

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 20, 2024

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:48 p.m. [ET] to study the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation and communications sectors and the consequential impacts on their interdependencies.

Senator Leo Housakos (Chair) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: My name is Leo Housakos, senator from Quebec and chair of this committee.

[*English*]

I now invite my colleagues to introduce themselves.

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

Senator Richards: Senator Richards from New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Clement: Bernadette Clement from Ontario.

[*English*]

Senator Quinn: Senator Quinn, New Brunswick.

Senator Cardozo: Andrew Cardozo from Ontario.

[*Translation*]

Senator Oudar: Manuelle Oudar, LaSalle, Quebec.

[*English*]

The Chair: This evening, we continue our study of the impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation sector, and our study of the Great Lakes and the St. Lawrence.

For our first panel, I am pleased to welcome by video conference Mayor Andrea Horwath from Hamilton, Ontario; Sylvain Ouellet, City Councillor from Montreal, Quebec; Mayor Bill Steele from Port Colborne, Ontario; and Mayor Ken Boshcoff from Thunder Bay, Ontario.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 20 mars 2024

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd’hui, à 18 h 48 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier l’incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans les secteurs des transports et des communications et les répercussions corrélatives sur leurs interdépendances.

Le sénateur Leo Housakos (président) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Je m’appelle Leo Housakos, je suis un sénateur du Québec et je suis président de ce comité.

[*Traduction*]

J’invite maintenant mes collègues à se présenter.

La sénatrice Simons : Sénatrice Paula Simons, de l’Alberta, territoire visé par le Traité n° 6.

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

[*Français*]

La sénatrice Clement : Bernadette Clement, de l’Ontario.

[*Traduction*]

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

Le sénateur Cardozo : Andrew Cardozo, de l’Ontario.

[*Français*]

La sénatrice Oudar : Manuelle Oudar, de la division de LaSalle, au Québec.

[*Traduction*]

Le président : Ce soir, nous poursuivons notre étude de l’incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans le secteur des transports, ainsi que notre étude des Grands Lacs et du Saint-Laurent.

Pour notre première heure de séance, nous avons le plaisir d’accueillir, par vidéoconférence, Mme Andrea Horwath, maire de Hamilton, en Ontario; M. Sylvain Ouellet, conseiller municipal de Montréal, au Québec; M. Bill Steele, maire de Port Colborne, en Ontario; et M. Ken Boshcoff, maire de Thunder Bay, en Ontario.

Each of our witnesses will have five minutes for opening statements. After that, we will turn it over to senators for questions.

We will start with Mayor Horwath. Mayor Horwath, you have the floor.

Andrea Horwath, Mayor, City of Hamilton: Thank you very much. Good evening, honourable members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications and my municipal colleagues from Montreal, Port Colborne and Thunder Bay. I'm pleased to be here on behalf of the City of Hamilton.

Hamilton is a city that is deeply invested in the future of municipal and maritime infrastructure for marine transportation, and we are committed to working with the Government of Canada on mitigating the impact that climate change has on transportation infrastructure in the Great Lakes and the St. Lawrence River. I truly appreciate the opportunity to provide some of our insights with you this evening.

I want to start by sharing with you the remarkable growth and advancements of the Port of Hamilton, which stands as the busiest among all ports on the Canadian Great Lakes. In 2023, the Hamilton-Oshawa Port Authority witnessed a remarkable 9% surge in cargo, exceeding 11.2 million metric tons. It's a staggering increase and underscores the port's pivotal role in the region's goods movement ecosystem.

It is clear that there is a significant environmental advantage achieved by short sea shipping. A single marine vessel can accommodate cargo equivalent to 963 transport trucks while emitting significantly lower carbon emissions. This presents a strong case for modal alternatives, especially considering the over 12,000 truck trips per week between southern Ontario and U.S. Great Lakes ports, all carrying non-perishable commodities that are ideal candidates for marine service to transport.

We have heard from businesses experiencing significant growth, such as Parrish & Heimbecker and Sucro Can, here in our community. They focus on using port services and vessels, which shows their commitment to efficiency, cleanliness and sustainability in the movement of goods. We also know that the expansion of rail and containerized service not only enhances efficiency, but contributes to reducing greenhouse gas emissions by eliminating hundreds of trucks from local roads daily.

Chacun de nos témoins disposera de cinq minutes pour nous présenter ses observations préliminaires, après quoi nous passerons aux questions des sénateurs.

Nous allons commencer avec la maire Horwath. Madame Horwath, vous avez la parole.

Andrea Horwath, maire, Ville de Hamilton : Merci beaucoup. Bonsoir aux honorables membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ainsi qu'à mes collègues municipaux de Montréal, de Port Colborne et de Thunder Bay. Je suis heureuse d'être des vôtres au nom de la Ville de Hamilton.

Notre ville a vraiment à cœur l'avenir de ses infrastructures municipales et maritimes aux fins du transport. Nous sommes déterminés à travailler avec le gouvernement du Canada afin d'atténuer les répercussions des changements climatiques sur les infrastructures de transport dans les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent. Je vous suis vraiment reconnaissante de me donner l'occasion de vous faire part de certaines de nos réflexions à ce sujet.

Je voudrais d'abord vous parler de la croissance et des progrès remarquables du port de Hamilton, le plus occupé parmi tous ceux de la portion canadienne des Grands Lacs. En 2023, l'administration portuaire a enregistré une hausse de 9 % du transport de marchandises qui a dépassé les 11,2 millions de tonnes métriques. Cette forte augmentation met en évidence le rôle clé que joue notre port dans le mouvement des marchandises au sein de l'écosystème régional.

Il va de soi que le transport maritime à courte distance offre un avantage considérable du point de vue environnemental. Un seul navire peut transporter des marchandises qui exigeraient 963 déplacements par camion, tout en émettant des quantités de carbone nettement inférieures. C'est un argument de taille en faveur du recours à ce mode de transport, surtout quand on sait que plus de 12 000 camions par semaine font le trajet entre le Sud de l'Ontario et les ports américains des Grands Lacs pour transporter des denrées non périssables qui se préteraient parfaitement au transport maritime.

Nous avons pu entendre les représentations d'entreprises comme Parrish & Heimbecker et Sucro qui connaissent une forte croissance, ici même, au sein de notre collectivité. Ces entreprises priorisent les services portuaires et maritimes, ce qui témoigne de leur engagement envers l'efficience, la protection de l'environnement et la durabilité dans le transport des marchandises. En outre, nous savons que le recours accru au transport par train et par conteneur permet non seulement d'accroître l'efficience, mais aussi de réduire les émissions de gaz à effet de serre en libérant nos routes locales de centaines de camions par jour.

As part of its ongoing development, the Hamilton-Oshawa Port Authority is set to introduce a new 20,000-square-foot transload facility. This new facility will augment the movement of steel products through marine and rail services. These initiatives are examples of progressive strides toward a more robust, environmentally conscious and efficient port infrastructure, ready to meet the demands of tomorrow's trade and goods movement landscape.

As Mayor of Hamilton, I am deeply aware of the challenges posed by climate change and welcome the opportunity for adaptation and innovation, particularly in the area of transportation. Transportation emissions from on-road vehicles constitute a significant portion of our city's greenhouse gas emissions. Our 2022 Hamilton Climate Change Impact Adaptation Plan, which we can send you if you're interested, was informed by global and regional climate modelling. It predicts an increase in flooding incidents both in terms of frequency and intensity, which poses a severe threat to our infrastructure. We've already witnessed devastating flooding events in the city of Hamilton. To address some of those challenges, we've sought support from the federal government's Disaster Mitigation and Adaptation Fund, securing crucial funding for shoreline protection and resilience projects. As these incidents increase, so will our need for financial assistance from other orders of government.

When it comes to the emissions themselves, federal participation in initiatives like the international Green Shipping Challenge and commitments to zero-emission shipping are also important steps toward mitigating maritime emissions. We all appreciate, however, that more opportunities exist, and we have to make a commitment in that regard. A good example is the recent introduction of electric tugboats in the Vancouver harbour.

I will return to speaking about Hamilton. Hamilton's port stands as a vital hub for maritime trade on the Great Lakes, experiencing significant growth in cargo volume in recent years, as I've noted. Short sea shipping offers a sustainable alternative to road transport, significantly reducing carbon emissions while efficiently moving goods across our region.

It is important to note another piece of infrastructure that is needed to maximize emission reduction opportunities at Hamilton's port, and that is additional Canada Border Services Agency, or CBSA, support for customs clearances. Enhanced CBSA support would significantly expand our capacity and

Dans la poursuite de son développement, l'administration portuaire est sur le point de se doter d'un centre de transbordement de 20 000 pieds carrés. Cette nouvelle installation facilitera le transport maritime et ferroviaire des produits de l'acier. Ces initiatives illustrent bien les grands progrès réalisés pour nous donner une infrastructure portuaire plus solide, davantage écologique et plus efficiente, afin que nous soyons prêts à satisfaire aux exigences à venir pour le commerce et le transport de marchandises.

Dans mon rôle de maire de Hamilton, je suis tout à fait consciente des défis que pose le changement climatique et je me réjouis des possibilités d'adaptation et d'innovation qui s'offrent à nous, en particulier dans le domaine des transports. Les déplacements des véhicules sur nos routes sont à l'origine d'une partie importante des émissions de gaz à effet de serre de notre ville. Si la chose vous intéresse, nous pourrons vous transmettre notre plan d'adaptation au changement climatique qui a été établi en 2022 à partir des modèles climatiques mondiaux et régionaux qui prévoient notamment des inondations plus fortes et plus fréquentes, ce qui représente une menace grave pour nos infrastructures. La ville de Hamilton a déjà été touchée par des inondations dévastatrices. Pour nous attaquer à certaines de ces problématiques, nous avons cherché à obtenir le soutien du gouvernement fédéral dans le cadre du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. Nous avons ainsi pu obtenir un financement essentiel pour la protection de nos berges et notre résilience climatique. Comme les incidents de ce genre gagnent en fréquence et en intensité, nous avons de plus en plus besoin de l'aide financière d'autres ordres de gouvernement.

Pour ce qui est de la réduction des émissions à proprement parler, il est également important que le gouvernement fédéral participe à des initiatives comme le défi international pour un transport maritime plus vert et les engagements en faveur d'un transport maritime carboneutre. Nous sommes cependant tous conscients que d'autres possibilités s'offrent à nous par ailleurs et que nous devons agir avec détermination. À titre d'exemple, je pourrais vous citer la mise en service récente de remorqueurs électriques dans le port de Vancouver.

Je reviens à la situation dans notre ville. Le port de Hamilton est une plaque tournante vitale pour le commerce maritime sur les Grands Lacs, avec une croissance significative du volume de marchandises ces dernières années, comme je l'ai déjà noté. Le transport maritime à courte distance représente une solution de recharge durable au transport routier. Il réduit considérablement les émissions carbone tout en assurant un déplacement efficace des marchandises dans toute notre région.

Il est important de noter un autre élément d'infrastructure qui est nécessaire pour maximiser les possibilités de réduction des émissions au port de Hamilton, à savoir un soutien supplémentaire de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou ASFC, pour les dédouanements. Un soutien accru de l'ASFC

assist in moving goods closer to their final destination, reducing the number of trucks on our highways as well as greenhouse gases.

Projects like the new Hamilton Container Terminal rail service and the expansion of Toronto Tank Lines — which is in Hamilton — operations at our Pier 25 demonstrate our commitment to enhancing supply chain efficiency and reducing greenhouse gas emissions.

We know that investment in infrastructure of all kinds plays a crucial role in realizing the potential of maritime transportation, and we know that when it comes to adaptation and protecting our infrastructure, municipalities can't go it alone.

In conclusion, as we navigate the challenges of climate change and strive for sustainable economic development, the importance of investing in municipal and maritime infrastructure — including the softer services, like CBSA infrastructure — cannot be overstated. By prioritizing adaptation and mitigation measures and leveraging innovative solutions, we can build a resilient transportation network that serves both our economic needs and our environmental goals. That is something the City of Hamilton, with its new dedicated climate change office, is very much committed to.

Thank you so much for your attention and for the invitation. I'm sure there will be presentations that are much more technical, but certainly we have a significant commitment here in the City of Hamilton in terms recognizing and being committed to our role in climate change and climate adaptation, particularly the reduction of greenhouse gas emissions. Certainly, our continued collaboration in advancing the future of transportation in Canada is a priority.

The Chair: Thank you, Mayor Horwath.

[*Translation*]

Sylvain Ouellet, City Councillor, City of Montreal: Hello. I'm Sylvain Ouellet, a city councillor for the City of Montreal, and today I'm representing Mayor Valérie Plante.

First of all, thank you for the opportunity to speak to this important topic, which directly affects the city of Montreal and the greater metropolitan region.

à ce titre augmenterait considérablement notre capacité et contribuerait à rapprocher les marchandises de leur destination, réduisant ainsi le nombre de camions sur nos routes et les émissions de gaz à effet de serre qui s'ensuivent.

Des projets comme le nouveau terminal ferroviaire à conteneurs de Hamilton et l'expansion des activités de Toronto Tank Lines au quai 25 de Hamilton témoignent de notre engagement à améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et à réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Nous savons que les investissements dans les différents éléments d'infrastructure jouent un rôle crucial dans l'exploitation du plein potentiel du transport maritime, et nous sommes conscients que les municipalités ne peuvent pas faire cavalier seul lorsqu'il s'agit de s'adapter et de protéger nos infrastructures.

En conclusion, dans le cadre de nos efforts pour relever les défis que pose le changement climatique et pour tendre vers un développement économique durable, on ne saurait trop insister sur l'importance d'investir dans les infrastructures municipales et maritimes — y compris dans les services immatériels, comme le soutien de l'ASFC. En donnant la priorité aux mesures d'adaptation et d'atténuation et en tirant parti de solutions novatrices, nous pourrons construire un réseau de transport résilient qui répondra à la fois à nos besoins économiques et à nos objectifs environnementaux. Il s'agit là d'un engagement sans réserve de la Ville de Hamilton et de son nouveau bureau se consacrant au changement climatique.

Merci de votre attention et de votre invitation. Je suis persuadée que vous aurez droit à des exposés beaucoup plus techniques que le mien, mais il n'en demeure pas moins que la Ville de Hamilton reconnaît l'incidence du changement climatique et est fermement résolue à mettre en place les mesures d'adaptation nécessaires, notamment pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre. Il va sans dire que notre collaboration continue pour assurer un avenir meilleur aux transports dans notre pays demeure une priorité.

Le président : Merci, madame Horwath.

[*Français*]

Sylvain Ouellet, conseiller de la ville, Ville de Montréal : Bonjour. Je me présente : je suis Sylvain Ouellet, conseiller municipal à la Ville de Montréal, et je représente aujourd'hui la mairesse Valérie Plante.

Tout d'abord, je vous remercie de l'invitation sur ce sujet important qui touche directement la ville de Montréal et sa grande région métropolitaine.

Because of its strategic positioning, Montreal has always been the point of convergence for international maritime routes from overseas and domestic maritime routes from the Great Lakes.

The Lachine Rapids are an impassable area that create a barrier to shipping and have generated the need to build numerous major logistics infrastructures. Montreal has benefited from those infrastructures throughout its history. Today, Montreal boasts a major port, the largest rail hub in Eastern Canada, and the St. Lawrence Seaway has its first locks in Montreal, replacing the old Lachine Canal that was the birthplace of Canadian industrialization.

The Port of Montreal is currently the largest container port in Eastern Canada and is directly tied to the economic vitality of Greater Montreal as well as the entire Canadian economy, particularly for Ontario and Quebec.

Contrary to what one might think, the Port of Montreal remains operational throughout the winter, thanks to the Canadian Coast Guard's fleet of icebreakers.

With the upcoming expansion of the Port of Montreal in Contrecoeur and the seaway operating at about half capacity, new economic opportunities are opening up for us in the shipping business, particularly in an attempt to avoid heavy trucking on our roads. However, climate change poses a significant risk to shipping operations.

Shipowners at overseas ports are already planning their cargoes based on navigation conditions in the St. Lawrence. Extreme episodes of low or high water levels will complicate navigation by affecting draft in the St. Lawrence Seaway channel and air draft under bridges at Quebec City and Trois-Rivières.

Low water levels in the Great Lakes will also cause operating difficulties in the St. Lawrence River's maritime bay, while high water levels and increased current speed will affect navigation safety if more water needs to be released from Lake Ontario.

Lake Ontario water level management planning is therefore central to concerns about addressing climate change in the St. Lawrence—Great Lakes system.

For the Greater Montreal Area, optimizing the management of Lake Ontario outflows must also take into account the fact that there are land use and occupation conflicts. For example, we must consider protecting drinking water sources, maintaining biodiversity as well as the impacts in terms of flooding and shoreline erosion.

