m'adresser à vous tous ce matin concernant les incidences des changements climatiques en ce qui concerne les infrastructures de transport dans le Nord du Canada.

As you have heard already this morning, our climate is warming rapidly — more so in the North. The Northwest Territories is experiencing warming up to four times faster than the global average. This, of course, is impacting our transportation infrastructure, as witnessed first-hand by me this past spring and summer. The Northwest Territories, as you have heard, experienced dangerously low water levels on many of our waterways and an extreme wildfire season which, at one point, forced approximately 70% of our population to evacuate their various home communities.

My role today is to speak to you about one of the areas I'm responsible for: Marine Transportation Services, or MTS for short. As a bit of a background on MTS, it was formed in 2017 after our government bought the assets from Northern Transportation Company in 2016. Obviously, our government's goal at the time was to ensure the assets — tugboats, barges and our loading terminal — stayed in the North so that essential cargo and fuel would continue to be supplied to communities along the Mackenzie River, as well as the Arctic coast and Great Slave Lake. That's exactly what we have done since 2017.

You have heard today that we serve as an essential lifeline for residents and businesses and — for some of our most remote communities — providing a cost-effective way to get goods and fuel to those various communities. None of the 11 communities that MTS serves are connected to Southern Canada by road for the entire year. You have heard some discussion already about the winter road system.

Mayor Pope talked about Norman Wells, which is roughly 680 kilometres northwest of our capital. Of course, he also mentioned that it's only accessible from late December until late March via the Mackenzie Valley Winter Road. Outside of that short period, you have heard that goods in and out of the community are moved by air or by tug and barge system on the Mackenzie River.

Our operation — MTS — has been severely impacted by climate change. Fuelled by weather events, the Town of Hay River, as you have heard, had some experiences this year. But I want to touch quickly upon 2022 when MTS — located in Hay River, where our headquarters are in the main cargo terminal — actually experienced severe flooding in the spring of 2022, which created challenges for the sailing season that year, and caused us to have a bit of a late finish. Due to the late completion in 2022, we had some barges and tugboats in some of our northern regions so that these assets actually didn't return back to the main terminal in Hay River. The beginning of the 2023

Comme vous l'avez déjà entendu dire ce matin, notre climat se réchauffe rapidement, et encore plus dans le Nord. Les Territoires du Nord-Ouest connaissent un réchauffement jusqu'à quatre fois plus rapide que la moyenne mondiale. Cela a bien sûr une incidence sur nos infrastructures de transport, comme je l'ai observé moi-même directement le printemps et l'été derniers. Comme vous l'avez entendu dire, bon nombre des cours d'eau des Territoires du Nord-Ouest ont connu des niveaux d'eau dangereusement bas, et la saison des incendies de forêt a été extrême, ce qui, à un moment donné, a obligé environ 70 % de notre population à évacuer ses diverses collectivités d'origine.

Mon rôle aujourd'hui est de vous parler des domaines dont je suis responsable : les services de transport maritime, assurés par Marine Transportation Services, MTS. Pour expliquer un peu de quoi il s'agit, ces services ont été mis sur pied en 2017 après que notre gouvernement a acheté des actifs de la Northern Transportation Company, en 2016. De toute évidence, l'objectif de notre gouvernement à l'époque était de s'assurer que les actifs — les remorqueurs, les chalands et notre terminal de chargement — restaient dans le Nord afin que les cargaisons essentielles et le carburant continuent d'être acheminés aux collectivités situées le long du fleuve Mackenzie, ainsi qu'à la côte arctique et au Grand lac des Esclaves. C'est exactement ce que nous faisons depuis 2017.

Vous avez entendu dire aujourd'hui que nous sommes une bouée de sauvetage essentielle pour les résidents et les entreprises et — pour certaines de nos collectivités les plus éloignées — que nous offrons un moyen rentable d'acheminer des biens et du carburant vers ces diverses collectivités. Aucune des 11 collectivités desservies par les services de transport maritime ne sont reliées au Sud du Canada par la route pendant toute l'année. Vous avez déjà entendu parler du réseau des routes d'hiver.

Le maire Pope a parlé de Norman Wells, qui se trouve à environ 680 kilomètres au nord-ouest de notre capitale. Bien sûr, il a également mentionné qu'il n'est accessible que de la fin décembre jusqu'à la fin mars par la route d'hiver de la vallée du Mackenzie. En dehors de cette brève période, vous avez entendu dire que les biens qui entrent dans la collectivité et qui en sortent sont déplacés par voie aérienne ou par des remorqueurs-chalands sur le fleuve Mackenzie.

Notre entreprise — MTS — a été grandement touchée par les changements climatiques. En raison des événements météorologiques, la Ville de Hay River, comme vous l'avez entendu, a vécu certaines expériences cette année. Mais je veux parler rapidement de 2022, lorsque MTS — située à Hay River, où notre siège social se trouve dans le principal terminal de fret — a connu de graves inondations au printemps 2022, ce qui a créé des problèmes pour la saison de navigation cette année-là et nous a obligés à terminer nos activités un peu plus tard. En raison de l'achèvement tardif en 2022, des chalands et des remorqueurs se trouvaient dans certaines de nos régions du Nord,

season then saw many of our assets dispersed across the territory, adding an additional challenge to the team as they worked hard to make 2023 as successful as possible.

This plan, of course, was severely tested by climate change, with extremely low water levels on the Mackenzie River. As you have heard, this made it impassable for some of our tugs later in the season. This forced the team to take mitigating measures to make sure that we could deal with some of these impacts.

I quickly want to share with folks that we ended up moving fuel for our Inuvialuit Settlement Region — our Arctic communities. Fuel was moved over the top, which means that tankers brought fuel in from Washington along the B.C. coast and the north slope of Alaska to Tuktoyaktuk, where it was then loaded on barges for delivery. We also rerouted cargo from the Hay River terminal via the Dempster Highway so that we could meet up with the fuel to load barges in order to get essential cargo to Tuktoyaktuk, and then to other communities for their resupply.

Because of the low water levels in Hay River, we were also using a shuttle system that used a smaller tug to shuttle out barges to our larger vessels. We also reduced the amount of cargo and fuel that we put in our barges to make them lighter in order for our tug captains to have a clear view of the Mackenzie River, as well as to deal with the low water to ensure the barges were able to deal with the water levels. As mentioned, along with the low water and the wildfire season, there were a variety of challenges that impacted the 2023 season.

You've heard that Hay River was evacuated not once but twice due to wildfires. The first evacuation was for a few weeks in May. The team was able to regain some of that time. The second evacuation was five weeks in August, which created challenges for our displaced staff since we wanted to keep them safe, as well as our contractors. Even the smoke from the wildfires created challenges in navigating the Mackenzie River, but we built additional time into our sailing schedule to make sure that our tugs and barges reached their destination.

Our staff did an amazing job dealing with these challenges, coming up with opportunities and tools to mitigate the adverse circumstances. Basically, they devised plans A, B, C, D and F. I do want to thank them for their efforts. We were able to complete over 3,400 tonnes of cargo.

de sorte que ces actifs ne sont en fait pas retournés au terminal principal de Hay River. Au début de la saison de 2023, un grand nombre de nos actifs ont été dispersés sur le territoire, ce qui a constitué un défi supplémentaire pour l'équipe, qui a travaillé dur pour que 2023 soit aussi réussi que possible.

Ce plan, bien évidemment, a été mis à rude épreuve par le changement climatique, avec des niveaux d'eau extrêmement bas sur le fleuve Mackenzie. Comme vous l'avez entendu dire, cela a rendu le fleuve impraticable pour certains de nos remorqueurs plus tard dans la saison et a obligé l'équipe à prendre des mesures d'atténuation pour s'assurer que nous pouvions faire face à certaines de ces incidences.

Je tiens à dire rapidement que nous avons fini par transporter du carburant pour la région désignée des Inuvialuit — nos collectivités de l'Arctique. Le carburant a été transporté par le haut, ce qui signifie que des camions-citernes ont acheminé le carburant de Washington jusqu'à Tuktoyaktuk, le long de la côte de la Colombie-Britannique et du versant nord de l'Alaska, où il a ensuite été chargé sur des chalands pour être livré. Nous avons également réacheminé le fret du terminal de Hay River en passant par la route de Dempster afin de pouvoir transporter le carburant nécessaire pour charger les chalands et acheminer le fret essentiel à Tuktoyaktuk, puis à d'autres collectivités pour leur réapprovisionnement.

À cause des faibles niveaux d'eau à Hay River, nous utilisons également un système de navette comportant un petit remorqueur pour amener les chalands vers nos plus gros navires. Nous avons également réduit la quantité de marchandises et de carburant que nous mettons dans nos chalands pour les rendre plus légers afin que nos capitaines de remorqueurs puissent avoir une vue claire du fleuve Mackenzie, ainsi que pour faire face aux faibles niveaux d'eau et nous assurer que les chalands sont en mesure d'y faire face. Comme je l'ai mentionné, en plus des faibles niveaux d'eau et de la saison des incendies de forêt, divers défis ont eu une incidence sur la saison 2023.

Vous avez entendu dire que Hay River a été évacuée non pas une, mais deux fois à cause des feux de forêt. La première évacuation a eu lieu pendant quelques semaines en mai. L'équipe a pu récupérer une partie de ce temps. La deuxième évacuation a eu lieu cinq semaines en août, ce qui a posé des problèmes pour notre personnel déplacé, car nous voulions qu'il soit en sécurité, ainsi que pour nos entrepreneurs. Même la fumée des feux de forêt a créé des problèmes pour la navigation sur le fleuve Mackenzie, mais nous avons prévu plus de temps dans notre horaire d'appareillage pour nous assurer que nos remorqueurs et nos chalands arrivent à destination.

Notre personnel a fait un travail remarquable pour relever ces défis, en trouvant des occasions et des outils pour atténuer les circonstances défavorables. Essentiellement, il a conçu les plans A, B, C, D et F. Je tiens à le remercier de ses efforts. Nous avons pu transporter plus de 3 400 tonnes de marchandises.

**The Deputy Chair:** I will ask you to conclude quickly, if possible. Thank you.

**Ms. St. Denis:** I just want to mention that we did move 22 million litres of fuel to those 11 communities. Climate change absolutely impacted our operation, but I want to let folks know that planning is under way for 2023, and I can go into more detail when there are questions. Thank you, deputy chair.

