

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 7, 2024

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with video conference this day at 6:48 p.m. 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: Good evening, honourable senators. My name is Leo Housakos, and I am a senator from Quebec and the chair of the committee.

[*English*]

I ask my colleagues to briefly introduce themselves.

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

Senator Quinn: Jim Quinn, New Brunswick.

Senator Richards: Dave Richards, New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Clement: I am Bernadette Clement from Ontario.

Senator Dalphond: I am Pierre Dalphond from Quebec. Welcome.

Senator Miville-Dechêne: I am Julie Miville-Dechêne from Quebec.

[*English*]

The Chair: Colleagues, this evening, we continue our study of the impact of climate change on critical infrastructure in the transportation sector and our study of infrastructure in the Vancouver area.

For our first panel, I am pleased to welcome, via videoconference, Councillor Allyson Fraser and Wade Grant, Intergovernmental Affairs Officer, of the Musqueam Indian Band. Welcome, and thank you for joining us. Councillor Fraser, we'll begin with your opening remarks and, since we have one organization before us in this panel, I will be flexible with the five minutes for your opening statements. We will then turn it over to senators for questions. Ms. Fraser, you have the floor.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 février 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 : Bonsoir, honorables sénatrices et sénateurs. Je m'appelle Leo Housakos, je suis un sénateur du Québec et président de ce comité.

[*Traduction*]

Je vais demander à mes collègues de se présenter rapidement.

La sénatrice Simons : Je suis la sénatrice Paula Simons, du territoire du Traité n° 6, en Alberta.

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

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

[*Français*]

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

Le sénateur Dalphond : Pierre Dalphond, du Québec. Bienvenue.

La sénatrice Miville-Dechêne : Julie Miville-Dechêne, du Québec.

[*Traduction*]

Le président : Chers collègues, nous poursuivons ce soir notre étude sur l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans le secteur des transports ainsi que notre étude des infrastructures de la région de Vancouver.

Pour la première heure, nous avons le plaisir d'accueillir, par vidéoconférence, Mme Allyson Fraser, conseillère, et M. Wade Grant, agent des affaires intergouvernementales, de la Bande indienne des Musqueams. Bonjour, et merci d'être avec nous. Madame Fraser, nous commencerons par votre déclaration préliminaire, et, puisque nous accueillons une seule organisation, durant la première heure, je serai généreux avec les cinq minutes prévues pour votre déclaration. Ensuite, les sénateurs auront des questions pour vous. Madame Fraser, vous avez la parole.

Allyson Fraser, Councillor, Musqueam Indian Band: Good afternoon, chair and members of the committee. Thank you for the invitation to join you this afternoon to speak about how this study of impacts of climate change on critical infrastructure in the transportation and communications sectors impacts Musqueam.

I am Councillor Allyson Fraser. My traditional name is — [hənqəmiṇə language spoken.] I have been an elected councillor member at Musqueam for 20 years, and I am also employed with Musqueam in our property tax department. I am joined by Wade Grant, a Musqueam member and intergovernmental affairs committee member.

We are a traditional hənqəmiṇəm-speaking people with a strong and growing community of over 1,300 members. We have been present in our traditional territory for over 9,000 years. Musqueam territory covers 144,888 hectares and includes all of present-day Vancouver, extending northwest up Howe Sound and east up the Fraser Valley.

Most of our members are now forced to live on a small portion of our territory known as the Musqueam Indian Reserve No. 2, located south of Marine Drive, near the mouth of the Fraser River.

Musqueam have always moved throughout our territory using the resources it provides for fishing, hunting, trapping and gathering. We remain distinct, and our cultural practices are strong despite the devastating impacts of residential schools, colonial laws banning our ceremonies, and other attempts to assimilate our people. Our lands and waters continue to support our cultural and economic practices while serving as a source of knowledge and memory encoded with our teachings and laws.

The Crown shall consult with and accommodate Musqueam about mitigation strategies to address impacts of climate change both on our reserve lands and within our territory.

Musqueam is in the heart of Vancouver. Our small reserves are literally surrounded by critical infrastructure, including the Port of Vancouver and the airport. The coastal waters fronting our reserve lands and the Fraser River and the surrounding area form the core of our territory, so any measures taken to address or mitigate the impacts of climate change on critical infrastructure in and around the area of Vancouver will have serious impacts on our Aboriginal rights and title.

Allyson Fraser, conseillère, bande indienne des Musqueam : Bonjour, monsieur le président, et bonjour aux membres du comité. Nous vous remercions de nous avoir invités à nous joindre à vous, cet après-midi, pour parler de votre étude sur l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans les secteurs des transports et des communications et de leurs répercussions sur les Musqueams.

Je suis la conseillère Allyson Fraser. Mon nom traditionnel est [mot prononcé en langue hənqəmiṇə]. Je suis conseillère élue pour la bande des Musqueams depuis 20 ans, et je travaille aussi pour le service de l'impôt foncier des Musqueams. Je suis accompagnée de M. Wade Grant, qui est membre de la bande des Musqueams ainsi que membre du comité des affaires intergouvernementales.

Nous sommes un peuple de langue traditionnelle hənqəmiṇə. Notre communauté dynamique est en pleine croissance et compte plus de 1 300 membres. Nous habitons notre territoire ancestral depuis plus de 9 000 ans. Le territoire des Musqueams couvre 144 888 hectares et s'étend sur tout ce qui est aujourd'hui appelé Vancouver, jusqu'à Howe Sound au nord-ouest et jusqu'à la vallée du Fraser à l'est.

La plupart de nos membres sont aujourd'hui forcés de vivre sur une petite partie de notre territoire, qu'on appelle la réserve indienne Musqueam n° 2, située au sud de Marine Drive, près de l'embouchure du fleuve Fraser.

Les Musqueams se sont toujours déplacés sur leur territoire en utilisant les ressources qu'il fournit pour la pêche, pour la chasse, la trappe et la cueillette. Nous demeurons un peuple distinct, et nos pratiques culturelles sont fortes, malgré les conséquences dévastatrices des pensionnats, des lois coloniales qui interdisaient nos cérémonies et des autres tentatives pour assimiler notre peuple. Nos terres et nos eaux soutiennent toujours nos pratiques culturelles et économiques, tout en étant une source de connaissances et de souvenirs intégrés à nos enseignements et à nos lois.

La Couronne doit consulter les Musqueams et les écouter en ce qui a trait aux stratégies d'atténuation visant à contrer l'incidence des changements climatiques sur nos terres de réserve et à l'intérieur de notre territoire.

Le territoire des Musqueams se trouve au cœur de Vancouver. Nos petites réserves sont littéralement entourées d'infrastructures essentielles, comme le port de Vancouver et l'aéroport. Les eaux côtières qui bordent nos terres de réserve ainsi que le fleuve Fraser et la région environnante forment le cœur de notre territoire, ce qui veut dire que toutes les mesures visant à corriger ou à atténuer l'incidence des changements climatiques sur les infrastructures essentielles dans la région de Vancouver et aux alentours auront aussi des répercussions graves sur nos droits et titres ancestraux.

Existing critical infrastructure such as the Port of Vancouver, the airport, sewage, wastewater treatment plant and the Metro Vancouver barge site have ongoing and cumulative impacts on Musqueam. They were put in place without consultation with Musqueam and without considering our Aboriginal rights and title. This is inconsistent with the honour of the Crown and the principles of the United Nations Declaration on the Rights of Indigenous Peoples, known as the UNDRIP.

How is climate change impacting Musqueam? In January 2022, during one of the highest king tides in recent years according to the federal hydrographic service, at 5.48 metres, waves crashed at the edge of Musqueam's low-lying reserve, which is on raised land along the banks of the Fraser River, nearly swallowing the community's boat ramp. Musqueam Reserve is situated on marsh and swamp land which is more vulnerable to impacts from climate change as coastal wetlands are impacted by sea-level rise and changes in water chemistry. Musqueam is susceptible to flooding and will be greatly impacted by coastal floods as the sea level rises and the potential of a future "perfect storm" if it's accompanied by a lot of rain and wind.

Three roads connect Musqueam to Vancouver. Flooding from climate events and emergencies pose the risk of damaging transportation infrastructure and evacuation routes. Rising waters mean a loss of access to cultural sites and traditional foods and medicines.

Increased temperatures change salmon behaviour, and warming leads to further degradation of aquatic resources along the coastline. Traditional food sources, such as salmon, are not only an important nutritional source in many Indigenous communities in B.C., but they also play a significant part in cultural identity and social cohesion. Similarly, sharing traditional harvests with relatives, neighbours and those who are in need is one of the foundational elements of Indigenous communities' resilience. Fishing is not just about sustenance. It is also about family, community, culture, traditions, language and stewardship.

Musqueam will face increasing economic demands to mitigate flood risks and adapt to increasing impacts from climate change.

What is Musqueam doing? We are making a climate change adaptation plan through community-led consultations using multi-generational, land-based Indigenous knowledge systems

Les infrastructures essentielles existantes, comme le port de Vancouver, l'aéroport, les égouts, l'usine de traitement des eaux usées et le site d'accostage des barges du Grand Vancouver ont une incidence continue et cumulative sur le territoire des Musqueams. Quand ces infrastructures ont été construites, personne n'a consulté les Musqueams ni pris en considération nos droits et titres ancestraux, ce qui va à l'encontre de l'honneur de la Couronne et des principes de la Déclaration des Nations unies sur les droits des peuples autochtones, qu'on appelle aussi la DNUDPA.

Quelles sont les répercussions des changements climatiques sur le territoire des Musqueams? En janvier 2022, durant l'une des plus hautes marées des dernières années, une marée de 5,48 mètres selon le service hydrographique fédéral, des vagues se sont écrasées à la limite de la réserve des Musqueams, sur les basses-terres aménagées sur un terrain surélevé le long du fleuve Fraser. Les vagues ont presque englouti la cale de mouillage de la collectivité. La réserve des Musqueams est située sur un terrain de marais et de marécages et est très vulnérable aux conséquences des changements climatiques, puisque les zones humides côtières subissent les effets de la hausse du niveau de la mer et des changements de la composition chimique de l'eau. Les terres des Musqueams risquent d'être inondées et seront gravement touchées par les inondations côtières, à mesure que le niveau de la mer augmente et qu'une « tempête parfaite », qui apporterait beaucoup de pluie et de vent, menace.

Trois routes relient le territoire des Musqueams à Vancouver. Les inondations provoquées par les événements et les crises climatiques risquent d'endommager les infrastructures de transport et les routes d'évacuation. La montée des eaux pourrait couper l'accès aux sites culturels ainsi qu'aux aliments et aux médicaments traditionnels.

L'augmentation des températures modifie le comportement des saumons, et le réchauffement dégrade encore plus les ressources aquatiques le long de la côte. Les sources d'aliments traditionnels, comme le saumon, ne sont pas seulement une source nutritionnelle importante pour bon nombre de communautés autochtones de la Colombie-Britannique; elles ont aussi un rôle important dans l'identité culturelle et la cohésion sociale. De même, le partage des récoltes traditionnelles avec la parenté, les voisins et les gens dans le besoin est l'un des piliers de la résilience des communautés autochtones. La pêche n'est pas seulement une question de subsistance; c'en est aussi une de famille, de communauté, de culture, de traditions, de langue et d'intendance.

Les Musqueams vont subir des pressions économiques accrues pour atténuer les risques liés aux inondations et pour s'adapter aux conséquences grandissantes des changements climatiques.

Alors, que font les Musqueams? Nous sommes en train d'élaborer un plan d'adaptation aux changements climatiques dans le cadre de consultations communautaires, en nous

that date back thousands of years and continue to develop and evolve. Indigenous knowledge and experiences have been underrepresented in climate change initiatives to date. Increased frequency and intensity of extreme heat events will pose risks to vulnerable community members.

The Musqueam First Nation has partnered with the credit union Vancity to help people make their homes more resilient to climate change. Energy specialists have helped Musqueam community members install new windows and heat pumps, making their homes better equipped to cope with everything from heat waves to extreme cold. These improvements also make homes more efficient, meaning they take less energy to both heat and cool. In 2022, over 22 homes on the Musqueam Indian Reserve received these retrofits, the equivalent of taking nine gas-powered passenger vehicles off the road every year.

The next three slides, of which I believe you have copies, will give you an idea of the area where Musqueam live and the waters that surround us. In the top left corner, you'll see the municipal colonialism in Vancouver city planning and the conflict over Indian reserves. In the top right, you see the flooding roads in the Musqueam reserve. In the bottom, you see the log booms cluttering the Fraser River, making it unusable for Musqueam paddlers to access up river.

Reserve boundaries include the Fraser River, across from the YVR airport, in the top-right picture. In the top left are log booms, cluttering up the Fraser River, along with the centre-middle picture. Then you see Musqueam members accessing the river for traditional and cultural purposes on our Aboriginal rights and title.

On the last slide, you see Sea Island 3, a small, uninhabited, triangular piece of land, by the causeway to the Iona Island Wastewater Treatment Plant. It is approximately 6.6 hectares and is mostly covered by tidal marshland. It is a small piece of land bordered by airport and sewage plant. Sea Island is in red within the rest of Richmond and in light red in the top left.

Thank you.

The Chair: Thank you, Ms. Fraser. We will go to questions, led by our deputy chair of this committee.

appuyant sur des systèmes de connaissances autochtones, multigénérationnels et fondés sur la terre qui remontent à des milliers d'années et qui continuent à développer et à évoluer même de nos jours. Les connaissances et les expériences autochtones ont été sous-représentées jusqu'ici dans les initiatives liées aux changements climatiques. Les événements de chaleur extrême, qui sont de plus en plus fréquents et intenses, seront un risque pour les membres vulnérables de la collectivité.

La Première Nation des Musqueams s'est associée avec la coopérative de crédit Vancity dans le but d'aider les gens à accroître la résistance de leurs habitations aux changements climatiques. Des spécialistes de l'énergie ont aidé les membres de la communauté Musqueam à installer de nouvelles fenêtres et des thermopompes pour que leurs maisons soient mieux équipées pour résister aux vagues de chaleur, au froid extrême et à tout ce qu'il y a entre les deux. Ces améliorations rendent aussi les maisons plus efficaces, c'est-à-dire qu'elles consomment moins d'énergie pour le chauffage et la climatisation. En 2022, plus de 22 maisons de la réserve indienne des Musqueams ont ainsi été rénovées; cela représente l'équivalent de neuf véhicules automobiles au gaz de moins sur les routes chaque année.

Je pense que vous avez des copies des trois prochaines diapositives; elles vous donnent une idée de la région où les Musqueams vivent et des eaux qui nous entourent. Dans le coin supérieur gauche, vous pouvez voir le colonialisme municipal de la planification urbaine de Vancouver et le conflit touchant les réserves indiennes. Dans le coin supérieur droit, vous pouvez voir les rues inondées de la réserve des Musqueams. En bas, vous pouvez voir les estacades flottantes qui encombrent le fleuve Fraser et qui empêchent les pagayeurs musqueams d'accéder au fleuve.

Vous voyez, en haut, à droite, les limites de la réserve, soit le fleuve Fraser, en face de l'aéroport de Vancouver. Dans le coin supérieur gauche, et aussi dans l'image du centre, vous voyez les estacades flottantes qui encombrent le fleuve Fraser. Ensuite, vous voyez des membres des Musqueams qui vont sur le fleuve pour des activités ancestrales et culturelles, comme le leur permet nos droits et titres ancestraux.

Sur la dernière diapositive, vous pouvez voir Sea Island 3, un petit bout de terre triangulaire inhabité, près du pont-jetée qui mène à l'usine de traitement des eaux usées de l'île Iona. Il s'agit d'un terrain d'environ 6,6 hectares, pratiquement recouvert de marais littoraux. C'est un petit bout de terre bordée par un aéroport et une usine de traitement des eaux usées. Sea Island est en rouge, dans le reste de Richmond, et en rose en haut à gauche.

Merci.

Le président : Merci, madame Fraser. Nous allons passer aux questions, en commençant par la vice-présidente du comité.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: In 2017, your people signed a sustainability and friendship agreement with the Vancouver airport. The purpose of the agreement was to ensure a sustainable future for the community, so what did you get out of the agreement and what did the Port of Vancouver do?

You talked about home improvement measures — I'm not sure whether that was part of the agreement, but 2017 was quite a few years ago. Did you get any funding or help from the port authorities to ensure a future for your community without flooding, basically?

[English]

Ms. Fraser: I will defer to my coworker Wade Grant on that question but, just to start, through the friendship agreement, we do receive a percentage of funds from the YVR. Those funds assist us in creating measures and meeting with community to create programs to help with climate change and try to improve things so we're not affected as much, but, as I said, I will defer.

Wade Grant, Intergovernmental Affairs Officer, Musqueam Indian Band: Thank you for the question.

I believe you are talking about two different agreements. In 2017, the Musqueam signed the airport friendship agreement which Councillor Fraser was talking about, but we also have a relationship agreement with the Port of Vancouver. That relationship agreement has allowed Musqueam to take more of a leadership role on the resources and on the stewardship of the waterways.

However, for many generations, our input was not adequate enough, and we've seen the dilapidation in and around our community. The rising tides have impacted us. The port leased out a lot of the river in our community. If you come down here, you will see half of the river is covered in log booms that are making it inaccessible for some of our community members to fish in the way they have fished since time immemorial.

We're working on that with the port to ensure that Musqueam's input is there. We are in partnership with them on our foreshore restoration to create a restoration of our foreshore and become more flood resistant.

Senator Miville-Dechêne: You're saying, if I understand you correctly, that you're trying to improve things, but it has not been an agreement that has helped you that much.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : En 2017, votre peuple a signé avec l'aéroport de Vancouver une entente de durabilité et d'amitié. À partir de cette entente, qui devait assurer un avenir durable pour la communauté, qu'avez-vous obtenu et qu'est-ce qui a été fait par le Port de Vancouver?