Par son positionnement stratégique, Montréal a toujours été le point de convergence des circuits maritimes internationaux, en provenance d'outremer, et des circuits maritimes intérieurs, en provenance des Grands Lacs.

Les rapides de Lachine, véritable barrière infranchissable pour la navigation, ont généré la construction de nombreuses infrastructures logistiques majeures dont Montréal a bénéficié à travers son histoire. Montréal possède aujourd'hui un port majeur, qui est le plus important nœud ferroviaire à l'est du Canada, et la Voie maritime du Saint-Laurent a ses premières écluses à Montréal, remplaçant ainsi le vieux canal Lachine qui a été le berceau de l'industrialisation canadienne.

Le port de Montréal est actuellement le principal port à conteneurs sur la côte Est du Canada et il est directement lié à la vitalité économique du Grand Montréal, mais également à toute l'économie canadienne, notamment pour l'Ontario et le Québec.

Contrairement à ce qu'on pourrait penser, le port de Montréal reste opérationnel tout l'hiver grâce à la flotte de brise-glace de la Garde côtière canadienne.

Avec l'agrandissement prochain du port de Montréal à Contrecoeur, et la voie maritime qui fonctionne à environ la moitié de sa capacité, de nouvelles occasions économiques s'offrent à nous dans le domaine du transport maritime, notamment pour éviter le camionnage intense sur nos routes. Cependant, les changements climatiques posent un important risque pour les activités de transport maritime.

En provenance des ports d'outremer, les armateurs planifient déjà leurs cargaisons afin de tenir compte des conditions de navigation dans le fleuve Saint-Laurent. Les épisodes extrêmes de bas niveaux d'eau ou de hauts niveaux d'eau complexifieront la navigation en affectant le tirant d'eau dans le chenal de la Voie maritime du Saint-Laurent et le tirant d'air sous les ponts à Québec et Trois-Rivières.

En provenance des Grands Lacs, les bas niveaux d'eau entraîneront également des difficultés d'opération dans la baie maritime du fleuve Saint-Laurent, alors que de hauts niveaux d'eau et la vitesse accrue du courant affecteront la sécurité de la navigation s'il est nécessaire de relâcher davantage d'eau du lac Ontario.

La planification de la gestion des niveaux d'eau du lac Ontario est donc au centre des préoccupations relatives à la prise en compte des changements climatiques dans le système Saint-Laurent—Grands Lacs.

Pour la région du Grand Montréal, l'optimisation de la gestion des débits sortants du lac Ontario doit également prendre en compte la présence de conflits d'usage et d'occupation du territoire; par exemple, des impacts en matière d'inondation, d'érosion des berges, de protection des sources d'eau potable et de maintien de la biodiversité sont à considérer.

In 2017, Montreal suffered a record flood in which 1,100 homes were inundated after an old dike in a neighbouring town was breached. Thousands of citizens had to be evacuated, dozens were permanently displaced and our emergency services were under pressure for weeks. The army was called in to help, and our municipal employees worked for months to dismantle the temporary dikes and clean up the damage once the flood had passed. Our riverside parks also suffered accelerated erosion, and their rehabilitation is being hampered by numerous regulations and a highly complex division of powers between Quebec City and Ottawa, making any work on the shoreline extremely time consuming and costly.

The current tax system makes it very difficult for towns and cities to provide funding for riverbank protection and development, whether to protect against flooding, protect natural environments or give citizens access to the river even though they live on an island.

As the majority of shorelines are privately owned, it is an extremely complex process to build collective protective structures that can be used for a variety of purposes.

The Great Lakes and St. Lawrence River offer exceptional economic opportunities, but major investments will be required to guard against climate change, both to ensure marine navigation and to protect the many riverside municipalities — and these investments can hardly come from the cities.

Finally, the cities of the 21st century can no longer just rely on logistical infrastructures to ensure their success; they must also offer a quality of life to their citizens in order to attract and retain the best talent, and what better way than by showcasing Montreal's exceptional archipelago? Investments will therefore also be needed to decontaminate former industrial sectors often located on the waterfront, create new riverside parks, preserve exceptional natural environments and convert them into nature parks and perhaps even create new beaches and a network of river shuttles, as Montreal has done in recent years.

As we're seeing right now in Toronto with Waterfront Toronto, direct contribution from the federal government — which often owns vast tracts of waterfront land — is essential to setting up these vast urban revitalization projects that have immense benefits for communities.

Thank you for listening. I'm ready to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you.

En 2017, Montréal a subi une inondation record où 1 100 maisons ont été inondées, notamment à la suite de la rupture d'une vieille digue dans une ville voisine. Des milliers de citoyens ont dû être évacués, plusieurs dizaines de citoyens ont été déplacés de façon permanente et nos services d'urgence ont été sous pression pendant des semaines. L'armée a été appelée en renfort et nos employés municipaux ont travaillé pendant des mois pour démonter les digues temporaires et nettoyer les dégâts une fois la crue passée. Nos parcs riverains ont également subi une érosion accélérée et leur réhabilitation se heurte aux nombreux règlements et à un partage de compétences très complexe entre Québec et Ottawa, ce qui rend tout travail sur les rives extrêmement long et coûteux.

Pour les villes, la fiscalité actuelle rend très difficile le financement pour assurer la protection et l'aménagement des berges, que ce soit pour se prémunir des inondations, protéger les milieux naturels ou encore redonner accès aux citoyens au fleuve alors qu'ils habitent pourtant sur une île.

La majorité des berges étant de propriété privée, la construction d'ouvrages de protection collectifs et pouvant servir à différents usages est extrêmement complexe.

Les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent nous offrent des possibilités économiques exceptionnelles, mais il faudra des investissements majeurs pour se prémunir contre les changements climatiques, autant pour assurer la navigation maritime que pour protéger les nombreuses municipalités riveraines — et ces investissements peuvent difficilement venir des villes.

Enfin, les villes du XXI^e siècle ne peuvent plus juste compter sur des infrastructures logistiques pour assurer leur succès; elles doivent également offrir une qualité de vie à leurs citoyens afin d'attirer et retenir les meilleurs talents, et quoi de mieux que la mise en valeur de l'archipel exceptionnel de Montréal? Il faudra donc prévoir aussi des investissements pour décontaminer d'anciens secteurs industriels souvent situés en rive, créer de nouveaux parcs riverains, préserver des milieux naturels exceptionnels et les convertir en parcs-nature et, pourquoi pas, créer de nouvelles plages et un réseau de navettes fluviales, ce que Montréal a fait au cours des dernières années.

Comme on le voit en ce moment à Toronto, avec Waterfront Toronto, la contribution directe du gouvernement fédéral, qui possède souvent de vastes terrains en rive, est essentielle à la mise sur pied de ces vastes projets de revitalisation urbaine qui ont des bénéfices immenses pour les collectivités.

Je vous remercie de m'avoir écouté et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup.

[English]

Bill Steele, Mayor, City of Port Colborne: Good evening, honourable members of the Senate committee. As the Mayor of Port Colborne, on the north side of Lake Erie and the southern terminus of the Welland Canal, I will attend the opening of the St. Lawrence Seaway on Friday morning, as we welcome the first downbound ship of 2024. The opening ceremony is held because the Welland Canal shuts down for about three months each year for repairs and maintenance during the winter lay-down, when the ice traditionally covers the waterways of the Great Lakes and the St. Lawrence River. The opening of the St. Lawrence Seaway connects the fresh water of the five Great Lakes and the St. Lawrence River to salt water and the world.

The Great Lakes-St. Lawrence region, comprising two provinces and eight states, boasts an economic prowess that rivals some of the largest economies globally. If we were a country, we would have the third-largest economy in the world. Marine transport has shaped this region, from facilitating trade and commerce from Indigenous communities, to navigating the lakes and rivers, to constructing the Lachine, Erie and Welland canals 200 years ago, to the Canadian and American governments working together to create the St. Lawrence Seaway in the 1950s.

However, we face critical challenges that demand immediate attention and strategic investment. Once the lifeblood of our region's commerce, the St. Lawrence Seaway now operates at 50% capacity, while our highways are congested with truck and auto traffic. Yet the data reveals a promising opportunity for us. Diminished ice coverage on the Great Lakes and St. Lawrence River compared to when the seaway was built could enable year-round navigation on many of the lakes and rivers.

As we witness the impacts of climate change, with droughts in the west and increased flood events and dramatic erosion in the east, we must seize the moment to invest in the next generation of infrastructure. Our infrastructure must capitalize on this opportunity to expand passenger and goods shipments to more communities, reducing roadway congestion and fostering economic growth.

We stand united as municipal leaders, from Montreal to Thunder Bay, representing the breadth of economic potential along our freshwater seaway. Regions across the globe rely heavily on maritime transport to sustain their economies. Unlike

[Traduction]

Bill Steele, maire, Ville de Port Colborne : Bonsoir, honorables membres du comité sénatorial. En ma qualité de maire de Port Colborne, sur la rive nord du lac Érié et à l'extrême sud du canal Welland, j'assisterai à l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent vendredi matin, alors que nous accueillerons le premier navire descendant de 2024. On tient une cérémonie d'ouverture du fait que le canal Welland est fermé pendant environ trois mois chaque hiver pour des travaux de réparation et d'entretien pendant que la glace recouvre habituellement les voies navigables des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. L'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent permet de relier l'eau douce des cinq Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent à l'eau salée et au monde entier.

La région des Grands Lacs et du Saint-Laurent, qui comprend deux provinces et huit États, peut s'enorgueillir d'une vigueur économique n'ayant rien à envier à celle de certaines des puissances mondiales. Si nous formions un pays, nous serions la troisième plus grande économie du monde. Le transport maritime a façonné cette région, de la facilitation des échanges et du commerce des communautés autochtones jusqu'à la collaboration entre les gouvernements canadien et américain pour la création de la Voie maritime du Saint-Laurent dans les années 1950, en passant par la possibilité de naviguer sur nos lacs et nos rivières et la construction des canaux Lachine, Érié et Welland il y a 200 ans.

Néanmoins, nous sommes confrontés à des défis de taille qui exigent une attention immédiate et des investissements stratégiques. Autrefois vitale pour le commerce de notre région, la Voie maritime du Saint-Laurent ne fonctionne plus qu'à 50 % de sa capacité, tandis que nos autoroutes sont encombrées par la circulation des camions et des voitures. Les données disponibles nous laissent toutefois entrevoir des perspectives fort prometteuses. La diminution de la couverture de glace sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, comparativement à l'époque de la construction de la voie maritime, pourrait permettre la navigation tout au long de l'année sur de nombreux lacs et rivières.

Alors que nous constatons les effets du changement climatique, avec des sécheresses dans l'Ouest et une augmentation des inondations et une érosion accélérée dans l'Est, nous devons saisir l'occasion d'investir dans la prochaine génération d'infrastructures. Nous devons tirer parti de cette possibilité qui s'offre à nous pour étendre le transport de passagers et de marchandises à un plus grand nombre de collectivités, en permettant du même coup de réduire la congestion routière et de stimuler la croissance économique.

Nous travaillons de concert dans notre rôle de dirigeants municipaux. De Montréal jusqu'à Thunder Bay, nous représentons toute l'étendue du potentiel économique qu'offre notre voie maritime d'eau douce. Partout dans le monde, des

goods moved by toll-free roads, rail and marine transport still need to handle the total cost of infrastructure. Local governments need help to build the shipping and passenger infrastructure required to rejuvenate passenger or multimodal container-based shipping. Imagine the possibilities of shifting more goods from congested highways to our underutilized waterways. Picture the movement of goods like new car batteries, microprocessors, or crates of tomatoes or paper towels traversing the region year-round, revitalizing existing industries and supporting new businesses and technologies.

We have the opportunity to reshape our region's economic landscape, harnessing the potential of our freshwater resources to foster sustainable growth and innovation. Our collaboration is vital for the prosperity of our communities and essential for protecting the 20% of the world's fresh water that flows through our basin.

Let us embrace this moment of opportunity, leveraging the combined efforts of all levels of government, industry and stakeholders to build a resilient and prosperous future for our region. With strategic investment and collective action, we can ensure our freshwater marine commerce continues to thrive, supporting the livelihoods of millions and safeguarding our most precious resource for generations to come. Next year, the seaway may open a month earlier, in February, and in a few years, it may be open year-round.

Just a little bit about Port Colborne — we own our port here and have strong ties with Thunder Bay, Hamilton and Montreal, as all our members have said here today.

Quite frankly, everything that flows through the Great Lakes and the St. Lawrence River has to pass through Port Colborne. As I said, we have particularly strong ties with the Hamilton-Oshawa Port Authority and through grain coming in from Thunder Bay, and we have had discussions with the Port of Montreal with regard to using Port Colborne as a small container port. As we bring in large ocean-going boats, they can reduce down to canal-size boats that bring containers into the Port Colborne terminal, and then they can go out either by rail or other shipping from there.

régions s'en remettent en grande partie au transport maritime pour soutenir leur économie. Contrairement aux routes sans péage permettant le transport de marchandises, le coût total des infrastructures doit encore être assumé par les entités se livrant au transport ferroviaire et maritime. Les collectivités locales ont besoin d'aide pour construire les infrastructures nécessaires afin de relancer le transport de passagers ou le transport multimodal par conteneurs. Imaginez si l'on pouvait transférer davantage de marchandises de nos autoroutes encombrées vers nos voies navigables sous-utilisées. Imaginez le mouvement de marchandises comme les batteries de voiture, les microprocesseurs ou les caisses de tomates ou d'essuie-tout traversant la région tout au long de l'année pour revitaliser les industries existantes et soutenir les entreprises et les technologies émergentes.

Nous avons la possibilité de remodeler le paysage économique de notre région en exploitant le potentiel de nos ressources en eau douce pour favoriser la croissance durable et l'innovation. Notre collaboration est essentielle pour assurer la prospérité de nos communautés et pour protéger les 20 % de l'eau douce mondiale qui coulent dans notre bassin.

Saisissons l'occasion qui se présente à nous, en tirant parti des efforts combinés de tous les ordres de gouvernement, de l'industrie et des autres parties prenantes afin de bâtir pour notre région un avenir sous le signe de la résilience et de la prospérité. Si nous consentons des investissements stratégiques dans le cadre d'une action coordonnée, nous pouvons faire en sorte que notre commerce maritime en eau douce continue de prospérer, en procurant un moyen de subsistance à des millions de personnes et en préservant notre ressource la plus précieuse pour les générations à venir. L'année prochaine, la voie maritime pourrait ouvrir un mois plus tôt, en février, et dans quelques années, elle pourrait être ouverte toute l'année.

Quelques mots en terminant au sujet de Port Colborne. Nous sommes propriétaires de nos installations portuaires et — comme tous les autres témoins vous le diront aujourd'hui — nous entretenons de solides relations avec nos homologues de Thunder Bay, Hamilton et Montréal.

À vrai dire, tout ce qui circule dans les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent doit passer par Port Colborne. Comme je l'ai indiqué, nous avons des liens particulièrement étroits avec l'autorité portuaire de Hamilton-Oshawa et avec celle de Thunder Bay pour les céréales, et nous avons eu des discussions avec le port de Montréal concernant l'utilisation de Port Colborne comme petit port à conteneurs. Les grands bateaux de haute mer peuvent céder la place à de plus petits navires pouvant circuler dans un canal. Ces navires amènent au terminal de Port Colborne des conteneurs pouvant par la suite être expédiés par rail ou par d'autres moyens de transport.

Last year, Port Colborne led the Great Lakes in the cruise industry. We had 82 stops here in Port Colborne, and that was the highest next to Cleveland, which had around 42 stops. The Great Lakes are one of the fastest growing cruising areas in the world, and a number of shipping companies are building specific ships to cruise the Great Lakes and St. Lawrence River, coming in from the East Coast.

With that, ladies and gentlemen, I thank you.

The Chair: Thank you, sir.

Ken Boshcoff, Mayor, City of Thunder Bay: Thank you.

Thunder Bay was formerly known as Port Arthur and Fort William. Some still call it the Lakehead. I can't tell you how excited I am here to be with senators and my colleagues, having the federal government look at fresh water.

The Port of Thunder Bay is the western Canadian terminus of the St. Lawrence Seaway system, the largest inland waterway in the world. It is also the highest-volume export port on the seaway system. As the gateway to the west, the opportunities are largely determined by the port's strategic role as it relates to the seaway corridor. The port was built to provide access to European markets for Western Canadian grain producers through the longest grain supply chain in the world. Again, my colleague Bill has reason to be proud of his community as a port. We will have 20 stops by international cruise ships, primarily going around Lake Superior, of course. That has been an amazing shot in the arm financially during the summer months.

When we talk about municipal transportation infrastructure, it's impossible not to talk about climate change and the likelihood of extreme weather events that can damage our infrastructure and reduce infrastructural lifespans. We are already facing some considerable infrastructure deficits already. We've experienced some damage to infrastructure by flooding and an extreme rain event of 70 millimetres over two hours. It overwhelmed our waste water treatment plant. As acting mayor at the time, I had to declare a state of emergency for the city.