**The Deputy Chair:** Thank you very much, Ms. St. Denis. Sorry for interrupting you. David Hodgson has the floor.

**David Hodgson, President, HRN Contracting Limited:** Good morning. My name is David Hodgson. I appreciate the opportunity to advocate on behalf of the community of Norman Wells and the greater Northwest Territories, where I have lived my entire life. I am one of the owners and the president of the Norman Wells business HRN Contracting, which serves the region by providing services related to heavy civil infrastructure construction. We provide services to the oil and gas industry, construct winter roads and work on other heavy civil development industries within Canada's Sahtu Region in the Northwest Territories. One of our goals is to hold Canada accountable in helping us minimize the escalating impacts of climate change on our environment, and provide the requisite investment to keep the Sahtu Region sustainable now and into the future. I'm proud of our ability to adapt and survive in the North, but the unpredictable impacts of climate change have created an urgent need to adapt even more quickly than we have before. We believe that the solution to our long-term survival and the sustainability of our communities is directly tied to the building of an all-season road up the Mackenzie Valley sooner rather than later. Our view is that an all-season road — that provides economic and employment opportunities, while providing a sustainable, predictable future for our community in the Sahtu Region — is key to our region's survival. We cannot allow this process to be mired in ongoing environmental studies. The projected completion date of 2037, as predicted by the Government of the Northwest Territories, or GNWT, based on the flow of federal funding, seems too far away.

This project has been assessed in terms of an entire highway network. However, I believe it could be segmented into 50-kilometre to 100-kilometre segments, building from Wrigley north, Tulita south and Norman Wells south, along with construction of the Great Bear River bridge. Senators, the fact is that our winter road seasons are shrinking. With 425 heavy loads predicted for this upcoming season, we will be hard pressed to handle the predicted 200% to 300% increase in traffic. I am

**La vice-présidente :** Je vais vous demander de conclure rapidement, si possible. Je vous remercie.

**Mme St. Denis :** Je voudrais juste mentionner que nous avons transporté 22 millions de litres de carburant vers ces 11 collectivités. Le changement climatique a eu des incidences indéniables sur nos activités, mais je tiens à ce que les gens sachent que la planification est en cours pour 2023, et je pourrai vous donner plus de détails si vous avez des questions. Merci, madame la vice-présidente.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup, madame St. Denis. Je suis désolée de vous avoir interrompue. David Hodgson a la parole.

**David Hodgson, président, HRN Contracting Limited :** Bonjour. Je m'appelle David Hodgson. Je vous remercie de me fournir l'occasion de défendre les intérêts de la collectivité de Norman Wells et de la grande région des Territoires du Nord-Ouest, où j'ai vécu toute ma vie. Je suis l'un des propriétaires et le président de l'entreprise HRN Contracting de Norman Wells, qui dessert la région en fournissant des services liés à la construction d'infrastructures civiles lourdes. Nous fournissons des services à l'industrie pétrolière et gazière, construisons des routes d'hiver et travaillons à d'autres industries de développement civil lourd dans la région du Sahtu, dans les Territoires du Nord-Ouest. L'un de nos objectifs est de tenir le Canada responsable de nous aider à réduire au minimum les répercussions croissantes des changements climatiques sur notre environnement et de fournir les investissements nécessaires pour que la région du Sahtu demeure viable aujourd'hui et dans l'avenir. Je suis fier de notre capacité de nous adapter et de survivre dans le Nord, mais les répercussions imprévisibles des changements climatiques ont créé un besoin urgent de nous adapter encore plus rapidement que nous ne l'avons fait auparavant. Nous pensons que la solution à notre survie à long terme et à la durabilité de nos collectivités est directement associée à la construction d'une route toutes saisons, le plus tôt possible, dans la vallée du Mackenzie. Nous sommes d'avis qu'une route toutes saisons — qui offre des possibilités économiques et d'emploi, tout en assurant un avenir durable et prévisible à notre collectivité de la région du Sahtu — est essentielle à la survie de notre région. Nous ne pouvons pas laisser ce processus s'enliser dans des études environnementales en cours. La date d'achèvement de 2037 prévue par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, ou GTNO, en fonction du flux de financement fédéral, semble trop éloignée.

Ce projet a fait l'objet d'une évaluation pour ce qui est de l'ensemble du réseau routier. Cependant, je pense qu'il pourrait être segmenté en tronçons de 50 à 100 kilomètres, à partir de Wrigley Nord, de Tulita Sud et de Norman Wells Sud, avec la construction du pont de la rivière Grand Ours. Sénateurs et sénatrices, le fait est que nos saisons routières hivernales sont de plus en plus courtes. Avec 425 charges lourdes prévues pour la saison à venir, nous aurons du mal à faire face à l'augmentation

trusting the Senate to bring this message regarding the need for critical infrastructure investment in the North to the attention of this government. Why are we not looking at the least expensive and more reliable option of an all-season road? We need to be looking at ways to advance construction of an all-season road in this region, and we need it now — sooner rather than later. Thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you very much. Now we will hear from Jason Balaski.

**Jason Balaski, President, Boiler Controls & Installations Inc.:** Good morning, honourable senators. My name is Jason Balaski, and I appreciate the opportunity to speak on behalf of young entrepreneurs in the Sahtu Region. As you've heard, I am the Owner and President of Boiler Controls & Installations Inc., which is a utility services company. I provide services to the municipality, residents, commercial businesses and the industrial sector. We assist in the town's potable water delivery services, sewer services and heating systems — residential, commercial and industrial — and we also provide municipality support for power distribution and production.

We are facing a crisis in the North right now. Young entrepreneurs do not want to invest in the North. I am one of the few under the average age of entrepreneurs, which is 50. Additionally, we are having difficulty attracting new residents to these areas. We are seeing our population decreasing — not increasing — while facing an aging population. To top this off, we are facing the effects of climate change on our critical transportation infrastructure.

This year, for example, with low water levels and wildfire issues complicating our barge deliveries, we are faced with major complications to our companies. We operate a 12-person crew of variously skilled journeypersons that we load balance on an annual schedule to ensure adequate work for business resources. With eight major work projects all trapped and not delivered on the 2023 barging season, we are now faced with compiling multiple projects at the same time in the summer months of 2024. This constraint not only places massive capital obstructions with over 200,000 materials not delivered and the inability to issue any invoicing for them until delivery — tying up all our capital and operating income — but it also constricts our ability next year for new projects already awarded for work that we would be unable to fulfill without massive expansion to our labour forces and potentially other lending for capital. This places major constraints on the ability of the business to operate and have sustainable, achievable growth. We face funding issues with lenders' willingness to support such isolated and remote communities that they would normally feel more willing to support in southern areas with better infrastructure. This makes

du trafic prévue de 200 à 300 %. Je fais confiance au Sénat pour porter à l'attention du gouvernement ce message concernant la nécessité d'investir dans des infrastructures essentielles dans le Nord. Pourquoi n'envisageons-nous pas l'option la moins coûteuse et la plus fiable d'une route toutes saisons? Nous devons chercher des moyens de faire avancer la construction d'une route toutes saisons dans cette région, et nous en avons besoin maintenant, le plus tôt possible. Je vous remercie.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup. Nous entendrons maintenant Jason Balaski.

**Jason Balaski, président, Boiler Controls and Installations Inc. :** Bonjour, honorables sénateurs. Je m'appelle Jason Balaski et je suis heureux d'avoir l'occasion de parler au nom des jeunes entrepreneurs de la région du Sahtu. Comme vous l'avez entendu, je suis propriétaire et président de Boiler Controls and Installations Inc., une entreprise de services publics. J'offre des services à la municipalité, aux résidents, aux entreprises commerciales et au secteur industriel. Nous contribuons aux services de distribution d'eau potable, aux services d'égouts et aux systèmes de chauffage de la ville — résidentiels, commerciaux et industriels — et nous fournissons également un soutien à la municipalité pour la distribution et la production d'électricité.

Nous faisons actuellement face à une crise dans le Nord. Les jeunes entrepreneurs ne veulent pas investir dans le Nord. Je fais partie des rares entrepreneurs de moins de 50 ans, qui est l'âge moyen. De plus, nous avons du mal à attirer de nouveaux résidents dans ces régions. Nous voyons notre population diminuer — et non augmenter — tout en étant aux prises avec une population vieillissante. Pour couronner le tout, nous sommes touchés par les effets des changements climatiques sur nos infrastructures de transport essentielles.

Cette année, par exemple, avec les faibles niveaux d'eau et les problèmes liés aux incendies de forêt qui compliquent nos livraisons par chalands, nos entreprises subissent des complications majeures. Nous exploitons une équipe de 12 personnes composée de compagnons d'apprentissage aux compétences diverses que nous répartissons selon un calendrier annuel pour assurer un travail adéquat en fonction des ressources opérationnelles. Avec huit grands projets de travaux tous bloqués et non livrés au cours de la saison de transport par chalands 2023, nous faisons désormais face à la préparation de plusieurs projets en même temps au cours des mois d'été 2024. Cette contrainte non seulement crée d'énormes obstacles liés aux capitaux avec plus de 200 000 matériaux non livrés et l'incapacité d'émettre une quelconque facture pour ceux-ci jusqu'à la livraison — ce qui immobilise tout notre capital et nos revenus d'exploitation — mais elle limite également notre capacité l'année prochaine concernant de nouveaux projets déjà attribués pour des travaux que nous serions incapables de réaliser sans une expansion massive de notre main-d'œuvre et éventuellement d'autres prêts en capitaux. Par conséquent, la

growth, purchasing and capital pursuits extremely difficult for small businesses in these areas. Without the access of an all-weather road, we are unable to control and facilitate our business in a structured manner that is plausible for any other investors. We stress that this region will be removed and die without investment here today to build necessary infrastructure for corporations to front future building costs and to manage expenses. The continued rise of costs will mobilize materials and drive project costs to become too expensive, and bids will be rejected, while work and stagnating economic growth will occur. With the necessary connection points of the road, businesses will follow and will return growth with the exploration of key resources and minerals — that we already talked about — by building on historical discoveries in the region. Thank you very much.

**The Deputy Chair:** Thank you very much. Now we will open up for questions.

**Senator Simons:** Thank you very much. I want to start with Ms. St. Denis.

I don't think that many of us who are not from the Northwest Territories — I think Senator Quinn and Senator Dennis Patterson would be the exceptions — really understand how important the Mackenzie River is as a transportation network. I am wondering if you could explain to what extent the cargo is moving north to south, to what extent it is moving south to north and how much cargo we are talking about in an average season, either in terms of physical volume or economic volume.