Vous nous avez parlé de mesures pour vos maisons — je ne sais pas si cela en fait partie — et 2017, cela fait quelques années. Avez-vous obtenu des budgets, de l'aide des autorités portuaires pour assurer votre avenir sans être inondé, finalement?

[Traduction]

Mme Fraser : Je vais demander à mon collègue, M. Wade Grant, de répondre à cette question, mais, pour commencer, nous recevons dans le cadre de l'entente d'amitié un certain pourcentage de fonds de la part de l'aéroport de Vancouver. Ces fonds nous aident à mettre en place des mesures et à réunir la collectivité afin de créer des programmes pour faire face aux changements climatiques et essayer d'améliorer les choses afin que les répercussions ne nous touchent pas trop, mais, comme je l'ai dit, je vais céder la parole.

Wade Grant, agent des affaires intergouvernementales, Bande indienne des Musqueam : Merci de votre question.

Je pense que vous parlez de deux ententes différentes. En 2017, les Musqueams ont signé une entente d'amitié avec l'aéroport — celle dont Mme Fraser parlait —, mais nous avons aussi un accord de liaison avec le port de Vancouver. Grâce à cet accord de liaison, les Musqueams ont pu prendre davantage les choses en main en ce qui a trait aux ressources et à l'intendance des cours d'eau.

Cependant, pendant de nombreuses générations, notre contribution n'était pas suffisante, et nous avons été témoins du délabrement de notre collectivité, autant à l'intérieur qu'autour. Nous avons subi les conséquences de marées de plus en plus hautes. Le port a mis en location une grande partie du fleuve dans notre collectivité. Si vous venez ici, vous verrez que la moitié du fleuve est couverte d'estacades flottantes qui empêchent certains membres de notre communauté d'aller pêcher comme ils le faisaient depuis des temps immémoriaux.

À ce chapitre, nous travaillons avec le port pour nous assurer que les Musqueams aient leur mot à dire. Nous avons un partenariat avec le port pour le rétablissement de notre estran, pour rétablir notre estran et le rendre plus résistant aux inondations.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ce que vous dites, si je vous ai bien compris, c'est que vous essayez d'améliorer les choses, mais que l'entente ne vous a pas été d'une si grande aide.

I'm wondering if they have proposed anything permanent in terms of helping you with the floods. We have been talking to the port or the airport authority — I don't remember which one — and they said that their main tool was dikes, that they had to increase the dikes and that this was their main tool to prevent floods. Have they talked to you about that? Is that the way to go, or do you want something else to be done?

Mr. Grant: I don't think it would be fair to say that not much has been done because it is still early in these relationship agreements. They are only 3 or 4 or 5 years apart after 150 years of not having any say. The work we're doing is coming together and trying to find a solution that will work for Musqueam and work for the rest of the area.

If diking is the way, I think Musqueam would do that, but right now we don't have any infrastructure that creates a sustainable and successful flood mitigation. That's why we thought it was important to enter into these agreements so that we could have a seat at the table when it came to preparing for 30, 40, 50 years into the future.

Senator Quinn: Thank you, councillor, and thank you, Mr. Grant, for being here this evening. I appreciate you taking the time to share your insights with the committee.

Following up on what my colleague asked, I think I heard some of what I am about to ask, but we're talking about critical infrastructure and focusing on the airport and focusing on the port, and they're part of your territory. Are you at that table as they talk about their strategies for mitigation? How involved are you in that? Are you on the ground floor helping them understand what the risk may be? Tied to that, how do discussions take into account traditional knowledge and the history passed through elders and whatnot in terms of the histories of the area and the effects of changing conditions? How does that all work?

Ms. Fraser: I will defer to Wade Grant on the port authority agreement, but with YVR and Musqueam, through our relationship agreement, we have two councillors that sit at that table with members of YVR. We also have an employee that is there that is the go-between, both when we are creating community meetings or we're organizing meetings with different partners throughout YVR. As Wade indicated earlier, we are still working out the kinks of that agreement, and we are, through our staff in the Intergovernmental Affairs Section, meeting with them on a regular basis, so we do have a voice at the table. At the lower level with staff, working with the grounds crew and other people at YVR, and at the relationship with the two council members and YVR executives, we are continuously in discussions with regard to climate change and different effects

Je me demandais si on a proposé quoi que ce soit de permanent pour vous aider par rapport aux inondations. Nous avons discuté avec l'administration portuaire ou aéroportuaire — je ne sais plus laquelle —, et on nous a dit que les digues étaient l'outil principal, qu'il avait fallu renforcer les digues et qu'il s'agissait du principal outil de prévention des inondations. Ont-ils parlé de cela avec vous? Est-ce comme cela qu'il faut procéder, ou voulez-vous que d'autres choses soient faites?

M. Grant : Je ne pense pas qu'il serait juste de dire que peu de choses ont été faites, parce que ces accords de liaison sont encore récents. Il y a seulement un écart de 3 ou 4 ou 5 ans, après 150 ans où personne ne nous écoutait. Nous travaillons ensemble, nous voulons collaborer et essayer de trouver une solution qui fonctionnera pour les Musqueams et pour le reste de la région.

Si les digues sont la solution, je pense que c'est ce que les Musqueams feront, mais présentement, nous n'avons aucune infrastructure qui prévient de façon durable et efficace les inondations. C'est pour cette raison que nous avons jugé important de conclure ces accords, afin d'avoir une place à la table lorsqu'il s'agissait de se préparer pour les 30, 40 et 50 prochaines années.

Le sénateur Quinn : Merci, madame Fraser, et merci, monsieur Grant, d'être ici ce soir. Je vous remercie d'avoir pris le temps de faire part de vos réflexions au comité.

Pour en revenir à la question de ma collègue — je pense que j'ai obtenu une partie de la réponse —, mais il est question ici d'infrastructures essentielles, en particulier l'aéroport et le port, lesquels font partie de votre territoire. Êtes-vous présent lorsqu'ils discutent de leurs stratégies d'atténuation? Dans quelle mesure y participez-vous? Êtes-vous sur le terrain pour les aider à comprendre quels seraient les risques? Dans le même ordre d'idées, comment ces discussions tiennent-elles compte des connaissances et de l'histoire ancestrales transmises par les aînés, par exemple, en ce qui concerne l'histoire de la région et l'incidence des conditions qui changent? Comment est-ce que tout cela fonctionne?

Mme Fraser : Je vais demander à M. Grant de répondre en ce qui concerne l'entente avec l'administration portuaire, mais, pour ce qui est de l'aéroport de Vancouver et des Musqueams, dans le cadre de notre accord de liaison, nous avons deux conseillers présents à la table avec les représentants de l'aéroport de Vancouver. Nous avons aussi un intermédiaire quand nous organisons des réunions communautaires ou des réunions avec les différents partenaires de l'aéroport de Vancouver. Comme M. Wade l'a dit plus tôt, nous sommes encore en train de mettre au point les détails de cette entente, et avec notre personnel de la section des affaires intergouvernementales, nous nous réunissons avec eux régulièrement. Donc, nous avons effectivement une présence à la table. Au niveau inférieur, celui du personnel, du travail avec les équipes sur le terrain et les autres gens de

on our lands and any development that they're doing. We're always fully involved, and they have been really great at that level. If they do anything, we have our archaeological people on site. We have our different employees that will attend on anything that they're doing over at YVR. It is a good relationship.

Senator Quinn: If I may, does traditional knowledge become a factor in those discussions and the deliberations that you are involved in?

Ms. Fraser: It does, and we have had meetings with our elders. When we have needed to consult with our community members, we always have the first meetings with our elders group, and then we reach out to the broader community.

Senator Quinn: Mr. Grant, will you talk about that same relationship with Vancouver Fraser Port Authority?

Mr. Grant: Yes, absolutely. The Vancouver Fraser Port Authority agreement was a follow-up to the YVR agreement and seeing that we could create a relationship based on mutual respect with such a large entity.

In fact, Peter Xotta, the new CEO of the Fraser Port Authority, came down to Musqueam yesterday and toured Musqueam. It is a relationship that has grown over the last 10 or 15 years with mutual respect, not just with respect to right outside of our community but across all of the territory of Musqueam, all the way to the south where a Deltaport expansion is being proposed, ensuring that Musqueam's voice is at the table when it comes to the harvesting of seafood, et cetera, and how we've used those waters for thousands and thousands of years. It's allowing us to bring that traditional voice that you are talking about, that traditional knowledge and culture that has sustained and allowed us to protect the waters. That is becoming, more and more, an important voice around that table, and they are allowing us to do that. We have that same sort of table at the port authority with two councillors being at the leadership level with the port.

Senator Quinn: Following on that, we have had different witnesses talk about what will happen between now and 2100 as climate change continues, and they talk about having a 1-metre rise in sea level during that period, and I believe, as some researchers have also talked about, it's not a linear increase. It's an upswing. As I said last night or yesterday, it's like a curved hockey stick, not a straight blade, and things may happen sooner

l'aéroport de Vancouver, et au niveau de la relation entre les deux conseillers et la direction de l'aéroport de Vancouver, nous avons des discussions continues sur les changements climatiques, les différentes répercussions sur nos terres et tous leurs aménagements. En tout temps, nous avons une participation entière, et ils ont vraiment été remarquables à cet égard. S'ils font quoi que ce soit, nous envoyons notre équipe d'archéologues sur le site. Nous avons différents employés qui seront présents chaque fois que quelque chose se fait à l'aéroport de Vancouver. C'est une bonne relation.

Le sénateur Quinn : Si vous me le permettez, est-ce que le savoir traditionnel est un aspect de ces discussions et des délibérations auxquelles vous participez?

Mme Fraser : Effectivement, et nous avons tenu des réunions avec nos aînés. Quand nous avons besoin de consulter les membres de notre communauté, nous nous réunissons toujours d'abord avec notre groupe d'aînés, puis nous allons consulter la communauté en général.

Le sénateur Quinn : Monsieur Grant, pouvez-vous nous parler de votre relation avec l'Administration portuaire Vancouver Fraser?

M. Grant : Oui, sans problème. L'entente avec l'Administration portuaire Vancouver Fraser était complémentaire à celle que nous avons conclue avec l'aéroport de Vancouver, car nous avons compris qu'il était possible d'établir une relation fondée sur le respect mutuel avec une entité si importante.

D'ailleurs, M. Peter Xotta, le nouveau directeur général de l'Administration portuaire Fraser, est venu sur le territoire des Musqueams hier, et l'a visité. Notre relation s'est développée au cours des 10 ou 15 dernières années dans le respect mutuel, et pas seulement juste à l'extérieur de notre communauté, mais sur tout le territoire des Musqueams, jusqu'au sud, où il y a le projet d'agrandissement de Deltaport; nous sommes donc certains que les Musqueams ont une voix à la table quand il est question de la récolte des fruits de mer, etc., et de la façon dont nous utilisons ces eaux depuis des milliers et des milliers d'années. Cela nous permet de faire entendre cette voix ancestrale dont vous parlez, cette culture et ce savoir traditionnels qui nous ont soutenus et qui nous ont permis de protéger les eaux. De plus en plus, cela devient une voix importante autour de la table, et on nous permet de la faire entendre. Nous avons le même genre de table, à l'administration portuaire, et nous avons deux conseillers aux côtés de la direction du port.

Le sénateur Quinn : Dans le même ordre d'idées, divers témoins nous ont parlé de ce qui va se passer entre aujourd'hui et 2100 à cause des changements climatiques : ils ont dit que le niveau de la mer allait monter d'un mètre pendant cette période, et je crois que certains chercheurs ont aussi dit que l'augmentation ne sera pas linéaire, mais exponentielle. Comme je l'ai dit hier soir ou hier, ça ressemble à la courbe d'un bâton

than we think. Given that, what are your biggest concerns with respect to the location of the port and the airport within your territory? Is that something that is of concern, not only that sea level rise to your current situation but to the big transportation structures that are there as well? What would be your biggest concerns, and how do we address them?

Mr. Grant: The biggest concerns, senator, are that we are pretty much below the flood plain, right at the mouth of the Fraser River, and these big pieces of critical infrastructure are around the same area as us.

Another one, for example, is the Metro Vancouver sewage treatment plant. It's right across the river from us, and they are looking to upgrade that in the next 15 to 20 years. That infrastructure needs to be raised. To be able to walk in lockstep with them, we want to partner with them and make sure it is done in the right way. When that was built in the 1960s, we had no say. The largest sewage pipe that runs to that sewage treatment plant runs right through the middle of our community, and we never had any say in allowing that pipe to go through here. This is then allowing us to have a say, and we are saying that if we are going to do this and move forward, we have got to look that seven generations ahead to ensure that we all work together to ensure that water, when it does rise, doesn't rise and flood us all out.

Senator Quinn: And YVR? Councillor, do you have any observations?

Ms. Fraser: With YVR, we are always concerned about any developments or improvements that they want to be making over at the YVR site, but as we indicated earlier, they have been instrumental in this agreement with partnering with us and being inclusive. I can't say at the moment that I'm concerned that they wouldn't create or build something without considering the impacts on the Musqueam reserve.

Senator Quinn: At the end of the day, the purpose of this is that this group will be making a report back to the Senate, and it will have recommendations. What's the one recommendation you think we should be paying attention to and be putting forward to our colleagues?

Ms. Fraser: As I indicated with the YVR agreement, we made great strides in creating a great partnership with them. I'm sure there are going to be more hurdles along the way. It wasn't an easy agreement to come to.

de hockey : ce n'est pas droit, et ça pourrait se produire plus tôt qu'on le pense. Dans ce contexte, quelles sont vos principales préoccupations relativement à l'emplacement du port et de l'aéroport sur votre territoire? Est-ce que cela soulève des inquiétudes, pas seulement liées à la possibilité que le niveau de la mer atteigne l'endroit où vous êtes présentement, mais qu'il atteigne aussi les grandes structures de transport qui s'y trouvent? Quelles seraient vos principales préoccupations, et que pouvons-nous faire?

M. Grant : Mes principales préoccupations, monsieur le sénateur, sont liées au fait que nous sommes situés bien en dessous de la plaine inondable, droit à l'embouchure du fleuve Fraser, et qu'il y a de grosses infrastructures essentielles dans la même zone.

Un autre exemple, c'est l'usine de traitement des eaux usées du Grand Vancouver. Elle se trouve juste en face de nous, sur l'autre rive, et on prévoit la rénover d'ici 15 ou 20 ans. L'infrastructure doit être surélevée. Pour être en phase avec les gens de l'usine, nous voulons travailler en partenariat avec eux pour nous assurer que les choses sont faites de la bonne façon. Quand l'usine a été construite, dans les années 1960, nous n'avons pas été consultés. Le plus gros tuyau d'égout qui se rend jusqu'à l'usine de traitement des eaux usées passe en plein milieu de notre collectivité, et on ne nous a jamais demandé si nous voulions qu'il passe par là. Donc, on doit nous donner voix au chapitre, et ce que nous disons, c'est que, si nous allons de l'avant avec ce projet, nous devons voir sept générations plus loin pour être certains d'unir nos efforts pour que l'eau, quand elle va inévitablement augmenter, ne monte pas jusqu'à tous nous inonder.

Le sénateur Quinn : Et pour l'aéroport de Vancouver? Madame Fraser, avez-vous des observations?

Mme Fraser : En ce qui concerne l'aéroport de Vancouver, nous surveillons toujours de près les aménagements et les améliorations envisagés sur le site de l'aéroport de Vancouver, mais, comme nous l'avons dit plus tôt, les gens de l'aéroport ont joué un rôle déterminant, car ils ont été des partenaires et ont été inclusifs. Je ne peux pas dire pour l'instant que je suis préoccupée à l'idée qu'ils créent ou construisent quelque chose sans d'abord prendre en considération les répercussions sur la réserve des Musqueams.

Le sénateur Quinn : Au bout du compte, l'objectif de notre groupe est de présenter un rapport au Sénat avec des recommandations. Quelle est la principale recommandation que nous devrions, selon vous, prendre en considération et soumettre à nos collègues?

Mme Fraser : Comme je l'ai dit à propos de l'entente avec l'aéroport de Vancouver, nous avons accompli des progrès remarquables en nous associant avec lui. Je suis sûre qu'il y aura d'autres obstacles le long du chemin. Cela n'a pas été une entente facile à conclure.

As Wade has indicated, right now Musqueam's main concern is the Iona sewage plant across the way. They're still trying to find a site to relocate to. They are in negotiations with that, but I can't say that they've been easy discussions at the moment. We also have our leaseholders who live in Musqueam IR2 who are quite concerned about the impacts of the Iona treatment plant.

Mr. Grant: Senator, you hit the nail on the head. Traditional knowledge and teachings are something that need to be taken seriously. We have seen the impacts of climate change in so many different First Nations territories over the years, the flooding and the wildfires up in the Interior. Recognizing that we have thousands of years of history and understanding of what can and should be done to mitigate or prevent any future catastrophes, I think that there are ways for us to walk in lockstep with the knowledge that we all share.

Senator Simons: We've heard a fair bit so far in our study about the Port of Vancouver and the airport, but you're the first people who have flagged for us a concern about the Metro Vancouver barge site. Could you tell us a little bit more where that is, what it does and what your concerns about it are?

Mr. Grant: There are a number of options that we understand are available. The Musqueam are at the impetus of our conversations with Metro Vancouver. The Musqueam want to have an informed decision on where the barge site would go, because it would impact the flow of traffic right in front of our community.

Senator Simons: This isn't a thing that already exists; this is a thing in the planning stages.

Mr. Grant: It is in the planning stages, but I do know that one of the sites that has been marked was a barge site built when they originally built the site in the 1960s. There are other options up and down the river that have been identified, but one has not been chosen.

Senator Simons: Would these barges carry freight? What is their function?

Mr. Grant: From my understanding, senator, they would be carrying the materials to build or to improve the current site. I have been told that if they didn't use the barges, they would be using dozens of semi-tractor-trailer trucks every day to bring that in to be able to adequately build that. So the barge would be one, two or three barges a day as opposed to 40 or 50 semi-trucks every day.