A few years ago, and last winter, we had record snowmelt. This year, there was virtually no snow for the Ontario Winter Games. We had to do all sorts of things to make up for the skiing and jumping events.

L'année dernière, Port Colborne a mené l'industrie des croisières sur les Grands Lacs. Nous avons enregistré 82 escales, soit le nombre plus élevé, devant Cleveland, qui en a eu environ 42. Les Grands Lacs sont l'une des régions du monde où l'industrie des croisières se développe le plus rapidement, et certaines compagnies maritimes construisent des navires expressément conçus pour les croisières sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent, en provenance de la côte Est.

Sur ce, mesdames et messieurs, je vous remercie

Le président : Merci, monsieur Steele.

Ken Boshcoff, maire, Ville de Thunder Bay : Merci.

Thunder Bay a été autrefois connue sous les noms de Port Arthur et de Fort William. Certains l'appellent encore la tête des Grands Lacs. Je ne peux pas vous dire à quel point je suis heureux d'être ici avec les sénateurs et mes homologues alors que le gouvernement fédéral se penche sur la question de l'eau douce.

Le port de Thunder Bay est le terminal canadien situé à l'extrémité ouest du réseau de la Voie maritime du Saint-Laurent, la plus grande voie navigable intérieure au monde. Il s'agit également du port d'exportation le plus important de ce réseau. Comme il sert de porte d'entrée vers l'Ouest, le rôle stratégique du port au sein du corridor de la voie maritime détermine en grande partie les possibilités à exploiter. Le port a été construit pour permettre aux producteurs de céréales de l'Ouest canadien d'accéder aux marchés européens par le truchement de la plus longue chaîne d'approvisionnement en céréales au monde. Mon homologue, monsieur Steele, est tout à fait justifié de s'enorgueillir de l'importance de sa ville portuaire. Nous accueillerons pour notre part 20 escales de navires de croisière internationaux qui, bien sûr, sillonnent principalement le lac Supérieur. Cela représente un formidable coup de pouce financier pendant les mois d'été.

Nous ne pouvons pas parler des infrastructures municipales de transport sans évoquer le changement climatique et les risques élevés d'événements météorologiques extrêmes susceptibles d'endommager nos infrastructures et de réduire leur durée de vie. Nous sommes déjà confrontés à des déficits considérables en la matière. Nos infrastructures ont été endommagées par des inondations et par un épisode de pluie extrême de 70 millimètres en deux heures. Notre station d'épuration a été submergée. En tant que maire par intérim à l'époque, j'ai dû déclarer l'état d'urgence pour la ville.

Il y a quelques années, nous avons connu une fonte des neiges record, et la situation s'est répétée l'hiver dernier. Cette année, il n'y a pratiquement pas eu de neige pour les Jeux d'hiver de l'Ontario. Nous avons dû prendre toutes sortes de dispositions pour pouvoir tenir les épreuves de ski et de saut.

So these potential climate impacts on Thunder Bay — these severe weather events — can severely damage port infrastructure, such as our gargantuan breakwall and the deepwater docks. The increased variability in Lake Superior water levels increases the need for dredging. Ice storms, snowstorms, washouts and other severe events temporarily close infrastructural pathways. Along with the damage to the supporting roads, bridges and culverts, the stormwater flows affect all our municipalities through drainage infrastructure and overland flooding.

These impacts add to an already significant transportation infrastructure deficit. Even limiting to core infrastructure within roads, bridges and culverts, there is an estimated annual deficit of \$5.4 million in Thunder Bay. It's estimated that climate change, without adaptation, will increase transportation infrastructure costs by over 11% by 2030 and 32% by 2100.

So without targeted federal support for adaptation, municipalities will struggle to reduce these deficits.

By way of local response, we are working to address these challenges to our transportation infrastructure through an asset management program, which conducts climate risk assessments, identifying impacts and adaptation measures.

The federal government can assist by expanding and funding existing programs to address these challenges, including the Disaster Mitigation and Adaptation Fund. A lower dollar threshold could also support more diverse projects being eligible for assistance. Second, there is the National Disaster Mitigation Program, or NDMP; and third, the climate adaptation programs through the Green Municipal Fund with the Federation of Canadian Municipalities.

In addition, non-direct support can come from increased federal investment in technical standards and guidance to support climate-resilient transportation infrastructure, as well as increased climate services resources through the Canadian Centre for Climate Services and the implementation of actions found in the National Adaptation Strategy.

It is imperative for municipalities that the federal government work directly with communities that host federal transportation assets to address these concerns.

Ces incidences climatiques pouvant toucher Thunder Bay — ces phénomènes météorologiques violents — peuvent gravement endommager nos infrastructures portuaires, y compris notre gigantesque brise-lames et nos quais en eau profonde. Le dragage devient de plus en plus nécessaire étant donné la variabilité accrue des niveaux d'eau du lac Supérieur. Les tempêtes de verglas et de neige, les affouillements et les autres événements graves peuvent entraîner la fermeture temporaire de différentes voies d'accès. Outre les dommages causés aux routes, aux ponts et aux ponceaux, l'écoulement des eaux pluviales touche toutes nos municipalités par le biais de l'infrastructure de drainage et des inondations par ruissellement.

Ces impacts viennent exacerber un déficit déjà important en matière d'infrastructures de transport. Même en se limitant aux infrastructures de base que sont les routes, les ponts et les ponceaux, le déficit annuel à Thunder Bay est estimé à 5,4 millions de dollars. On estime que le changement climatique, si aucune mesure d'adaptation n'est prise, fera grimper les coûts des infrastructures de transport de plus de 11 % d'ici 2030 et de 32 % d'ici 2100.

Ainsi, sans soutien fédéral ciblé pour l'adaptation, les municipalités auront du mal à réduire ces déficits.

À l'échelon local, nous nous efforçons de relever ces défis pour nos infrastructures de transport au moyen d'un programme de gestion des actifs, qui mise notamment sur l'évaluation des risques climatiques pour en déterminer les incidences et cibler les mesures d'adaptation requises.

Le gouvernement fédéral peut apporter son aide en élargissant et en finançant davantage les programmes mis en place pour s'attaquer à ces défis, comme le Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes. En abaissant le seuil d'admissibilité en dollars, on pourrait également permettre à des projets plus diversifiés de voir le jour. Deuxièmement, il y a le Programme national d'atténuation des catastrophes, ou PNAC, et, troisièmement, les programmes d'adaptation au climat par l'intermédiaire du Fonds municipal vert de la Fédération canadienne des municipalités.

En outre, un soutien non direct pourrait être apporté en majorant les investissements fédéraux dans les normes et les directives techniques pour appuyer la mise en place d'infrastructures de transport résistantes au climat, ainsi qu'en bonifiant les ressources rendues accessibles par l'intermédiaire du Centre canadien de services climatologiques et en assurant la mise en œuvre des mesures prévues dans la Stratégie nationale d'adaptation.

Il est impératif pour les municipalités que le gouvernement fédéral travaille directement avec les collectivités qui hébergent des actifs de transport fédéraux pour répondre à ces préoccupations.

For us as a regional hub, the significance is that we are providing service to all of northwestern Ontario, an area larger than many countries. We host Thunder Bay's third-busiest airport. We are also relied upon for supports, including evacuation hosting, when other communities experience climate events. This year, I've had to declare three climate emergencies to receive visitors and host communities from northwestern Ontario. So these impacts, combined with forest fires and flooding, greatly affect our surrounding communities. Therefore, additional investments in hosting capacity for evacuees due to climate change are desperately needed in all orders of government.

I have a summary of our requests. First, consider municipalities that frequently host Indigenous community evacuations and fund investments in infrastructure to better support those activities. Second, increase supports for Indigenous communities in their local adaptation investments and infrastructure, reducing the need for evacuation. Third, expand the connections, such as the fact that we have the world's largest undefended border. That is an international treasure.

The things we have to be proud of, senators, really make us quite keen to work with our colleagues in all orders of government, especially now, when I see my colleagues from Quebec and Ontario here today. Thank you.

The Chair: Thank you, Mayor Boshcoff. We'll begin the questions.

Senator Quinn: Thank you, witnesses, for being here this evening and for the excellent presentations. You have given us a great overview of the importance of what truly is a system, the St. Lawrence Seaway.

It's great to see the collaborative approaches that you folks are taking among the cities. I know you have those close relationships with various ports.

We're looking at critical infrastructure and climate change — the decades-long challenge with fluctuating water levels and dealing with the depth restrictions and all of those types of challenges that face the shipping industry. Taking advantage of the seaway, putting it to much greater work — and with greater capacity — that's one of the best things that we can do, given that it is a key linchpin in our economic well-being as a country.

En tant que plaque tournante régionale, nous desservons tout le Nord-Ouest de l'Ontario, une région plus vaste que de nombreux pays du monde. Nous accueillons le troisième aéroport le plus achalandé de la province. On compte également sur nous pour apporter un soutien, notamment lorsque les résidants d'autres localités doivent être évacués en raison d'événements climatiques. Cette année seulement, j'ai dû déclarer trois urgences climatiques pour recevoir des gens évacués de leur collectivité dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Les incidences du changement climatique, comme les incendies de forêt et les inondations, affectent grandement nos localités environnantes. Il est donc absolument crucial que tous les ordres de gouvernement investissent davantage dans la capacité d'accueil des personnes évacuées en raison du changement climatique.

Voici donc un résumé de nos demandes. Premièrement, il faudrait prendre en compte les besoins des municipalités qui accueillent fréquemment des personnes évacuées des communautés autochtones et financer des investissements dans leurs infrastructures pour mieux soutenir leurs activités en ce sens. Deuxièmement, il convient de bonifier le soutien offert aux communautés autochtones pour appuyer leurs investissements dans les infrastructures d'adaptation locales de telle sorte que des évacuations deviennent moins souvent nécessaires. Troisièmement, il nous faut étendre nos relations, compte tenu du fait que nous avons la plus longue frontière non défendue du monde, ce qui constitue un trésor international.

Sénateurs, ce sont toutes ces choses faisant notre fierté qui nous incitent vraiment à travailler avec nos collègues de tous les ordres de gouvernement, comme c'est le cas ce soir même, alors que je peux voir à l'écran mes homologues du Québec et de l'Ontario.

Le président : Merci, monsieur Boshcoff. Nous passons maintenant aux questions des sénateurs.

Le sénateur Quinn : Je remercie les témoins de leur présence ce soir et de leurs excellents exposés. Vous nous avez donné un excellent aperçu de l'importance que revêt la voie maritime du Saint-Laurent, qui est un véritable système.

Il est formidable de voir la collaboration entre vos villes. Je sais que vous entretenez des relations étroites avec les différents ports.

Nous nous penchons sur les infrastructures essentielles et les changements climatiques. Depuis des décennies, nous sommes aux prises avec les fluctuations des niveaux d'eau, les restrictions de profondeur ainsi que toutes ces difficultés que rencontre l'industrie du transport maritime. Une des meilleures choses que nous puissions faire, c'est tirer parti de la voie maritime, la mettre à profit et en augmenter la capacité. Il s'agit d'un élément clé de notre bien-être économique au pays.

Given this collaborative approach and looking at critical infrastructure, what do you see as the most pressing critical infrastructure pieces that we are facing today and in the future?

Could each of you comment on that? We are trying to zero in on what the state is today and what it will be like in the future with respect to that critical infrastructure.

Mr. Steele: If you don't mind, I will start. Thank you to my colleagues. Thank you, senator, for the question.

Two weeks ago, I was able to represent the Great Lakes and St. Lawrence Cities Initiative in Washington, where we met with a number of congressmen and senators and the Deputy Director for Climate and Environment for the President of the United States.

With that, one thing the Canadian mayors looked at and spoke to those congressmen and senators about, along with our partners in the U.S. — the mayors of the U.S. Great Lakes cities — one thing they do really well is that they really earmark money toward the Great Lakes. The one program they have is the Great Lakes Restoration Initiative. We were asking for an appropriation of a full \$5 million a year to be used for that.

With Canada and our own provinces, as a partnership, "a third, a third, a third" type funding for shoreline resilience, port reconstruction, port work — now with the Ontario government bringing out their marine initiative last fall, which I was able to help with through the manager of the Windsor Port Authority. He led the charge with that, but a number of mayors along the Great Lakes and St. Lawrence worked on that initiative.

The funding needs to go directly toward the Great Lakes itself. One thing we learned is that there's not a wall in the middle of each lake where the border is, with their water and our water; it's all the same water. We all have the same issues with storm surge and the raising and lowering of the lakes each year. Shoreline resilience is key — having ongoing funding each year that the municipalities can tie into, as I said, both with federal and provincial help.

Along the Great Lakes and the St. Lawrence River, right up through, it is imperative to us to have that specific funding on an annual basis so that we know we're not just going out, putting in applications and crossing our fingers that we're going to get money.

Compte tenu de cette collaboration et de l'examen des infrastructures essentielles, quelles sont, selon vous, les infrastructures dont les besoins d'aujourd'hui et de demain sont les plus criants?

Est-ce que chaque témoin pourrait répondre? Nous essayons de faire le point sur la situation actuelle et future des infrastructures essentielles.

M. Steele : Si vous le voulez bien, je vais commencer. Je remercie mes collègues. Je tiens à remercier le sénateur de cette question.

Il y a deux semaines, j'ai pu représenter l'Alliance des villes des Grands Lacs et du Saint-Laurent à Washington, où nous avons rencontré un certain nombre de membres du Congrès et de sénateurs, ainsi que la directrice adjointe pour le climat et l'environnement du président des États-Unis.

L'une des choses que les maires canadiens ont examinées, et dont ils ont parlé avec les membres du Congrès, les sénateurs et nos partenaires américains — les maires des villes américaines des Grands Lacs —, c'est que les Américains réservent vraiment des fonds aux Grands Lacs, ce qui est fort bien. L'un de leurs programmes est l'initiative de restauration des Grands Lacs. Nous demandons un crédit de 5 millions de dollars par an à cette fin.

Compte tenu de notre partenariat avec le Canada et nos provinces, le financement réparti en trois parts égales est destiné à la résilience des berges, la reconstruction des ports et les travaux portuaires. Le gouvernement de l'Ontario a lancé son initiative maritime l'automne dernier, à laquelle j'ai pu contribuer avec l'aide du directeur de l'autorité portuaire de Windsor. C'est lui qui a mené le projet, mais un certain nombre de maires le long des Grands Lacs et du Saint-Laurent ont travaillé à cette initiative.

Le financement doit aller directement aux Grands Lacs eux-mêmes. Une chose que nous avons apprise, c'est qu'il n'y a pas de mur au milieu de chaque lac, là où se trouve la frontière entre leurs eaux et les nôtres; il s'agit de la même étendue d'eau. Nous rencontrons tous les mêmes problèmes liés aux ondes de tempête et à l'élévation et à l'abaissement des lacs chaque année. La résilience des berges est essentielle — il faut disposer d'un financement continu chaque année que les municipalités peuvent utiliser, comme je l'ai dit, avec l'aide des gouvernements fédéral et provinciaux.

Le long des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent, il est impératif que nous disposions de ces fonds annuels. Ainsi, nous ne nous contenterons pas de présenter des demandes et de croiser les doigts pour obtenir de l'argent.

I think the government needs to take a strong stance on the Great Lakes and, quite frankly, follow some of the things that the U.S. is doing, which have been very good to this day.

Senator Quinn: Thank you. Mayor Horwath?

Ms. Horwath: Thank you very much. I echo what the previous speaker just said, particularly focusing on the need for predictability in terms of the funding model, if you will. We are dealing with infrastructure needs all the way around in terms of our city. Most cities, I would say, are in the same situation as our infrastructure ages out, and we don't have municipal capacity to deal with any of our infrastructure.

When it comes to the potential of our port in Hamilton, for example, it can't be realized if we don't have the ability to make those investments and then ensure that we are showing the public the value of those investments. We can't set aside infrastructure dollars for marine activity or our port and the infrastructure that supports it without knowing that we have a partner that will help us to do that. Other priorities take over.

There has been some good work done in my city — I'm grateful for that — in terms of Hamilton Harbour and it being an identified area of significant interest when it comes to the contamination that's existed because of the industrial legacy of our city. I know the federal government worked very hard to help us address that, and it's no longer being classified the way it used to be.

The benefit of that is we're taking that land that's been made available through the capping and the process that was undertaken to deal with the Randle Reef contamination and re-utilizing it. We're bringing that land back into use, and that's a positive thing. It will increase our economic capacity, but again, that's relative to making sure that we're able to make those investments necessary to maximize the transportation opportunities that we have.

Senator Quinn: Thank you.

[*Translation*]

Would you like to comment, Mr. Ouellet?