**Ms. St. Denis:** Thank you, senator. I guess to begin with your question about the north to south movement of cargo, historically, cargo, as you have heard, goes through Hay River as a hub, and would travel south on the river. What we did this year is we had a north-south approach — and this has been used in the past — whereby fuel and goods would leave Hay River like they did this summer. We managed to do three out of four trips to Norman Wells, and two out of three trips to Tulita, so it was Hay River to Norman Wells, and then we would deadhead or return some items — lesser volume — moving back to Hay River.

capacité de l'entreprise à fonctionner et à connaître une croissance durable et réalisable est fortement entravée. Nous sommes aux prises avec des problèmes de financement liés à la volonté des prêteurs de soutenir des collectivités isolées et éloignées alors qu'ils se sentiraient normalement plus disposés à soutenir les régions du Sud dotées de meilleures infrastructures. Ainsi, la croissance, les achats et la recherche de capitaux sont rendus extrêmement difficiles pour les petites entreprises de ces régions. Sans l'accès à une route toutes saisons, nous ne sommes pas en mesure de contrôler et de faciliter nos activités d'une manière structurée et envisageable pour tout autre investisseur. Nous soulignons que cette région disparaîtra et mourra sans investissement ici aujourd'hui pour construire les infrastructures nécessaires aux entreprises afin qu'elles puissent assumer les futurs coûts de construction et gérer les dépenses. La hausse continue des coûts mobilisera les matériaux et rendra les coûts des projets trop élevés, et les offres seront rejetées, ce qui entraînera une stagnation des travaux et de la croissance économique. Avec les liens routiers nécessaires, les entreprises suivront et stimuleront la croissance grâce à l'exploration de ressources et de minéraux clés — dont nous avons déjà parlé — en s'appuyant sur les découvertes historiques dans la région. Merci beaucoup.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup. Nous allons maintenant passer aux questions.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup. Je veux commencer par Mme St. Denis.

Je pense que beaucoup d'entre nous qui ne viennent pas des Territoires du Nord-Ouest — je pense que le sénateur Quinn et le sénateur Dennis Patterson seraient les exceptions — ne comprennent pas vraiment l'importance du fleuve Mackenzie en tant que réseau de transport. Je me demande si vous pourriez expliquer dans quelle mesure les marchandises sont transportées du nord vers le sud, dans quelle mesure elles circulent du Sud vers le Nord et de quelle quantité de marchandises nous parlons au cours d'une saison moyenne, que ce soit en volume physique ou en volume économique.

**Mme St. Denis :** Merci, sénatrice Simons. Pour commencer par votre question sur la circulation des marchandises du nord vers le sud, je suppose que, historiquement, comme vous l'avez entendu dire, les marchandises passent par Hay River en tant que plaque tournante et sont transportées vers le sud sur la rivière. Cette année, nous avons adopté une approche nord-sud — et cette façon de faire a déjà été utilisée dans le passé — selon laquelle le carburant et les marchandises partaient de Hay River comme ils l'ont fait cet été. Nous avons réussi à faire trois voyages sur quatre à Norman Wells et deux voyages sur trois à Tulita, donc c'était de Hay River à Norman Wells, puis nous faisons le voyage à vide ou retournions certains articles — en moindre volume — en revenant à Hay River.

You heard me mention earlier that the northern operation — basically, Fort Good Hope north — is where we had the fuel come over the top. We had cargo travel by the Dempster Highway, and then we actually moved goods south to Fort Good Hope. Then, we had other fuel and cargo goods go to the Inuvialuit Settlement Region communities or the High Arctic communities.

For a little visual, 2023 was a south-north operation. As far as total tonnage, we're looking at probably about 12 million pounds of cargo, and then, as it relates to fuel, I would say probably 18 million litres of fuel in total.

**Senator Simons:** You are responsible for waterway transportation, and I don't know if you can answer this question. We've heard Mr. Hodgson and Mayor Pope before him calling for an all-weather road. In the Northwest Territories government, how much consideration is given to this, and what would be the major challenges not just in terms of funding, but also in terms of changing weather conditions? If the permafrost is melting, how much more challenging does that make the construction of an all-weather road?

**Ms. St. Denis:** Senator, I would start with an update. The committee may be aware that we have just finished an election. We are in a caretaker mode, and election for the premier and cabinet will be coming up shortly. I just want to share that with the committee.

What I can say is the project to construct the 280-kilometre all-season, two-lane gravel highway, going from Wrigley up to Norman Wells — that you heard the mayor reference — is in the environmental assessment process. I did reach out to some of my colleagues to get an update. The developers' assessment report is an assessment of the project's impact on the biophysical and socio-economic environment. That was recently submitted by the Government of the Northwest Territories, and it is expected that the regulator will issue some recommendations. I know that I am going to be working with committee staff on some additional briefings by our highways personnel, so I can continue to work with the committee clerk to see what additional information would be of interest to the committee, but I am more than happy to arrange for other team members to speak and share some more information.

**Senator Simons:** Those assessments would have been done under the new Impact Assessment Act, which was created by Bill C-69.

**Senator D. Patterson:** No, it's the Mackenzie Valley — made in the GNWT.

Vous m'avez entendu dire plus tôt que c'est au cours des activités dans le Nord — essentiellement, Fort Good Hope au nord — que nous avons acheminé le carburant par le haut. Nous avons transporté des marchandises par la route de Dempster, puis vers le sud, jusqu'à Fort Good Hope. Ensuite, nous avons envoyé d'autres carburants et marchandises vers les collectivités de la région désignée des Inuvialuit ou vers celles de l'Extrême-Arctique.

Pour mieux visualiser : en 2023, le transport s'est effectué du sud vers le nord. En ce qui concerne le tonnage total, je dirais probablement environ 12 millions de livres de marchandises, et ensuite, en ce qui concerne le carburant, probablement 18 millions de litres de carburant au total.

**La sénatrice Simons :** Vous êtes responsable du transport maritime, et je ne sais pas si vous pouvez répondre à cette question. Nous avons entendu M. Hodgson et le maire Pope avant lui demander une route toutes saisons. Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest y accorde-t-il une grande attention, et quels seraient les principaux défis, non seulement au chapitre du financement, mais également compte tenu des changements climatiques? Si le pergélisol fond, à quel point cela rend-il encore plus difficile la construction d'une route toutes saisons?

**Mme St. Denis :** Sénatrice Simons, je commencerais par une mise à jour. Le comité sait peut-être que nos élections viennent d'avoir lieu. Nous sommes en période de transition, et les élections au poste de premier ministre et au sein du cabinet se tiendront sous peu. Je veux simplement en informer le comité.

Ce que je peux dire, c'est que le projet de construction d'une route en gravier à deux voies toutes saisons de 280 kilomètres, allant de Wrigley à Norman Wells — dont vous avez entendu le maire parler — est en cours d'évaluation environnementale. J'ai pris contact avec certains de mes collègues pour obtenir une mise à jour. Le rapport des promoteurs est une évaluation de l'impact du projet sur l'environnement biophysique et socioéconomique. Le tout a été récemment soumis par le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest, et on s'attend à ce que l'organisme de réglementation émette des recommandations. Je sais que je vais travailler avec le personnel du comité sur des séances d'information supplémentaires de la part de notre personnel routier afin que je puisse continuer à travailler avec le greffier du comité pour voir quels renseignements supplémentaires pourraient intéresser le comité, mais je suis très heureuse de faire en sorte que d'autres membres de l'équipe prennent la parole et donnent davantage d'information.

**La sénatrice Simons :** Ces évaluations ont été effectuées en vertu de la nouvelle Loi sur l'évaluation d'impact, créée par le projet de loi C-69.

**Le sénateur D. Patterson :** Non, c'est la vallée du Mackenzie — préparé au GTNO.



**Senator Simons:** Thank you for that clarification, Senator Patterson.

Mr. Hodgson, you said that you weren't deeply enthused about more impact assessments, but isn't it important that we get it right so that if we build the road, it goes in the right places and has the right impact?

**Mr. Hodgson:** Definitely. They have done a number of studies over the years. I've seen a Project Description Report with the right-of-way, and we have been building and following it, as well as doing some access roads for the GNWT. At the end of the day, it would be beneficial to us if we could streamline this process and get things happening sooner rather than later, but they have to happen. It's just a matter of making it happen sooner rather than later.

**Senator Simons:** Thank you very much.

**Senator Quinn:** Thank you, witnesses, for being here today, and for joining us by video conference. My first question is for Assistant Deputy Minister St. Denis. It comes back to the movement of fuel that has to change because of the challenges that you have been meeting. My question comes back to environmental response planning and preparation. What's the capacity in the territories, with the federal government and the Coast Guard, in terms of environmental response planning and whatnot? In the river system, that's a substantive amount of fuel, and if we are using alternative routes, as you said — coming from east to west in the High Arctic — what's the response planning situation? I would imagine if there is an incident of oil lost in the water, it could be a whole other challenge, particularly with climate change, ice floes, et cetera.

**Ms. St. Denis:** Thank you, senator. I think that when we speak about climate change impacts, we are seeing that there is less ice, and we are seeing more wind, especially in the High Arctic. One of the mitigating steps that we did this year was reducing the amount of fuel that we were putting on each of the barges — and did more trips. That's part of the mitigation.

We have a close working relationship with the Coast Guard, and had meetings with them two weeks ago — talking about getting ready for the 2024 season, and working with them regarding them getting out right away with the placement of buoys that the mayor alluded to. They will deal with the buoys that are on the river system.

**La sénatrice Simons :** Merci de cette précision, sénateur Patterson.

Monsieur Hodgson, vous avez dit que vous n'étiez pas vraiment enthousiasmé par davantage d'évaluations d'impact, mais n'est-il pas important que nous fassions les choses correctement afin que, si nous construisons la route, elle se rende aux bons endroits et ait le bon impact?

**M. Hodgson :** Certainement. Un certain nombre d'études ont été réalisées au fil des ans. J'ai vu un rapport de description de projet avec l'emprise, puis nous l'avons élaboré et suivi, en plus de construire des routes d'accès pour le GTNO. Au bout du compte, il serait avantageux pour nous de rationaliser le processus et de faire avancer les choses le plus tôt possible, mais il faut que cela se fasse. Il s'agit simplement de faire en sorte que cela se produise le plus tôt possible.

**La sénatrice Simons :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Quinn :** Je remercie les témoins qui sont ici aujourd'hui et ceux qui se joignent à nous par vidéoconférence. Ma première question s'adresse à la sous-ministre adjointe, Mme St. Denis. On en revient au transport du carburant qui doit changer en raison des difficultés que vous avez rencontrées. Ma question concerne à nouveau la planification et la préparation des interventions environnementales. Quelle est la capacité des territoires, du gouvernement fédéral et de la Garde côtière en matière de planification des interventions environnementales et tout ce qui s'ensuit? Dans le réseau fluvial, cela représente une quantité importante de carburant, et si nous utilisons d'autres itinéraires, comme vous l'avez dit — venant d'est en ouest dans l'Extrême-Arctique — quelle est la situation en matière de planification des interventions? J'imagine que s'il y avait un déversement de pétrole dans l'eau, cela pourrait constituer un tout autre défi, particulièrement en raison des changements climatiques, des glaces flottantes, et cetera.