Comme M. Grant l'a dit, la principale préoccupation des Musqueams présentement concerne l'usine de traitement des eaux usées sur l'autre rive. Ils essaient toujours de trouver un site de remplacement. Nous sommes en cours de négociations, mais je ne peux pas dire que les discussions ont été faciles, jusqu'ici. Nos titulaires de domaine à bail qui vivent sur la réserve indienne n° 2 de Musqueam sont aussi très préoccupés par les répercussions de l'usine de traitement des eaux usées d'Iona.

M. Grant : Monsieur le sénateur, vous avez mis dans le mille. Les connaissances et les enseignements traditionnels doivent être pris au sérieux. Nous avons vu les répercussions des changements climatiques sur un si grand nombre de territoires des Premières Nations, au fil des ans, avec les inondations et les feux incontrôlés à l'intérieur de la province. Si on reconnaît que nous avons accumulé pendant des milliers d'années des histoires et des connaissances sur ce qui peut et qui devrait être fait pour atténuer ou prévenir les catastrophes éventuelles, je pense que nous pouvons être en phase avec eux, étant donné les connaissances que nous partageons tous.

La sénatrice Simons : Nous avons beaucoup entendu parler jusqu'ici, dans le cadre de notre étude, du port de Vancouver et de l'aéroport, mais vous êtes les premiers à avoir soulevé une préoccupation au sujet du site d'accostage des barges du Grand Vancouver. Pourriez-vous nous en parler un peu plus, nous dire à quoi il sert et quelles sont vos préoccupations?

M. Grant : D'après ce que nous en savons, il y a un certain nombre d'options. Ce sont les Musqueams qui mènent les discussions avec le Grand Vancouver. Les Musqueams veulent qu'une décision éclairée soit prise par rapport à l'emplacement du site d'accostage des barges, parce que cela aurait des répercussions sur la fluidité de la circulation devant notre collectivité.

La sénatrice Simons : Ce n'est pas quelque chose qui existe déjà; c'est encore à l'étape de la planification.

M. Grant : C'est à l'étape de la planification, mais je sais cependant que l'un des sites qui ont été retenus était un site d'accostage des barges construit à l'origine dans les années 1960. Il y a d'autres options en aval et en amont, mais le choix reste à faire.

La sénatrice Simons : Est-ce que ces barges seraient utilisées pour le transport de marchandises? Quelle serait leur fonction?

M. Grant : À ma connaissance, madame la sénatrice, elles seraient utilisées pour transporter des matériaux pour la construction d'un site ou l'amélioration du site actuel. On m'a dit que, s'ils ne se servaient pas de barges, il leur faudrait des dizaines de camions semi-remorques chaque jour pour acheminer les matériaux qui serviraient à construire tout cela adéquatement. Donc, ce serait une, deux ou trois barges par jour au lieu de 40 ou 50 semi-remorques chaque jour.

Senator Simons: I'm confused. They're building a barge site to fix the barge site?

Mr. Grant: No. They're building a barge site to bring in material to improve that infrastructure.

Senator Simons: Which infrastructure?

Mr. Grant: The sewage treatment plant. There is a plan to improve the sewage treatment plant.

Senator Simons: Okay. Now I am with you. So this isn't about moving freight from the Fraser to the port or anything like that.

Mr. Grant: No.

Senator Simons: You talked about the booms in the river. I confess that I'm a Prairie girl. Whenever I have visited the West Coast, I see the booms, but I don't actually know what they do. What is their function? Why does the Port of Vancouver use them? Are they meant to be flood mitigation in any way, or are they for the smoother transit of freight?

Mr. Grant: The log booms are being transferred down from other parts of British Columbia — I don't know exactly where — to be processed in the logging industry. It's like a parking lot for the logs.

Senator Simons: Okay.

Mr. Grant: Hundreds, if not thousands, of them are parked in front of our community 365 days a year. They become very dangerous for our fishers because some of those logs don't always stay intact. They'll drop to the bottom of the river and create a lot of debris that can impact our fishery because the nets and stuff get ripped apart. It becomes dangerous because that part of the river is not dredged.

Senator Simons: Do the higher water levels that people have been seeing have an impact on how dangerous those booms are?

Mr. Grant: Correct me if I'm wrong, councillor. We've seen a lot more lost logs that have washed up on our shore in the last little while. If you come to Musqueam and look at our foreshore, there are dozens of logs that have washed up and are now permanently misplaced there.

Ms. Fraser: They're permanently beached there.

In the recent couple of years since COVID, we've started to re-establish our cultural practices of the canoe pulley, and it has really increased activities for our youth, for their mental wellness

La sénatrice Simons : Je suis confuse. Ils construisent un site d'accostage de barge pour en réparer un autre?

M. Grant : Non. Ils construisent un site d'accostage de barge pour transporter les matériaux qui seront utilisés pour améliorer l'infrastructure.

La sénatrice Simons : Quelle infrastructure?

M. Grant : L'usine de traitement des eaux usées. Il y a un projet d'amélioration de l'usine de traitement des eaux usées.

La sénatrice Simons : D'accord, maintenant je vous suis. Donc, ce n'est pas pour transporter des marchandises sur le fleuve Fraser jusqu'au port ou quoi que ce soit de ce genre.

M. Grant : Non.

La sénatrice Simons : Vous avez parlé des estacades flottantes sur le fleuve. J'avoue que je suis une fille des Prairies. Chaque fois que je me rends sur la côte Ouest, je vois les estacades, mais je ne sais pas vraiment à quoi elles servent. Quelle est leur fonction? Pourquoi le port de Vancouver en a-t-il besoin? Servent-elles d'une façon ou d'une autre à prévenir les inondations, ou à faciliter le transport des marchandises?

M. Grant : Les rondins des estacades flottantes viennent d'autres régions de la Colombie-Britannique — je ne sais pas exactement où — et seront transformés par l'industrie forestière. C'est comme un stationnement pour les rondins.

La sénatrice Simons : D'accord.

M. Grant : Nous en avons des centaines, voire des milliers, sous les yeux, 365 jours par année. Cela peut devenir très dangereux pour nos pêcheurs, parce que certains de ces rondins ne restent pas toujours entiers. Ils vont couler au fond du fleuve et créer plein de débris qui peuvent affecter nos pêches, parce qu'ils déchirent les filets et le reste. Cela devient dangereux, parce que cette partie de la rivière n'est pas draguée.

La sénatrice Simons : Est-ce que le niveau d'eau plus élevé, que les gens ont constaté, a une incidence sur la dangerosité des estacades flottantes?

M. Grant : Corrigez-moi si je me trompe, madame Fraser, mais nous avons constaté qu'il y a de plus en plus de rondins orphelins échoués sur la rive, ces derniers temps. Si vous venez sur le territoire de Musqueam et que vous jetez un coup d'œil vers l'estran, vous verrez des dizaines de rondins qui se sont échoués là et qui vont y rester de manière permanente, même si ce n'est pas leur place.

Mme Fraser : Ils sont échoués là de manière permanente.

Ces dernières années, depuis la COVID, nous avons repris notre pratique culturelle du canot à la perche, et cela a vraiment permis d'offrir plus d'activités à nos jeunes, pour leur bien-être

and other things such as that. When they're out on those waters and those logs drift out and separate from the rest of the logs there, it becomes very dangerous for them to participate in those types of activities.

Senator Simons: To get back to the question of the transportation infrastructure, which is our focus, in an earlier part of our study, we were talking to people from New Brunswick and Nova Scotia about the Chignecto Isthmus. We heard from people who said that, instead of building dikes, we needed to go back to a more natural wetlands management where you allow the wetlands to come back, and they can hold water, but if you just keep building dikes, you're actually interfering with the traditional, historic way that the waters were managed. I don't want to say they managed themselves, but that there was a way, before we intervened, that might actually be safer. Does the Musqueam Nation have any historic, traditional knowledge about ways that we might deal with mitigation of flood risk beyond just bigger dikes?

Ms. Fraser: I'm sure that our people did have some traditional ways of dealing with flood mitigation and other things such as that, but I'd have to defer the question and get answers from our staff that are more expert in that area and who have been having discussions on a continuous basis with the Port Authority and YVR.

Senator Simons: Terrific.

You made this bold statement: "The Crown shall consult with and accommodate Musqueam about mitigation strategies ..." Are there things that the port and the airport are doing now that you feel are infringing on your rights and title, or is it more that you're saying this pre-emptively because you want to be a full partner at the table?

Ms. Fraser: I guess pre-emptively because we want to be more of a full partner at the table and be involved in the decision making of the impacts on the Musqueam reserve, specifically IR2.

Senator Simons: There isn't anything in particular they've done that you've found objectionable thus far?

Ms. Fraser: With YVR thus far, no, because they've been quite inclusive with us at the table. The agreement itself has made a huge difference. I know the port authority and others are looking at those agreements because the YVR agreement is working for us.

mental et pour d'autres choses comme cela. Quand ils sont sur l'eau et qu'il y a des rondins qui dérivent et qui s'éloignent les uns des autres, cela devient très dangereux pour les jeunes de participer à ce genre d'activités.

La sénatrice Simons : Pour revenir à la question de l'infrastructure de transport, parce que c'est le sujet de notre étude, plus tôt dans le cadre de notre étude, nous avons discuté de l'isthme de Chignectou avec des gens du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse. Des gens nous ont dit que, au lieu de construire des digues, nous devrions revenir à une gestion plus naturelle des terres humides, en permettant aux zones humides de se rétablir, parce qu'elles retiennent l'eau. Toutefois, si vous continuez simplement de construire des digues, en réalité, vous interférez avec les méthodes ancestrales de gestion des eaux. Je ne veux pas dire que les eaux se géraient elles-mêmes, mais il y avait une façon de faire, avant que nous intervenions, pour qu'elles soient plus sécuritaires, en réalité. Est-ce que la nation des Musqueams a des connaissances historiques, ancestrales quant à la façon dont nous pourrions atténuer le risque d'inondation, autrement qu'en construisant simplement de plus grosses digues?

Mme Fraser : Je suis sûre que notre peuple avait des méthodes traditionnelles pour atténuer le risque d'inondation et d'autres choses du genre, mais je vais devoir mettre la question de côté et demander des réponses aux membres de notre équipe qui ont une plus grande expertise dans ce domaine et qui ont eu des discussions continues avec l'administration portuaire et l'aéroport de Vancouver.

La sénatrice Simons : Excellent.

Vous avez fait une déclaration audacieuse en disant : « La Couronne doit consulter les Musqueams et les écouter en ce qui a trait aux stratégies d'atténuation... » Y a-t-il des choses que le port et l'aéroport font présentement qui, selon vous, violent vos droits et votre titre, ou dites-vous cela de manière préventive, parce que vous voulez être un partenaire à part entière à la table?

Mme Fraser : Je dirais préventivement, parce que nous voulons être davantage un partenaire à part entière à la table et participer au processus décisionnel en ce qui concerne les répercussions sur la réserve des Musqueams, surtout la RI2.

La sénatrice Simons : Y a-t-il quoi que ce soit en particulier qui a été fait et que vous trouvez répréhensible, jusqu'ici?

Mme Fraser : Pour ce qui est de l'aéroport de Vancouver, jusqu'ici non, parce que les intervenants ont été très inclusifs avec nous à la table. L'entente elle-même a vraiment changé les choses. Je sais que l'administration portuaire et d'autres personnes étudient ces ententes, parce que celle avec l'aéroport de Vancouver fonctionne pour nous.

In terms of the port, I defer to Wade, as he works more with intergovernmental affairs on that one.

Mr. Grant: I think that the port has made a concerted effort. We still have a long way to go, but we have a start.

I'll give you an example, senator. About 15 years ago, before this relationship started, Musqueam members went down to the river. There were new pilings to tie up those log booms that I was telling you about, and they were right in front of our community again. We were never consulted or talked to because the river and riparian rights don't extend to a First Nations reserve. That's what we were told. We went down. The CEO at the time was Robin Silvester, who came down. He looked at it and said, "You're right. That's not a good way to have that relationship," and within a week they had pulled those pilings away. That was the start of the relationship and being able to have mutual trust.

Things are getting better, and it's creating a space for people like Councillor Fraser to be at those tables.

Senator Simons: Thank you. That's helpful and encouraging.

Senator Richards: Thank you for being here tonight from Vancouver.

Do you have any idea where they might put the treatment plant? Has it come to some kind of direction they're going to take in terms of where they might put that? Is there a serious study happening about that now, and are you involved with them in the study of where they might put this? I think it is a major stumbling block for your reserve to have a sewage plant right across the way. How close is this to being resolved, or is it close to being resolved?

Ms. Fraser: No. We've just started our negotiations with Metro Vancouver on the location. As Wade indicated earlier, they have three sites that they're looking at, and we're still in consultation with them. As a matter of fact, we're having a meeting tomorrow with them to try to determine where they want to place this and if we agree with that. We're very early in discussions with them.

Senator Richards: But there is a resolve to go forward and do this? There is a resolve on both sides to get this done?

Ms. Fraser: They want to get it done. They're determined to upgrade and expand on the sewage plant that they have in place right now. We want to hear what those ideas are, so we're at the

En ce qui concerne le port, je vais demander à M. Grant de répondre, parce qu'il travaille davantage avec les affaires intergouvernementales dans ce dossier.

M. Grant : Je pense que le port a fait un effort concerté. Il y a encore beaucoup à faire, mais c'est un début.

Je vais vous donner un exemple, sénatrice. Il y a environ 15 ans, avant cette relation, des membres des Musqueams se sont rendus au fleuve. Il y avait de nouvelles piles pour attacher les rondins à l'estacade dont je vous ai parlé, et cela se trouvait, encore une fois, juste devant notre collectivité. Personne ne nous a consultés et personne n'est venu nous parler, parce que le droit au fleuve et les droits des riverains ne s'appliquaient pas à une réserve des Premières Nations. C'est ce qu'on nous a dit. Nous sommes allés voir. Le directeur général à l'époque était Robin Silvester, et il est venu voir. Il a vu ce qu'il en était, et il a dit : « Vous avez raison. Ce n'est pas ainsi que nous pouvons avoir une bonne relation. » Puis, en moins d'une semaine, les piles avaient été retirées. C'était le début d'une relation fondée sur la confiance mutuelle.

Les choses s'améliorent, et cela crée un espace pour que des gens comme Mme Fraser soient présents aux tables.

La sénatrice Simons : Merci. C'est utile, et encourageant.

Le sénateur Richards : Merci d'être ici ce soir, depuis Vancouver.

Avez-vous une idée de l'endroit où ils pensent installer l'usine de traitement des eaux usées? A-t-on décidé d'une orientation ou d'une autre, par rapport à l'endroit où l'usine serait installée? Est-ce qu'il y a une étude sérieuse en cours actuellement, et y participez-vous, sur l'endroit où l'usine serait installée? Je pense que ce serait un obstacle majeur pour votre réserve d'avoir une usine de traitement des eaux usées juste en face. Est-on près d'une solution, y a-t-il même une solution?

Mme Fraser : Non. Nous venons tout juste d'entamer nos négociations avec le Grand Vancouver, par rapport à l'emplacement. Comme M. Grant l'a dit plus tôt, trois sites sont envisagés, et nous poursuivons nos consultations avec ces gens. À dire vrai, nous avons une réunion demain avec eux pour essayer de déterminer où ils veulent l'installer, et pour voir si nous sommes d'accord. Les discussions en sont encore à un stade très précoce.

Le sénateur Richards : Mais on est tout de même déterminé à aller de l'avant et à ce que cela se fasse? Les deux côtés sont déterminés à ce que cela se fasse?

Mme Fraser : Ils veulent que cela se fasse. Ils sont déterminés à mettre à niveau l'usine de traitement d'eaux usées qui existe actuellement et l'agrandir. Nous voulons connaître

table with them to try to determine that. Whether we agree with it or not, we're not at that stage.

Senator Richards: I'm wondering if there is an association, besides the political association, between the band and the Greater Vancouver area. Do First Nations from your band work at the port authority, or is there an interconnectedness beyond the political interconnectedness that has been going on in the last few years?

Mr. Grant: Yes. With respect to the airport, there has become more interconnectedness. We have more of our community members working at the airport than ever before with respect to any infrastructure or builds. There are opportunities for Musqueam-led businesses to be a part of that and to obtain contracts. If there is an upgrade on a piece of property that the port owns in different areas, I'm sure that there are opportunities for Musqueam members and businesses to be a part of that, and same with the airport as they upgrade their facilities. There are more than just political opportunities. There are opportunities for our community members to be more engaged in the economy of Metro Vancouver.

Senator Richards: That's really good to hear.

What is the main fish that your fishers fish? Is it salmon?

Mr. Grant: It is.

Ms. Fraser: Sockeye salmon.

Senator Richards: Pacific salmon, not Miramichi eastern salmon?

Mr. Grant: As just a bit of a lesson for you, senators, the word "sockeye" actually comes from our language, *hən̓q̓əmin̓əm*. There you go. That's what we've given to the world, the word "sockeye."

Senator Richards: That's great. Salmon in Mi'kmaq is *plamu*. Thank you very much.

Senator Clement: Thank you to the witnesses for appearing before us.

Ms. Fraser, 20 years as an elected councillor? You are a strong woman. That is tough.

Ms. Fraser: Twenty years, yes. My portfolio is usually in housing, and I dabble a bit in the other areas of our nation.

Senator Clement: That's amazing. Thank you for your service there as a woman being elected.

Ms. Fraser: Thank you.

leurs idées, et nous voulons être à la table avec eux pour essayer de savoir tout cela. Quant à savoir si nous serons d'accord ou non, nous n'en sommes pas encore à cette étape.

Le sénateur Richards : Je me demandais s'il y avait une association — autre que l'association politique — entre la bande et la région du Grand Vancouver. Est-ce que les Premières Nations de votre bande travaillent à l'administration portuaire, ou y a-t-il une interrelation autre que l'interrelation politique des dernières années?