Mr. Ouellet: Of course, for Montreal, there's the expansion of the Port of Montreal at Contrecoeur, which is in the final stages of analysis right now. I agree with my colleagues: We'll need recurring financial programs for everything involved in shoreline intervention, particularly at the municipal level, whether it's building dikes or rehabilitating them. Current regulations are very complex. As I mentioned in my opening remarks, there is also a lot of federal land, sometimes in the heart of municipalities, that could be of interest. Toronto has done it

Je pense que le gouvernement doit adopter une position ferme à l'égard des Grands Lacs et, franchement, suivre certaines des mesures prises par les États-Unis, qui se sont avérées très efficaces jusqu'à maintenant.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie. La maire Horwath veut-elle répondre?

Mme Horwath : Merci beaucoup. J'abonde dans le même sens que le témoin précédent, et j'insiste particulièrement sur la nécessité d'avoir un modèle de financement prévisible, en quelque sorte. Notre ville a des besoins d'infrastructure dans tous les domaines. La plupart des municipalités sont dans la même situation : nos infrastructures vieillissent, et nous n'avons pas la capacité municipale de nous en occuper.

Par exemple, le plein potentiel de notre port d'Hamilton ne pourra pas être réalisé si nous n'avons pas la capacité d'investir, et de veiller ensuite à montrer au public la valeur de ces investissements. Nous ne pouvons pas réservier des fonds d'infrastructure à l'activité maritime ou à notre port et à l'infrastructure qui le soutient sans avoir un partenaire qui nous aidera. D'autres priorités l'emportent.

De bonnes choses ont été réalisées dans ma ville — je m'en réjouis — du côté du port de Hamilton, qui a été désigné comme un site d'intérêt considérable en raison de la contamination due à l'héritage industriel de notre ville. Je sais que le gouvernement fédéral a travaillé d'arrache-pied pour nous aider à résoudre ce problème, qui n'est plus considéré comme auparavant.

L'avantage est que nous réutilisons les terres qui ont été rendues disponibles par le recouvrement et le processus d'assainissement du récif Randle. Nous remettions en état ces terres, et c'est une bonne chose. Cette mesure augmentera notre capacité économique, mais encore une fois, il faut s'assurer que nous sommes en mesure de faire les investissements nécessaires pour maximiser les possibilités de transport dont nous disposons.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie.

[*Français*]

Monsieur Ouellet, avez-vous des commentaires à faire?

Mr. Ouellet : Évidemment, pour Montréal, il y a l'expansion du port de Montréal à Contrecoeur qui en est à l'étape de l'analyse finale en ce moment. Je suis d'accord avec mes collègues : nous aurons besoin de programmes financiers récurrents pour tout ce qui est intervention en rive, notamment sur le plan des municipalités, que ce soit pour faire bâtir des digues ou pour faire de la réhabilitation. La réglementation actuelle est très complexe. Comme je le mentionnais dans mes remarques d'ouverture, il y a aussi beaucoup de terrains fédéraux

and even Montreal, in some respects, in order to open doors. Recurring funding would help cities enormously.

[English]

Mr. Boshcoff: This year will also bring something entirely different for every one of us through the Great Lakes and St. Lawrence. This winter, there was virtually no snow in northwestern Ontario and the surrounding areas. We have no idea how severe of an impact that will make. Our snow removal budget was virtually intact, which means that the ground sourcing of water throughout the watershed for Lake Superior — if that hasn't been replenished, then it's the same for everybody else downstream. It's just one more thing that we have to worry about, senators.

I think we will see that happen shortly as the ships start moving.

Senator Simons: Mayor Boshcoff, you raised something that I don't think anybody has spoken to us about before. A lot of people have said they need more federal money, but you made a point about needing new federal regulations, and I wanted to give you a chance to expand on that. Federal regulations in what area — and how do you think that would be helpful to mitigate the effects of climate change?

Mr. Boshcoff: I think if we had the supports necessary in terms of maintaining water levels, in view of climate changes — and this year will certainly be dramatic, senator — even in terms of the technical standards. On one side of the border, Minnesota and Michigan, we are in pretty heavy competition should the lithium proceed from northwestern Ontario. We're not really competing with other Canadian ports. We're basically competing with American infrastructure.

If there are alternative methods of transportation, what we would have relied on as a source of huge revenue for the nation and the provinces may not stay in Canada. These are things that are now in radar that have to be contended with.

Senator Simons: I don't quite understand. Are you saying that we need to harmonize our regulations with the American ones so that we can compete? What does this have to do with protecting our infrastructure?

Mr. Boshcoff: Basically, senator, it is a readiness issue involving the consolidation of forces and realizing that we're really not competing with Sudbury for mining. We're competing with foreign interests for lithium plants and things of that nature.

qui sont parfois au cœur des municipalités et qui pourraient être intéressants. Toronto l'a fait et même Montréal, à certains égards, pour être en mesure d'ouvrir des portes aux communautés. Avoir un programme récurrent aiderait énormément les villes.

[Traduction]

M. Boshcoff : Cette année apportera aussi une situation complètement différente pour chacun d'entre nous sur les rives des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Cet hiver, il n'y a pratiquement pas eu de neige dans le Nord-Ouest de l'Ontario et les régions avoisinantes. Nous n'avons aucune idée de l'incidence qu'aura le phénomène. Notre budget de déneigement était pratiquement intact, ce qui signifie que l'approvisionnement en eau souterraine dans tout le bassin versant du lac Supérieur — s'il n'a pas été réapprovisionné, c'est la même chose pour tous les autres en aval. Ce n'est qu'une chose de plus dont nous devons nous préoccuper, mesdames et messieurs les sénateurs.

Je pense que nous en verrons l'effet sous peu, lorsque les navires commenceront à se déplacer.

La sénatrice Simons : Monsieur le maire Boshcoff, vous avez soulevé un point dont personne ne nous a parlé auparavant. Beaucoup de gens ont dit qu'ils avaient besoin de plus d'argent fédéral, mais vous avez plutôt mentionné de nouvelles réglementations fédérales, et je voulais vous donner l'occasion d'en dire plus là-dessus. Vous parlez de réglementations fédérales dans quel domaine? Et comment pensez-vous qu'elles seraient utiles pour atténuer les effets du changement climatique?

M. Boshcoff : Je pense qu'il faudrait avoir un soutien nécessaire pour maintenir les niveaux d'eau, compte tenu des changements climatiques — et cette année sera certainement dramatique, sénatrice —, même au moyen de normes techniques. D'un côté de la frontière, le Minnesota et le Michigan nous livrent une concurrence assez féroce, si le lithium provient du Nord-Ouest de l'Ontario. Nous ne sommes pas vraiment en concurrence avec d'autres ports canadiens, mais bien avec l'infrastructure américaine.

S'il existe d'autres méthodes de transport, ce qui aurait été une source de revenus considérables pour le pays et les provinces pourrait ne pas rester au Canada. Ce sont des choses qui sont maintenant en vue et auxquelles il faut faire face.

La sénatrice Simons : Je ne comprends pas très bien. Êtes-vous en train de dire que nous devons harmoniser nos réglementations avec celles des États-Unis pour pouvoir être compétitifs? Quel est le rapport avec la protection de notre infrastructure?

M. Boshcoff : Au fond, madame la sénatrice, il s'agit d'une question de préparation qui nécessite de consolider les forces et de prendre conscience que nous ne sommes pas vraiment en concurrence avec Sudbury pour l'exploitation minière, mais

When we look at the seaway and its cross-jurisdictional existence, it means that we need a coordinated federal approach to make sure that we can compete. I hope that makes sense.

Senator Simons: It's not to do with infrastructure, then. I wonder if we could focus on the infrastructure question, because that's the purpose of this study.

Mr. Boshcoff: Sure.

Senator Simons: Mr. Ouellet, what are the biggest threats to the Port of Montreal? We heard earlier in our study from people at the Port of Vancouver who are very worried about flooding inundation of the port, because, of course, ports are at sea level.

Could you talk a bit about what are, say, the three biggest threats to the structural integrity of the port facility in Montreal?

[Translation]

Mr. Ouellet: Thank you, senator.

First, there's the port expansion in Contrecoeur, which is still awaiting final authorization. This expansion will be used mainly for containers; it's really for the future of the port.

In terms of resilience, there have always been variations in water levels, but the variations are much more intense and unpredictable. The Port of Montreal could better describe the issue, but the gist of it is that if water levels are very high or very low, there need to be docks that are adapted to work with both extremes.

There are bridges in Quebec City and Trois-Rivières, downstream from Montreal. If the water level is very high, some boats won't be able to pass under them. Will they have to be raised? Maybe yes, maybe no. If the levels are very high, dredging may be required. Then there is the whole environmental aspect of dredging operations.

What scares me most is the conflicts of use, which is not as much of an issue in Montreal. If the Port of Montreal wants more water from Lake Ontario and water levels are too low, there will be conflicts, on both the Canadian and American sides.

Sometimes, it might be easier to play with water levels so that everyone's happy — if that didn't result in flooding so many people. We'll need dikes we didn't need before.

plutôt avec des intérêts étrangers, dans le cas des usines de lithium et d'installations semblables.

Lorsque nous considérons la voie maritime, qui chevauche plusieurs compétences, cela signifie que nous avons besoin d'une approche fédérale coordonnée pour nous assurer de pouvoir soutenir la concurrence. J'espère que c'est logique.

La sénatrice Simons : Cela n'a donc rien à voir avec l'infrastructure. Je me demande si nous pourrions nous limiter à l'infrastructure, puisque c'est l'objet de notre étude.

Mr. Boshcoff : Bien sûr.

La sénatrice Simons : Monsieur Ouellet, quelles sont les plus grandes menaces qui pèsent sur le Port de Montréal? Nous avons entendu plus tôt dans notre étude des représentants du Port de Vancouver s'inquiéter vivement d'inondations au port, étant donné que les installations portuaires sont au niveau de la mer.

Pourriez-vous nous dire quelles sont, disons, les trois plus grandes choses qui menacent l'intégrité structurelle des installations portuaires de Montréal?

[Français]

Mr. Ouellet : Merci, madame la sénatrice.

Premièrement, il y a l'expansion du port à Contrecoeur qui attend toujours l'autorisation finale. Cette expansion servira surtout pour les conteneurs; c'est vraiment pour l'avenir du port.

Simon, en ce qui concerne la résilience, il y a toujours eu des variations du niveau d'eau, mais les variations sont beaucoup plus intenses et imprévisibles. Le port de Montréal pourrait mieux décrire ce problème, mais cela fait en sorte que si les niveaux sont très hauts ou très bas, il faut des quais qui sont adaptés pour fonctionner avec ces deux extrêmes.

Il y a des ponts à Québec et Trois-Rivières, donc en aval de Montréal. Si le niveau de l'eau est très élevé, certains bateaux ne peuvent plus passer dessous. Faudra-t-il les rehausser? Peut-être que oui, peut-être que non. S'il y a des niveaux très importants, cela fait en sorte qu'il faudra peut-être draguer. Évidemment, il y a aussi tout l'aspect environnemental lié aux opérations de dragage.

Ce qui me fait le plus peur n'est pas tant à Montréal : ce sont les conflits d'usage. Si le port de Montréal veut plus d'eau provenant du lac Ontario et que les niveaux d'eau sont trop bas, il y aura des conflits, autant du côté canadien que du côté américain.

Parfois, ce serait peut-être plus facile de jouer sur les niveaux d'eau pour que tout le monde soit satisfait — si on n'inondait pas autant de personnes. Il faudra des digues dont on n'avait pas besoin auparavant.

Senator Simons: Thank you.

[English]

Senator Cardozo: I will begin with questions for Mayor Horwath and Mayor Boshcoff. First, Mayor Horwath, it's good to see you here. As an Ontario senator, I want to thank you for your long service to the Province of Ontario as the leader of a major party, including being Leader of the Official Opposition. It's wonderful to see you in this role and functioning as mayor as if you had been there for the 13 years you were at Queen's Park. I suppose many of the issues are ones you've dealt with before, but it's really nice to see you.

Ken Boshcoff, we had the opportunity, when you were an MP, to talk extensively about parliamentary decorum, a problem which might have gotten worse in the other place, but I would encourage you to come and check out the Senate. Parliamentary decorum in our chamber is much better than in the other place. I'll talk to you about why that is some other time, because I have some views about that which are controversial around this table.

My question to both mayors is simply this: What part of the supply chain in your region is most vulnerable to climate change? You've talked about this, but I wonder if you can hone in on one thing.

Ms. Horwath: Thank you, senator, and I appreciate your remarks. It's nice to be home — I can tell you that — using my passion for the interests of my city.

For us, it is twofold. First, we are seeing a massive expansion of the agricultural economy in our city, as well as other parts of our economy, but it when it comes to goods movement, the ability to get those agricultural products to market is extremely important, and we're very happy to see the growth in agriculture.

We need to make sure that we have the capacity to move those goods in tandem with the growth in that sector. On the opposite side of the equation, really, is protecting that sector from the impacts of climate change.

Agriculture gives us a view into the two extremes, if you will: mitigating climate change, getting to a place where we can stop the wild weather events that will impact one of the fastest-growing parts of our economy, but also, as that sector continues to grow, no pun, making sure that we have the capacity to get those goods to market. It's something that we're keeping our eye on.

La sénatrice Simons : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Cardozo : Je vais commencer par poser des questions à la maire Horwath et au maire Boshcoff. Tout d'abord, madame Horwath, c'est un plaisir de vous voir ici. En tant que sénateur de l'Ontario, je tiens à vous remercier pour les longs services que vous avez rendus à la province de l'Ontario en tant que chef d'un grand parti, y compris de l'opposition officielle. Il est merveilleux de vous voir assumer ce rôle de maire comme si vous aviez été là pendant vos 13 années à Queen's Park. Je suppose que vous aviez déjà traité bon nombre de ces dossiers. C'est vraiment agréable de vous voir.

Ken Boshcoff, lorsque vous étiez député, nous avons eu l'occasion de parler longuement du décorum parlementaire, un problème qui s'est aggravé dans l'autre chambre, mais je vous encourage à venir faire un tour au Sénat. Le décorum parlementaire ici est bien meilleur qu'à l'autre endroit. Je vous en expliquerai la raison une autre fois, car j'ai des opinions controversées à ce sujet.

Ma question aux deux maires est simplement la suivante : quelle partie de la chaîne d'approvisionnement de votre région est la plus vulnérable au changement climatique? Vous en avez parlé, mais je me demande si vous pouvez vous concentrer sur un point précis.

Mme Horwath : Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question et de vos remarques. Je suis heureuse d'être chez moi — je peux vous le dire — et de mettre ma passion au service de ma ville.

Dans notre cas, il y a deux choses. Premièrement, nous assistons à une expansion massive de l'économie agricole dans notre ville, et aussi d'autres secteurs économiques. Lorsqu'il s'agit de la circulation des marchandises, il est extrêmement important de pouvoir acheminer ces produits agricoles au marché. Nous sommes très heureux de constater la croissance de l'agriculture.

Nous devons nous assurer que notre capacité à transporter ces marchandises suit le rythme de la croissance du secteur. D'un autre côté, il faut protéger ce secteur des effets du changement climatique.

L'agriculture nous donne un aperçu des deux extrêmes, en quelque sorte. Il faut atténuer les effets des changements climatiques, faire en sorte d'arrêter les phénomènes météorologiques violents qui auront un effet sur l'un des secteurs de notre économie qui connaît la croissance la plus rapide. Mais aussi, à mesure que ce secteur continue de croître, sans jeu de mots, il faut veiller à ce que nous ayons la capacité d'acheminer ces marchandises sur le marché. C'est une chose que nous gardons à l'esprit.

We're lucky: We have the deepwater port. We have a significant rail system. We have good highways. We have an excellent airport. Certainly, transportation networks are something that we really brag about and that attract investment in our community, but I suspect the vulnerability would be agriculture. This is my opinion. I'm sure our staff could provide a more in-depth response.

Because of the way that the climate situation is impacting our community, people don't think of Hamilton as an agricultural hub. They think of Hamilton as a steel city, and we're still doing a lot of steel, but a significant portion of our economy is, in fact, agriculture.

Senator Cardozo: Would that be beyond the city of Hamilton and over to Niagara and the Niagara Peninsula as well?

Ms. Horwath: Yes, absolutely. Our city went through an amalgamation in the year 2000. A lot of our rural communities that ring the old city of Hamilton have become part of the city of Hamilton. That agricultural footprint, if you will, is now part of the city of Hamilton and has been for about 24 years now. We have significant agricultural assets not only in Hamilton but in the surrounding region, and our ability to be a port that can meet that demand in terms of the agricultural sector is extremely important for not just us but surrounding areas as well.

Senator Cardozo: Thank you.

Mr. Boshcoff: Thank you, senator. The issue is getting the grain to port, which means that the rail systems have to be strong and effective, and they seem to be. There has been considerable investment here in terms of grain capacity.

Labour is now one of those issues that we never before thought we'd have. There are far fewer people working, but it's also a consideration of who wants to do that job even though it's quite well paying.