**Mme St. Denis :** Merci, sénateur Quinn. Je pense que lorsque nous parlons des incidences des changements climatiques, nous constatons qu'il y a moins de glace et plus de vent, surtout dans l'Extrême-Arctique. L'une des mesures d'atténuation que nous avons prises cette année a été de réduire la quantité de carburant que nous mettions sur chacun des chalands et d'effectuer davantage de voyages. Cela fait partie de la stratégie d'atténuation.

Nous entretenons une relation de travail étroite avec la Garde côtière. Nous avons eu des réunions avec ses responsables il y a deux semaines pour discuter de la préparation de la saison 2024 et travailler avec eux afin qu'ils puissent sortir immédiatement pour la mise en place de bouées à laquelle le maire a fait allusion. Ils s'occuperont des bouées qui se trouvent sur le réseau fluvial.

The over-the-top route — bringing the fuel in by tanker — helped save time and allowed us to get that critical fuel to the communities, but I think it is just part of our operating environment, working closely with the Coast Guard and making sure that we are operating safely as we do.

**Senator Quinn:** How prepared are the various entities to respond to an oil spill?

**Ms. St. Denis:** On our vessels, we are required to — and we do — carry a variety of kits that assist if we have a situation. I can't speak to the Coast Guard, but they do continual training, and that is at the forefront in their role to assist. It's part of our operating environment, for sure.

**Senator Quinn:** Given the events of the last year, plus over time, there have been a number of occasions — over the last number of years — where there are disruptions because of circumstances such as low water, heavy ice seasons, et cetera. What's the alternative if Hay River becomes something that is not practical in the future because of these types of events tied to climate change? Is your government focused on longer-term solutions and alternatives?

**Ms. St. Denis:** How I would preface it is that it is climate change. You heard me mention earlier that Hay River went from being in a flood situation in 2022 to having low water in 2023, so Hay River will always be the hub of transportation because of the railhead and the highway system.

The reality is that in our operating environment, we need to be prepared to pivot and do more mitigation that, maybe, we wouldn't have experienced 5 or 10 years ago. We are having to prepare every winter for the unknown. The team did a lessons learned from 2022 on how to deal with increased water. No one would have guessed that we would have then — the very next season — seen extreme low water happening. I'm very pleased with the team that got ahead of harbour restoration so that we actually had harbour restoration started this season when we were experiencing low water.

The reality is Hay River will always be a critical piece of infrastructure. It will be up to us to be ready to deal with the fact that climate change isn't the same every year — if, in fact, we are looking at a year ago when we had extreme high water on the Great Slave Lake versus this year when it was extremely and historically low. I think it's the change from season to season.

L'itinéraire par le haut — le transport de carburant par navire-citerne — nous a permis de gagner du temps et d'acheminer le carburant essentiel vers les collectivités, mais je pense que cela fait simplement partie de notre environnement opérationnel, de notre collaboration étroite avec la Garde côtière et de l'assurance que nous exerçons nos activités en toute sécurité au moment où nous le faisons.

**Le sénateur Quinn :** Dans quelle mesure les différentes entités sont-elles préparées à intervenir en cas de déversement de pétrole?

**Mme St. Denis :** Sur nos navires, nous sommes tenus d'avoir à bord diverses trousse — et nous en avons — qui nous aident en cas de problème. Je ne peux pas parler de la Garde côtière, mais elle dispense une formation continue, ce qui est au premier plan de son rôle d'assistance. Cela fait certainement partie de notre environnement opérationnel.

**Le sénateur Quinn :** Compte tenu des événements de l'année dernière et au fil du temps, il y a eu un certain nombre d'occasions — au cours des dernières années — où il y a eu des perturbations en raison de circonstances comme les faibles niveaux d'eau, les fortes saisons de glace, et cetera. Quelle est l'autre possibilité si la rivière Hay n'est plus une solution pratique à l'avenir en raison de ce type d'événements liés aux changements climatiques? Votre gouvernement se concentre-t-il sur des solutions et des options à plus long terme?

**Mme St. Denis :** En guise de préambule, je dirais qu'il s'agit des changements climatiques. Vous m'avez entendu dire plus tôt que la rivière Hay était passée d'une situation d'inondation en 2022 à un faible niveau d'eau en 2023. Hay River sera donc toujours la plaque tournante du transport en raison de la gare ferroviaire et du réseau routier.

Le fait est que dans notre environnement opérationnel, nous devons être prêts à changer de cap et à prendre davantage de mesures d'atténuation que nous n'aurions peut-être pas connues il y a cinq ou dix ans. Chaque hiver, nous devons nous préparer à l'inconnu. L'équipe a tiré les leçons de 2022 sur la manière de gérer les niveaux d'eau accrus. Personne n'aurait imaginé que nous aurions alors — dès la saison suivante — connu un niveau d'eau extrêmement bas. Je suis très satisfaite de l'équipe qui a pris de l'avance sur la restauration du port, de sorte que la restauration a réellement commencé cette saison, alors que les eaux étaient basses.

La réalité est que Hay River sera toujours un élément essentiel de l'infrastructure. Ce sera à nous d'être prêts à admettre que les changements climatiques ne sont pas les mêmes chaque année — si, en fait, nous regardons la situation d'il y a un an, lorsque les eaux du Grand lac des Esclaves étaient extrêmement hautes, par rapport à cette année où elles étaient extrêmement et historiquement basses. Je pense que ce sont les changements d'une saison à l'autre.

**Senator Quinn:** This committee, at some point, will be putting our report together with recommendations. What is the one recommendation you would recommend to us that we should have in that report?

**Ms. St. Denis:** If the committee would allow me to just flag that we will have a new premier admin and a series of cabinet ministers. I think it would be quite timely to maybe pose those questions to a new government once they have an opportunity to meet and decide what their priorities are, but I suspect they would be more than happy to have a discussion.

**Senator Quinn:** As a former bureaucrat, I will not let you off the hook, and we'll maybe come back to it on the second round. I was asking for your opinion as an experienced person.

**The Deputy Chair:** Good answer, Ms. St. Denis.

**Senator D. Patterson:** Mr. Hodgson, you have built all-weather roads in the region in the muskeg. Can you tell us about winter roads that you have built in your region and when, and also how you insulate against permafrost and how those roads are holding up?

**Mr. Hodgson:** We did a 14-kilometre road about four years ago. It was designed by government engineers. It was a good design with lots of culverts and drainage. It was built on geotextile fabric cloth.

**Senator D. Patterson:** Geotextile?

**Mr. Hodgson:** Yes, it's geotextile fabric, and then blast rock was put on top — a crushed gravel driving surface. The road has held up fairly well. There has been a bit of settlement in the section that we built up. We are just finishing up another section of six kilometres using the same methodology. This area that we're in is a wetter area, so the thickness of the road to blast rock is probably twice as thick as the previous section of road that we did. It remains to be seen how it will hold up, but I suspect it will be steady. We will need maintenance on it from time to time, but I do believe it will be there for the long run.

**Senator D. Patterson:** Thank you. Mr. Balaski, it is distressing to hear how you had eight projects ready to go this year, and none of them could be built. That's a graphic explanation of the pressures on businesses and the costs. Could you talk a bit about yourself personally? You have a family. You and Mayor Pope talked about what the road would mean to your constituents. Could you talk a bit about how improved transportation would impact your constituents and your family?

**Le sénateur Quinn :** Le comité, à un moment donné, rédigera son rapport avec des recommandations. Selon vous, quelle est la recommandation essentielle que nous devrions inclure dans le rapport?

**Mme St. Denis :** Si le comité me le permet, je signalerais que nous aurons un nouveau premier ministre et plusieurs ministres du cabinet. Je pense qu'il serait tout à fait opportun de poser ces questions à un nouveau gouvernement une fois qu'il aura l'occasion de se réunir et de décider quelles sont ses priorités, mais je soupçonne qu'ils seraient très heureux d'avoir une discussion.

**Le sénateur Quinn :** En tant qu'ancien bureaucrate, je ne vous laisserai pas vous en tirer à si bon compte, et nous y reviendrons peut-être au deuxième tour. Je vous demandais votre opinion en tant que personne expérimentée.

**La vice-présidente :** Bonne réponse, madame St. Denis

**Le sénateur D. Patterson :** Monsieur Hodgson, vous avez construit des routes praticables par tous les temps dans la région de la fondrière. Pouvez-vous nous parler des routes hivernales que vous avez construites dans votre région et nous dire à quel moment, et aussi de quelle manière vous les isolez du pergélisol et comment se portent ces routes?

**M. Hodgson :** Nous avons construit une route de 14 kilomètres il y a environ quatre ans. Elle était conçue par des ingénieurs gouvernementaux. Il s'agissait d'une bonne conception comportant beaucoup de ponceaux et de drainage. Elle a été construite sur une toile géotextile.

**Le sénateur D. Patterson :** Géotextile?

**M. Hodgson :** Oui, c'est une toile géotextile, et ensuite de la roche abattue a été mise par-dessus — une chaussée en gravier concassé. La route a assez bien résisté. Il y a eu un peu d'affaissement dans la section que nous avons construite. Nous venons tout juste de terminer une autre section de six kilomètres en utilisant la même méthodologie. La zone dans laquelle nous nous trouvons est une zone humide, alors l'épaisseur de la route jusqu'à la roche abattue est probablement le double de celle de la section de route précédente. Il reste à voir comment elle résistera, mais je pense qu'elle sera stable. Nous devons l'entretenir de temps en temps, mais je pense que la route résistera à long terme.

**Le sénateur D. Patterson :** Je vous remercie. Monsieur Balaski, il est pénible d'entendre que vous aviez huit projets prêts à être mis en œuvre cette année et qu'aucun d'eux n'a pu être construit. Voilà une explication claire de la pression exercée sur les entreprises et des coûts. Pourriez-vous nous parler un peu de vous personnellement? Vous avez une famille. Le maire Pope et vous avez parlé de ce que la route représentait pour vos électeurs. Pourriez-vous nous parler un peu de l'impact de l'amélioration des transports sur vos électeurs et votre famille?

**Mr. Balaski:** Thank you for the question, senator.

I have to hire personnel. I have personnel who live there, and personnel who are transient due to some trades not being available in the community. A lot of the time, when you are hiring people, they ask, “What are the amenities? What’s the access like?” We discussed already — during the other panel — about flights in and out. We have fog both in the fall and in the spring that eliminates days of flights. We already have a restricted flight schedule that we touched upon with Mayor Frank Pope. This could mean that for many, many days, we do not see traffic or have a connection to the South. There could be a serious reason that we have an individual trying to get out.