M. Grant : Oui. En ce qui concerne l'aéroport, l'interrelation s'est intensifiée. Plus de membres de notre communauté travaillent à l'aéroport que jamais, en ce qui a trait aux infrastructures et à la construction. Les entreprises dirigées par des Musqueams ont la possibilité de participer à cela et d'obtenir des contrats. Si le port possède un bien qui doit être mis à niveau dans une région ou une autre, je suis certain que les entreprises et les membres des Musqueams ont la possibilité d'y participer, et cela vaut aussi pour l'aéroport, lorsqu'il doit mettre à niveau ses installations. Il ne s'agit pas seulement de possibilités politiques. Il y a des possibilités pour les membres de notre communauté de participer davantage à l'économie de la région métropolitaine de Vancouver.

Le sénateur Richards : Je suis très heureux de l'entendre.

Quel est le principal poisson pêché par vos pêcheurs? Est-ce que c'est du saumon?

M. Grant : Oui.

Mme Fraser : Du saumon sockeye.

Le sénateur Richards : Du saumon du Pacifique, pas du saumon de l'est de la Miramichi?

M. Grant : À titre informatif, sénateurs et sénatrices, le mot « sockeye » vient en fait de notre langue, la langue *hən̓q̓əmin̓əm*. Voilà. C'est ce que nous avons donné au monde, le mot « sockeye ».

Le sénateur Richards : Excellent. Le mot mi'kmaq pour saumon est *plamu*. Merci beaucoup.

La sénatrice Clement : Merci aux témoins de comparaître devant nous.

Madame Fraser, cela fait 20 ans que vous êtes conseillère élue? Vous êtes une femme forte. Ce n'est pas facile.

Mme Fraser : Cela fait 20 ans, oui. Mon portefeuille concerne habituellement le logement, et de temps en temps, d'autres domaines qui concernent notre nation.

La sénatrice Clement : C'est formidable. Merci de votre service en tant que femme élue.

Mme Fraser : Merci.

Senator Clement: I'm very interested — and I've asked other witnesses this — about the communications between the different orders of government. You've talked about the friendship agreements that you have with the port and the airport, but I'm wondering about your relationship and communications directly with the city, directly with the province and directly with the federal government. It was striking to me to read "municipal colonialism." I often think of colonialism from a federal perspective, but, of course, all orders of government have structural colonialism. I wonder if you could comment on your relationship to the different orders of government and how those communications work for you.

When you talk about mitigation, who's going to pay for that mitigation? It's not the money you get through the friendship agreement. How are you working on that, or are you having talks around that?

Ms. Fraser: Of course, we speak with the city council on a continuous basis and the other municipalities that surround us, like the Richmond and Burnaby municipalities. We're in constant talks with the ministers at the federal and provincial levels.

With the City of Vancouver, over the years we have created a better relationship where we have the city service agreement, and we've negotiated some good terms under that agreement. The relationship has been quite good, especially with our chief, who often sits with the mayors or different political representatives at that level.

We have government-to-government meetings with the City of Vancouver, the municipality and the mayors and councils of Burnaby and New Westminster. Together, collectively, we discuss the impacts of all things for the Musqueam reserve. They have provided some financial opportunities. It's mostly to build capacity within our organization in order to address and sit at that table when we're speaking about the different projects and other things that go on.

With the federal and provincial governments, that's mostly dealt with through our chief, who is quite good at negotiating and delivering the message of how things are impacting the Musqueam reserve and how we can work together to address all those concerns.

Senator Clement: I guess I'd like to know what would need to be improved, then, in terms of you feeling hopeful for the future. You described a lot of the risks for your community. You're building a relationship, but your colleague pointed out that these friendship agreements are recent. They are just a few

La sénatrice Clement : Je m'intéresse beaucoup — et j'ai aussi questionné les autres témoins à ce sujet — aux communications entre les divers paliers de gouvernement. Vous avez parlé des ententes d'amitié que vous avez conclues avec le port et l'aéroport, mais je me demandais si vous aviez une relation et si vous communiquiez directement avec l'administration municipale et directement avec les gouvernements provincial et fédéral. Cela m'a frappée quand j'ai lu « colonialisme municipal ». Je pense souvent au colonialisme du point de vue fédéral, mais tous les paliers du gouvernement sont bien sûr structurés sur le mode du colonialisme. Je me demandais si vous pouviez faire des commentaires sur votre relation avec les divers paliers du gouvernement et nous dire si vous pouvez communiquer efficacement avec eux.

Quand vous parlez de mesures d'atténuation, qui va payer pour cela? Ce n'est pas avec l'argent que vous obtenez dans le cadre de l'entente d'amitié. Que faites-vous par rapport à cela, ou avez-vous des discussions là-dessus?

Mme Fraser : Bien sûr, nous avons des discussions en continu avec le conseil municipal et avec les autres municipalités des alentours, comme celles de Richmond et de Burnaby. Nous discutons aussi continuellement avec les ministres aux paliers fédéral et provincial.

Au fil des ans, nous avons établi une meilleure relation avec la Ville de Vancouver et nous avons un accord de service avec la ville; et nous avons aussi négocié quelques bonnes choses dans le cadre de cette entente. Cela s'est avéré une très bonne relation, surtout avec notre chef, qui s'assoit souvent avec les maires ou d'autres représentants politiques de ce niveau.

Nous avons des réunions gouvernement à gouvernement avec la Ville de Vancouver, avec la municipalité et avec les maires et les conseillers de Burnaby et de New Westminster. Ensemble, collectivement, nous discutons des répercussions de tout ce qui touche la réserve des Musqueams. Ils nous ont offert quelques occasions financières, surtout pour renforcer la capacité de notre organisation pour qu'elle puisse intervenir et pour discuter à la table des divers projets et d'autres choses en cours.

Lorsqu'il s'agit des gouvernements fédéral et provinciaux, cela se fait surtout par l'intermédiaire de notre chef, qui est très habile pour négocier et pour faire passer le message concernant les répercussions sur la réserve des Musqueams et la façon dont nous pouvons travailler tous ensemble pour réagir à ces préoccupations.

La sénatrice Clement : Je crois que j'aimerais savoir ce qu'il faudrait améliorer, dans ce cas, ce qui vous donnerait espoir dans l'avenir. Vous avez décrit un grand nombre de risques pour votre collectivité. Vous construisez une relation, mais, comme votre collègue l'a souligné, ces ententes d'amitié sont récentes. Elles

years old. Climate change, we understand, is an urgent matter. What do you want to see happen more urgently, or what do you see that needs to be improved?

Ms. Fraser: The agreements are fresh, but it's a start to building a better relationship, having us at the table to have that traditional knowledge and other things like that shared, so that we can be included in whatever projects and developments they are doing to address climate change in what we call the outside world. We have never been involved at this level that we are right now and getting our foot in the door. We've always been left on the side. To improve all of that is a start with these agreements, but I would like to see more focus and attention placed on Musqueam Indian reserve because we are below the flood plains. One disaster is going to wipe us all out. I think that more attention needs to be focused on our people and our community because they've done a lot in the outskirts of the city of Vancouver to protect the people, but there hasn't been too much focus on us, so that's what I would hope.

Mr. Grant: Senator, thank you for the question.

I think what we are looking at is that we have made a lot of great strides with reconciliation when it comes to government-to-government relationships, but on the ground, we're still at the early planning part of that. When I say on the ground, I say that as neighbours, as people who have lived in this area for thousands of years now alongside people who have lived in the city of Vancouver for over 100 years.

Musqueam has taken it upon itself, as an example, to protect the wild salmon stock in the creek that still runs through our reserve. We have the last surviving wild salmon stream that runs through our community. In every other stream in the city of Vancouver, those fish have been reintroduced there. Musqueam has taken it upon themselves, using their own funds and partnering with not-for-profits, to protect that creek. If it wasn't for the Musqueam people taking that leadership role, those salmon would have gone extinct. Now we have over 110 salmon coming up that creek every year to spawn due to the protection of that.

Having partnerships on the ground level where we want to ensure that we protect this for the future — yes, we have great relationships between leadership, but let's get together on the ground level to find out what is causing things to go sideways sometimes. Musqueam has taken that leadership role and has shown that we can be successful in protecting and mitigating any

datent de quelques années seulement. Comme nous le savons, les changements climatiques sont un problème urgent. Y a-t-il quelque chose qui devrait être fait plus rapidement, selon vous, ou que faut-il améliorer?

Mme Fraser : Les ententes sont récentes, mais c'est le début de l'établissement d'une meilleure relation, le fait que nous soyons présents à la table pour offrir notre savoir traditionnel et d'autres choses du genre, de façon à pouvoir participer à n'importe quel projet ou développement qui a pour but d'atténuer les effets des changements climatiques dans ce qu'on appelle le monde extérieur. Nous n'avons jamais jusqu'ici participé au niveau auquel nous participons présentement, nous n'avons jamais pu mettre le pied dans la porte. Nous étions toujours laissés de côté. Pouvoir améliorer tout cela grâce à ces accords, c'est un début, mais j'aimerais qu'on insiste davantage sur la réserve indienne des Musqueams, que l'on y accorde davantage d'attention, parce que nous sommes situés en bas des plaines inondables. Il suffit d'une catastrophe pour nous rayer de la carte. Je pense qu'on doit accorder davantage d'attention à notre peuple et à notre collectivité, parce que l'on a fait toutes sortes de choses qui ont été faites aux alentours de la ville de Vancouver, pour protéger les gens, mais on ne nous a pas accordé la même attention, alors voilà ce que j'espérerais.

M. Grant : Merci de la question, sénatrice.

Je pense que la situation actuelle est que nous avons fait beaucoup de progrès importants vers la réconciliation, dans la relation de gouvernement à gouvernement, mais, sur le terrain, nous en sommes encore aux premières étapes de la planification. Quand je dis sur le terrain, je dis cela en tant que voisin, en tant que personne appartenant à un peuple qui vit dans cette région depuis des milliers d'années, et qui doit maintenant vivre près des gens de la ville de Vancouver, qui y sont depuis plus de 100 ans.

Les Musqueams ont pris l'initiative, par exemple, de protéger les stocks de saumon sauvage dans le ruisseau qui coule toujours dans notre réserve. Le ruisseau qui coule dans notre collectivité est le dernier des ruisseaux à saumons sauvages. Dans tous les autres ruisseaux de la ville de Vancouver, ces poissons ont dû être réintroduits. Les Musqueams ont pris l'initiative, en utilisant leurs propres fonds et en s'associant avec des organismes sans but lucratif, de protéger ce ruisseau. Si ce n'était des Musqueams qui ont décidé de prendre les choses en main, ces saumons seraient aujourd'hui disparus. À présent, il y a plus de 110 saumons qui fraient dans ce ruisseau chaque année, parce que nous les avons protégés.

Il faut que nous ayons des partenariats sur le terrain si nous voulons protéger tout cela pour l'avenir... Oui, nous avons d'excellentes relations à l'échelon de la direction, mais nous devons nous regrouper sur le terrain pour comprendre ce qui fait que les choses tournent parfois au vinaigre. Les Musqueams ont pris les choses en main, et nous avons démontré que nous

disaster that comes along, and that shows through our protection of the salmon that we still hold so dearly.

Senator Clement: Thank you to you both.

The Chair: On second round, we have ten minutes left and two colleagues with questions. Senator Miville-Dechêne, you can determine how generous you want to be.

Senator Miville-Dechêne: I will be quite generous. I just have one question, and I know Senator Quinn loves water, boats, marinas and all those things, so I will let him have some time.

I have a question about this new Roberts Bank Terminal 2, which is a new terminal that will be built in the Port of Vancouver. From what we have read, remediation measures were taken to construct this new terminal in an environmentally friendly way. The federal government is saying that they have your support and that you were involved or in agreement with all those remediation measures. Other experts are saying it's not enough. Can you tell us directly what you think of what's being done? Have you been consulted, and are you in agreement with the measures? I think one of them has to do with the routes that the fish are taking and will be moved because of this construction. I don't know if it's salmon or something else, but they are fish.

Ms. Fraser: Wade has been more involved in this project. Again, those are intergovernmental affairs things.

Mr. Grant: Thank you for the question, senator.

Musqueam did have a long consultation with the government and also the port, which has put forward this presentation. Our chiefs and leaders did sign an agreement in support of the terminal expansion. Having been living and fishing in that area, we did have experts from Musqueam to consult with and to ensure that the voices of those who were concerned were heard from our community. There are a number of fishers that still fish in that area, but they will be involved as the project keeps on going forward. Yes, Musqueam did sign an agreement that they support that. I believe that was signed in 2001.

Senator Miville-Dechêne: Great. Another success.

Senator Quinn: I must say that I had a question similar to that on Roberts Bank, but I will switch to the other one that I have, and that's to do with YVR. We've had various folks talking about what mitigation strategies there could be with sea-level rise, whether it's increased heights and insulation dikes. But we have heard people speculating about the relocation of the

pouvons réussir dans nos efforts de protection et d'atténuation de toutes les catastrophes qui peuvent survenir, comme le montrent les saumons que nous avons protégés et auxquels nous tenons toujours si précieusement.

La sénatrice Clement : Merci à vous deux.

Le président : Pour le deuxième tour, il nous reste 10 minutes, et deux de nos collègues ont des questions. Sénatrice Miville-Dechêne, vous pouvez vous montrer généreuse.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je serai très généreuse. J'ai seulement une question, et je sais que le sénateur Quinn adore l'eau, les bateaux, les marinas et toutes les choses du genre, alors je vais lui laisser du temps.

J'ai une question à propos du nouveau terminal 2 à Roberts Bank, le nouveau terminal qui sera construit au port de Vancouver. D'après ce que nous avons lu, des mesures d'atténuation ont été prises pour construire ce nouveau terminal en respectant l'environnement. Le gouvernement fédéral dit qu'il a votre soutien et que vous avez été consultés à propos de ces mesures d'atténuation, ou que vous les approuvez, mais d'autres experts disent que ce n'est pas suffisant. Pouvez-vous nous dire de vive voix ce que vous pensez de ce qui se fait? Avez-vous été consultés? Approuvez-vous les mesures? Je pense que l'une de ces mesures concerne les voies que suivent les poissons, qui seront déplacées à cause de la construction. Je ne sais pas s'il s'agit du saumon ou d'autre chose, mais il s'agit des poissons.

Mme Fraser : M. Grant a participé davantage à ce projet. Encore une fois, cela concerne les affaires intergouvernementales.

M. Grant : Merci de votre question, sénatrice.

Les Musqueams ont effectivement participé à de longues consultations avec le gouvernement et aussi avec le port, et nous en avons dit autant dans notre exposé. Nos chefs et nos leaders ont effectivement signé une entente à l'appui de l'agrandissement du terminal. Comme nous vivons et pêchons dans cette région, nous avons pu consulter des experts de la bande Musqueam et pour nous assurer que les voix des personnes préoccupées de la collectivité soient entendues. Un certain nombre de pêcheurs pêchent encore dans cette région, mais ils vont continuer de participer au projet, à mesure qu'il se développe. Effectivement, les Musqueams ont signé une entente à l'appui de cela. Je pense que la signature remonte à 2001.

La sénatrice Miville-Dechêne : Génial. Une autre réussite.

Le sénateur Quinn : Je dois dire que j'avais une question similaire à propos de Roberts Bank, mais je vais passer à mon autre question, qui concerne l'aéroport de Vancouver. Diverses personnes nous ont parlé des stratégies d'atténuation qui pourraient être mises en place pour contrer l'élévation du niveau de la mer, par exemple accroître la hauteur des digues ou

airport, which is a huge undertaking, as is anything else, like raising the airport or whatever. What would your reaction be if a decision was taken over the next 25 years that they will relocate the airport to another site where there is less impact from sea-level rise, et cetera? Would it be damaging to the economy of Musqueam? What concerns would you have?

Ms. Fraser: Good question. I haven't put thought into them moving the airport, but I'm sure that we would have quite a bit of concern on how that would impact Musqueam, our lands and traditional territory. I'm sorry. I have never had that thought, and it has never been discussed at our table.

Mr. Grant: Musqueam has four reserves. One we don't have any more, but Musqueam reserve number 3 is on Sea Island right next to the airport, so there would be an impact on that. I think that it would be something that Musqueam would be concerned with because of that friendship agreement that they have just signed. I think that was a first step towards real reconciliation, which is putting boots on the ground, putting leaders in different chairs that they have never been in before. To have something like that finally come to fruition and a decade later having it moved, I think it would be something our leadership would like to have a say in. Leadership would like to be able to have input. If it were moved, our leadership would definitely want to have input on what that land was going to become later. Any land that close to us, I think, Musqueam would be keen on knowing what's going to be done with that.

Senator Quinn: Thank you.

The Chair: Thank you, Ms. Fraser, and Mr. Grant, for coming before the committee and sharing your perspective and answering diligently and thoughtfully all the questions from the committee.

Ms. Fraser: Thank you for having us.

The Chair: For our second panel this evening, I am pleased to welcome by videoconference, Bridgitte Anderson, President and Chief Executive Officer, Greater Vancouver Board of Trade; Alex Mitchell, Chief Executive Officer, Abbotsford Chamber of Commerce; and Michael Bonshor, Managing Director, First Nations Business Development Association.

Welcome to all of you and thank you for joining us. We will be having opening remarks five minutes each from Ms. Anderson, Mr. Mitchell and Mr. Bonshor and then proceed to question and answers from my colleagues on the committee. Ms. Anderson, you have the floor.

améliorer leur isolation. D'autres personnes ont envisagé le déménagement de l'aéroport, ce qui serait un projet énorme, comme n'importe quel autre, par exemple pour le surélever ou autre chose. Quelle serait votre réaction si on prenait, d'ici 25 ans, la décision de déménager l'aéroport vers un autre site, où l'incidence de l'élévation du niveau de la mer était moins importante, etc. Est-ce que cela nuirait à l'économie des Musqueams? Quelles sont vos préoccupations?