We toured the sites a few weeks ago with a few of the MPs and cabinet ministers, and there is no doubt about the efficiency that they've evolved. However, our concerns are ensuring that there is a strong national railway that will get the grain here safely and dependably, and that dredging the approaches to the locks and in those ports will not be haphazard but continuous and committed, so that deeper ocean ships can come through and leave and the lakers that are moving won't be impeded.

The third factor, when talking to the operators, is finding ships' crewmen. There are certainly some problematic issues there. I wouldn't call it a crisis, but it's something to keep on the radar.

Nous avons de la chance d'avoir un port en eau profonde. Nous disposons d'un réseau ferroviaire important. Nous avons de bonnes autoroutes. Nous avons un excellent aéroport. Il est certain que les réseaux de transport sont une chose dont nous nous vantons et qui attire les investissements dans notre communauté, mais je soupçonne que le secteur vulnérable serait l'agriculture. C'est mon opinion. Je suis persuadée que notre personnel pourra vous fournir une réponse plus détaillée.

En raison de l'impact de la situation climatique sur notre communauté, les gens ne considèrent pas Hamilton comme un centre agricole. Ils croient que Hamilton est une ville sidérurgique. Nous produisons encore beaucoup d'acier, mais une partie importante de notre économie est, en fait, l'agriculture.

Le sénateur Cardozo : Est-ce que c'est le cas au-delà de la ville de Hamilton, jusqu'à Niagara et la péninsule du Niagara?

Mme Horwath : Oui, c'est tout à fait vrai. Notre ville a été fusionnée en 2000. Un grand nombre de nos communautés rurales qui entouraient l'ancienne ville de Hamilton ont été intégrées à la municipalité actuelle. Cette empreinte agricole, si vous voulez, fait maintenant partie de la ville de Hamilton, et ce, depuis environ 24 ans. Nous avons des actifs agricoles importants non seulement à Hamilton, mais aussi dans la région environnante, et il est extrêmement important que notre port puisse répondre à la demande du secteur agricole non seulement pour nous, mais aussi pour les régions avoisinantes.

Le sénateur Cardozo : Je vous remercie.

M. Boshcoff : Merci, sénateur. Le problème consiste à acheminer les céréales jusqu'au port, ce qui signifie que les réseaux ferroviaires doivent être robustes et efficaces, ce qui semble être le cas. Des investissements considérables ont été réalisés ici pour accroître la capacité céréalière.

La main-d'œuvre est aujourd'hui l'un de ces problèmes que nous n'aurions jamais cru devoir affronter. Il y a beaucoup moins de gens qui travaillent, mais il faut aussi se demander qui veut faire ce travail, même s'il est assez bien rémunéré.

Il y a quelques semaines, nous avons visité les emplacements avec un certain nombre de députés et de ministres, et le gain en efficacité est indéniable. Cependant, il faut veiller à ce qu'un chemin de fer national robuste achemine les céréales de manière sûre et fiable. Le dragage des approches des écluses et des ports ne doit pas se faire à l'aveuglette, mais avec constance, pour que les navires de haute mer puissent aller et venir sans gêner les cargos hors mer qui se déplacent.

Le troisième facteur, d'après les transporteurs, consiste à trouver l'équipage des navires. Il y a certainement des problèmes à cet égard. Je ne parlerais pas de crise, mais c'est quelque chose qu'il faut garder à l'œil.

In general, they seem to be moving in and out of Thunder Bay. The connectivity is very impressive in terms of the new technology. It's actually something we can be proud of as Canadians, the innovations in getting the cars in here, the boats loaded and off they go.

There is both good and bad, senator. I'm anticipating that both the port authority here and the grain companies know what to do in terms of addressing the labour components and the infrastructural aspects.

Senator Clement: Hello, mayors. I'm the former mayor of Cornwall, Ontario, located on the shores of the mighty St. Lawrence River. I always find mayors to be most compelling witnesses. You are experts on infrastructure but also get the connection to community.

I'll ask my questions. I have one for Mayor Horwath and one for Mr. Ouellet.

Mayor Horwath, you spoke of your 2022 climate adaptation plan. Could you speak more fully on that? I'm concerned about the lack of a relationship or collaboration between the federal government and municipalities, and how that amplifies the impacts of climate change on infrastructure.

Could you comment on your climate adaptation plan and what role the federal government is called upon to play in that, as well as the relationship between the municipality and the federal government?

[Translation]

Mr. Ouellet, you mentioned the floods and the fact that cooperation between the federal government and municipalities has been difficult. Can you tell us what the federal government needs to do to improve the situation?

[English]

Ms. Horwath: Thank you for the question. I appreciate it.

Our plan was put together over a number of initiatives that fed into what we needed to do to address the climate crisis that we face as a city. One of the things that became clear in that work — and I'll send you a link to that plan — is that the various initiatives that we've identified that need work all take resources. Specifically, the lack of financial capacity at the municipal order of government was something that is always top of mind. For example, we have a combined sewer and stormwater system in the city of Hamilton. When we have those massive flooding events — and I think this is something that Mayor Boshcoff also referred to in terms of Thunder Bay and something they went

En général, les navires semblent entrer et sortir de Thunder Bay. La connectivité est très impressionnante sur le plan des nouvelles technologies. C'est quelque chose dont nous pouvons être fiers en tant que Canadiens. Je pense aux innovations qui permettent d'amener les voitures ici, de charger les bateaux et de les mettre en route.

Il y a du bon et du mauvais, sénateur. Je m'attends à ce que l'autorité portuaire et les sociétés céréaliers sachent ce qu'il faut faire pour régler les problèmes de main-d'œuvre et d'infrastructure.

La sénatrice Clement : Bonjour, madame la maire, et messieurs les maires. Je suis l'ancienne maire de Cornwall, en Ontario, située sur les rives du majestueux fleuve Saint-Laurent. Je trouve toujours que les maires sont des témoins très convaincants. Vous êtes des experts en matière d'infrastructure, mais vous comprenez aussi le lien avec la communauté.

Je vais poser mes questions. J'en ai une à l'intention de la maire Horwath et une autre destinée à M. Ouellet.

Madame la maire Horwath, vous avez parlé de votre plan d'adaptation au changement climatique de 2022. Pourriez-vous nous en dire plus à ce sujet? Je m'inquiète de l'absence de relation ou de collaboration entre le gouvernement fédéral et les municipalités, et de la façon dont cela amplifie les effets du changement climatique sur l'infrastructure.

Pourriez-vous nous parler de votre plan d'adaptation au changement climatique et du rôle que le gouvernement fédéral est appelé à y jouer, ainsi que de la relation entre la municipalité et le fédéral?

[Français]

Monsieur Ouellet, vous avez parlé du cas des inondations et du fait que la collaboration entre le gouvernement fédéral et les municipalités a été difficile. Pouvez-vous nous dire ce que le gouvernement fédéral doit faire pour améliorer la situation?

[Traduction]

Mme Horwath : Je vous remercie de votre question, qui est fort pertinente.

Notre plan s'appuie sur un certain nombre d'initiatives qui nous ont donné des idées sur ce que nous devions faire pour faire face à la crise climatique à laquelle notre ville est confrontée. Au cours de l'élaboration de ce plan — dont je vous enverrai le lien —, il nous est apparu que les diverses initiatives qui, selon nous, nécessitaient du travail ont toutes besoin de ressources. Plus précisément, le manque de capacité financière des administrations municipales est toujours au sommet de nos soucis. Par exemple, la ville de Hamilton est dotée d'un réseau combiné d'égouts et d'eaux pluviales. Quand des inondations d'envergure se produisent, nous finissons par contaminer le port

through — we end up contaminating the harbour that we've been working hard to try to clean. So we went backward.

One of the things we're forced to do, because we don't have the financial or physical capacity to separate our storm system from our waste water system, is do our best with combined sewer overflow tanks and other changes to our waste water treatment plant, to try to take the contaminants out downstream. That's more expensive than if we could actually separate our systems, but we don't have the financial capacity to do that. The goal would be to actually separate the waste water and stormwater systems in our entire city. Some of the newer areas of our city, of course, are not combined, but because we're such an old city, I think we have the second or third oldest underground waste water system in the entire country. Some of our catch basins are still made of wood.

The goal is to try to deal with that infrastructure. The capacity is not there. We are looking at other ways of raising revenues through, for example, a stormwater fee. We're trying to encourage the implementation of on-site stormwater capture for larger sites, such as big parking lots and things like that, of major industries and commercial enterprises like malls.

One of the challenges that has been laid bare by our adaptation plan is that, while we have some really great ideas, we don't have the financial capacity to see them all through. We continue to work hard and not only undertake specific initiatives, but also pilot programs to see whether those programs are going to be the ones that will make the most significant impacts compared to the investment necessary.

As I said, I'll send that plan over to you. It's informed by our climate science report, which relied upon significant scientific evidence and inputs from a number of sources.

To summarize, it's the enormity of the adaptive changes that we need to make against the financial capacity to be able to do that work.

[Translation]

Mr. Ouellet: Thank you for your question, senator.

I should point out that, during the major flooding of 2017, we had support from the federal government, particularly through the army. I'd like to thank them again. More specifically, they evacuated a town in the middle of the night when a dike broke north of Montreal. We were able to benefit from the Disaster Mitigation and Adaptation Fund, or DMAF, and the City of Montreal thanks the federal government for that.

que nous cherchons à nettoyer. Je pense que le maire Boshcoff a également déploré ce problème et indiqué que c'est une situation que sa ville a déjà connue. Nous avons reculé.

Comme nous n'avons pas la capacité physique ou financière de séparer notre réseau d'eaux pluviales de notre réseau d'égout, nous sommes contraints, pour essayer d'éliminer les contaminants en aval, de faire au mieux avec une combinaison de réservoirs recueillant les débordements d'égout et divers changements à notre usine de traitement des eaux usées. C'est plus coûteux que de séparer nos systèmes, mais nous n'avons pas la capacité financière d'effectuer ces travaux. L'objectif serait de séparer les réseaux d'égout et d'eaux pluviales dans l'ensemble de la ville. Dans certains nouveaux quartiers de notre municipalité, ces réseaux ne sont pas combinés, bien entendu, mais comme notre ville est fort ancienne, son réseau d'égouts sous-terrain figure parmi les deux ou trois plus vieux au pays. Certains de nos puisards sont encore en bois.

Nous voudrions améliorer ces infrastructures, mais nous n'en avons pas la capacité financière. Nous cherchons d'autres façons d'accroître les revenus, par exemple en imposant des droits pour les eaux pluviales. Nous essayons d'encourager la mise en œuvre du captage des eaux pluviales sur place dans les grands espaces, comme les vastes parcs de stationnement et des endroits semblables, les grandes industries et les entreprises commerciales comme les centres d'achat.

Notre plan d'adaptation a mis en exergue le fait que même si nous avons d'excellentes idées, nous n'avons pas la capacité financière de les concrétiser. Nous continuons de travailler fort et d'entreprendre non seulement des initiatives ciblées, mais aussi des programmes pilotes pour voir si ce sont eux qui auront le plus d'impact en regard de l'investissement nécessaire.

Comme je l'ai indiqué, je vous enverrai ce plan. Il s'appuie sur notre rapport climatologique, qui est étayé par moult données scientifiques et contributions issues d'un certain nombre de sources.

Pour résumer, les changements que nous devons apporter pour nous adapter sont énormes par rapport à la capacité financière nécessaire pour accomplir ce travail.

[Français]

M. Ouellet : Merci pour votre question, madame la sénatrice.

Il faut savoir que, pendant les grosses inondations de 2017, on a eu du soutien du gouvernement fédéral, notamment par l'intermédiaire de l'armée. Je les remercie encore. Ils ont notamment évacué une ville en pleine nuit quand une digue a cédé au nord de Montréal. On a pu bénéficier du Fonds d'atténuation et d'adaptation en matière de catastrophes (FAAC) et la Ville de Montréal a remercié le gouvernement fédéral pour cela.

That said, shoreline and riverbank regulations are very complex, because one part falls under the provincial government's responsibility and the other part under the federal government's responsibility. In certain cases, the process has taken so long that some shorelines have been impacted. The process started and it took so long that in 2019, when there was flooding almost as intense as in 2017, we didn't have time to set up any protections. It would be good to speed things up and carry out projects that will also benefit the environment, because this is often a factor that stalls the process. They say we need to study the situation and avoid environmental damage, and I totally agree, but if a flood arrives quickly and completely destroys the riverbank — and these are often important natural environments — nobody wins. We need to find a way to speed up the regulatory review process.

When it comes to Montreal in particular, you have to remember that it's surrounded by water; it's an island. We have no direct control over the water that reaches us. I imagine the same applies to all municipalities. We have no direct control over what happens to us, and often perhaps better decisions could be made in terms of the watershed. However, the watershed is rarely the responsibility of the municipalities or the provincial government. Agreements do exist, and some have even been signed with the United States, but we have to be able to look at the watershed. Sometimes, for dikes or expropriations in urban areas that would be extremely costly to protect against disasters — On the whole, even if the federal government is involved in this kind of thing, and even if it's done far away from the cities, it could be of equal benefit to cities. We have to look at the watershed and see where money could be invested to best benefit Canadians. It's not necessarily where the flooding is.

[English]

Senator Richards: Thank you for being here. Mr. Ouellet, you essentially answered my question. I'll ask Mayor Boshcoff this too.

I'm wondering about the erosion of the Great Lakes shorelines, the consistent level of the shifts from year to year and how that's going to create a problem with respect to transportation in, let's say, the next decade or decade and a half. If you have any idea about that, are you coordinating any response with the U.S. lake cities and municipalities about this — a single response to what's happening?

Par contre, il faut savoir que la réglementation en berge, en rive, est très complexe, parce qu'une partie est sous la responsabilité du gouvernement provincial et l'autre partie sous celle du gouvernement fédéral. Parfois, le processus a été tellement long que certaines berges ont été affectées. On commence le processus et cela prend tellement de temps qu'en 2019, lorsqu'il y a eu des inondations presque aussi intenses qu'en 2017, on n'a pas eu le temps de se prémunir contre cela. Ce serait bien d'accélérer les choses pour réaliser des projets qui vont aussi bénéficier à l'environnement, parce que c'est souvent un facteur qui fait bloquer le processus. On dit qu'il faut étudier la situation et qu'il faut éviter les dommages environnementaux, et je suis tout à fait d'accord, mais si une inondation arrive rapidement et détruit complètement la berge — parce que ce sont souvent des milieux naturels importants —, personne n'y gagne. Il faudrait trouver une façon d'accélérer la réglementation sur le plan de l'étude des dossiers.

Pour Montréal plus particulièrement, il faut savoir qu'elle est baignée d'eau; c'est une île. On n'a aucun contrôle direct sur l'eau qui nous arrive. J'imagine que c'est un peu pareil pour l'ensemble des municipalités. On n'a pas de contrôle direct sur ce qui nous arrive et souvent, il y aurait peut-être des décisions plus intéressantes à prendre pour ce qui est du bassin versant. Cependant, le bassin versant relève rarement des municipalités ou du gouvernement provincial. Des ententes existent, certaines ont même été conclues avec les États-Unis, mais il faut être en mesure de voir au bassin versant. Parfois, pour des digues ou des expropriations en milieu urbain qui coûteraient extrêmement cher en vue de se prémunir contre des catastrophes... Globalement, même si le gouvernement fédéral s'occupe de ce genre de choses et même si ce sont des interventions qui se font loin des villes, elles pourraient tout autant bénéficier aux villes. Il faut étudier le bassin versant et voir où on peut investir de l'argent pour que cela rapporte le plus possible aux Canadiens. Ce n'est pas nécessairement là où on subit l'inondation.

[Traduction]

Le sénateur Richards : Je vous remercie de témoigner. Monsieur Ouellet, vous avez essentiellement répondu à ma question. Je vais poser la même question au maire Boshcoff.

Je m'interroge quant à l'érosion des rives des Grands Lacs, à l'ampleur de l'évolution constante au fil des ans et à la façon dont ce phénomène créera un problème au chapitre du transport au cours de la prochaine décennie ou décennie et demie. Si vous avez des idées à ce propos, coordonnez-vous une réaction quelconque avec les villes et les municipalités des lacs américains à ce sujet, une réaction commune à ce qui se passe?

Mr. Boshcoff: Thank you, senator.

When I was mayor in a previous lifetime, the cities of Duluth and Thunder Bay became sister cities, and we had a great deal of coordination and cooperation, not just on the social side of things but from a business standpoint. Their issues are our issues.

When you're talking about a lake that size and you could visibly see the shoreline drying — it was before — you know that something dramatic is happening.

We often work in concert, but we have not formalized anything at this point in terms of the twin cities on this part of the lake. I appreciate that idea. I'll add it to the list.

Senator Richards: [Technical difficulties] idea if there was some kind of coordination between the two countries over this matter?