To speak about it personally, I do have a new six-month-old son, and my wife has been diagnosed with multiple sclerosis, or MS. If I were to move her there, where she would need the support of a neurosurgeon, yet I wouldn’t have the ability to get out for multiple days without a road, that is a very constrained and restricted situation for me. Many people come to work for me, and many people apply to do so. I have this discussion with them because everyone has a personal reason for wanting to know about the connections. If you could get on the road and drive south to the hospital with your family or with your sick child, it would be different. Right now, our health centre is open on an emergency basis only. If I need to reach out for the care of somebody that would be in Yellowknife, I need the access to live there to be able to drive to that amenity. This has restricted a lot of good applicants from working for me because we do not have this access to the Southern world.

**Senator D. Patterson:** Thank you very much.

**Senator Dasko:** Thank you to our witnesses today. Mr. Balaski, I don’t know which community you live in.

**Mr. Balaski:** Norman Wells.

**Senator Dasko:** You live in Norman Wells. Last year, a committee that I was on — the Standing Senate Committee on National Security, Defence and Veterans Affairs — travelled to Inuvik and Tuktoyaktuk, or Tuk, and we also travelled to Yellowknife. We travelled on the road between Inuvik and Tuk. We learned how important that road is for these communities — for the people in Tuk. They talked about the importance of this road to allow people from Tuk especially to go back and forth and buy their groceries in different stores and get better prices. I was really struck by the importance of the road, so I understand the comments about the road.

**M. Balaski :** Je vous remercie de la question, sénateur.

Je dois embaucher du personnel. J’ai des employés qui vivent là et d’autres qui sont de passage, car certains métiers ne sont pas disponibles dans la communauté. La plupart du temps, quand vous embauchez des personnes, elles demandent : « Quels sont les services? À quoi ressemble l’accès? » Nous avons déjà parlé — pendant que vous interrogiez l’autre groupe de témoins — des vols en partance et à destination de la région. Nous avons à l’automne et au printemps du brouillard qui élimine des jours de vol. Nous avons déjà un horaire de vol restreint dont nous avons parlé avec le maire Frank Pope. Cela peut vouloir dire que pendant de très nombreux jours, nous n’avons pas de trafic ou de connexion avec le Sud. Il pourrait y avoir une raison sérieuse pour laquelle une personne tente de partir.

Pour en parler personnellement, j’ai bien un fils de six mois, et mon épouse a reçu un diagnostic de sclérose en plaques, ou SP. Si je devais l’emmener là-bas, où elle aurait besoin de l’aide d’un neurochirurgien, alors que je n’aurais pas la capacité de me déplacer pendant plusieurs jours faute de route, je vivrais une situation très contraignante et très restrictive. Beaucoup de gens viennent travailler pour moi, et de nombreuses personnes posent leur candidature. J’ai cette discussion avec eux parce que tout le monde a une raison personnelle de vouloir se renseigner sur les liaisons. Si vous pouviez prendre la route et conduire vers le sud jusqu’à l’hôpital avec votre famille ou votre enfant malade, cela serait différent. Présentement, notre centre de santé n’est ouvert qu’en cas d’urgence. Si je dois demander des soins à une personne qui se trouve à Yellowknife, je dois avoir l’accès pour y vivre puis être en mesure de me rendre en voiture à ce service. Cette situation a empêché beaucoup de bons candidats de venir travailler pour moi parce que nous n’avons pas cet accès au Sud.

**Le sénateur D. Patterson :** Merci beaucoup.

**La sénatrice Dasko :** Je remercie nos témoins aujourd’hui. Monsieur Balaski, je ne sais pas dans quelle collectivité vous vivez.

**M. Balaski :** Norman Wells.

**La sénatrice Dasko :** Vous vivez à Norman Wells. L’année dernière, un comité auquel je siégeais — le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale, de la défense et des anciens combattants — s’est rendu à Inuvik et à Tuktoyaktuk, ou Tuk, et nous sommes également rendus à Yellowknife. Nous avons emprunté la route entre Inuvik et Tuk. Nous avons appris l’importance de cette route pour ces collectivités — pour les habitants de Tuk. Ils ont parlé de l’importance de cette route pour permettre aux gens de Tuk en particulier de faire des allers-retours et de faire leur épicerie dans différents magasins pour obtenir de meilleurs prix. J’ai été vraiment frappée par l’importance de cette route, et je comprends donc les commentaires à propos de celle-ci.

All that being said, I do want to ask about water. One of the things that we learned on the other committee — and we are certainly learning it here — is about climate change, as well as how it is affecting the Arctic and how it is opening up the Arctic Ocean.

Ms. St. Denis, since you are the person in charge of waterways, can you explain whether the Arctic Ocean is an opportunity for goods to be transported? How does that operate? Is it considered? Is there any economic viability? Is there a connection between, let's say, Norman Wells and Hay River and the Arctic? I am asking about that as a waterway since you are in charge of waterways. Thank you.

**Ms. St. Denis:** Thank you, senator. As the Assistant Deputy Minister responsible for Marine Transportation Services, we absolutely use the water as a water highway.

To your point about the Arctic opening up, I had kind of flagged earlier that we are seeing a change in ice reduction that puts us in a position to get to our High Arctic communities sooner, assuming we have the fuel and cargo ready to go. I think the reality is that everyone is looking to see additional traffic flow through the High Arctic. From our perspective, we are delivering fuel and cargo to very small communities, so the economics may not necessarily be there to have additional carriers. This is why the government stepped in and took on the role of running and owning MTS.

As far as your point about the economics, I suspect that in the cruise ship world, or possibly in other sectors, there could be additional traffic. From an MTS perspective, in regard to our core business of getting fuel, goods and construction material to those smaller communities, the economics there are one where the government plays a role in that socio-economic impact. There's a reason why government plays that role in these situations because of the low population and low volumes.

**Senator Dasko:** We certainly heard about the cruise ship business. Are you saying that right now, it's not necessarily viable as a route for vital goods to be using the Arctic Ocean and the connections?

**Ms. St. Denis:** Thank you for the opportunity to clarify. From a government operation perspective, it isn't so much vitality, or whether or not it is viable. It is an essential operation, which is why we have that role to provide essential fuel and goods to those High Arctic communities.

Cela dit, je voudrais poser une question concernant l'eau. L'une des choses que nous avons apprises dans l'autre comité — et que nous avons certainement apprises ici — concerne le changement climatique, ainsi que la manière dont il affecte l'Arctique et dont il ouvre l'océan Arctique.

Madame St. Denis, puisque vous êtes la personne responsable des voies navigables, pouvez-vous expliquer si l'océan Arctique constitue une possibilité pour le transport de biens? Comment cela fonctionne-t-il? Cela est-il envisagé? Existe-t-il une viabilité économique? Existe-t-il une liaison entre, disons, Norman Wells et Hay River et l'Arctique? Je pose la question concernant la voie navigable puisque c'est vous qui êtes responsable des voies navigables. Merci.

**Mme St. Denis :** Merci, sénatrice. En tant que sous-ministre adjointe responsable de Marine Transportation Services de transport maritime, nous utilisons assurément l'eau comme une route maritime.

Quant à votre point sur l'ouverture de l'Arctique, j'ai déjà signalé que nous observons un changement dans la réduction de la glace qui nous permet de nous rendre plus rapidement aux collectivités de l'Extrême-Arctique, à condition que le carburant et les marchandises soient prêts. Je pense qu'en réalité que tout le monde souhaite voir le trafic augmenter dans l'Extrême-Arctique. De notre point de vue, nous livrons du carburant et de la marchandise à de très petites collectivités, alors ce n'est donc pas nécessairement rentable d'avoir des transporteurs supplémentaires. C'est pourquoi le gouvernement est intervenu et a assumé le rôle de gestionnaire et propriétaire de MTS.

Pour ce qui est de votre point sur la dimension économique, je soupçonne que, dans le monde des bateaux de croisière, ou peut-être dans d'autres secteurs, il pourrait y avoir du trafic supplémentaire. Du point de vue de MTS, en ce qui concerne notre activité principale qui est de transporter du carburant, des biens et des matériaux de construction vers ces petites collectivités, le gouvernement joue un rôle dans l'impact socioéconomique. Il y a une raison pour laquelle le gouvernement joue ce rôle dans ces situations en raison de la faible population et des faibles volumes.

**La sénatrice Dasko :** Nous avons certainement entendu parler des bateaux de croisière. Êtes-vous en train de dire que maintenant, il n'est pas nécessairement viable de faire transiter les biens essentiels par l'océan Arctique et ses liaisons?

**Mme St. Denis :** Merci de l'occasion de clarifier. Du point de vue des opérations gouvernementales, il n'est pas tant question de vitalité, ou de viabilité. Il s'agit d'une opération essentielle, et c'est pourquoi nous avons pour rôle de fournir du carburant et des biens essentiels aux collectivités de l'Extrême-Arctique.

**Senator Dasko:** Thank you. We talked about the road, and whether or not it will be built. I think this builds upon Senator Quinn's question. If there is no road, what is plan B? Anybody can answer that.

**Mr. Hodgson:** My thought would be that it is the status quo. We depend on barging and winter roads.

**Mr. Balaski:** I kind of touched upon it. The viable alternative is that we are just a shrinking season. I have been supporting this area for a decade now. When I first arrived, I was seeing nine barges in the community of Norman Wells. I was only managing boiler controls at this time; we had many alternatives or options. We had two operating companies for the barging season, and I was able to load all the materials required and receive them in a timely manner. Frank Pope touched upon a June to October season. We haven't been seeing that consistent season for years, and it's depleting.

The winter road will then pick up this slack, or pick up this missed opportunity on the barging season. The winter road, again, is not Highway 401. This is a very seasonal road. This is built with graters, with snow filling potholes. You are not hauling your china cabinet up this road. This is an off-road experience. I have been on it many times. This is not something on which we're putting large, modular construction homes for daycare facilities, health care facilities or staffing buildings. We would tend to put those on a barge where they would come up in one piece.

I don't know how we assess this, but you just touched upon the Arctic Ocean. They cannot provide for us through the Ramparts rapids between Fort Good Hope and Norman Wells if we have no water in the Mackenzie River. If we have no water coming that way, Norman Wells is disconnected from this, and so is Tulita. They are in the same connection stream as us. Air travel can only move so many goods. If we're going to put everything in an airplane — and dangerous goods are a lot of our products, so if we put heating fuel and stove oil fuel in planes — we're going to increase the risk of the potential for incidents or potential transfer problems. These are avoidable if we're loading one truck, moving it, transporting it and off-loading it. We're increasing risk.