Mme Fraser : C'est une bonne question. Je n'ai pas réfléchi à la possibilité que l'aéroport soit déplacé, mais je suis certaine que les répercussions sur les Musqueams, sur nos terres et notre territoire ancestral, nous préoccuperaient énormément. Pardon, je n'y avais jamais pensé, et il n'en a pas été question dans nos discussions.

M. Grant : Les Musqueams ont quatre réserves. Il y en a une que nous n'avons plus, mais la réserve n° 3 des Musqueams sur Sea Island est située juste à côté de l'aéroport, alors il y aurait certainement des répercussions. Je pense que cela préoccuperait les Musqueams, compte tenu de l'entente d'amitié que nous venons de signer. Je pense que c'était la première étape vers une réelle réconciliation, qui suppose d'avoir des gens sur le terrain, que les chefs occupent autour de la table des places qu'ils n'avaient jamais occupées avant. Quand quelque chose du genre porte enfin des fruits, et que, 10 ans plus tard, on décide d'aller ailleurs, je pense que nos leaders aimeraient avoir un mot à dire. Nos leaders aimeraient être consultés. Si l'aéroport était déplacé, nos leaders voudraient sans l'ombre d'un doute intervenir sur l'aménagement du terrain laissé vacant. Quand il est question de n'importe quelle terre, près de nous, je pense que les Musqueams aimeraient vraiment savoir ce qui va être fait.

Le sénateur Quinn : Merci.

Le président : Merci, madame Fraser et monsieur Grant, d'être venus ici devant le comité pour faire part de votre opinion et pour avoir répondu avec diligence et clarté à toutes les questions du comité.

Mme Fraser : Merci de nous avoir reçus.

Le président : Dans notre deuxième groupe de témoins, ce soir, j'ai le plaisir d'accueillir, tous par vidéoconférence, Mme Bridgitte Anderson, présidente-directrice générale, Greater Vancouver Board of Trade; Mme Alex Mitchell, directrice générale, Abbotsford Chamber of Commerce, et M. Michael Bonshor, administrateur délégué, First Nations Business Development Association.

Bienvenue à vous tous et merci d'être présents aujourd'hui. Madame Anderson, madame Mitchell et monsieur Bonshor, vous aurez chacun cinq minutes pour faire vos déclarations liminaires, puis vous répondrez aux questions de mes collègues du comité. Madame Anderson, c'est à vous.

Bridgitte Anderson, President and Chief Executive Officer, Greater Vancouver Board of Trade: Thank you very much, and good afternoon, honourable senators. I'm speaking to you today from the traditional territory of the Musqueam, Squamish and Tsleil-Waututh Nations.

On behalf of our membership of over 5,000 businesses, I appreciate the opportunity to discuss the impacts of climate change on critical trade infrastructure in federal supply chains and the transportation sector.

Businesses across Canada rely on well-functioning and predictable supply chains and transportation networks for exporting and accessing imports. Our international reputation as a trading partner also depends on the resilience of these networks.

At the same time, our region is experiencing an unprecedented population growth, which is adding increased pressures on both supply chains and infrastructure. With this growth, the urgency and critical importance of resilient infrastructure become even more pronounced.

Against this background, extreme climate events remain a top challenge facing our communities. Here in B.C., flooding and wildfire events have proven to be devastating to the safety of British Columbians and the communities they call home.

In November 2021, extreme flooding resulted in loss of life, evacuation, and social and emotional hardship for communities across B.C., including 42 First Nations. Supply chain links between the Port of Vancouver and national supply corridors were severed, isolating Metro Vancouver from the interior of the province and the rest of Canada. The impacts on the agricultural sector were also significant, with the loss of hundreds of thousands of livestock and submersion of thousands of acres of agricultural land.

In July 2021, wildfires damaged rail lines, leading to a brief suspension of train shipments in the Fraser Canyon.

These extreme weather events, and others, critically damaged vital supply chain networks connecting goods and people in rural and urban areas within B.C., and B.C. with the rest of the country. Supply chain disruptions also fuel inflation and cause economic stress for businesses and families across Canada.

Transportation is a comprehensive ecosystem and relies on all modes working together. We saw this in action during the 2021 flooding when aviation remained operational and certain

Bridgitte Anderson, présidente-directrice générale, Greater Vancouver Board of Trade : Merci beaucoup et bonsoir, honorables sénateurs et sénatrices. Je m'adresse à vous aujourd'hui depuis le territoire traditionnel des nations Musqueam, Squamish et Tsleil-Waututh.

Au nom de nos membres, qui représentent plus de 5 000 entreprises, je vous remercie de me donner l'occasion de parler des conséquences des changements climatiques sur des infrastructures commerciales essentielles pour les chaînes d'approvisionnement fédérales et tout le secteur du transport.

Les entreprises de partout au Canada comptent sur des chaînes d'approvisionnement et des réseaux de transport prévisibles et qui fonctionnent bien pour exporter et importer. Notre réputation internationale en tant que partenaire commercial dépend aussi de la résilience de ces réseaux.

En même temps, notre région connaît une croissance sans précédent de sa population, ce qui augmente la pression sur les chaînes d'approvisionnement et les infrastructures. Cette croissance fait en sorte qu'il est d'autant plus urgent et important que les infrastructures soient solides.

En toile de fond, nos collectivités ont fait face à beaucoup d'événements climatiques extrêmes, et cela les préoccupe beaucoup. Ici, en Colombie-Britannique, les inondations et les feux de forêt ont vraiment menacé la sécurité des Britannico-Colombiens et de leurs collectivités d'attache.

En novembre 2021, des inondations extrêmes ont entraîné des décès, des évacuations et des problèmes sociaux et affectifs dans les collectivités de toute la Colombie-Britannique, y compris les 42 Premières Nations. La chaîne d'approvisionnement entre le port de Vancouver et les corridors d'approvisionnement nationaux a été coupée, isolant ainsi le Grand Vancouver de l'intérieur de la province et du reste du Canada. Il y a aussi eu des conséquences importantes sur le secteur agricole qui a perdu des centaines de milliers de têtes de bétail et qui a vu des milliers d'acres de terres agricoles submergés.

En juillet 2021, les feux de forêt avaient endommagé les voies ferrées, entraînant une brève suspension du transport ferroviaire dans le canyon du Fraser.

Ces événements climatiques extrêmes, entre autres, ont gravement endommagé les réseaux critiques de la chaîne d'approvisionnement qui assurent la circulation des biens et des gens entre les régions rurales et urbaines de la Colombie-Britannique et le reste du pays. Les perturbations de la chaîne d'approvisionnement alimentent aussi l'inflation et font vivre un stress économique aux entreprises et aux familles partout au Canada.

Le transport est un écosystème complexe, et il faut que tous les modes de transport travaillent de concert. Nous en avons été témoins durant les inondations de 2021 lorsque le secteur de

segments of the train network continued functioning. While opening up additional truck route options through the U.S.A. did occur, it took a while to happen.

We are incredibly pleased to see the new National Supply Chain Office, as we feel they have a lot to offer in collaboration with industry.

Today, we present several key recommendations to government.

First, develop a national infrastructure strategy and plan prioritizing infrastructure of national significance that requires increased resilience or new infrastructure to support our unprecedented growth. While there has been some federal progress in this area, it has been gradual and lacking clarity on priorities, delaying crucial infrastructure developments.

Second, collaborate with the private sector to address issues, including data gaps, flood mapping and wildfire risk management.

Third, ensure that policies promote a competitive investment climate, allowing for necessary upgrades of new infrastructure while recognizing trade-offs. For example, telecommunications companies have a couple of “mainline” connections/interchanges between Alberta and B.C. Building resiliency means less capital for the new network capabilities or other priorities. There are real trade-offs, and governments should take a light touch and collaborate with industry on the approach.

Fourth, speed up infrastructure permitting processes. The current permitting timelines in Canada are excessively long and hindering any progress. Expedited permitting not only saves costs but also enables more construction. B.C.’s rapid and record-breaking reconstruction of the Coquihalla highway serves as a testament to what can be done if we are all working together in a more enabling environment. Similar urgency and collaboration are needed more often.

Fifth, align funding for climate-resilient infrastructure with the level of population growth. By addressing population growth and climate challenges collectively through coordinated funding, we can ensure the ongoing strength and adaptability of our infrastructure to meet our evolving needs and our expanding communities.

l’aviation est demeuré opérationnel, tout comme certains segments du réseau ferroviaire. Même si l’on a ouvert davantage de routes aux États-Unis pour les camions, cela a pris du temps.

Nous sommes tout à fait ravis que l’on ait créé un Bureau national de la chaîne d’approvisionnement puisque, selon nous, il a beaucoup de choses à offrir en collaboration avec le secteur.

Aujourd’hui, nous présentons plusieurs recommandations clés au gouvernement.

Premièrement, développons une stratégie nationale en matière d’infrastructure en priorisant les infrastructures d’importance nationale qui doivent être plus solides ou en planifiant de nouvelles infrastructures pour appuyer la hausse sans précédent de notre population. Même si le gouvernement a fait des progrès, à ce chapitre, ceux-ci ont été progressifs, et on avait de la difficulté à savoir ce qui était prioritaire; cela a retardé le développement d’infrastructures capitales.

Deuxièmement, collaborons avec le secteur privé pour régler les enjeux, y compris les lacunes dans les données, la cartographie des inondations et la gestion des risques de feux de forêt.

Troisièmement, assurons-nous que les politiques favorisent un climat d’investissement concurrentiel, ce qui nous permettra ainsi de mettre à niveau comme il se doit les nouvelles infrastructures tout en reconnaissant qu’il y aura des compromis à faire. Par exemple, les entreprises de télécommunications de l’Alberta et de la Colombie-Britannique ont deux ou trois « grands réseaux » connectés ou interconnectés. La résilience des bâtiments suppose que moins de capital sera investi dans des nouveaux réseaux ou dans d’autres priorités. Il est réellement question de compromis, et les gouvernements devraient faire preuve de flexibilité et collaborer avec le secteur sur l’approche à adopter.

Quatrièmement, accélérons les processus de délivrance des permis pour les infrastructures. Actuellement, au Canada, cela prend énormément de temps pour obtenir un permis, ce qui nuit aux progrès. Accélérer la délivrance des permis est plus économique, et nous permet en plus de construire davantage. La Colombie-Britannique a reconstruit l’autoroute de Coquihalla en un temps record, et c’est un bon exemple de ce qui peut être accompli si nous travaillons tous ensemble dans un environnement plus favorable. Une telle rapidité et une telle collaboration devraient être plus fréquentes.

Cinquièmement, alignons le financement des infrastructures mieux adaptées au climat sur la croissance de la population. En abordant la croissance de la population de pair avec les enjeux climatiques au moyen d’un financement coordonné, nous pouvons nous assurer que nos infrastructures seront toujours solides et bien adaptées et qu’elles répondront à nos besoins changeants et à nos collectivités qui s’agrandissent.

Thank you very much.

The Chair: We will now turn to Mr. Bonshor.

Michael Bonshor, Managing Director, First Nations Business Development Association: [*Indigenous language spoken*]

Good evening, here and there as well. My name is Michael Bonshor. I'm a member of the Dzawada'enuxw First Nation of Kingcome Inlet, British Columbia. I'm joining you today from the unceded ancestral territory of the Squamish Nation.

I've been invited as the managing director of the B.C. First Nations Business Development Association, or the FNBDA, as we call it, which we started in earnest in 2020, early in the pandemic. We're an association comprised of members of development corporations, so these are First Nation companies that are owned by a B.C. First Nation, or one or more First Nations. We have just under 50 members in our association, and it comprises nearly 100 First Nations from across the province. Some of our members are owned by more than one nation. We focus on supporting and advocating and creating opportunities that benefit our members, also with an eye towards supporting representative participation in the provincial economy by B.C. First Nations.

On the topic of climate change and the effects of climate change, there has been, certainly in the recent past and some of the instances Ms. Anderson noted — the flooding in 2021 and our fire season, which is starting to become an annual event and also a longer event in each of the years — devastating effects on our members' owners. Those First Nations are, I would say, disproportionately affected by climate change in a number of different ways. It affects our livelihood, our economic standing and our health, and it further affects and does damage to other issues such as food security. All these topics are really top of mind with our membership as well as First Nations from across the province.

As we're working to become greater players in the provincial economy, we're also mindful that our economy is changing, and some of that is out of necessity. A lot of our members have traditionally been involved in the natural resource sector, such as forestry and fisheries. Climate impacts are one contributing factor to the decline of those sectors, so our communities and our members from across the province are having to reinvent themselves at the same time as the provincial economy is adapting as well. That's part of what our focus is within the FNBDA.

Merci beaucoup.

Le président : C'est maintenant au tour de M. Bonshor.

Michael Bonshor, administrateur délégué, First Nations Business Development Association : [*Mots prononcés dans une langue autochtone*]

Bonsoir à tous, où que vous soyez. Je m'appelle Michael Bonshor et je suis membre de la Première Nation Dzawada'enuxw de Kingcome Inlet, en Colombie-Britannique. Je me trouve présentement sur le territoire ancestral non cédé de la nation Squamish.

J'ai été invité en tant qu'administrateur délégué de la First Nations Business Development Association, l'association de développement des affaires de la Colombie-Britannique ou, comme nous l'appelons, la FNBDA, que nous avons lancée concrètement en 2020, au début de la pandémie. Les membres de notre association font partie de sociétés de développement; il s'agit donc d'entreprises des Premières Nations qui sont détenues par au moins une Première Nation de la Colombie-Britannique. Notre association compte presque 50 membres, qui représentent près de 100 Premières Nations de la province. Certaines de nos entreprises membres appartiennent à plus d'une nation. Notre objectif est de soutenir nos membres, de défendre leurs intérêts et de leur ouvrir des débouchés tout en favorisant la participation représentative des Premières Nations de la Colombie-Britannique à l'économie de la province.

Pour ce qui est des changements climatiques et de leurs conséquences, nous avons effectivement été victimes récemment des événements qu'a racontés Mme Anderson — les inondations en 2021, la saison de feux de forêt, qui commence à être un événement annuel et qui semble se prolonger d'une année à l'autre —, et ils ont eu des effets dévastateurs sur nos membres propriétaires d'une entreprise. Je dirais que ces Premières Nations sont plus touchées par les changements climatiques, et ce, de différentes façons. Les changements climatiques ont une incidence sur notre gagne-pain, notre situation économique et notre santé, mais ils ont d'autres conséquences et affectent par exemple notre sécurité alimentaire. Tous ces enjeux sont des plus importants pour nos membres ainsi que pour les Premières Nations de toute la province.

Nous cherchons à devenir des joueurs plus importants au sein de l'économie provinciale, mais nous savons aussi que notre économie change et que, parfois, c'est par nécessité. Traditionnellement, bon nombre de nos membres évoluaient dans le secteur des ressources naturelles, comme la foresterie et les pêches. Les conséquences du climat sont un des facteurs qui contribuent au déclin de ces secteurs, et nos collectivités et nos membres, partout dans la province, doivent donc se réinventer pendant que l'économie provinciale s'adapte elle aussi. C'est l'une des choses sur lesquelles nous travaillons, à la FNBDA.

I will keep my comments brief. I look forward to your questions, and I thank you for the opportunity to participate.

The Chair: We will now turn it over to Ms. Mitchell.

Alex Mitchell, Chief Executive Officer, Abbotsford Chamber of Commerce: Thank you so much, honourable senators. It is my privilege to be here to represent the Abbotsford Chamber of Commerce and deliver this message on behalf of our nearly 700 members from across Abbotsford's diverse business community in one of the fastest growing communities in Canada. In our community, we're grateful to live and work on the traditional territory of the Halq'eméylem-speaking people, the Stó:lo people.

Our members include businesses of all sizes and across all sectors, including those who rely on critical infrastructure like the Trans-Canada Highway for the movement of goods and people not only through the Fraser Valley, but from the Fraser Valley, as products move from Abbotsford to the Port of Metro Vancouver and out to the rest of the world.

I have two priorities I would like to address today. The first is looking at infrastructure from the lens of its impact on connectivity of the region and our supply chains, and the second is with respect to Abbotsford's importance to national and global food security. I recognize some of the excellent comments made by my colleague from the Greater Vancouver Board of Trade. I'm happy to focus many of my comments specifically on Abbotsford.

Firstly, with respect to connectivity through strategic corridors, while we're discussing the impacts of climate change on infrastructure in Vancouver, there is strategic national and regional importance of Abbotsford as one of the largest communities in British Columbia by geography. Abbotsford is a border city, host to numerous rail networks, and also home to the Abbotsford International Airport, a strategically important asset that adds to the region's capacity for air travel and the movement of goods.

As extreme weather events continue to impact infrastructure, connectivity often suffers. Here I will speak specifically to Highway 1, the Trans-Canada Highway, which remains one of the most critical pieces of infrastructure relating to the rest of the region. We know that the highway through Abbotsford and Chilliwack specifically is not meeting current needs, with over 80,000 vehicles using it every single day, and we know how a significant climate event causing an interruption on this corridor can wreak enormous economic havoc on our province and country. We saw this during the devastating flooding in November of 2021 and the unparalleled impact of economic disruption from its closure. When supply chains ground to a halt,

Je vais en rester là. J'ai hâte de répondre à vos questions et je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de participer au débat.

Le président : C'est maintenant au tour de Mme Mitchell.

Alex Mitchell, directrice générale, Abbotsford Chamber of Commerce : Merci beaucoup, honorables sénateurs et sénatrices. C'est un réel privilège de représenter ici la chambre de commerce d'Abbotsford et de parler au nom de nos quelque 700 membres du milieu des affaires diversifié d'Abbotsford, l'une des collectivités qui grandit le plus rapidement au Canada. Les membres de notre collectivité sont honorés de vivre et de travailler sur le territoire traditionnel des gens qui parlent le halq'eméylem, le peuple Stó:lo.