Mr. Boshcoff: I also believe that Ontario and Minnesota have a pretty strong relationship. There is a lot of cooperation. I could see it taking some further steps. I'd like to take it upon myself to get you a better answer in six months as to how some outreach was made to those entities.

Senator Richards: Thank you very much.

The Chair: Senator Quinn, you get the final three minutes.

Senator Quinn: I'll be very short. It's a follow-up, in a broader sense, to what Senator Richards is asking.

We know that the St. Lawrence Seaway is an integrated system. It's very dependent upon both countries, including the provinces and states. There are organizations that look at some aspects of this system. The International Joint Commission looks at water flow, for example. But if we're going to look at this as a system in a serious way, does there need to be greater cooperation, or some type of organization that brings the marine and infrastructure folks together to look at what those critical points are that need to be addressed?

What happens on one side happens on the other. As you said, there is no wall down the lake.

Is there some recommendation that we can make to the federal government to spur discussion with our colleagues south of the border and have the provincial governments get involved with the states to bring folks together?

Mr. Steele: I'll step in and add to what Ken said. One thing our organization has been doing both in Ottawa and Washington recently is promoting the idea of the Canadian government getting involved in the Army Corps of Engineers Great Lakes Coastal Resiliency Study. As we've all said and agree on here,

M. Boshcoff : Je vous remercie, sénateur.

Lorsque j'étais maire, dans une vie antérieure, les villes de Duluth et de Thunder Bay se sont jumelées, donnant lieu à beaucoup de coordination et de coopération, sur les plans tant social que commercial. Les problèmes de cette ville sont nos problèmes.

Lorsqu'on parle d'un lac de cette taille et qu'on peut voir le rivage s'assécher — c'était avant, on sait qu'il se passe quelque chose de dramatique.

Nous travaillons souvent de concert, mais pour le moment, nous n'avons rien formalisé au chapitre du jumelage dans cette partie du lac. Cette idée me plaît et je l'ajouterais à la liste.

Le sénateur Richards : [Difficultés techniques] idée s'il y avait une forme de coordination entre les deux pays à cet égard?

M. Boshcoff : Je crois également que l'Ontario et le Minnesota entretiennent une relation assez solide et collaborent beaucoup. Je pense que cette collaboration pourrait aller plus loin. Je proposerais de vous fournir une meilleure réponse sur la manière dont on a communiqué avec ces entités.

Le sénateur Richards : Je vous remercie beaucoup.

Le président : Sénateur Quinn, c'est vous qui aurez les trois dernières minutes.

Le sénateur Quinn : Je serai très bref. Je veux faire le suivi, de façon plus générale, quant au sujet abordé par le sénateur Richards.

Nous savons que la Voie maritime du Saint-Laurent est un système intégré qui dépend beaucoup des deux pays, y compris des provinces et des États. Des organisations s'intéressent à certains de ses aspects. La Commission mixte internationale, par exemple, surveille le débit d'eau. Mais si nous voulons étudier sérieusement ce système, faut-il que nous collaborions davantage ou qu'une sorte d'organisation réunissant des acteurs du secteur maritime et des infrastructures examine les points cruciaux qu'il faut régler?

Ce qui se passe d'un côté se produit de l'autre. Comme vous l'avez dit, il n'y a pas de mur au fond du lac.

Y a-t-il une recommandation que nous pouvons présenter au gouvernement fédéral pour favoriser les échanges avec nos voisins du Sud et demander aux gouvernements provinciaux de collaborer avec les États pour faire front commun?

M. Steele : Je vais intervenir pour ajouter quelque chose aux propos de M. Boshcoff. Notre organisation s'est employée récemment, tant à Ottawa qu'à Washington, à faire valoir l'idée que le gouvernement canadien participe à l'Étude sur la résilience côtière des Grands Lacs de l'Army Corps of

the water is the water and the shoreline is the shoreline for all of us. Everything that impacts Canada impacts the States. Get both governments on board.

The Army Corps of Engineers is world-renowned. They're well respected. If we can get in on that program and put our dollars toward it to help on our side of the lake while working in conjunction of the Army Corps — I know that can be difficult when we're doing things.

With Andrea becoming Mayor of Hamilton, that is a much harder job than she had before, being a mayor, when you're with everybody. As the four municipal leaders sitting here today, the cooperation that we can have with each other is pretty good and pretty easy, but when it comes to federal-to-federal cooperation between Canada and the U.S., sometimes it gets bogged down and takes too long. As I said to the President of the United States, "You get your guy, let me get my guy, and let's get them in a room and agree to this." It can be as simple as that — getting the Army Corps of Engineers doing a Great Lakes-St. Lawrence River study. Don't do half the lakes. That helps us, but we really need the whole story. I think that study is going to be the start of what is affecting us in climate change, what's affecting us at our ports and shoreline resilience. I think we really need to get on board with that.

Senator Quinn: Thank you. I think I'm out of time, but I will conclude by saying congratulations to Mayor Horwath and your colleagues at the port for really pressing on short sea shipping. You're right, it will take an immense amount of traffic off the roads, so continue. Build on it.

The Chair: On behalf of the committee, I would like to thank all of our witnesses for appearing and sharing their views with us tonight.

For our second panel this evening, I am pleased to welcome Reg Niganobe, Grand Council Chief of the Anishinabek Nation. Thank you for joining us. We will begin with opening remarks of five minutes and will follow that with Q & A.

Reg Niganobe, Grand Council Chief, Anishinabek Nation: [Indigenous language spoken].

I appreciate the opportunity to discuss the Anishinabek Nation's view on the effects of climate change on transportation and communications.

Engineers. Comme nous l'avons tous dit et convenu, l'eau est de l'eau et le littoral est un littoral pour tout le monde. Tout ce qui touche le Canada touche les États-Unis. Il faut que les deux gouvernements soient de la partie.

L'Army Corps of Engineers est reconnu dans le monde entier et est très respecté. Si nous pouvons participer à ce programme et y investir des fonds pour intervenir de notre côté du lac tout en travaillant avec l'Army Corps of Engineers... je sais que la collaboration peut être difficile lorsque nous faisons quelque chose.

Mme Horwath ayant été élue à la mairie de Hamilton, il lui est beaucoup plus difficile qu'auparavant, à titre de mairesse, de collaborer quand elle est avec tout le monde. La collaboration est fort bonne et assez facile entre les quatre dirigeants municipaux ici présents aujourd'hui, mais lorsqu'il s'agit de coopération interfédérale entre le Canada et les États-Unis, les pourparlers s'enlisent parfois et prennent trop de temps. Comme je l'ai dit au président des États-Unis : « Amenez vos gars, j'amènerai les miens, et réunissons-les dans une pièce pour qu'ils s'entendent. » Cela peut être aussi simple que de demander à l'Army Corps of Engineers de réaliser une étude sur les Grands Lacs et le fleuve Saint-Laurent. Il ne faut pas étudier la moitié des lacs. Cela nous aide, mais nous avons vraiment besoin d'avoir un portrait exhaustif de la situation. Je pense que cette étude sera le début des démarches qui nous permettront de connaître les effets des changements climatiques et leur impact sur la résilience du littoral. Je pense que nous devons vraiment nous investir dans ce dossier.

Le sénateur Quinn : Merci. Je pense que mon temps est écoulé, mais je conclurai en félicitant la mairesse Horwath et ses collègues du port d'avoir réellement insisté sur le transport maritime à courte distance. Vous avez raison : cet effort permettra de réduire considérablement la circulation routière. Continuez en ce sens.

Le président : Au nom du comité, j'aimerais remercier tous nos témoins d'avoir comparu et de nous avoir fait part de leurs points de vue ce soir.

Pour le deuxième volet de la réunion de ce soir, j'ai le plaisir d'accueillir Reg Niganobe, chef du Grand Conseil de la nation Anishinabek. Merci de vous joindre à nous. Nous commencerons par une déclaration préliminaire de cinq minutes, suivie d'une période de questions.

Reg Niganobe, chef du Grand Conseil, nation Anishinabek : [Le témoin s'exprime en langue autochtone.]

Je me réjouis d'avoir l'occasion de vous faire part du point de vue de la nation Anishinabek sur les effets des changements climatiques sur les transports et les communications.

The Anishinabek Nation is a political and territorial organization and represents 39 First Nations throughout Ontario. Our community stretches as far south as Sarnia and as far north as Thunder Bay, with a number of semi-remote communities in between, all the way out to almost here in Ottawa.

Some of the topics that I would like to discuss are the effects on the Anishinabek Nation. We do have remote communities. Some of these remote communities are ferry access only, so we have to worry constantly about wharf infrastructure and increasing and decreasing water levels. There are always consistent upgrades to those wharves. There are increased costs to maintain ferries, and weather variables carry a higher risk of damage to ferry infrastructure. Infrastructure inaccessibility due to consistent inclement weather conditions has increased due to climate change — for example, the shutdown of operations due to unsafe or hazardous conditions. This cuts people off from public transportation, food supply, emergency care, education, et cetera.

Some of our communities have single rural road access, which is susceptible, of course, to washouts and flooding. Potholes have been seen in Munsee-Delaware First Nation and other communities where the main road has washed out. Munsee-Delaware is beside London, Ontario. It's not that far north or remote. These are impacts we sometimes face as First Nations, even close to urban areas.

Another example of that is closer to North Bay, where we have Dokis First Nation. It has one road in and it's surrounded by forest. In the event of a forest fire occurring on the main route — the First Nation would have to come up with some inventive ways of escaping the community should they become isolated in that way.

We have some communities with no road access; they are boat access only. Namaygoosisagagun does not have road access. I was there last spring. You have to travel in from Thunder Bay, three hours down a logging road that luckily happens to be conveniently beside the lake where they are. You have to hike down to the lake carrying your bags, jump in a boat and then boat across to there. Otherwise, you have to come in by train, and that's how they receive a lot of their products. But, of course, trains are often delayed while delivering supplies, and for them that includes drinking water, which in some instances comes to about \$90 per gallon for them.

La nation Anishinabek est une organisation politique et territoriale qui représente 39 Premières Nations de l'Ontario. Notre territoire s'étend jusqu'à Sarnia vers le sud, jusqu'à Thunder Bay vers le nord — avec un certain nombre de communautés plus ou moins éloignées entre les deux — et presque jusqu'ici, à Ottawa.

Je voudrais notamment parler des effets sur la nation Anishinabek, qui compte des communautés éloignées, dont certaines ne sont accessibles que par traversier. Nous devons donc constamment nous préoccuper de l'infrastructure des quais et de la fluctuation du niveau de l'eau. Les quais exigent constamment des améliorations. Les coûts d'entretien des traversiers augmentent, et les variables météorologiques accroissent le risque de dommages aux infrastructures des traversiers. Les infrastructures sont de plus en plus inabordables en raison des conditions météorologiques continuellement défavorables à cause des changements climatiques qui peuvent, par exemple, provoquer l'arrêt des opérations en raison des conditions dangereuses. Voilà qui prive les gens de transports en commun, d'approvisionnement alimentaire, de soins d'urgence, d'éducation, et la liste ne s'arrête pas là.

Certaines de nos communautés ne sont accessibles que par une seule route rurale, laquelle est, bien sûr, susceptible d'être inondée et emportée par les eaux. Des nids de poule ont été observés dans la Première Nation de Munsee-Delaware, et dans d'autres communautés, la route principale a été emportée par les eaux. La communauté de Munsee-Delaware se trouve près de London, en Ontario. Elle n'est pas très loin au nord ou très éloignée. Ce sont là des répercussions que subissent parfois les Premières Nations, même à proximité des zones urbaines.

Plus près de North Bay se trouve un autre exemple en la Première Nation de Dokis, qui est desservie par une route et est entourée par la forêt. Si un incendie de forêt survient le long de la route principale, cette Première Nation devra trouver des moyens inventifs de s'échapper si elle était ainsi isolée.

Certaines communautés n'ont pas d'accès routier et ne sont accessibles que par bateau. La communauté de Namaygoosisagagun n'a pas d'accès routier. Je m'y suis rendu au printemps dernier. À partir de Thunder Bay, il faut faire trois heures de route sur un chemin forestier qui passe heureusement à proximité du lac où cette communauté se trouve. Il faut descendre à pied jusqu'au lac en portant ses bagages et prendre un bateau pour traverser le lac jusqu'à destination. Sinon, il faut venir en train, moyen grâce auquel les habitants reçoivent une bonne partie de leurs produits. Mais bien entendu, les trains sont souvent en retard lors de la livraison des marchandises, et notamment de l'eau potable, qui dans certains cas coûte 90 \$ le gallon dans cette communauté.

Of course, with climate change also comes a lack of ice roads. Georgina Island First Nation and Beausoleil First Nation used to be able to have ice roads in and out of their communities. They have not been able to utilize their winter road access for the last four years due to climate change. It is now unsafe, of course, because their people fully rely on ferries and airboat hovercraft to get to and from the mainland.

Georgina Island has announced interest in a causeway from the mainland to the island as a solution, restricting access to traditional territory and sometimes emergency measures, if required, such as hospitals and specialists, as well as equal access to education for them on the islands.

Climate change is driving up the cost of infrastructure across the Anishinabek Nation. The increase in precipitation and earlier thaw along with other factors have increased the cost of road and equipment maintenance and decreased the capacity to manage and maintain roads in the communities, which are consistently underfunded. There are increased maintenance costs for vehicles used to access services and equal education opportunities, as I mentioned.

We have an issue with basin communities. Disruption to the hydrological cycle of the water in communities that are within the basin of the major bodies and waterways such as the Great Lakes, Lake Simcoe and the St. Lawrence River. High temperatures in the summer months can cause increased evaporation, reduce ice cover in winter and alter precipitation patterns. It impacts the annual thaw date, causing changes outside the average water levels, with consistent changes between lower and higher.

There are the transportation infrastructure disruptions that I mentioned. We even have worries about emergency management, as climate change is increasing the frequency of severe storms, and when emergencies arise, the ability to effectively communicate without broadband or cellular coverage — which exist in some of our communities, that are, as I mentioned, close to rural cities, municipalities and other places like that. Sometimes they don't have access to the communications. Even the ability of emergency vehicles to travel on community roads is a major concern for the Anishinabek Nation. There are more frequent extreme weather events. Major thunderstorms and snowstorms have shut down major highways, affecting access for our citizens who travel for employment and essential services, and decreasing food security.

Bien sûr, les changements climatiques font également disparaître les routes de glace. Les Premières Nations de Georgina Island et de Beausoleil avaient l'habitude d'emprunter de telles routes, mais elles ne peuvent pas utiliser ces accès routiers d'hiver depuis quatre ans en raison des changements climatiques. C'est maintenant dangereux, bien sûr, parce que leurs habitants dépendent entièrement des traversiers et des aéroglisseurs pour se rendre sur le continent et en revenir.

La communauté de Georgina Island a exprimé son intérêt pour une levée empierreée qui relirait le continent à l'île comme solution, mais cela limiterait l'accès au territoire traditionnel et parfois aux mesures d'urgence comme les hôpitaux et les spécialistes en cas de besoin. Cette solution nuirait également à l'égalité d'accès à l'éducation des insulaires.

Les changements climatiques font augmenter le coût des infrastructures pour l'ensemble de la nation Anishinabek. L'augmentation des précipitations, le dégel précoce et d'autres facteurs ont fait augmenter le coût de l'entretien des routes et de l'équipement, et diminuer la capacité de gérer et d'entretenir les routes dans les communautés, qui sont constamment sous-financées. À cela s'ajoute l'augmentation des coûts d'entretien des véhicules utilisés pour accéder aux services et bénéficier de l'égalité des chances en matière d'éducation, comme je l'ai souligné.

Nous avons un problème avec les communautés situées dans des bassins en raison de la perturbation du cycle hydrologique de l'eau dans les communautés qui se trouvent dans le bassin des principaux plans et cours d'eau, comme les Grands Lacs, le lac Simcoe et le fleuve Saint-Laurent. Les températures élevées en été peuvent provoquer une évaporation accrue, réduire la couverture de glace en hiver et modifier les régimes de précipitations. Ce phénomène a une incidence sur la date de dégel annuel, ce qui entraîne des changements dépassant les niveaux d'eau moyens, avec des fluctuations constantes entre les niveaux inférieurs et supérieurs.

Il y a des perturbations des infrastructures de transport que j'ai évoquées. Nous nous inquiétons même de la gestion des situations d'urgence, car les changements climatiques augmentent la fréquence des tempêtes violentes, et lorsque des urgences surviennent, il faut avoir la capacité de communiquer efficacement sans couverture à large bande ou cellulaire, qui existe dans certaines communautés situées, comme je l'ai indiqué, à proximité de villes rurales, de municipalités et d'endroits semblables. Parfois, les gens n'ont pas accès aux communications. Même la capacité des véhicules d'urgence de circuler sur les routes communautaires constitue une préoccupation majeure pour la nation Anishinabek. Les phénomènes météorologiques extrêmes sont plus fréquents. De gros orages et des tempêtes de neige majeures ont entraîné la fermeture de routes importantes, entravant l'accès des citoyens qui voyagent pour aller travailler et obtenir des services essentiels, et réduisant la sécurité alimentaire.