I don't want to talk too much, but I think there was damage this year to an MTS barge or tug due to the low water. I would hate to see a discussion in this hearing where we have a spill in the Mackenzie River that is funnelling into our Arctic Ocean. That's not a discussion that we want to have. We want to have

**La sénatrice Dasko :** Merci. Nous avons parlé de la route, et de la question de savoir si elle sera construite ou non. Je crois que cela s'ajoute à la question du sénateur Quinn. S'il n'y a aucune route, quel est le plan B? N'importe qui peut répondre.

**M. Hodgson :** Selon moi, c'est le statu quo. Nous dépendons du transport par barges et des routes hivernales.

**M. Balaski :** J'ai en quelque sorte abordé la question. La solution viable est que la saison que nous vivons est de plus en plus courte. Je soutiens cette région depuis maintenant 10 ans. Quand je suis arrivé, je voyais neuf barges dans la collectivité de Norman Wells. À l'époque, je gérais seulement Boiler Controls; nous avions beaucoup de solutions ou d'options. Nous avions deux entreprises d'exploitation pour la saison du transport par barges, et j'étais en mesure de charger tous les matériaux nécessaires et de les recevoir à temps. Frank Pope a parlé d'une saison allant de juin à octobre. Cela fait des années que nous n'avons pas eu une saison aussi stable, et elle rétrécit sans cesse.

La route hivernale prendra alors le relais, ou rattrapera l'occasion manquée de la saison du transport par barges. La route hivernale, une fois de plus, n'est pas l'autoroute 401. Il s'agit d'une route très saisonnière. Elle est construite grâce à des niveleuses, qui remplissent les nids-de-poule de neige. Vous ne transportez pas votre porcelaine fine sur cette route. C'est une expérience semblable au hors-route. Je l'ai empruntée à maintes reprises. Ce n'est pas une route sur laquelle nous allons transporter de grandes maisons modulaires destinées à devenir des garderies, des établissements de soin de santé ou des bâtiments pour le personnel. Nous aurions tendance à placer ces bâtiments sur une barge qui les transporterait en un seul morceau.

Je ne sais pas de quelle manière nous évaluons cela, mais vous venez seulement de mentionner l'océan Arctique. On ne peut pas nous approvisionner par les rapides Ramparts entre Fort Good Hope et Norman Wells s'il n'y pas d'eau dans le fleuve Mackenzie. Si nous n'avons pas d'eau dans cette direction, Norman Wells est isolé, de même que Tulita. Ces collectivités sont dans le même circuit que nous. Le transport aérien ne peut transporter qu'un nombre limité de marchandises. Si nous mettons tout dans un avion — et les matières dangereuses comptent pour une bonne part de nos produits, alors si nous mettons du combustible de chauffage et du mazout dans les avions — nous allons augmenter le risque d'incidents ou de problèmes de transfert potentiels. Ces problèmes peuvent être évités si nous chargeons un camion, le déplaçons, le transportons et le déchargeons. Nous augmentons les risques.

Je ne veux pas trop parler, mais je crois que, cette année, une barge de MTS ou un de ses remorqueurs a été endommagé en raison du faible niveau d'eau. Je détesterais que nous devions, au cours de la séance, discuter d'un déversement dans le fleuve Mackenzie qui ensuite se déverserait dans l'océan Arctique. Ce

this proactive approach, and we're looking at eliminating the issues that the low water is going to bring us.

**The Deputy Chair:** That's really worrisome — a spill.

**Mr. Balaski:** Yes.

**The Deputy Chair:** Is it a faraway possibility? Or because of the state of the barges, you are worried?

**Mr. Balaski:** The lower the water, we're going to have contacts with boats. I don't operate the tugs, but I would envision this is going to become increasingly more common in the low waters and shallow water transport. You can transport less fuel, and you can do overdeck transport, as was touched on, but we need a certain amount of fuel to operate our communities. I believe that Tulita is used as a staging ground to provide winter road transport of fuel to Délı̨nę when they get access to the winter road. If we're not able to transport to Tulita, we now put this emphasis on our winter road season, which is our community link for other areas and other materials that we move. Now we're degrading this viable solution for us by transporting fuel.

If we were to have a tug hit and have a huge release, are we able to control that? The Coast Guard wasn't able to get their buoys this year. Who is controlling the spill if none of the boats can move around in the water? We may have a plan in place, but is it actionable in low waters? It's a concern.

**The Deputy Chair:** I understand. Thank you.

**Senator Cardozo:** I just have one question for Assistant Deputy Minister St. Denis. You mentioned that you just had an election, so there is going to be a new government. Prior to this, has the government been talking about putting money into this project? Is there a thought that the Government of the Northwest Territories can do this on its own, or do you need to have federal funds for it?

**Ms. St. Denis:** Thank you for the question. The reality is that when the government is operating a situation where there are essential goods and services, we're trying to keep the cost of those goods at a reasonable level. This year, our rates only went up with the cost of living index. We don't look to take advantage of the clients. We understand that these are taxpayers and residents of the North. Partnerships with the federal government have been key whether it's Transport Canada's marine services or it's the Coast Guard. But absolutely, senator, there will be

n'est pas une discussion que nous souhaitons avoir. Nous voulons avoir une approche proactive, et nous cherchons à éliminer les problèmes que le faible niveau d'eau peut nous causer.

**La vice-présidente :** C'est vraiment inquiétant — un déversement.

**M. Balaski :** Oui.

**La vice-présidente :** Est-ce une éventualité lointaine? Ou êtes-vous inquiet en raison de l'état des barges?

**M. Balaski :** Plus l'eau est basse, plus les bateaux vont avoir des contacts accidentels. Je ne conduis pas les remorqueurs, mais j'imagine que cela va devenir de plus en plus courant dans les eaux basses et dans le cas du transport en eaux peu profondes. Vous pouvez transporter moins de carburant, et vous pouvez faire du transport sur le pont, comme nous l'avons mentionné, mais nous avons besoin d'une certaine quantité de carburant pour le fonctionnement de nos collectivités. Je crois que Tulita est utilisée comme point d'escale pour le transport des carburants par la route d'hiver vers Délı̨ne quand la route d'hiver sera accessible. Si nous ne sommes pas en mesure d'assurer le transport jusqu'à Tulita, nous devons maintenant faire porter l'accent sur la saison de la route d'hiver, qui est notre lien communautaire avec d'autres régions et nous permet de transporter d'autres matériaux. Or, nous favorisons la dégradation de cette solution viable en transportant du carburant.

Si un remorqueur devait avoir une collision et déverser une énorme quantité de carburant, serions-nous capables de contrôler la situation? Les gardes-côtes n'ont pas pu obtenir leurs bouées cette année. Qui contrôle le déversement si aucun des bateaux ne peut se déplacer dans l'eau? Nous avons peut-être un plan en place, mais est-il possible de le réaliser dans des eaux peu profondes? C'est une préoccupation.

**La vice-présidente :** Je comprends. Je vous remercie.

**Le sénateur Cardozo :** J'ai simplement une question pour la sous-ministre adjointe Mme St. Denis. Vous avez mentionné que vous venez tout juste de tenir une élection, alors il y aura un nouveau gouvernement. Avant cela, le gouvernement a-t-il parlé d'investir de l'argent dans ce projet? Le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest envisage-t-il de s'en occuper lui-même, ou faut-il des fonds fédéraux pour le faire?

**Mme St. Denis :** Je vous remercie de la question. En réalité, lorsque le gouvernement s'occupe d'une situation où il y a des biens et des services essentiels, nous essayons de maintenir le coût de ces biens à un prix raisonnable. Cette année, nos tarifs ont augmenté seulement en fonction de l'indice du coût de la vie. Nous ne cherchons pas à profiter des clients. Nous comprenons qu'il s'agit de contribuables et des résidents du Nord. Les partenariats avec le gouvernement fédéral ont été essentiels, qu'il s'agisse des services maritimes de Transports Canada ou de la

active discussions with our next minister about the importance of the federal partnership.

**Senator Cardozo:** Okay, thank you.

Mr. Balaski, you mentioned in your opening remarks that you are one of the few young people who are going there or staying there. Did you grow up there or did you move to Norman Wells? More generally, what would attract and keep young people in the area?

**Mr. Balaski:** Thank you for the question, senator. Mr. Pope touched upon it. I grew up in a northern Alberta community, just north of Grande Prairie, and I love the remoteness. I love the wildlife, and the ability to look out your back door and see the trees and mountains. The attraction for me is the setting. The setting is beautiful, with the Mackenzie Mountains, the Franklin Mountains and the Mackenzie River.

What is keeping me there and why I went there 10 years ago was my employer. He brought me there on a work project, and I fell in love with the community. I fell in love with the people, the atmosphere, the culture and the camaraderie of the social life there. It's very inviting. I like the small-town feeling where you know everybody everywhere you go, as well as the conversations. I am truly endeared to that. That is what is keeping a person like myself, and I find that like-minded people are joining that.

The only negative that I receive on this is our connection issues. There are young families, like mine, or maybe slightly older families, that want to join and work with us, and their main concern is this: "I have a family of four, and I want to fly out for a holiday to Edmonton." In the middle of January, our temperatures aren't very warm, as you can imagine, and people want to go see a tropical climate. Just to get to Edmonton on the flights, if we don't have winter road access in yet, this could be \$4,000 to \$5,000 for a family round trip out of Edmonton. That's \$5,000 gone before they even get to do some Christmas shopping — they want to stay in hotels in Edmonton, and they want to facilitate these things and buy gifts. This is depleted immediately just by getting to an accommodation place.

The reasons I'm there are merely my enjoyment and my love of nature, but one of the negatives is that I always keep coming back to the cost of getting in and out of this community and this area, and it's reflected in our operating expenses as a business — and the consumers end up being the one to bear these costs when we try to take on projects and work for them. I hope I answered that well, senator.

Garde côtière. Mais, assurément, sénateur, il y aura des discussions actives avec notre prochain ministre sur l'importance de ce partenariat fédéral.

**Le sénateur Cardozo :** D'accord, merci.

Monsieur Balaski, vous avez mentionné dans votre déclaration liminaire que vous êtes l'un des rares jeunes à aller là-bas ou à y rester. Avez-vous grandi dans cette région ou avez-vous déménagé à Norman Wells? Plus généralement, qu'est-ce qui pourrait attirer et retenir des jeunes dans la région?