Nos membres sont des entreprises de différentes tailles et de tous les secteurs, et il y en a parmi eux qui comptent sur des infrastructures clés, comme la Transcanadienne, pour la circulation des biens et des personnes non seulement dans la vallée du Fraser, mais aussi à partir de cette vallée, puisque les marchandises partent d'Abbotsford pour se rendre au port du Grand Vancouver et ailleurs dans le monde.

J'ai deux priorités dont j'aimerais vous parler aujourd'hui. Tout d'abord, j'aimerais parler de l'incidence des infrastructures sur la connectivité de la région avec nos chaînes d'approvisionnement, et ensuite j'aimerais parler de l'importance d'Abbotsford pour la sécurité alimentaire nationale et mondiale. Je note que ma collègue de la chambre de commerce du Grand Vancouver a fait d'excellents commentaires. Les miens concernent surtout Abbotsford.

Tout d'abord, pour ce qui est de la connectivité grâce aux corridors stratégiques, nous discutons des conséquences des changements climatiques sur les infrastructures de Vancouver, mais il ne faut pas oublier qu'Abbotsford est, géographiquement parlant, l'une des plus grandes collectivités de la Colombie-Britannique et qu'elle a une importance stratégique nationale et régionale. Abbotsford est une ville frontalière où passent divers réseaux ferroviaires et qui compte un aéroport international, lequel a une importance stratégique et augmente la capacité de la région au chapitre du transport aérien et de la circulation des biens.

Les événements climatiques extrêmes continuent d'avoir une incidence sur les infrastructures, et il n'est pas rare que la connectivité en souffre. Je vais parler plus précisément de l'autoroute 1, la Transcanadienne, qui demeure l'une des infrastructures clés qui nous relie au reste de la région. Nous savons que le tronçon de l'autoroute qui traverse Abbotsford et Chilliwack, en particulier, ne répond pas aux besoins actuels : 80 000 véhicules l'empruntent chaque jour, et nous savons qu'un événement météorologique important peut perturber ce corridor et créer une situation économique infernale pour notre province et notre pays. Nous l'avons bien vu durant les inondations dévastatrices de novembre 2021 : sa fermeture a entraîné des

an estimated \$16.3 billion in GDP coming out of the largest port in Canada — the Port of Metro Vancouver — was cut off from the rest of the Lower Mainland for days.

The second element I want to speak to is preservation of farmland to address Canada's food security. The Abbotsford Chamber of Commerce's recent report on the economic impact of agriculture found that the sector generates \$3.83 billion in economic activity annually in Abbotsford alone. With the highest gross farm receipts in the country, Canada's food security is contingent on Abbotsford. We need to ensure that critical infrastructure is maintained and is resilient to the impacts of climate change, ultimately speaking to the paramount need for new investments in flood mitigation infrastructure.

A small pump station in Barrowtown became a part of the national conversation in November of 2021, as did our diking infrastructure, as many Canadians learned what businesses and farmers in the Fraser Valley have known for years: infrastructure matters in protecting the Sumas Prairie and the agricultural sector that feeds so many Canadians.

I would be remiss if I didn't share a comment related to community resiliency when discussing the atmospheric river event, as it fell to community to organize quickly to reduce the impacts on farmers and get through the immediate disaster. Through the Abbotsford Disaster Relief Fund, the chamber, alongside numerous community partners, quickly activated to disperse emergency funding to businesses and farmers. However, the community still asks the question: What about future events? What about next time?

We must ensure that our critical infrastructure remains open and accessible as climate change continues and build additional resiliency-focused infrastructure to mitigate climate impacts, and we can do that through a national strategy on infrastructure.

We truly appreciate the opportunity to engage in this committee's work. Any assessment of the impacts of climate change on critical infrastructure must be seen through the lens of connectivity through strategic corridors like Abbotsford in addition to understanding how flood mitigation infrastructure is essential to national food security and the preservation of Canada's most productive agricultural land. Thank you.

perturbations économiques monstrueuses. Lorsque les chaînes d'approvisionnement se sont arrêtées, environ 16,3 milliards de dollars en PIB qui sortaient du plus grand port au Canada — le port du Grand Vancouver — se sont vues coupées de l'accès à l'autre partie du Lower Mainland des jours durant.

L'autre élément dont j'aimerais vous parler est la conservation des terres agricoles pour assurer la sécurité alimentaire du Canada. Il est indiqué dans le récent rapport de la chambre de commerce d'Abbotsford sur les retombées économiques de l'agriculture que le secteur génère 3,83 milliards de dollars annuellement en activités économiques, et ce, uniquement pour Abbotsford. Puisque cette région affiche les revenus agricoles bruts les plus élevés au pays, la sécurité alimentaire du Canada dépend d'elle. Nous devons nous assurer de maintenir les infrastructures essentielles et garantir qu'elles sauront résister aux conséquences des changements climatiques, d'où le besoin pressant de nouveaux investissements dans les infrastructures d'atténuation des inondations.

Une petite station de service de Barrowtown est devenue un sujet de conversation dans tout le pays, en novembre 2021, tout comme les infrastructures de nos digues, et de nombreux Canadiens ont appris ce que les entreprises et les agriculteurs de la vallée du Fraser savent depuis des années : les infrastructures sont importantes pour la protection de la prairie Sumas et du secteur agricole, qui nourrissent tant de Canadiens et de Canadiennes.

Je m'en voudrais de ne pas parler de la résilience de la collectivité et des rivières atmosphériques, puisque la collectivité a dû s'organiser rapidement pour atténuer les conséquences de cet événement sur les agriculteurs et surmonter les dangers immédiats. Grâce au fonds de secours aux victimes de catastrophes d'Abbotsford, la chambre, ainsi que de nombreux partenaires de la collectivité, ont réagi rapidement pour verser un financement d'urgence aux entreprises et aux agriculteurs. Cependant, la collectivité se demande toujours : Qu'arrivera-t-il lorsque d'autres événements se produiront? Qu'arrivera-t-il la prochaine fois?

Nous devons nous assurer que nos infrastructures essentielles restent ouvertes et accessibles malgré les changements climatiques et nous devons construire davantage d'infrastructures résistantes pour contrer les conséquences des changements climatiques, et nous pouvons le faire à l'aide d'une stratégie nationale en matière d'infrastructure.

Nous vous remercions du fond du cœur de nous avoir donné l'occasion de participer aux travaux de votre comité. Toute évaluation des conséquences des changements climatiques sur les infrastructures essentielles doit tenir compte de la connectivité avec les corridors stratégiques comme celui d'Abbotsford, et il faut aussi comprendre que les infrastructures d'atténuation des inondations sont essentielles à la sécurité

The Chair: Thank you.

Senator Simons: I really want to thank Ms. Mitchell for reminding us of the Abbotsford International Airport, which is not something we have talked about yet. When the flooding hit Sumas Prairie a couple of years ago with the atmospheric river, I know a lot of Abbotsford's farmlands were flooded, but can you tell me if the airport was ever at risk and how far the airport is from the flood plain?

Ms. Mitchell: Thank you for the question.

The airport is a ways away from the Sumas Prairie area, but the strategic importance of Abbotsford airport, or YXX, is all about adding additional capacity into our region. It really does serve as that emergency management and additional level of support for the community at large. It wasn't directly affected, but it is absolutely a key and critical piece.

Senator Simons: With witnesses telling us that the beautiful Vancouver airport may not be sustainable in the long term, one wouldn't want to move to a second airport that was also potentially at risk. Is there capacity at Abbotsford if that needed to happen?

Ms. Mitchell: To add in, with YXX, it really does serve as that secondary airport from YVR. It is a critical asset. It is also one of the fastest-growing airports in Canada. Additional capacity continues to be added, especially for low-cost carriers and such, so it's critical to have this key piece of infrastructure available for the province at large, and it's something that we continue to advocate for further investment in.

Senator Simons: Then if we turn to the Greater Vancouver Board of Trade, it seems to me that one of the tremendous challenges of dealing with flood mitigation in the Lower Mainland is there are so many separate municipalities that are all in a very relatively small footprint. How many communities are represented by the Greater Vancouver Board of Trade?

Ms. Anderson: Thank you for the question, senator.

You are correct. There are 21 municipalities in the Greater Vancouver region, and our membership comprises about 5,500 members from across the region, so there is a wide representation across a diversity of industries and sectors. We really do represent all sizes of business, from the micro entrepreneur to the largest employers in the region, so we have a

alimentaire nationale et à la conservation des terres agricoles les plus productives du Canada. Merci.

Le président : Merci.

La sénatrice Simons : Je tiens vraiment à remercier Mme Mitchell de nous avoir parlé de l'aéroport international d'Abbotsford, sujet que nous n'avons pas encore abordé. Lorsque les inondations, et la rivière atmosphérique, ont atteint la prairie Sumas, il y a un an ou deux, je sais que beaucoup de terres agricoles d'Abbotsford ont été inondées, mais pouvez-vous me dire si l'aéroport avait été exposé à un risque à un moment ou à un autre et quelle est la distance qui le sépare de la plaine inondée?

Mme Mitchell : Merci de la question.

L'aéroport est très loin de la prairie Sumas, mais l'importance stratégique de l'aéroport d'Abbotsford, aussi connu sous le nom de YXX, tient au fait qu'il ajoute de la capacité à notre région. Il est utile pour la gestion des urgences et offre du soutien supplémentaire à toute la collectivité. L'aéroport n'a pas été touché directement, mais il est évident qu'il s'agit d'une infrastructure clé absolument essentielle.

La sénatrice Simons : Puisque des témoins nous ont dit que le magnifique aéroport de Vancouver n'est peut-être pas viable à long terme, on ne voudrait pas le remplacer par un autre aéroport qui serait potentiellement à risque. L'aéroport d'Abbotsford a-t-il les moyens de réagir si cela devait se produire?

Mme Mitchell : J'ajouterais, au sujet de YXX, qu'il sert vraiment de deuxième aéroport pour YVR. C'est une infrastructure essentielle. C'est également l'un des aéroports qui connaît la croissance la plus rapide au Canada. On continue d'en accroître la capacité, surtout pour les transporteurs à bas prix et des choses comme ça; il est donc essentiel que cette infrastructure clé soit accessible à l'ensemble de la province, et nous continuons d'insister sur la nécessité d'y investir davantage.

La sénatrice Simons : Ensuite, et je m'adresse à la Chambre de commerce du Grand Vancouver, il me semble que l'un des principaux défis liés à l'atténuation des inondations dans la vallée du bas Fraser tient au fait qu'il y a beaucoup de municipalités distinctes sur une superficie relativement petite. Combien de collectivités sont représentées par la Chambre de commerce du Grand Vancouver?

Mme Anderson : Merci de poser la question, sénatrice.

Vous avez raison. Il y a 21 municipalités dans la région du Grand Vancouver, et notre organisation compte environ 5 500 membres dans toute cette région; la diversité des industries et des secteurs est donc bien représentée. Nous représentons en effet les entreprises de toutes tailles, qu'il s'agisse des microentrepreneurs ou des plus grands employeurs de la région;

broad-based membership and really do reflect the priorities of the full region.

Senator Simons: Is it hard to organize anything when you've got almost two dozen municipalities, each with their own little bit of the territory and almost all of it vulnerable to flood?

Ms. Anderson: Certainly there are challenges given the number of municipalities and different permitting and processes that are alive in each of the municipalities. Probably one of the best examples I could use is when we brought in car sharing in British Columbia. There was a different approach in probably all 21 municipalities, but there is a willingness in this region to work together, particularly in times of crisis. We saw that in November of 2021. It really was remarkable to look at the way the Coquihalla recovery and repair happened, and it happened so quickly. If there is a will, there is a way. You do note we have a large number of municipalities and mayors and councillors who need to come together, particularly at times of crisis, to work together to find those solutions.

Senator Simons: Ms. Anderson, I have one last question for you. A couple of years ago, there was a conference of short-track rail people that happened in Edmonton. One of the speakers was from Vancouver, and she talked about how extraordinarily difficult it was to do anything because the cost of land in Metro Vancouver is punishingly high. Any time you're trying to build transportation infrastructure, it's next to impossible to acquire land. She said they put in rail lines and people built condos next to the rail lines and the people in the condos tried to shut the rail lines down. When you've got so many people in a fast-growing area where housing is at a premium, how difficult is it to do the land assembly you need to talk about flood mitigation work or to enhance transportation hubs?

Ms. Anderson: We have a critical issue when it comes to costs in this jurisdiction. It comes as no surprise to anybody who knows Vancouver. That affordability impacts businesses, families and individuals. Certainly, it applies to land, and it applies to the housing market.

We produced a report in the fall about the industrial land shortage, which is critical to our area. We did note that over just a period of about four years, we lost about \$500 million in GDP to Calgary alone. Just the lack of industrial land alone is a significant problem for businesses trying to grow.

nous avons donc un large éventail de membres et nous reflétons vraiment les priorités de toute la région.

La sénatrice Simons : Est-il difficile d'organiser quelque chose lorsqu'il y a près de deux douzaines de municipalités, qui ont chacune leur propre petit territoire et sont presque toutes vulnérables aux inondations?

Mme Anderson : Il y a bien sûr des défis, étant donné le nombre de municipalités et les différents processus de délivrance de permis qui sont en vigueur dans chacune des municipalités. L'un des meilleurs exemples que je pourrais utiliser, c'est lorsque nous avons adopté le covoiturage en Colombie-Britannique. Les 21 municipalités ont presque toutes adopté une approche différente, mais il y a dans cette région une volonté de travailler ensemble, tout particulièrement en temps de crise. Nous l'avons constaté en novembre 2021. C'était vraiment remarquable, la façon dont se sont passées la réparation de l'autoroute Coquihalla et la reprise de la circulation, et cela s'est fait très rapidement. Quand on veut, on peut. Vous pouvez voir qu'un grand nombre de municipalités, de maires et de conseillers doivent se réunir, particulièrement en temps de crise, pour travailler ensemble à la recherche de solutions.

La sénatrice Simons : Madame Anderson, j'ai une dernière question à vous poser. Il y a quelques années, une conférence des gens du secteur des chemins de fer d'intérêt local s'est tenue à Edmonton. Une conférencière de Vancouver a expliqué qu'il était extrêmement difficile de faire quoi que ce soit en raison du coût prohibitif des terres dans la région métropolitaine de Vancouver. Vous voulez construire une infrastructure de transport, mais il est presque impossible d'acheter un terrain. Elle a dit que des gens construisent des copropriétés à proximité des voies ferrées, et que les gens qui habitent ces copropriétés ont essayé de faire fermer les voies ferrées. Lorsqu'autant de personnes vivent dans un secteur en pleine croissance, où le nombre de logements est limité, à quel point est-il difficile de faire le regroupement de terres nécessaire pour parler de travaux d'atténuation des inondations ou d'amélioration de carrefours de transport?

Mme Anderson : Nous avons un problème de taille lorsqu'il est question des coûts dans cette région. Ce n'est pas une surprise pour quiconque connaît Vancouver. L'abordabilité touche les entreprises, les familles et les individus. Bien sûr, cela s'applique aux terrains, aussi, et au marché du logement.

Nous avons produit à l'automne un rapport sur la pénurie de terrains industriels, essentiels dans notre région. Nous avons constaté que, en seulement quatre ans environ, nous avons perdu autour de 500 millions de dollars de PIB au seul profit de Calgary. Le manque de terrains industriels à lui seul représente un problème important pour les entreprises qui essaient de croître.

Your question about land assembly when it comes to transportation needs is another point that is taken. We are constrained by the mountains, by the ocean, and by the border. We have a limited ability and limited access to land. That makes it very challenging in this province.

Senator Simons: As an Alberta senator, I can't be sorry you lost so much business to Calgary. If you wouldn't mind forwarding a copy of that report to our clerk, that could be useful to us.

Ms. Anderson: I would be happy to do that.

Senator Quinn: Thank you for being with us this afternoon or evening. Your presentations are very interesting for me. I'm a former board chair in my Chamber of Commerce in my hometown down East.

My question is on the relationships. We're looking at the Vancouver Airport and the Port of Vancouver. All three of you represent significant businesses with members that do business utilizing those assets, and those assets seem to be at varying degrees of risk, if I can put it that way, with respect to climate change. As Chambers of Commerce and as the First Nation business association, how much interaction do you have with the airport and the port? Whoever wants to start, please chime in. I want to hear from all three.

Ms. Anderson: I would be happy to give comments. Both the port and YVR are incredibly important partners to the Greater Vancouver Board of Trade as employers and big economic generators in our region. We work very collaboratively with both of those organizations in regard to their business priorities and to educating and engaging the public through our membership. We have regular touch points throughout the organization and host them regularly on our stage so they have an opportunity to connect with the business community.

Ms. Mitchell: I'm happy to speak to that. In Abbotsford, the context is a little bit different in that the Abbotsford International Airport is a city-owned asset. We work very closely with our municipality and all municipal infrastructure that is critical to our community. We work very collaboratively to share information to ensure that the needs of our members and the local business community are being heard all through that local level of government, and they oftentimes participate in our conversations and our events and speak to our members about development opportunities and what's next for that, specifically the airport.

Je prends également bonne note de votre question sur le regroupement de terrains en lien avec les besoins en matière de transport. Nous sommes limités par les montagnes, par l'océan et par la frontière. Nous avons une capacité limitée et un accès limité aux terres. Cela complique beaucoup les choses dans la province.

La sénatrice Simons : En tant que sénatrice de l'Alberta, je ne peux pas déplorer que vous ayez perdu de l'argent au profit de Calgary. Si vous aviez l'obligeance de transmettre une copie de ce rapport à notre greffier, cela pourrait nous être utile.

Mme Anderson : Je le ferai avec plaisir.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie d'être parmi nous cet après-midi ou plutôt ce soir. Je trouve vos exposés très intéressants. Je suis un ancien membre du conseil d'administration de la chambre de commerce de ma ville natale, dans l'est.