We do have flood studies. Climate change is impacting our First Nations' ability to access good roads and, as I mentioned, proper housing, hydro and communication infrastructure. Some of them have been interrupted in short- and long-term scenarios. Our infrastructure is not flood-resistant. There are communities that flood frequently. Some First Nations have measures in place, and some do not. The Anishinabek Nation is trying to build capacity for the First Nations through education, awareness, outreach, technical support and providing expertise. More capacity is needed, as emergencies are about more than the incident itself. They have widespread impacts in other areas too, as previously mentioned.

Finally, we have inflation too. Climate change is impacting the Anishinabek First Nations. The increasing price of fuel is driving up the cost of delivering essential services to communities. As I mentioned, some of them are remote, so that has a very large impact on them. First Nations are not ready to transition to electric cars at this time — and that may be required — because it requires supporting infrastructure, and I can guarantee they will not be ready by 2035 at this rate.

Family vehicles are the main mode of transportation in our Anishinabek Nation territories, especially in rural and isolated communities. They are also very expensive and costly to maintain on our rural roads.

We have the capacity to engage in climate mitigation strategies, though we always question whether the grid is capable of supporting the increased power requirements. Of course, this has wide-ranging impacts on us in that regard.

There is the lack of public transportation, broadband infrastructure, as I mentioned, and the shift to a greener economy.

We are seeing scientific reports that salt and sand runoff is impacting our environment, affecting streams' water quality and invertebrates, and we are only now beginning to mitigate these impacts.

There's a further need to protect sensitive ecological areas, especially wetlands in the Great Lakes Basin. The wetlands collectively act as a large carbon storage tank. Sequestering carbon by prioritizing the protection of wetlands is critical in mitigating climate change.

Meegwetch.

Nous avons des études sur les inondations. Les changements climatiques nuisent à la capacité des Premières Nations d'avoir accès à de bonnes routes et, comme je l'ai souligné, à des logements adéquats, à l'hydroélectricité et aux infrastructures de communication. Certains services ont été interrompus à court et à long terme. Nos infrastructures ne sont pas résistantes aux inondations. Des communautés sont inondées fréquemment. Certaines Premières Nations ont des mesures en place, et d'autres non. La nation Anishinabek tente de renforcer les capacités des Premières Nations au moyen de l'éducation, de la sensibilisation, de la communication, du soutien technique et de l'expertise. Il faut plus de capacité, car les situations d'urgence ne se limitent pas à l'incident lui-même; elles ont également des répercussions généralisées à d'autres égards, comme je l'ai déjà fait remarquer.

Enfin, il nous faut composer avec l'inflation. Les changements climatiques ont des répercussions sur les Premières Nations Anishinabek. La hausse du prix du carburant fait augmenter le coût de la prestation de services essentiels dans les communautés. Comme je l'ai mentionné, certaines d'entre elles sont éloignées et l'inflation a sur elles un impact considérable. Les Premières Nations ne sont pas prêtes à adopter les voitures électriques à l'heure actuelle — et cette transition est peut-être nécessaire — parce qu'elles ont besoin d'infrastructures à l'appui de cette technologie, et je peux vous garantir qu'au rythme actuel, elles ne seront pas prêtes d'ici 2035.

Les véhicules familiaux constituent le principal moyen de transport dans les territoires de la nation Anishinabek, surtout dans les communautés rurales et isolées. Ils sont au demeurant très chers et coûteux à entretenir sur nos routes rurales.

Nous avons la capacité de mettre en œuvre des stratégies d'atténuation des changements climatiques, bien que nous nous demandions toujours si le réseau est capable de répondre aux besoins accrus en électricité. Bien entendu, cet aspect a d'énormes répercussions sur nous à cet égard.

Il manque de transports publics et d'infrastructures à large bande, comme je l'ai indiqué, et le passage à une économie plus verte est difficile.

Des rapports scientifiques indiquent que l'épandage de sel et de sable a des impacts sur l'environnement, la qualité de l'eau et les invertébrés, des impacts que nous commençons à peine à atténuer.

Il est également nécessaire de protéger les zones écologiques sensibles, particulièrement les zones humides du bassin des Grands Lacs. Les zones humides agissent collectivement comme un grand réservoir de stockage de carbone. Il est essentiel de piéger le carbone en accordant la priorité à la protection des zones humides pour atténuer les changements climatiques.

Meegwetch.

The Chair: Thank you, sir.

Senator Simons: Thank you very much. That was powerful testimony, and I'm really glad you came here to share that with us.

I am from Alberta. I don't know your territory. Could you talk to me about ferries and hovercraft and how important they are to your communities? Also, what impacts are the ferries and hovercraft facing because of climate change?

Mr. Niganobe: A lot of it is older infrastructure for our ferries and hovercraft. It's very expensive to maintain both of those avenues of transportation. Some of our communities are in their traditional territory on islands set in large bodies of water, one in Georgian Bay and another in Lake Simcoe. Their only access to the mainland is through those ferries or hovercraft. Of course, they are very costly to maintain as fuel prices go up and the cost of repairs in general goes up in those areas. That's having an impact.

I had heard during the last testimony a question around the rising and lowering water levels of the Great Lakes. For Georgian Bay, that greatly impacts the community there. I'm not sure how much they might have to adjust the wharf from year to year, or even whether they have ice damage. It's too unpredictable at this point now, with ice or no ice. As I said, in the past four years, they were usually able to get in by ice road during the winter, but that's not an option anymore at all, or even close to happening.

Senator Simons: As part of our study earlier, we heard from people in the High Arctic that even there they can't maintain ice roads. In my home province of Alberta, northern communities and Indigenous communities were terribly impacted by the fact that they couldn't have proper ice roads this year.

You talked about the need to build a causeway as a potential solution. How many people would that causeway serve? That sounds like an expensive engineering undertaking. Who would be responsible for funding that?

Mr. Niganobe: I think the provinces and the federal government would probably both equally have to foot a lot of the bill for it. I imagine some of the First Nations might be able to find some creative ways to help with that sort of endeavour. However, it is very much a need, because in emergency situations and access to health — diabetes and all sorts of detriments to health are impacting our communities. Anything short of bringing in their own medical facility there — that would be an option, but that's also not very feasible in some ways.

Le président : Je vous remercie, monsieur

La sénatrice Simons : Merci beaucoup. C'était un témoignage percutant, et je suis vraiment contente que vous soyez venu nous faire part de votre point de vue.

Étant originaire de l'Alberta, je ne connais pas votre territoire. Pourriez-vous me parler des traversiers et des aéroglisseurs, et de leur importance pour vos communautés? Dites-moi également quelles sont les répercussions des changements climatiques sur les traversiers et les aéroglisseurs.

Mr. Niganobe : Les infrastructures de nos traversiers et de nos aéroglisseurs sont en bonne partie très vieilles. Il est très coûteux d'entretenir ces deux moyens de transport. Certaines de nos communautés vivant dans leur territoire traditionnel se trouvent sur des îles situées dans de grandes étendues d'eau, l'une dans la baie Georgienne et l'autre dans le lac Simcoe. Elles ne peuvent accéder au continent qu'avec des traversiers ou des aéroglisseurs. Bien entendu, ils sont très coûteux à entretenir avec l'augmentation du prix du carburant et des réparations en général dans ces régions.

J'ai entendu, au cours du dernier témoignage, une question sur la montée et la baisse des niveaux d'eau des Grands Lacs. Dans la baie Georgienne, cette fluctuation a des répercussions importantes sur la communauté. Je ne sais pas exactement à quel point les habitants peuvent devoir ajuster le quai d'une année à l'autre ou même s'il y a des dommages causés par la glace. C'est trop imprévisible pour l'instant, qu'il y ait de la glace ou pas. Comme je l'ai indiqué, ces quatre dernières années, les gens étaient habituellement en mesure d'emprunter la route de glace pendant l'hiver, mais ce n'est plus du tout possible ou même près d'arriver.

La sénatrice Simons : Dans le cadre de notre étude, un peu plus tôt, des habitants de l'Extrême-Arctique nous ont dit que même là-bas, ils ne pouvaient pas entretenir les routes de glace. Dans ma province, l'Alberta, les collectivités nordiques et autochtones ont été particulièrement éprouvées, car elles n'ont pas pu disposer de routes de glace convenables cette année.

Vous avez parlé de la nécessité de construire une levée empierre comme solution potentielle. Combien de personnes seraient desservies par cette levée empierre? J'imagine qu'il s'agirait d'un ouvrage coûteux. Qui le financerait?

Mr. Niganobe : Je pense que les provinces et le gouvernement fédéral paieraient probablement une grande partie de la facture. J'imagine que certaines Premières Nations pourraient trouver des moyens créatifs de contribuer à ce genre de projet. Cela dit, nous en avons réellement besoin en cas d'urgence ou pour l'accès aux soins de santé. Le diabète et une multitude de problèmes de santé ont une incidence sur nos communautés. Toute autre solution qui n'est pas l'installation d'un centre médical dans ces communautés... ce serait une option, mais ce n'est pas non plus très réalisable à certains égards.

Senator Simons: I don't know the geography. Where would the causeway be? Where would one end be and where would the other end be, and how many people would be served by that?

Mr. Niganobe: That would be on the mainland, and it would be serving out into Georgian Bay, which is Lake Huron. That would be serving the population of the First Nation there.

Senator Simons: Is it 100, 1,000, 3,000?

Mr. Niganobe: I would say around 1,000.

Senator Simons: That's a decent-sized community, and right now their only way is by boat?

Mr. Niganobe: Yes.

Senator Simons: Wow.

Mr. Niganobe: I'm sorry. It's a smaller community, but in terms of both the community itself going back and forth and non-Natives on the mainland being able to access the community, it would be very helpful.

Senator Simons: Thank you. You have painted a really vivid picture of the challenges of very unique communities. Thank you very much for being with us tonight.

Senator Quinn: Thank you, chief, for being here tonight. It's an honour to have you in this room.

That was quite a descriptive outline of the challenges you face across a broad, broad geographic area. We are looking at critical infrastructure and climate change. As you said at the end, that was just a sampling of some of the challenges you have.

But what is the single biggest thing with respect to infrastructure and how to address that infrastructure? Can you talk about what that biggest single thing would be if we were to say, "That's what we're going to fix; that's how we need to fix something"? It's such a large area, and you've outlined so many issues. Is there any one thing in particular, or is it a whole myriad of things?

Mr. Niganobe: I think you could say it's a whole myriad, but just that access, to be able to make that connection to the municipal or urban centres, is important. As I said, not having the access to emergency vehicles, or having to wait for a ferry to come get you if you're in an emergency situation, isn't ideal.

La sénatrice Simons : Je ne connais pas les caractéristiques géographiques de cette région. Où construirait-on la levée empierree? Où commencerait-elle? Où se terminerait-elle? Combien de personnes seraient desservies par cette levée empierree?

M. Niganobe : Elle commencerait sur le continent et se rendrait jusqu'à la baie Georgienne, dans la région du lac Huron. La levée empierree desservirait la Première Nation là-bas.

La sénatrice Simons : On y trouve 100, 1 000, 3 000 personnes?

M. Niganobe : Je dirais qu'on y trouve environ 1 000 personnes.

La sénatrice Simons : C'est une communauté assez peuplée. En ce moment, les gens ne peuvent sortir que par bateau?

M. Niganobe : Oui.

La sénatrice Simons : C'est incroyable.

M. Niganobe : Excusez-moi. C'est une petite communauté, mais cette levée empierree serait très utile pour les déplacements des Autochtones et des non-Autochtones entre la communauté et le continent et vice-versa.

La sénatrice Simons : Je vous remercie. Vous avez brossé un portrait très saisissant des défis auxquels sont confrontées des communautés très uniques. Merci beaucoup de votre présence ce soir.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie, chef Niganobe, de votre présence ce soir. C'est un honneur de vous accueillir parmi nous.

Vous nous avez donné une bonne idée des défis auxquels vous êtes confrontés sur un vaste territoire. Nous nous penchons sur les infrastructures essentielles et les changements climatiques. Comme vous l'avez dit à la fin, vous ne nous avez présenté qu'un aperçu des défis auxquels vous faites face.

Mais quel est le plus gros problème en matière d'infrastructures? Comment le résoudre? Pouvez-vous nous parler de ce qui serait le plus important? Quel problème devrions-nous régler, et comment devrions-nous nous y prendre? Cette région est si vaste. Vous avez souligné tant de problèmes. Y a-t-il un problème en particulier qu'il faudrait régler? S'agit-il plutôt d'une foule de choses?

M. Niganobe : On pourrait dire qu'il faut s'attaquer à une foule de choses, mais ce qui est important, c'est l'accès, le lien avec les centres municipaux ou urbains. Comme je l'ai dit, ce n'est pas idéal de ne pas avoir accès aux véhicules d'urgence ou de devoir attendre qu'un traversier vienne vous chercher en cas d'urgence.

For some communities, the one road in and out is a huge issue. Generally, those roads aren't paved either. They are really rough gravel roads in a lot of instances. I guess that's just the way things unfolded at one time, when there was no need or desire to get to the First Nations. So they were left kind of abandoned at some point in time, with one road in and out and no access to them whatsoever.

I would say that sort of access is the most important thing at this time.

Senator Quinn: So land and water access, because the winter roads are rapidly disappearing — if they even exist anymore, quite frankly.

So you need those land and water linkages to allow people to have access to the services they require.

Mr. Niganobe: Absolutely.

Senator Quinn: Okay.

I just wanted to get a better feel for it because it was such a wide-ranging challenge.

Thank you.

Senator Cardozo: Grand Chief, thank you very much for being here and sharing the information you have so far.

Could you talk to us a little about the interactions and former relationships you had with ports and railways in your territory and how those worked?

Mr. Niganobe: I think the past interaction for most of our communities has been non-inclusion within those discussions as they were building the infrastructure and constructing those sorts of things. Now, of course, there is consultation that takes place. I know there is information and collaboration that goes on back and forth for some of our communities, so that is definitely improving.

Our communities are willing to participate in those discussions. I know, for example, in one of our communities in Garden River — which is right inside Sault Ste. Marie — they collaborated with the port in Sault Ste. Marie for transportation of the steel that was coming out of the mill there. They actually signed an agreement with them and Batchewana, who were willing to work together to facilitate some of those discussions.

Senator Cardozo: Are there many other signed agreements between your nation or particular nations and either the railways or — are there ports within your area?

Certaines communautés n'ont accès qu'à une seule route pour entrer et sortir de la région, et c'est un énorme problème. En général, ces routes ne sont pas asphaltées. Dans bien des cas, il s'agit de routes de gravier en très mauvais état. Je suppose que c'est ce que l'on a construit à l'époque où il n'y avait aucune raison ou aucun intérêt de se rendre dans les communautés des Premières Nations. Elles ont donc été abandonnées, à un moment donné, avec une seule route pour y entrer et en sortir, sans d'autre accès.

Je dirais que ce genre d'accès est ce qu'il y a de plus important à l'heure actuelle.

Le sénateur Quinn : Le plus important serait donc un accès par voie terrestre et par voie maritime, car les accès routiers d'hiver disparaissent rapidement, s'ils existent encore, évidemment.

Ces liens terrestres et maritimes sont donc nécessaires pour que les gens puissent avoir accès aux services dont ils ont besoin.

M. Niganobe : Absolument.

Le sénateur Quinn : D'accord.

Je voulais simplement avoir une meilleure idée de la situation, car il s'agit d'un défi très important.

Je vous remercie.

Le sénateur Cardozo : Grand chef Niganobe, je vous remercie d'être parmi nous et de nous faire part des renseignements dont vous disposez jusqu'à présent.

Pourriez-vous nous parler des échanges et des relations que vous avez eues relativement aux ports et aux chemins de fer sur votre territoire? Comment les choses se sont-elles passées?

M. Niganobe : Par le passé, je pense qu'il n'y a pas eu d'échanges avec la plupart de nos communautés. On les a exclues de ces discussions alors que l'on construisait ces infrastructures. Aujourd'hui, bien sûr, des consultations ont lieu. Je sais qu'il y a des échanges d'informations et une collaboration avec certaines de nos communautés, ce qui constitue une nette amélioration.

Nos communautés sont prêtes à prendre part à ces discussions. Je sais, par exemple, que l'une de nos communautés à Garden River — qui se trouve à l'intérieur de Sault Ste. Marie — a travaillé avec les représentants du port de Sault Ste. Marie pour le transport de l'acier produit à l'aciérie. Elle a d'ailleurs signé une entente avec eux et la Première Nation de Batchewana, qui étaient prêts à travailler ensemble pour faciliter certaines de ces discussions.