**M. Balaski :** Je vous remercie de votre question, monsieur le sénateur. Monsieur Pope en a parlé. J'ai grandi dans une collectivité du Nord de l'Alberta, juste au nord de Grande Prairie, et j'adore l'éloignement. J'adore la faune et la flore, et la possibilité de regarder par la porte arrière et de voir les arbres et les montagnes. Ce qui m'attire, c'est le cadre. Il est magnifique, avec les monts Mackenzie, les monts Franklin et le fleuve Mackenzie.

Ce qui me retient là-bas et qui est la raison pour laquelle j'y suis allé il y a 10 ans, c'est mon employeur. Il m'y a emmené dans le cadre du travail et je suis tombé amoureux de la collectivité. Je suis tombé amoureux des gens, de l'atmosphère, de la culture et de la camaraderie qui y règne. C'est très accueillant. J'aime le sentiment de petite ville où l'on connaît tout le monde partout où l'on va, ainsi que les conversations. C'est ce qui me plaît vraiment. C'est ce qui retient une personne comme moi, et je constate que les personnes qui ont les mêmes intérêts s'y retrouvent.

Le seul point négatif que j'entends à ce sujet concerne nos problèmes de connexion. Il y a de jeunes familles, comme la mienne, ou des familles un peu plus âgées, qui veulent nous rejoindre et travailler avec nous, et leur principale préoccupation est la suivante : « J'ai une famille de quatre personnes, et je veux prendre l'avion pour aller passer des vacances à Edmonton ». Comme vous pouvez l'imaginer, en plein mois de janvier, nos températures ne sont pas très chaudes, et les gens veulent un climat tropical. Rien que pour se rendre en avion à Edmonton, si nous n'avons pas encore de route d'hiver, un aller-retour peut représenter 4 000 à 5 000 \$ pour une famille. C'est 5 000 \$ qui s'envolent avant même de faire les achats de Noël... ils veulent séjourner dans des hôtels à Edmonton et ils veulent simplifier les choses et acheter des cadeaux. Le seul fait de se rendre dans un lieu d'hébergement suffit à épuiser la somme dont ils disposent.

Les raisons pour lesquelles je suis là sont simplement mon plaisir et mon amour de la nature, mais l'un des aspects négatifs auquel je reviens constamment est le coût pour entrer dans cette collectivité et en sortir, et cela se reflète dans nos charges d'exploitation en tant qu'entreprise, et les consommateurs finissent par être ceux qui assument les coûts lorsque nous essayons d'entreprendre des projets et de travailler pour eux. J'espère avoir bien répondu, monsieur le sénateur.



**Senator Cardozo:** You did. Thank you very much.

**Senator Quinn:** I want to come back to Assistant Deputy Minister St. Denis, but not on the previous question that we left at the end of the last round. You mentioned that you were able to hold the increased costs to the cost of living. I really respect that you have been able to do that. What increased subsidization had to occur? Because unless that sector is unique in Canada, which I don't believe it can be, the cost of doing transportation in Canada last year far exceeded inflation, as well as the cost of goods far exceeded inflation in many areas. Although you held the cost of living, what other costs were incurred by the Government of the Northwest Territories in taking that particular action?

**Ms. St. Denis:** Thank you for the question. I would start back in 2022. I mentioned that we had flooding situations in Hay River, and it impacted our season at the end of the year. We were unable to get into Sachs Harbour, which is an Inuvialuit Settlement Region community in the High Arctic. Our government arranged to fly in fuel and goods to that community. There were additional costs borne by that. Our government took care of those costs; those costs were borne by our government.

This is public information, but, this summer, when we announced that we were having to reroute cargo up to the Dempster Highway in order to have a successful season — which we did, by the way; we successfully delivered fuel and goods to those High Arctic communities — there were additional costs to that. At this point, we are going to be monitoring what those additional costs will be for the winter road. Again, we will be discussing that with our next minister, but, at this point, senator, those costs have been borne by our government.

**Senator Quinn:** The reason I wanted to raise that question was simply to say that when we're looking at critical infrastructure and climate change, increased costs to governments and increased costs to company owners are also tied to critical infrastructure and climate change. It's one of the factors that we, as a committee, may want to reflect on when we do our report.

My second question, if I may — it's very short — is a follow-up to the comments that were made by Mr. Balaski. Again, this is for you, Ms. St. Denis. With the tug and barge operations that occur on the river — and MTS has taken that service over for the last few years — do you have difficulties in engaging qualified, experienced navigators and crews on the river to operate the tug and barge operations? I ask that because across the marine sector in North America — throughout the western hemisphere, for sure — there is a shortage of skilled labour. I'm wondering if

**Le sénateur Cardozo :** Tout à fait. Merci beaucoup.

**Le sénateur Quinn :** Je veux revenir à Mme St. Denis, mais pas au sujet de la question précédente que nous avons laissée en suspens à la fin du dernier groupe de témoins. Vous avez mentionné que vous avez été en mesure de maintenir l'augmentation des coûts au niveau du coût de la vie. Je respecte vraiment le fait que vous ayez pu le faire. Quelles subventions supplémentaires ont dû être octroyées? Parce qu'à moins que ce secteur ne soit unique au Canada, ce que je ne crois pas, le coût des transports au Canada l'année dernière a largement dépassé l'inflation, tout comme le coût des marchandises dans de nombreux domaines. Bien que vous ayez maintenu le coût de la vie, quels autres coûts le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a-t-il assumés en adoptant cette mesure particulière?

**Mme St. Denis :** Merci de votre question. Je commencerai par 2022. J'ai mentionné les inondations à Hay River, qui ont eu des répercussions sur notre saison à la fin de l'année. Nous n'avons pas pu nous rendre à Sachs Harbour, qui est une collectivité de la Région désignée des Inuvialuit dans l'Extrême-Arctique. Notre gouvernement a pris des dispositions pour faire acheminer du carburant et des marchandises par avion jusqu'à cette collectivité. Cela a entraîné des frais supplémentaires. Notre gouvernement a assumé ces coûts; ces coûts ont été couverts par le gouvernement.

C'est une information publique, mais cet été, lorsque nous avons annoncé que nous devons réacheminer le fret jusqu'à la route Dempster pour que la saison soit réussie, ce que nous avons fait, soit dit en passant, nous avons réussi à livrer du carburant et des marchandises aux collectivités de l'Extrême-Arctique, cela a entraîné des frais supplémentaires. À ce stade, nous allons surveiller le montant de ces frais supplémentaires en ce qui concerne la route d'hiver. Encore une fois, nous en discuterons avec notre prochain ministre, mais à ce stade, sénateur, ces coûts ont été assumés par notre gouvernement.

**Le sénateur Quinn :** Si j'ai voulu soulever cette question, c'est simplement pour dire que lorsque nous examinons les infrastructures essentielles et les changements climatiques, l'augmentation des coûts pour les gouvernements et l'augmentation des coûts pour les propriétaires d'entreprise sont également liées aux infrastructures essentielles et au changement climatique. C'est l'un des facteurs auxquels, en tant que comité, nous pourrions réfléchir lorsque nous rédigerons notre rapport.

Ma deuxième question, si vous me le permettez, elle est très courte et fait suite aux commentaires de M. Balaski. Encore une fois, je m'adresse à vous, madame St. Denis. En ce qui concerne les opérations des remorqueurs-chalands qui ont lieu sur le fleuve — et MTS a repris ses services ces dernières années —, avez-vous des difficultés à engager des navigateurs et des équipages qualifiés et expérimentés sur le fleuve qui se chargent des activités des remorqueurs-chalands? Je pose cette question parce que dans tout le secteur maritime en Amérique du Nord,

that's something that's affecting you. That's a very special operation up on the river. Those are special skill sets.

**Ms. St. Denis:** Absolutely, and I agree with the question and the comments.

We have been very fortunate that we have had our captains and key personnel return season over season. I would like to mention that the Western Arctic Marine Training Centre has recently opened in Hay River. They are working very closely with the Coast Guard. We also have ferry operations. Again, we'll work with the clerk's office. Marine Transportation Services — that I am responsible for — moves goods, but we also have ferries that act as part of that highway system for river crossings in non-winter situations. We'll be working with the Western Arctic Marine Training Centre, whether it's watch staff or a variety of staff that we need for not only MTS, but also for those ferry systems. That, to me, is an exciting opportunity for us.

Succession planning and attracting younger captains is a challenge across Canada. We're hoping, in small steps, to work with the Western Arctic Marine Training Centre to try to address some of those challenges. It's exciting times for us, for sure. The Western Arctic Marine Training Centre is located in Hay River.

**Senator Quinn:** Can you comment at all on the drivers of the trucks? Again, that's a special skill set. Driving on the ice roads, as has been referenced, is not like driving down Highway 401. Do you have any observations on the same type of question regarding skill sets and competencies and availability of people driving those special trucks on those roads?

**Ms. St. Denis:** What I would mention is that — again, you'll hear more from my colleagues — discussions have been under way for several weeks about getting those winter roads ready, and doing some preparation on building ice. There is also going to be increased enforcement. There are reduced highway speeds on those winter roads. We have recently met with Mayor Pope and talked about having key equipment available at certain critical points of the highway to ensure that they are there, should there be a situation.

In regard to the trucking companies that are used to move those goods and those fuel systems, of course — I won't speak to their training programs — we're going to, as a government, do as much as possible to make sure that there is enforcement not just for the truck drivers, but also for the general public travelling and traversing those winter roads safely as well. Thank you.

dans tout l'hémisphère occidental, bien sûr, il y a une pénurie de main-d'œuvre qualifiée. Je me demande si c'est quelque chose qui vous touche. Il s'agit d'une opération très spéciale sur le fleuve. Elle suppose un ensemble de compétences particulières.

**Mme St. Denis :** Absolument, et je suis d'accord avec la question et les commentaires.

Nous avons eu la chance de voir nos capitaines et notre personnel essentiel revenir d'une saison à l'autre. Je voudrais mentionner que le Western Arctic Marine Training Centre a récemment ouvert ses portes à Hay River. Il travaille en étroite collaboration avec les gardes-côtes. Nous avons également des traversiers. Là encore, nous travaillerons avec le bureau du greffier. MTS, dont je suis responsable, transporte des marchandises, mais nous avons aussi des traversiers qui font partie du système routier pour la traversée des rivières lorsque ce n'est pas l'hiver. Nous travaillerons avec le Western Arctic Marine Training Centre, qu'il s'agisse du personnel qui assure la surveillance ou de tout autre personnel dont nous avons besoin non seulement pour assurer les services MTS, mais aussi pour ses systèmes de traversier. Il s'agit là d'un débouché très intéressant pour nous.