Ma question concerne les relations et l'aéroport et le port de Vancouver. Vous représentez tous les trois des entreprises importantes dont les membres font des affaires en utilisant ces infrastructures, qui semblent être exposées à divers degrés de risque, si je puis dire, par rapport aux changements climatiques. En tant que représentants de chambres de commerce et d'une association commerciale des Premières Nations, dans quelle mesure communiquez-vous avec l'aéroport et le port? N'importe qui peut répondre en premier. J'aimerais vous entendre tous les trois.

Mme Anderson : Je vais répondre avec plaisir. Le port et YVR sont des partenaires incroyablement importants de la chambre de commerce du Grand Vancouver en tant qu'employeurs et grands moteurs économiques de notre région. Nous collaborons très étroitement avec ces deux organisations en ce qui concerne leurs priorités d'affaires et pour éduquer et mobiliser le public par le truchement de nos membres. Nous sommes régulièrement en contact avec des membres de ces organisations et nous les recevons régulièrement sur notre territoire pour qu'ils aient l'occasion d'établir des liens avec nos gens d'affaires.

Mme Mitchell : C'est avec plaisir que j'en parle. La situation est un peu différente à Abbotsford, du fait que l'aéroport international d'Abbotsford est une infrastructure qui appartient à la ville. Nous collaborons très étroitement avec notre municipalité et toutes les infrastructures municipales essentielles à notre communauté. Nous collaborons très étroitement pour diffuser l'information et nous assurer de faire connaître les besoins de nos membres et des entreprises locales à l'échelle de l'administration municipale, et les représentants municipaux participent souvent à nos discussions et à nos événements et parlent à nos membres des possibilités de développement, tout particulièrement à l'égard de l'aéroport.

Mr. Bonshor: Thanks for the question. From a First Nation perspective, the relationships that those entities are developing and growing with First Nations were initially premised on the legal duty to consult and in some cases accommodate First Nations' interests or address impacts to rights or titles. Those kinds of conversations fall to the First Nation governments themselves primarily. Those relationships have evolved to the point where they're starting to also talk about economic and socio-economic considerations as well. From a straight business and development corporation standpoint, we're kind of a step removed in that we might work with Musqueam Capital Corporation, but it's themselves and their parent owner that are mostly directly involved, given their standing.

Senator Quinn: Would it be fair for me to assume that all three of the organizations, each of you and the businesses that you represent, have a high degree of dependence on the smooth functioning of the airport and the port? Okay.

Given that, can you share some of the strategic discussions you have? For example, if you were listening earlier, I raised the question about previous witnesses speculating on sea-level rise and the effect on the airport more specifically than the port. If the airport was lost and had to be relocated, what strategic discussions, if any, do you have in taking into account the businesses that you represent? There are 5,000 in Vancouver, and I think you said 700 in Abbotsford, and I think, Mr. Bonshor, you said there were 50 businesses tied into 100 First Nations. Looking after their interests, what discussions do you have for long-term strategies should something happen to any of those two crucial assets because of climate change, affecting their operation and, indeed, their sustainability?

Mr. Bonshor: Our perspective is a little bit different in that one of our focuses is to enable our membership and First Nations in B.C. to participate in a more equitable basis in the province's economy. One of the drivers of our economy here in B.C. and in Canada is the area of export and, associated to that, transportation. The reality is that First Nations' participation in terms of percentage of goods moved and value of goods transported or exported is nominal. We have very limited participation in the export sector. In terms of strategic conversations, it's something we've talked about with both the federal and provincial governments. I won't belabour it because it's not what you're here to learn about, but they're not quite there yet in terms of having those kinds of strategic conversations that represent Indigenous economic reconciliation to address these areas.

Senator Quinn: Thank you.

M. Bonshor : Je vous remercie de la question. Du point de vue des Premières Nations, les relations que ces entités tissent et approfondissent avec les Premières Nations reposaient initialement sur l'obligation juridique de consulter les Premières Nations et, dans certains cas, de respecter leurs intérêts ou de tenir compte des répercussions sur leurs droits et titres. Ce genre de conversation relève principalement des gouvernements des Premières Nations eux-mêmes. Ces relations ont évolué au point où on a également commencé à parler de considérations économiques et socioéconomiques. Du simple point de vue d'une entreprise ou d'une société de développement, nous sommes en quelque sorte en retrait, du fait que nous pouvons collaborer avec la Musqueam Capital Corporation, mais c'est elle et sa société mère qui sont les plus directement concernées, compte tenu de leur situation.

Le sénateur Quinn : Aurais-je raison de présumer que vous tous, c'est-à-dire les trois organisations et les entreprises que vous représentez, dépendez grandement du bon fonctionnement de l'aéroport et du port? D'accord.

Cela dit, pourriez-vous nous parler de certaines de vos discussions stratégiques? Par exemple, un peu plus tôt, j'ai dit que certains des témoins précédents avaient émis des hypothèses sur l'élévation du niveau de la mer et son effet plus important sur l'aéroport que sur le port. Si l'aéroport disparaissait et devait être déplacé, quel genre de discussions stratégiques avez-vous, compte tenu des entreprises que vous représentez? Il y a 5 000 entreprises à Vancouver, je crois que vous avez dit qu'il y en a 700 à Abbotsford et je crois que vous avez dit, monsieur Bonshor, que 50 entreprises étaient liées à 100 Premières Nations. Puisque vous défendez les intérêts de ces entreprises, quel genre de discussions auriez-vous sur des stratégies à long terme si quelque chose arrivait à ces deux infrastructures essentielles, à cause des changements climatiques, et que leurs activités et, en fait, leur viabilité étaient touchées?

M. Bonshor : Notre point de vue est un peu différent à cet égard du fait que nous nous efforçons entre autres de permettre à nos membres et aux Premières Nations de la Colombie-Britannique de participer de façon plus équitable à l'économie de la province. L'un des moteurs de notre économie, ici, en Colombie-Britannique et dans tout le Canada, est le secteur de l'exportation et le secteur connexe du transport. Le fait est que la participation des Premières Nations exprimée en pourcentage des marchandises transportées et de la valeur des biens transportés ou exportés est minime. Notre participation au secteur de l'exportation est très limitée. Pour ce qui est des conversations stratégiques, nous en avons parlé avec le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux. Je ne vais pas m'y attarder parce que vous n'êtes pas ici pour en apprendre à ce sujet, mais les gouvernements ne sont pas encore prêts à avoir ce genre de conversations stratégiques reflétant la réconciliation économique avec les Autochtones dans le but de régler ces questions.

Le sénateur Quinn : Merci.

Ms. Mitchell: In terms of the strategic conversations we have with our airport, those are about economic development opportunities for the aerospace and aviation cluster around the airport but also, more strategically, how the airport serves as an economic generator for the region and adds additional capacity to British Columbia for air travel. That is one key piece.

The other piece I will speak to — again, grounded in the strong agricultural sector in our community — is that the Abbotsford chamber is a vocal voice on advocacy in terms of new investments in flood mitigation infrastructure that we believe are critical. The food security component that I touched on is critical. We continue to add our voice to all of those efforts to push for construction of additional infrastructure that keeps farmland viable for the long term.

Ms. Anderson: We have a slightly different approach, given the partnerships that we have with the port and YVR. Both organizations are intrinsically involved in our policy committees. We are looking at that holistically with both organizations as economic generators for the region. The discussions we're having could be about attracting and retaining talent or about infrastructure. They could be about a number of things.

In terms of your question with regard to the airport, their economic output is \$20 billion, so they are a significant driver of the economy in our region. We can look at the disruptions we've seen in the port. I testified before another standing committee some time ago with regard to the impact of the labour dispute. We know that, over a short period of time during the labour dispute, \$10 billion worth of goods were impacted. If you think about it in relation to the port or the airport and a disruption of a significant number of days, this would have an impact on workers, on the economy and on local businesses. It would be very significant.

Senator Quinn: Thinking of YVR, as we move to the right, and with the increasing frequency and intensity of weather events and different events that happen because of climate change, if push came to shove and you looked at the investments that would be required to do things at YVR that would set it up for the next number of decades in the face of climate change — some people have talked about raising the airport and some have talked about dike systems and things like that. As those things are examined and the cost factors are better understood, if there is a plan B, can Abbotsford be that regional airport? It's an hour away. Following up on Senator Simons, can investments be made there to service the Lower Mainland in a way that would replace that which is now done by YVR, should that need ever

Mme Mitchell : Les conversations stratégiques que nous avons avec les intervenants de notre aéroport portent sur les possibilités de développement économique du complexe aérospatial et aéronautique à proximité de l'aéroport, mais également, dans une optique plus stratégique, sur la manière dont l'aéroport sert de moteur économique pour la région et augmente la capacité de la Colombie-Britannique en matière de transport aérien. C'est un élément clé.

L'autre aspect dont je vais parler et qui est, une fois de plus, étroitement lié au secteur agricole prospère de notre communauté, concerne le fait que la chambre de commerce d'Abbotsford réclame haut et fort de nouveaux investissements dans les infrastructures d'atténuation des inondations, que nous jugeons essentielles. La sécurité alimentaire, dont j'ai parlé, est essentielle. Nous continuons à joindre notre voix à celle de tous ceux qui réclament la construction d'infrastructures supplémentaires pour assurer la viabilité à long terme des terres agricoles.

Mme Anderson : Nous avons une approche légèrement différente, compte tenu de nos partenariats avec le port et YVR. Les deux organisations sont étroitement liées à nos comités des politiques. Nous examinons la situation d'un point de vue global avec deux organisations qui sont des moteurs économiques pour la région. Nous pourrions avoir des discussions sur la façon d'attirer et de maintenir en poste des employés talentueux ou sur les infrastructures. Nous pourrions discuter d'une foule de choses.

Pour ce qui est de votre question concernant l'aéroport, ses retombées économiques sont de 20 milliards de dollars, il est donc un important moteur de l'économie de notre région. Prenons par exemple les perturbations des activités portuaires. J'ai témoigné, il y a quelque temps, devant un autre comité permanent, au sujet des répercussions du conflit de travail. Nous savons que, durant la courte durée du conflit, 10 milliards de dollars de biens ont été touchés. Si on pense au port ou à l'aéroport, une perturbation des activités pendant un grand nombre de jours aurait une incidence sur les travailleurs, sur l'économie et sur les entreprises locales. Cela aurait une incidence considérable.

Le sénateur Quinn : En ce qui concerne YVR, avant de poursuivre... Compte tenu de la fréquence et de l'intensité accrues des événements météorologiques et de tous les événements découlant du changement climatique, dans le pire des cas, il faudrait envisager de faire les investissements nécessaires pour faire ce qu'il faut faire pour que l'aéroport résiste aux changements climatiques pendant encore plusieurs décennies; certains ont parlé d'élever le niveau de l'aéroport, et d'autres, de mettre en place des systèmes de digues et ainsi de suite. Une fois que ces solutions seront examinées et que l'on comprendra mieux les facteurs liés aux coûts, s'il y avait un plan B, l'aéroport d'Abbotsford pourrait-il servir d'aéroport régional? Pour faire suite à ce que disait la sénatrice Simons, peut-on faire

arise because of the costs of the preventive actions that may be required? Ms. Mitchell, I'm looking for your comment.

Ms. Mitchell: Further investments continue to need to be made into YXX as that economic generator. Ultimately, building out YXX adds resiliency to our overall transportation system. In terms of the specifics of whether it can be a replacement, I won't speak to that directly, but I'll speak to it being extremely valuable to continue to make those investments so that the growth continues to be there south of the Fraser. Further investments to build out the capacity of YXX is inherently valuable.

Senator Quinn: Thank you for being so diplomatic in your response, and sorry for the directness of my question. What I'm going to take away from that is that, yes, that is something that could be considered in the next 10 or 20 years as we try to deal with expenditures versus other approaches. I'll leave it at that. I appreciate your answer. Thank you.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: My question is for Ms. Anderson. You held a meeting in November 2023. As I understand it, it was a panel discussion with the Port of Vancouver.

On a practical level, did you discuss the flooding hazards and risks in the eventuality that the port ceased to be operational? Are you satisfied with the port's efforts to prepare for the impacts of climate change? In your opening remarks, you talked about things moving slowly, but I'm not sure whether it had to do with that. I would, however, like to hear your view on it, since your organization represents so many people in the business community.

[English]

Ms. Anderson: I do recall that meeting. Your memory might be better than mine, senator, about whether it was November of 2023. The purpose of that meeting was to bring together a number of the key players involved in the flood response from November of 2021. There was a lot of sharing around the table with regard to lessons learned and also with regard to bringing people together more quickly so that, in the event of another crisis like that, people in the room knew one another and could hear their perspectives. We were pleased to see a national supply chain office open. I think those questions could be better diverted to that organization to answer. We mostly spoke about the lessons learned and about how we could work together to collaborate as industry stakeholders to speak to government

des investissements pour desservir le Lower Mainland de manière à fournir les services actuellement offerts par YVR, en cas de besoin, en raison des coûts liés aux mesures préventives qui pourraient être nécessaires? Madame Mitchell, je vous pose la question.

Mme Mitchell : Il faut faire d'autres investissements dans YXX, étant donné que c'est un moteur économique. Au bout du compte, renforcer les capacités de YXX rend plus résilient l'ensemble de notre système de transport. Pour ce qui est de savoir s'il pourrait servir d'aéroport de substitution, je ne vais pas répondre directement à la question, mais je dirais qu'il est extrêmement utile de continuer à faire ces investissements, pour soutenir la croissance économique au sud du Fraser. Il est fondamentalement nécessaire de faire davantage d'investissements afin de renforcer les capacités de YXX.

Le sénateur Quinn : Merci d'avoir répondu avec autant de diplomatie, et désolé d'avoir posé une question directe. Ce que je vais retenir de ça, c'est que, oui, c'est une chose qu'il faudra prendre en considération, d'ici 10 ou 20 ans, lorsque nous voudrions examiner les dépenses par rapport à d'autres approches. Je vais en rester-là. Je comprends votre réponse. Merci.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question s'adressera à Mme Anderson. Vous avez organisé une rencontre, en novembre 2023, et c'était, d'après ce que je comprends, un panel de discussion avec le Port de Vancouver.

Très concrètement, avez-vous parlé des dangers d'inondations et des risques qui seraient courus dans le cas où ce port ne fonctionnerait plus? Êtes-vous satisfaite ou non des efforts de préparation qui sont déployés par le port pour faire face aux conséquences du changement climatique? Vous avez parlé, dans votre introduction, de « lenteur »; je ne sais pas si c'était en relation avec cela. Par contre, j'aimerais connaître votre point de vue là-dessus, étant donné que vous avez beaucoup de gens d'affaires dans votre organisation.

[Traduction]

Mme Anderson : Je me souviens de cette rencontre. Vous vous souvenez probablement mieux que moi, sénatrice, si cette rencontre a eu lieu en novembre 2023. Le but de la rencontre était de réunir un certain nombre d'acteurs clés qui ont pris part aux interventions en réponse aux inondations de novembre 2021. Nous avons beaucoup discuté des leçons retenues et également de la nécessité de réunir des gens plus rapidement de façon que, si une autre crise de ce genre survient, les personnes présentes à la rencontre se connaîtront déjà et pourront connaître les points de vue des autres. Nous sommes contents qu'un bureau national de la chaîne d'approvisionnement ait été créé. Je crois que cette organisation serait mieux placée pour répondre aux questions. Nous avons surtout discuté des leçons retenues et de la manière

about the need for a national supply chain strategy and for climate change resiliency overall.

Senator Miville-Dechêne: If you could be a bit more specific about this national supply chain strategy, what are we talking about? What needs to be prepared, changed or reinforced?

Ms. Anderson: Some of those topics are being discussed right now. We're talking about resiliency in the supply chain, especially when it comes to climate change. In the event that there is another situation like the wildfires or the floods that completely shut down the rail lines or roadways, what can be done?

In the situation of the November 2021 floods, we worked with our counterparts in the U.S., as did the government, to ensure that transportation corridors could be opened up so that goods could move below the border to come up to British Columbia in that way — so the efficiency and the effectiveness of the transportation corridors and also affordability measures.

We have long been proponents of the need to invest in infrastructure. That would be a broad-based approach to infrastructure in the province, given the aging infrastructure and the unprecedented population growth we're facing in British Columbia. In the Greater Vancouver region alone, 70,000 people — which is the size of the city of North Vancouver — moved into our region last year. That is unprecedented population growth.

A specific strategy is required in order to address, on a national level, what is needed to ensure resiliency now to address some of the infrastructure gaps that are being felt now. The City of Vancouver alone has a \$500-million infrastructure deficit that they're facing every year, so understanding that there are deficits currently and being able to address those and also understanding that we're trying to build for resiliency in the future in the event of more climate change crises.

Senator Miville-Dechêne: Can you be more specific when you say reinforcing infrastructure? Is it all infrastructure, or are there particular gaps that should be addressed first?

Ms. Anderson: You would probably have to get that information from the municipalities. We can come up with a more specific list for you and send that in as a follow-up.

dont nous pourrions collaborer en tant qu'intervenants de l'industrie pour parler au gouvernement de la nécessité d'élaborer une stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement et de la résilience générale face aux changements climatiques.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pourriez-vous préciser en quoi consisterait cette stratégie nationale sur la chaîne d'approvisionnement; de quoi s'agit-il? Que faut-il préparer, changer ou renforcer?

Mme Anderson : Certains de ces sujets sont débattus à l'heure actuelle. Nous parlons de la résilience de la chaîne d'approvisionnement, surtout face aux changements climatiques. Dans l'éventualité où d'autres feux de forêt ou d'autres inondations provoquent la fermeture complète de voies ferrées ou de routes, que pouvons-nous faire?

Pour ce qui est des inondations de novembre 2021, nous avons collaboré avec nos homologues des États-Unis, tout comme le gouvernement, pour nous assurer de l'ouverture de corridors de transport afin que les biens puissent circuler au sud de la frontière puis arriver en Colombie-Britannique de cette manière... Donc, l'efficience et l'efficacité des corridors de transport et, aussi, des mesures d'abordabilité.