Le sénateur Cardozo : Votre nation, ou d'autres nations, ont-elles signé de nombreuses autres ententes avec les sociétés ferroviaires ou... y a-t-il des ports dans votre région?

Mr. Niganobe: There are some. Of course, there's Thunder Bay and Fort William, and then, of course, you have Sault Ste. Marie and a few others.

Senator Cardozo: Do you know if there are formally signed —

Mr. Niganobe: For some of them, there are, yes, absolutely. It's dependent upon each First Nation and their level of engagement or whoever is willing to collaborate with them.

Senator Cardozo: The causeway you were talking about — I'm just looking at the map here. I don't want to say I'm from Ontario and know this area, but I know it a little bit because I've been around there. Would the causeway be to Manitoulin Island?

Mr. Niganobe: It's a little farther south than that, around, I want to say, the Barrie area, but situated a little to the northwest of that.

Manitoulin does have a bridge there, but, of course, it is limited to just that bridge — unless you're in southern Manitoulin Island, you can jump on the Chi-Cheemaun, which I would recommend you take at least once in your lifetime.

Senator Cardozo: Tell us more about that.

Mr. Niganobe: The Chi-Cheemaun? Actually, that is another thing. That ferry operates between the Bruce Peninsula and Manitoulin Island, and is one of the only other access ways to get on to Manitoulin Island — other than the bridge itself, which is an old swing bridge.

It's both good and bad. That ferry access down in the south is opening sooner each year and exiting later each year, but that's not a good sign in terms of the actual ice coverage and when they should and shouldn't be operating.

Senator Cardozo: Has the Chi-Cheemaun been around for a long time?

Mr. Niganobe: It's been around for a while — at least 20 years or more.

Senator Cardozo: It's possible I've been on it. I've taken a ferry and come by the bridge from the north end to Manitoulin Island.

Mr. Niganobe: You'd remember the views if you did.

M. Niganobe : Il y en a quelques-uns. Il y a, bien sûr, Thunder Bay, Fort William et Sault Ste. Marie. Il en existe quelques autres.

Le sénateur Cardozo : Savez-vous si des ententes ont été formellement signées...

M. Niganobe : Dans certains cas, oui, absolument. Tout dépend des Premières Nations, de leur niveau d'engagement, ou de quiconque est prêt à travailler avec elles.

Le sénateur Cardozo : Vous avez parlé d'une levée empierre, et je suis en train de regarder la carte. Je ne veux pas dire que je viens de l'Ontario et que je connais cette région, mais je la connais un peu parce que j'y suis allé. La levée empierre irait-elle jusqu'à l'île Manitoulin?

M. Niganobe : Je dirais qu'elle irait un peu plus au sud, près de Barrie, mais quand même un peu plus au nord-ouest de cette région.

L'île Manitoulin est reliée par un pont, mais il n'y a que ce pont. Si vous êtes dans le sud de l'île Manitoulin, vous pouvez prendre le traversier Chi-Cheemaun. Je vous recommande de le faire au moins une fois dans votre vie.

Le sénateur Cardozo : Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Niganobe : À propos du traversier Chi-Cheemaun? En fait, il y a autre chose. Le traversier relie la péninsule Bruce à l'île Manitoulin et constitue l'un des seuls moyens d'aller sur l'île Manitoulin, à part le pont, qui est un vieux pont tournant.

C'est à la fois une bonne et une mauvaise chose. L'accès par traversier dans le sud ouvre plus tôt chaque année, et reste ouvert plus longtemps chaque année, mais ce n'est pas très rassurant pour ce qui est de la couverture de glace et la période pendant laquelle ils peuvent mener, ou non, leurs activités.

Le sénateur Cardozo : Le traversier Chi-Cheemaun existe-t-il depuis longtemps?

M. Niganobe : Il existe depuis un certain temps; depuis au moins 20 ans, sinon plus.

Le sénateur Cardozo : Je l'ai peut-être déjà pris. J'ai pris un traversier et j'ai emprunté le pont, au nord de l'île Manitoulin.

M. Niganobe : Si vous l'avez pris, vous vous souviendriez des payages.

Senator Cardozo: I was a student with a bunch of friends during that trip, so it was memorable in various ways.

Thank you very much for that.

Senator Clement: Welcome. I'm happy to have you and the mayors. You're always so good at welcoming people to your communities, so I appreciate that.

During the previous panel, the Mayor of Thunder Bay talked about evacuations of communities and his city hosting them. When I was Mayor of Cornwall, we did the same. We had to host evacuees from Kashechewan and Attawapiskat. Could you comment on whether that's been an experience in your territory?

I would also like you to comment on your relationship with the federal government, whether that's a good working relationship around climate adaptation and what you are doing specifically with the federal government around that.

Mr. Niganobe: In terms of that, we have been attempting to engage with the federal government. Of course, we hope to engage with them more on the issue.

In terms of the evacuations, fortunately, we haven't had to have any in our Anishinabek Nation communities. We have been very fortunate in that regard. We did have a few close calls. That's why we've been developing our emergency preparedness for our communities — to help them in that regard.

The community of Pic Moberg was almost evacuated last year, because there was a forest fire along Highway 17 and it was getting closer to their community. Luckily, the winds shifted, they were able to stay within the community and everything was fine. However, should that happen, there is road access for them on either side, and there are partnerships between the communities to be able to help them.

As I mentioned, we do have different emergency services to access in that regard.

Senator Clement: Which communities would be most vulnerable to evacuation?

Mr. Niganobe: For us, I would say the most vulnerable would be our communities north of Parry Sound. I would say they would be most vulnerable. Those are some of the ones with single-road access, unable to get in and out of their territories easily. As I said, Dokis is right beside North Bay on the other side of Lake Nipissing, but they have just that one road that gets

Le sénateur Cardozo : J'ai fait ce voyage avec un groupe d'amis lorsque j'étais étudiant. Ce voyage a donc été mémorable pour de nombreuses raisons.

Merci beaucoup de votre réponse.

La sénatrice Clement : Je vous souhaite la bienvenue. Je suis heureuse de vous recevoir, vous et les maires. Vous n'avez pas votre pareil pour accueillir des gens dans vos collectivités, et je vous en suis reconnaissante.

Le maire de Thunder Bay, du groupe de témoins précédent, nous a dit que sa ville avait accueilli les habitants de collectivités qui avaient été évacuées. Lorsque j'étais la mairesse de Cornwall, il nous est arrivé de faire la même chose. Nous avons accueilli des personnes qui avaient dû être évacuées de Kashechewan et de Attawapiskat. Avez-vous vécu cette expérience sur votre territoire?

J'aimerais également que vous nous parliez de votre relation avec le gouvernement fédéral. Avez-vous une bonne relation de travail relativement à l'adaptation aux changements climatiques? Que faites-vous, plus précisément, avec le gouvernement fédéral à ce chapitre?

M. Niganobe : Nous avons essayé de travailler là-dessus avec le gouvernement fédéral. Évidemment, nous aimerais travailler davantage avec lui pour trouver des solutions à ces problèmes.

Heureusement, nos communautés de la nation Anishinabek n'ont pas dû être évacuées. Nous avons eu beaucoup de chance. Nous l'avons échappé belle à quelques reprises. C'est pour cette raison que nous avons élaboré un plan pour que nos communautés soient prêtes à faire face aux situations d'urgence. Nous les aidons dans ce domaine.

La communauté de Pic Moberg a failli être évacuée l'année dernière à cause d'un feu de forêt le long de la route 17 qui se rapprochait de plus en plus. Heureusement, les vents ont tourné, et les gens ont pu rester chez eux et tout s'est bien passé. Cependant, s'il fallait évacuer la communauté, des routes d'accès de part et d'autre permettraient de le faire. Il existe aussi des partenariats entre les communautés. Elles pourraient s'entraider.

Comme je l'ai mentionné, nous avons accès à différents services d'urgence.

La sénatrice Clement : Quelles communautés seraient les plus vulnérables en cas d'évacuation?

M. Niganobe : En ce qui nous concerne, je dirais que les communautés les plus vulnérables seraient celles qui sont situées au nord de Parry Sound. Elles seraient les plus vulnérables. Il s'agit de communautés qui ne disposent que d'un seul accès routier. Il n'est pas facile d'y entrer ou d'en sortir. Comme je l'ai dit, Dokis n'est pas loin de North Bay, de l'autre côté du

them in and out of there. Also, Namaygoosisagagun is way up northeast of Thunder Bay, and it just has that railroad. Otherwise, they have to boat in and out and drive an hour-long dirt logging road.

Senator Clement: You talked about working with the federal government, but that it needs to do better. What needs to be better? What needs to be improved there?

Mr. Niganobe: The investment in the infrastructure for the First Nations and having the roadway access. I mentioned Dokis a lot, but even Wahnapitae First Nation, which is just outside of Sudbury, is finally developing a second roadway to be able to get out of that area. These aren't places that are very far off the beaten path. They are beside major urban areas and suffering from the same effects.

Senator Clement: Does your council work directly with the federal government?

Mr. Niganobe: We try to, absolutely — as much as we can, along with and in conjunction with the communities. They help guide the conversation because they are the ones who are the experts, having dealt with it for years and years, and they are now trying to address the issue.

Senator Clement: Thank you.

Senator Dasko: Thank you, chief, for being here today.

My question straddles both sides of the climate change impact question. I have some familiarity with the Walpole Island First Nation and their port facilities; they run a ferry from Canada to the U.S. I don't know if that's in your nation or not.

Mr. Niganobe: I know Walpole Island, yes.

Senator Dasko: Yes, you know them.

I observed their operation. I think the ferry takes eight minutes to go across from Canada to the U.S., and there's a Canadian immigration office right there when you land in Canada. I can see the prosperity of that operation. It looks quite prosperous, and you might then assume that there would be opportunities like that as a result of climate change.

I've asked this kind of question before, and I don't want to sound like I'm some sort of climate change denier. However, I am probing the idea that there might be opportunities there with climate change on the one hand, and then, on the other hand, is the downside — and the adaptation and mitigation strategies that

lac Nippissing. Toutefois, une seule route permet d'y entrer ou d'en sortir. Il y a aussi Namaygoosisagagun, au nord-est de Thunder Bay, où il n'y a que le chemin de fer. Si les gens n'empruntent pas le chemin de fer, ils doivent entrer et sortir par bateau et conduire sur un chemin forestier de terre pendant une heure.

La sénatrice Clement : Vous avez dit que vous travaillez avec le gouvernement fédéral, mais qu'il devait faire mieux. Que faut-il améliorer? Avez-vous des exemples?

Mr. Niganobe : Il faut investir davantage dans les infrastructures pour les Premières Nations et dans l'accès routier. J'ai beaucoup parlé de Dokis, mais il y a aussi la Première Nation de Wahnapitae, tout près de Sudbury, qui est enfin en train de construire une deuxième route qui permet de sortir de cette région. Ces endroits ne sont pas très éloignés. Ils se trouvent en périphérie de grandes zones urbaines et souffrent des mêmes répercussions.

La sénatrice Clement : Votre conseil travaille-t-il directement avec le gouvernement fédéral?

Mr. Niganobe : Nous essayons certainement de le faire, autant que possible, de concert avec les communautés et en collaboration avec elles. Elles nous aident à orienter la conversation parce que ce sont elles qui sont les expertes, qui sont confrontées à ces problèmes depuis des années et qui essaient maintenant de les résoudre.

La sénatrice Clement : Je vous remercie.

La sénatrice Dasko : Merci, chef Niganobe, de votre présence aujourd'hui.

Ma question porte sur deux aspects de l'incidence des changements climatiques. Je connais un peu la Première Nation de l'île Walpole et ses installations portuaires; elle exploite un traversier entre le Canada et les États-Unis. Je ne sais pas si cela se trouve sur votre territoire ou pas.

Mr. Niganobe : Je connais l'île Walpole, oui.

La sénatrice Dasko : Oui, vous les connaissez.

J'ai observé leurs activités. Je pense que le traversier met huit minutes pour parcourir la distance entre le Canada et les États-Unis, et il y a un bureau d'immigration du Canada juste là, lorsque vous arrivez au Canada. Je peux imaginer qu'il s'agit d'une activité prospère. Elle a l'air très prospère, et on pourrait alors supposer qu'il y a des occasions comme celle-là en raison des changements climatiques.

J'ai déjà posé ce genre de question et je ne veux pas donner l'impression d'être une personne qui nie les changements climatiques. Cependant, je me dis que les changements climatiques peuvent offrir des occasions d'une part, et, d'autre part, entraîner des inconvénients; vous devez mettre en œuvre

you have to undertake. I wonder if you could flesh out both sides of that for a moment. Are there opportunities stemming from the climate change process, or is it just all downside: mitigation and shoring up the ice and roads and so on?

Mr. Niganobe: In terms of climate change and maybe some of the opportunities, I think there are opportunities to have discussions on how we're going to address it. And then there are going to be opportunities to participate and collaborate in seeking solutions for that, which I think will eventually lead to economic opportunity for our First Nations.

I mentioned that we are keenly aware that a lot of resource extraction will probably come from First Nation communities, and we will be looking to participate within that. We are also looking to help find the solutions to address the climate change issue.

As I mentioned, we need to build the infrastructure for electric vehicles if we are going to go that route, but then we are also keenly aware that it's going to take a lot of power to support the move to electric vehicles, and what does that look like? Sitting down and having discussions about nuclear energy or more hydroelectric energy — all these sorts of discussions will take place, and we are willing to collaborate on those issues, discuss them, flush them out a little further and have in-depth conversations on the subject.

Senator Dasko: So the opportunities are on the mitigation side, working to shore up the infrastructure and those kinds of activities.

What is the main strategy that your nation would want to undertake? Would it be building permanent roads? More ferry services?

Mr. Niganobe: It would be building those permanent roads; support for a ferry service would be nice if that's the desired route or the only route possible, if a land bridge or something like that can't be built.

So, yes, it would also be support with respect to ferries, because it is a very costly endeavour for the First Nations to participate in. As I said, in certain situations, they are situated where they are because it's their traditional territory. In other situations, it's not a spot that was chosen by them; it was chosen for them.

Senator Dasko: Okay, thank you.

des stratégies d'adaptation et d'atténuation. Je me demande si vous pourriez nous en dire plus sur les deux aspects de cette question. Les changements climatiques entraînent-ils des occasions? N'y a-t-il que des inconvénients, comme l'atténuation et le renforcement de la glace et des routes, entre autres?

M. Niganobe : Pour ce qui est des changements climatiques et des occasions potentielles, je pense qu'il nous est possible de discuter de la façon dont nous allons nous y attaquer. Ensuite, nous serons en mesure de participer et de collaborer à la recherche de solutions, ce qui, à mon avis, mènera éventuellement à des débouchés économiques pour nos Premières Nations.

J'ai dit que nous sommes tout à fait conscients qu'une grande partie de l'extraction des ressources se fera probablement dans les communautés des Premières Nations, et nous chercherons à participer à ces activités. Nous souhaitons également contribuer à trouver des solutions aux problèmes qui découlent des changements climatiques.

Comme je l'ai mentionné, nous devons bâtir les infrastructures pour les véhicules électriques si nous voulons emprunter cette voie, mais nous sommes également bien conscients qu'il faudra beaucoup d'énergie pour soutenir la transition vers les véhicules électriques. À quoi cela ressemblera-t-il? Nous devrons nous réunir et discuter de l'énergie nucléaire ou d'une plus grande production d'énergie hydroélectrique. Toutes ces discussions auront lieu, et nous sommes prêts à collaborer sur ces questions, à en discuter, à les préciser et à avoir des conversations approfondies sur le sujet.

La sénatrice Dasko : Vous dites donc que les occasions ont trait aux mesures d'atténuation, au travail pour renforcer les infrastructures et à ce genre d'activité.

Quelle est la stratégie principale que votre communauté aimerait mettre en œuvre? S'agirait-il de construire des routes permanentes, ou de renforcer le service de traversier?

M. Niganobe : Il faudrait construire ces routes permanentes. Ce serait bien de renforcer le service de traversier si c'est la solution souhaitée, ou s'il s'agit de la seule solution possible, s'il n'est pas possible de construire un pont ou d'autres infrastructures.

Oui, il faudrait aussi obtenir du soutien pour le service de traversier, car c'est une entreprise qui coûte très cher pour les Premières Nations qui veulent y participer. Comme je l'ai dit, dans certains cas, les Premières Nations sont situées sur un territoire donné, car il s'agit de leur territoire traditionnel. Dans d'autres cas, elles n'ont pas choisi leur territoire; on a choisi leur territoire pour elles.

La sénatrice Dasko : D'accord. Je vous remercie.

The Chair: Colleagues, if there are no other questions, I will thank, on behalf of the committee, Chief Niganobe for being before us and sharing your views on this important matter.

(The committee adjourned.)

Le président : Chers collègues, s'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier, au nom du comité, le chef Niganobe de sa présence parmi nous. Merci de nous avoir transmis vos points de vue sur cette importante question.

(La séance est levée.)