La planification de la relève et l'attraction des jeunes capitaines constituent un défi dans l'ensemble du Canada. Nous espérons, par petites étapes, travailler avec le Western Arctic Marine Training Centre pour tenter de relever certains de ces défis. C'est une période passionnante pour nous, c'est certain. Le Western Arctic Marine Training Centre est situé à Hay River.

**Le sénateur Quinn :** Pouvez-vous nous parler des chauffeurs de camion? Là encore, il s'agit d'un ensemble de compétences particulières. Conduire sur les routes de glace, comme on l'a dit, ce n'est pas comme conduire sur l'autoroute 401. Avez-vous des observations sur le même type de question en ce qui concerne les aptitudes, les compétences et la disponibilité des personnes qui conduisent ces camions spéciaux sur ces routes?

**Mme St. Denis :** Ce que je voudrais mentionner, c'est que, encore une fois, mes collègues vous en diront plus, des discussions sont en cours depuis plusieurs semaines sur la préparation des routes d'hiver et sur la préparation de la glace qui s'accumule. Les contrôles seront également accrus. Les vitesses sont réduites sur ces routes d'hiver. Nous avons récemment rencontré le maire Pope et discuté de la possibilité de disposer d'équipement clé à certains points critiques de l'autoroute, afin de nous assurer qu'ils sont là en cas d'urgence.

En ce qui concerne les entreprises de camionnage qui sont utilisées pour transporter ces marchandises et ces systèmes de carburant, bien sûr, je ne parlerai pas de leur programme de formation, nous allons, en tant que gouvernement, faire tout notre possible pour nous assurer qu'il y a une application non seulement pour les chauffeurs de camion, mais aussi pour le grand public qui voyage et traverse les routes d'hiver en toute sécurité également. Je vous remercie.

**Senator Quinn:** Thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you. Senator Patterson, I thought you would conclude our panel.

**Senator D. Patterson:** Thank you, Madam Deputy Chair, and I appreciate the privilege of asking questions.

Mr. Balaski, you mentioned an incident with a barge, and I know that Ms. St. Denis may be familiar with this as well and may want to comment. Could you describe in more detail what happened there? What kind of barge was it, and what was it carrying?

**Mr. Balaski:** I can find out details for you, Senator Patterson. Again, it was what I heard on why we did not receive the last one — it had made contact with the ground, and there was potential damage to the vessel or the barge. I could find out and give you that in writing.

**Senator D. Patterson:** Okay. My last question, then, would be — unless Ms. St. Denis wants to comment on the damage — to you, Mr. Balaski. This was the question that Senator Quinn asked. If you have one recommendation that you would like to see this committee make to Canada, what would that be?

**Mr. Balaski:** It would be on behalf of a general consensus that I have done in the last 10 years of working in the GNWT. I can see that they have many resource companies leaving. I don't see a lot going in. The infrastructure, such as this road, is going to provide insight into the North, and this is going to bring business back into the North. I see the wrong direction right now coming from the GNWT. I see that a lot of the infrastructure companies around Yellowknife, potentially even the diamond mines, don't appear to be ramping up, and I don't see oil and gas, or any of those other sectors, or mineral resources, being explored — or coming and reaching out to those historic land discoveries.

We need to install items like this road to expect to see private enterprise coming into these areas. I think it's a necessity. That would be my relayed message.

**Senator D. Patterson:** Thank you very much.

**The Deputy Chair:** At the same time, if I can jump in on that, climate change is due to many factors. Oil and gas is one of them. Isn't it a bit of a paradox to try to build up extraction — oil and gas — in your region, considering that we're trying to fight climate change?

**Le sénateur Quinn :** Merci.

**La vice-présidente :** Je vous remercie. Sénateur Patterson, je pensais que vous concluriez pour notre groupe de témoins.

**Le sénateur D. Patterson :** Je vous remercie, madame la vice-présidente, et j'apprécie de pouvoir poser des questions.

Monsieur Balaski, vous avez mentionné un incident avec un chaland, et je sais que Mme St. Denis est peut-être au courant elle aussi et qu'elle voudra peut-être faire un commentaire. Pourriez-vous décrire plus en détail ce qui s'est passé? De quel type de chaland s'agissait-il et que transportait-il?

**M. Balaski :** Je peux vous trouver les détails, sénateur Patterson. Encore une fois, d'après ce que j'ai entendu sur la raison pour laquelle nous n'avons pas reçu la dernière cargaison, c'est que le navire s'est échoué, et le navire ou le chaland aurait été endommagé. Je pourrais me renseigner et vous donner des informations par écrit.

**Le sénateur D. Patterson :** D'accord. Ma dernière question s'adresse donc, à moins que Mme St. Denis ne veuille commenter au sujet des dommages, à vous, monsieur Balaski. C'est la question que le sénateur Quinn a posée. Si vous aviez une recommandation à faire au Canada par l'entremise de notre comité, quelle serait-elle?

**M. Balaski :** Ce serait au titre d'un consensus général que j'ai obtenu au cours des 10 dernières années de travail au sein du gouvernement des Territoires du Nord-Ouest. Je constate que de nombreuses entreprises de l'industrie des ressources quittent la région. Je n'en vois pas beaucoup qui s'y installent. L'infrastructure, telle que cette route, va permettre de mieux comprendre le Nord et de faire revenir les entreprises dans le Nord. Je constate que le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest n'est pas sur la bonne voie. Je vois qu'un grand nombre d'entreprises d'infrastructure autour de Yellowknife, et peut-être même les mines de diamants, ne semblent pas accroître leurs activités, et aucun des autres secteurs comme celui du pétrole et du gaz ni des ressources minérales ne fait d'exploration, et les entreprises ne semblent pas intéressées à exploiter ces terres où l'on a fait des découvertes historiques.

Nous devons installer des éléments tels que cette route pour espérer voir des entreprises privées s'implanter dans ces zones. Je pense que c'est une nécessité. C'est le message que je voudrais faire passer.

**Le sénateur D. Patterson :** Merci beaucoup.

**La vice-présidente :** En même temps, si je peux me permettre, le changement climatique est dû à de nombreux facteurs. Le pétrole et le gaz en font partie. N'est-ce pas un peu paradoxal d'essayer de développer l'extraction du pétrole et du gaz dans votre région, alors que nous essayons de lutter contre le changement climatique?

**Mr. Balaski:** Yes, I can see how those two would be potentially hypocritical of one another. You are fuelling one by fighting the other. The means to this area is not just oil and gas, though. There are other resources there. I used this as an example: Our region is currently funded by one economy, and it's oil and gas, and I believe that sector is removing itself and leaving very soon. I don't see a long-term plan in this area. But there are other resources with historical discoveries — that Mayor Frank Pope touched upon — that we would like to see explored, and that maybe will not have the same impact that we are challenging oil and gas right now to be fuelling this climate change.

**The Deputy Chair:** Thank you.

**Ms. St. Denis:** I just want to follow up on Senator Patterson's question about the barge. In fact, Senator Patterson, it was one of our tugs near Fort Providence that unfortunately got stuck, and the Coast Guard attempted to assist, and then they also had challenges. We had another vessel come in, and we were able to free that tug. So, in fact, it wasn't a barge. As I mentioned earlier, the team did a really good job, and they constantly monitor water levels to ensure those barges get loaded so that there is a minimum draft that we always have, but I just wanted to clarify that, in fact, it was one of our tugs that was successfully freed. Thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you. Is it "St. Denis" or "St-Denis"? I keep on not pronouncing your name well, I think.

**Ms. St. Denis:** The official enunciation is "St-Denis," but, as an anglophone, unfortunately I only speak a bit of French, so I enunciate it "St. Denis." Thank you.

**The Deputy Chair:** Thank you.

That brings us to the end of our second panel.

[Translation]

Colleagues, please join me in thanking our witnesses for being with us and taking the time to answer our questions and share their perspectives with us today.

[English]

This was very interesting, and we are very grateful that you made this long trip to talk to us in real life about the enormous problems that you are facing. Thank you for making the trip and being here.

[Translation]

Thank you, senators. I declare the meeting adjourned.

**M. Balaski :** Oui, je peux comprendre que ces deux types de comportements soient potentiellement paradoxaux. Vous alimentez l'un en combattant l'autre. Les ressources dont dispose cette région ne se limitent pas au pétrole et au gaz, toutefois. Il y a d'autres ressources. J'ai utilisé cet exemple : notre région est actuellement financée par une seule économie, celle du pétrole et du gaz, et je pense que ce secteur va se retirer et partir très bientôt. Je ne vois pas de plan à long terme dans ce domaine. Cependant, il y a d'autres ressources avec des découvertes historiques que le maire Pope a évoquées et que nous aimerions voir explorer et elles n'auront peut-être pas les mêmes répercussions que le pétrole et le gaz qui, nous le pensons aujourd'hui, alimentent les changements climatiques.

**La vice-présidente :** Merci.

**Mme St. Denis :** Je voudrais simplement faire suite à la question du sénateur Patterson au sujet du chaland. En fait, sénateur Patterson, c'est l'un de nos remorqueurs près de Fort Providence qui s'est malheureusement échoué, et les gardes-côtes ont tenté de l'aider, mais ils ont également rencontré des difficultés. Un autre navire est arrivé et a pu libérer le remorqueur. Il ne s'agissait donc pas d'un chaland. Comme je l'ai dit plus tôt, l'équipe a fait du très bon travail et elle surveille constamment les niveaux d'eau pour s'assurer que ces chalands sont chargés de manière à ce qu'il y ait toujours un tirant d'eau minimum, mais je voulais juste préciser qu'en fait, c'est l'un de nos remorqueurs qui a été libéré avec succès.

**La vice-présidente :** Je vous remercie. Prononcez-vous votre nom à l'anglaise ou à la française? Je continue à mal prononcer votre nom, je crois.

**Mme St. Denis :** Officiellement, ça se prononce à la française, mais comme je suis une anglophone qui ne parle que peu le français, je le prononce à l'anglaise. Merci.

**La vice-présidente :** Merci.

Cela nous amène à la fin de notre rencontre avec le second groupe de témoins.

[Français]

Chers collègues, veuillez vous joindre à moi pour remercier nos témoins de s'être joints à nous, d'avoir répondu à nos questions et d'avoir partagé leurs perspectives aujourd'hui.

[Traduction]

C'était très intéressant, et nous vous sommes très reconnaissants d'avoir fait ce long voyage pour nous parler en direct des énormes problèmes que vous devez affronter. Merci de vous être déplacés et d'être présents aujourd'hui.

[Français]

Merci, sénateurs et sénatrices. Je déclare donc la séance levée.

(The committee adjourned.)

(La séance est levée.)

---