Nous disons depuis longtemps qu'il faut investir dans les infrastructures. Il s'agirait d'adopter une approche à large assise au chapitre des infrastructures de la province en tenant compte du vieillissement des infrastructures et de la croissance sans précédent de la population que connaît la Colombie-Britannique. Dans la région du Grand Vancouver seulement, 70 000 personnes — ce qui équivaut à la population de la ville de Vancouver Nord — ont déménagé dans notre région l'an passé. C'est une croissance sans précédent de la population .

Une stratégie précise est nécessaire à l'échelle nationale si l'on veut faire ce qu'il est nécessaire de faire pour assurer la résilience maintenant et remédier aux problèmes d'infrastructure que l'on connaît à l'heure actuelle. La Ville de Vancouver à elle seule accuse un déficit de 500 millions de dollars au chapitre des infrastructures, auquel elle doit faire face chaque année, donc il faut comprendre qu'il y a actuellement des déficits dont il faut pouvoir se débarrasser et également comprendre que nous tentons de construire en visant la résilience en cas d'éventuelles crises liées aux changements climatiques.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pouvez-vous nous dire ce que vous entendez quand vous parlez de renforcer les infrastructures? Cela concerne-t-il seulement les infrastructures ou y a-t-il d'autres lacunes qu'il conviendrait de combler en premier?

Mme Anderson : Il vous faudrait probablement poser la question aux municipalités. Nous pouvons dresser pour vous une liste plus précise et vous l'envoyer à titre de suivi.

I heard the last panel talk about the Iona wastewater facility, which is a \$10 billion project. That is one project alone for the region that is going to be critical infrastructure that is needed as we are upgrading that facility.

If we're talking about infrastructure overall, it really is dependent upon that. We're talking about roads, railways and bridges and really ensuring that that supply chain corridor can remain. It is addressing the gaps that exist right now but also so we can remain viable and open in the event of more wildfires or floods that are bound to happen.

Senator Clement: Thank you to all the witnesses.

I want to ask a question as a result of something I heard Ms. Mitchell say. What about next time? We are very good at crisis management. We really are. We're always amazed. We look at the TV, we watch communities come together, and it's always remarkable. Sometimes I think our vulnerability is in the long-term planning and in the communication it takes to get that right. I worry about that. Ms. Mitchell, you said that when you speak to community members on the ground, they ask, "What about next time?" What do they want to see? You've talked about national strategies. All of you have talked about building relationships, networking and connectivity. What does the community say that they want to see so that they feel that next time it's going to be taken care of, and next time and next time after that?

Ms. Mitchell: Thank you so much, senator, for the question.

The number one thing that we hear from our farmers and our businesses, specifically on the Sumas Prairie, is we want to see the investments into the upgrades of the dike system, the flood mitigation infrastructure pieces that will protect the long-term viability of the Sumas Prairie as some of Canada's most productive agricultural land. That area is critical, and if we lose its productive capacity, we have an enormously detrimental impact on our national food security, so it really is about seeing that investment happen.

The other piece that continually comes up — we say it over and over again — is Highway 1. It's seeing that expansion happens, and it's seeing a prioritization of it as that critical trade route that connects the Fraser Valley through to the Port of Metro Vancouver. So investments into Highway 1 and investments into the upgrades of flood mitigation infrastructure such as our dikes.

J'ai entendu le dernier groupe de témoins parler de l'usine d'épuration des eaux usées, à Iona, un projet de 10 milliards de dollars. Ce projet à lui seul, dans la région, deviendra une infrastructure essentielle et nécessaire pour moderniser ces installations.

Lorsqu'il est question de l'ensemble des infrastructures, cela en dépend, vraiment. Cela concerne les routes, les voies ferrées et les ponts, et nous devons vraiment nous assurer de garder opérationnel le corridor de transport dont dépend la chaîne d'approvisionnement. Il s'agit de combler les lacunes actuelles, mais également de nous assurer que le corridor est viable et ouvert dans l'éventualité probable où d'autres feux de forêt ou inondations surviennent.

La sénatrice Clement : Je remercie tous les témoins.

J'aimerais poser une question pour faire suite à ce que Mme Mitchell a dit. Qu'arrivera-t-il la prochaine fois? Nous sommes très bons pour gérer les crises. Nous le sommes vraiment. Nous sommes toujours étonnés. Nous voyons à la télévision des communautés se réunir, et c'est toujours remarquable. Parfois, je crois que notre point faible est la planification à long terme et les communications nécessaires pour y parvenir. Cela m'inquiète. Madame Mitchell, vous avez dit que, lorsque vous parlez aux membres de la communauté sur le terrain, ils demandent : « Qu'arrivera-t-il la prochaine fois? » Que veulent-ils? Vous avez parlé de stratégies nationales. Vous avez tous parlé d'établir des relations, des réseaux et des liens. Que doit-on faire, selon la communauté, pour qu'elle ait la conviction que la prochaine fois, on va s'en occuper, et la fois suivante et la fois d'après?

Mme Mitchell : Merci beaucoup, sénatrice, d'avoir posé la question.

La principale chose que nous disent nos agriculteurs et nos entreprises, surtout dans la prairie Sumas, c'est qu'ils souhaitent que des investissements soient faits pour moderniser le système de digues, les composantes de l'infrastructure d'atténuation des inondations qui assureront la viabilité à long terme de la prairie Sumas, qui comprend certaines des terres agricoles les plus productives du Canada. Cette région est essentielle, et, si elle perd sa capacité de production, cela nuira considérablement à notre sécurité alimentaire nationale; il s'agit donc de voir à ce que des investissements soient faits.

Un autre sujet qui revient constamment sur le tapis — nous n'arrêtons pas de le dire —, c'est l'autoroute 1. Il s'agit de prolonger l'autoroute et d'en faire une priorité, puisque c'est une route commerciale essentielle qui relie la vallée du Fraser et le port de la région métropolitaine de Vancouver. Il faut donc des investissements dans l'autoroute 1 et dans l'amélioration des infrastructures d'atténuation des inondations comme notre système de digues.

Senator Clement: Do the other witnesses have anything to add to that? I heard someone say that we're not quite there yet. What was meant by that? Perhaps you could delve into that.

Mr. Bonshor: I was speaking to the relationship that both the federal and the provincial governments are working toward with First Nations and the implementation of the different UNDRIP-related pieces of legislation.

I did want to comment just briefly on the last couple of questions related to what's needed, what's next, solutions and so on.

The natural instinct from industry and government, perhaps, is to find a way to build a higher dike, or let's find a way to build a bigger wall. If we're talking about solutions that are decades into the future, we need to consider, whether it's the port or the airport — maybe the port is a better example — that those are the end points of our economic structure. We need to draw a connection between how we collectively — provincially, federally, and maybe even around the world — have shaped our economic activity in our economies, because one of the results of that is the kinds of climate disasters that we're living through each year now. In having these conversations, in addition to talking about further investments into assets that protect our assets from environmental impacts, we need to talk about what we're doing out in the land to drive our economy and what that is doing to our climate and our environment.

I appreciate this doesn't happen in an election cycle, but if we were talking about the degradation of our environment that's happened in a few short generations that has gotten us to this point, those are the kinds of conversations that we're having with our communities. We live with the reality that our owners as First Nations aren't going anywhere. We're not relocating down to the States or overseas. We're at where we're at. The state of our environment, the effects of climate change, are, from that standpoint, even more prevalent, even that much more important. We can draw a connection, for instance, between the extent of damage from fires in the way in which we've been extracting logs from our territories or companies have been extracting logs from our territories that eventually end up in the port, as an example.

I wouldn't want our solutions to lie solely in the end part of the conversation at the port or at the airport, but the conversations really need to cover the full spectrum of how we're shaping our economy.

Senator Clement: You three could help run the country. Thank you.

La sénatrice Clement : D'autres témoins ont-ils quelque chose à ajouter? J'ai entendu quelqu'un dire que nous ne sommes pas tout à fait prêts. Que voulait-on dire par là? Vous pourriez peut-être nous en dire plus à ce sujet.

M. Bonshor : Je parlais de la relation que les gouvernements fédéral et provincial s'efforcent d'établir avec les Premières Nations et de la mise en œuvre de différentes dispositions législatives liées à la DNUDPA.

Je voulais seulement faire quelques brefs commentaires sur les dernières questions qui concernent les besoins, l'avenir, les solutions et ainsi de suite.

L'industrie et le gouvernement ont, sans doute, pour premier réflexe de trouver une manière de construire des digues plus élevées ou de construire un mur plus imposant. Si nous cherchons des solutions pour les décennies à venir, nous devons tenir compte du fait que le port ou l'aéroport — surtout le port — sont les deux bouts de notre structure économique. Nous devons faire des liens pour comprendre comment nous avons, collectivement — à l'échelle provinciale, à l'échelle fédérale et peut-être même dans le monde entier —, intégré nos activités commerciales dans nos économies, parce que les catastrophes climatiques que nous vivons maintenant chaque année en sont l'une des conséquences. Il faut avoir ces conversations, et il faut aussi parler d'autres investissements dans les infrastructures qui protègent nos actifs des répercussions environnementales, parler de la manière dont nous exploitons les terres pour stimuler notre économie et de l'incidence que cela a sur notre climat et notre environnement.

Je suis conscient que nous ne sommes pas actuellement en période électorale, mais, puisqu'il est question de la détérioration de notre environnement qui s'est produite en quelques générations et qui nous a menés là où nous en sommes, nous devons avoir ces conversations avec nos communautés. C'est que les propriétaires fonciers des Premières Nations ne vont nulle part. Ils ne vont pas déménager aux États-Unis ou à l'étranger. Ils sont où ils sont. Les effets des changements climatiques sur l'état de notre environnement sont, de ce point de vue, encore plus répandus et encore plus importants. Nous pouvons faire un lien, par exemple, entre l'ampleur des dommages causés par les feux et la manière dont nous avons, nous et les entreprises, récolté sur nos territoires les rondins qui finissent par se retrouver au port.

Je ne voudrais pas que nos solutions reposent uniquement sur les enjeux concernant les ports ou les aéroports; elles doivent aussi porter sur la manière dont nous envisageons l'économie dans son ensemble.

La sénatrice Clement : Vous pourriez, vous trois, nous aider à gérer le pays. Merci.

Senator Simons: I wear a number of different hats, and one of them is as deputy chair of the Agriculture Committee, so I'm sensitive to concerns about protecting agricultural land. I also know that the Agricultural Land Reserve system in British Columbia has been a source of some controversy and friction. Could tell me — and maybe this is a question for each of the three of you from your different perspectives — if you think there is a concern that the Agricultural Land Reserve system is making it harder to do flood mitigation because they can't assemble the land necessary to build the dikes or the weirs or the walls or whatever they need to be doing, or is that not a concern?

Ms. Anderson: I have a perspective about it that comes from our Industrial Land Report. Alex may have more of an on-the-ground perspective.

In the report that we did, we looked at if just 1% of land was converted to industrial land — that's land overall, not just ALR land — we would see 126,000 jobs, \$8.5 billion in income and \$12 billion in GDP. So we recognize that the constraints of the lands overall are significant to the economy.

Your question is about the ALR, though, and it is a sensitive topic in this province. When we're talking about flood mitigation and agricultural priorities, food security is incredibly important to this part of the equation. From our perspective at the Greater Vancouver Board of Trade, what we have been urging and recommending to the provincial government is to take that holistic view of land overall and a land-use plan that includes the ALR and includes industrial land and land for housing and land for food security, so to have that broader viewpoint.

Perhaps my colleague from Abbotsford may have a different perspective.

Ms. Mitchell: Thanks so much. First of all, it's a fantastic report that was done.

The conversation that we have in Abbotsford tends to centre around agri-industrial land. We know that many parcels of land that are in the Agricultural Land Reserve today are not always the most productive for the purposes of agriculture. That's the conversation we continue to have; it is around adding capacity for food processing and the full lifespan of agriculture and the agriculture sector in our community. That's the piece when it comes to the ALR and what some of the challenges are right now. Ultimately, the preservation of productive agricultural land is critical, and that's something we believe needs to be prioritized through these types of infrastructure investments, but

La sénatrice Simons : Je porte plusieurs chapeaux, et je suis entre autres vice-présidente du comité de l'agriculture; je suis donc consciente des préoccupations concernant la protection des terres agricoles. Je sais aussi que le système de réserves de terres agricoles de la Colombie-Britannique a été une source de controverses et de frictions. Pourriez-vous me dire — et peut-être que cette question s'adresse à chacun de vous trois, qui avez des points de vue différents — si vous pensez que le système de réserves de terres agricoles rend plus difficile l'atténuation des inondations parce que l'on ne peut pas regrouper les terres nécessaires pour construire des digues, des barrages, des murs ou ce qu'il faut construire, ou qu'il ne faut pas s'en inquiéter?

Mme Anderson : Mon point de vue à ce sujet est fondé sur notre rapport sur les terrains industriels. Mme Mitchell a sans doute un point de vue davantage sur le terrain.

Dans le rapport que nous avons produit, nous avons calculé que, si seulement 1 % des terres était converti en terrains industriels — il n'est pas question seulement des réserves de terres agricoles, mais des terres en général —, nous pourrions créer 126 000 emplois et générer 8,5 milliards de dollars en revenus et 12 milliards de dollars en PIB. Nous reconnaissons donc que les contraintes liées à l'ensemble des terres ont une incidence importante sur l'économie.

Votre question sur les réserves de terres agricoles, toutefois, touche un sujet sensible dans notre province. La sécurité alimentaire est un facteur très important lorsqu'il est question de l'atténuation des inondations et des priorités agricoles. De notre côté, à la Chambre de commerce du Grand Vancouver, nous avons vivement recommandé au gouvernement provincial d'adopter une vision globale des terres et d'élaborer un plan d'aménagement du territoire, qui comprend les réserves des terres agricoles, les terrains à usage industriel, les terrains destinés à la construction de logements et les terres exploitées pour la sécurité alimentaire afin d'avoir un point de vue plus général.

Ma collègue d'Abbotsford a peut-être un point de vue différent sur le sujet.

Mme Mitchell : Merci beaucoup. Tout d'abord, il s'agit d'un rapport formidable.

Les conversations que nous avons à Abbotsford ont tendance à porter sur les terres agro-industrielles. Nous savons que de nombreuses parcelles de terrain qui se trouvent aujourd'hui dans les réserves de terres agricoles ne sont pas toujours les plus productives pour les besoins de l'agriculture. C'est ce dont nous continuons à parler; il est question d'accroître la capacité de transformation des aliments et la durée de vie de l'agriculture et du secteur agricole de notre communauté. C'est là-dessus que nous devons nous concentrer lorsqu'il est question des réserves de terres agricoles et cela fait partie des défis auxquels nous faisons face à l'heure actuelle. En fin de compte, il est essentiel

opening up the conversation to consider agri-industrial and food processing within our community is key as well.

Mr. Bonshor: Here in B.C., as the provincial government moves through its UNDRIP process, it's looking to amend legislation that is inconsistent with UNDRIP. One of the pieces of legislation that has been in the news recently pertains to the Land Act and working towards the co-governance of land use decisions with First Nations in British Columbia. I don't know specifically where the ALR fits within that, but it will be part of that conversation, and this maybe goes to Bridgitte's point about making decisions on land use in a more comprehensive way that takes into consideration multiple factors.

From our standpoint, one of those considerations that's going to be hardwired in provincial legislation is the advice and direction that First Nations will give as well. All of our communities and their owners from a community and economic development standpoint suffer from a lack of land and resources in which to do business. In some cases, there have been opportunities that have derived from lands that were formerly in the ALR. I say that to bring to light that it is an imperfect system, and there needs to be a better integration of all relevant values to make something like a body or institution like the ALR relevant in today's time.

Senator Simons: Thank you very much to all three of you.

The Chair: Are there any more questions, colleagues?

Seeing none, on behalf of the committee, I would like to thank our witnesses for being here with us this evening and answering all our questions. It is very much appreciated. Thank you.

(The committee adjourned.)

de préserver les terres agricoles productives, et nous croyons qu'il faut en faire une priorité en investissant dans ce genre d'infrastructure, mais qu'il faut également ouvrir le débat sur la transformation agro-industrielle et alimentaire dans notre communauté.

M. Bonshor : Ici, en Colombie-Britannique, pendant que le gouvernement suit le processus de la DNUDPA, il envisage de modifier des dispositions législatives qui ne cadrent pas avec la DNUDPA. Parmi les dispositions législatives qui ont récemment fait les manchettes, il y en a une qui concerne la loi sur les terres et la possibilité de prendre des décisions relatives à l'utilisation des terres de concert avec les Premières Nations de la Colombie-Britannique. Je ne sais pas exactement où les réserves de terres agricoles entrent en jeu, dans ce contexte, mais il en sera question, et peut-être que cela revient à ce que Mme Anderson disait sur le fait qu'il faut prendre des décisions sur l'utilisation des terres de façon plus globale et en tenant compte de multiples facteurs.

De notre point de vue, les conseils et l'orientation que les Premières Nations nous donneront seront tout à fait intégrés dans les dispositions législatives provinciales. Du point de vue communautaire et du développement économique, les collectivités et les propriétaires fonciers souffrent du manque de terres et de la pénurie de ressources avec lesquelles faire des affaires. Dans certains cas, des terres qui se trouvaient anciennement dans des réserves de terres agricoles présentaient des possibilités économiques. Je veux simplement souligner qu'il s'agit d'un système imparfait, qu'il faut mieux intégrer tous les éléments nécessaires si l'on veut qu'un organisme ou une institution responsable des réserves de terres agricoles soit pertinent à l'époque où nous vivons.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup à vous trois.

Le président : Avez-vous d'autres questions à poser, chers collègues?

Puisque plus personne n'a de questions, j'aimerais, au nom du comité, remercier nos témoins d'avoir été ici, parmi nous, ce soir et d'avoir répondu à toutes nos questions. Nous vous en sommes très reconnaissants. Merci.

(La séance est levée.)