



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

**de la Commission permanente
des transports et de l'environnement**

Le jeudi 19 avril 2018 — Vol. 44 N° 154

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (1) :
Affaires maritimes

**Président de l'Assemblée nationale :
M. Jacques Chagnon**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats de toutes les commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission parlementaire en particulier	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	30,00 \$

Achat à l'unité: prix variable selon le nombre de pages.

Règlement par chèque à l'ordre du ministre des Finances et adressé comme suit:

Assemblée nationale du Québec
Direction de la gestion immobilière et des ressources matérielles
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec (Québec)
G1A 1A3

Téléphone: 418 643-2754
Télécopieur: 418 643-8826

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des commissions parlementaires dans Internet à l'adresse suivante:
www.assnat.qc.ca

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 19 avril 2018 — Vol. 44 N° 154

Table des matières

Affaires maritimes	1
Discussion générale	1
Document déposé	5
Document déposé	9
Adoption des crédits	23
Documents déposés	23

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Jean D'Amour

M. Harold LeBel

M. Jean-Denis Girard

M. Germain Chevarie

M. Donald Martel

M. Pierre Michel Auger

Note de l'éditeur : Les crédits du volet Jeunesse du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des relations avec les citoyens le 24 avril 2018.
Les crédits du volet Réforme des institutions démocratiques du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 24 avril 2018.
Les crédits du volet Conseil exécutif du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 25 avril 2018.
Les crédits du volet Affaires autochtones du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions les 25 et 26 avril 2018.
Les crédits du volet Accès à l'information du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 26 avril 2018.
Les crédits du volet Relations canadiennes et Francophonie canadienne du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 2 mai 2018.

Le jeudi 19 avril 2018 — Vol. 44 N° 154

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (1) : Affaires maritimes

(Onze heures cinquante minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs appareils électroniques.

Alors, la commission est réunie afin de procéder à l'étude du volet Affaires maritimes, relevant des crédits budgétaires du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2018-2019. Une enveloppe de deux heures est allouée à l'étude des crédits.

Mme la secrétaire, y a-t-il des remplacements?

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) sera remplacé par M. Girard (Trois-Rivières); M. Boucher (Ungava), par Mme Ménard (Laporte); M. Habel (Sainte-Rose), par M. Chevarie (Îles-de-la-Madeleine); M. Plante (Maskinongé), par M. Huot (Vanier-Les Rivières); M. Simard (Dubuc), par M. Auger (Champlain); et M. Roy (Bonaventure), par M. LeBel (Rimouski).

Affaires maritimes

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, Mme la secrétaire. Alors, nous cassons la glace avec les crédits cette année pour l'exercice 2018-2019. Merci beaucoup de votre présence. Nous allons passer un bloc de deux heures ensemble.

Étant donné, justement, qu'il s'agit d'un bloc de deux heures, il n'y aura pas de remarques préliminaires. Nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs de 15 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée cet avant-midi... bien, cet après-midi, donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Alors, puisque nous avons débuté à 11 h 49 précises et puisque j'ai eu comme information qu'il y a eu entente avec les leaders, nous allons poursuivre au-delà de l'heure prévue, donc jusqu'à 13 h 49, pour ainsi compléter le deux heures de bloc d'études en lien avec ces crédits. Alors, j'ai le consentement? J'ai des hochements de tête. Ça va? Ça va. C'est noté.

Discussion générale

Alors, sans plus tarder, je suis maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle pour un premier bloc d'échange. M. le député de Rimouski, la parole est à vous pour un temps de 15 minutes.

M. LeBel : Merci, M. le Président. Bien, commencer par saluer le ministre, mon collègue, ami, voisin dans le Bas-Saint-Laurent. Saluer aussi les gens qui l'accompagnent. Je vais essayer de... C'est la première fois que je fais les crédits, hein, Affaires maritimes... Mais je te salue, toi aussi, excusez-moi, M. le député... C'est la première fois que je fais les crédits des affaires maritimes, je vais essayer de bien faire ça.

Je vais commencer tout de suite avec les négociations sur les quais dans l'Est du Québec, les cinq quais. Je sais que vous négociez là-dessus. On nous parle qu'on devrait avoir des bonnes nouvelles éventuellement. J'aimerais avoir certaines précisions parce que l'important, c'est d'aller chercher ces quais-là, mais de les prendre en bon état, de s'assurer que le fédéral nous les cède, mais en bon état. J'ai regardé dans les budgets du fédéral, ce que je semble voir, c'est qu'ils ont réservé une enveloppe de 68 millions pour cette année pour le Programme de transfert des installations portuaires. 68 millions, ce n'est pas beaucoup pour les cinq quais.

Comment vous... Est-ce qu'on est toujours dans cette enveloppe-là? On pense, seulement pour le quai de Baie-Comeau, on me dit... juste le mettre à niveau, on parle d'une quarantaine de millions. Ça fait qu'on peut comprendre que 68 millions pour les cinq quais, ça peut être problématique. Est-ce qu'on est toujours dans cette enveloppe-là du 68 millions dans vos négociations?

Le Président (M. Iracà) : Oui. M. le ministre, oui. Ça va.

M. D'Amour : Merci beaucoup, M. le Président. Alors, très rapidement, je veux saluer d'abord les collègues, le député de Rimouski, le député de Nicolet-Bécancour, également le député de Champlain, des Îles-de-la-Madeleine, de Trois-Rivières. Soyez les bienvenus. Simplement vous présenter, M. le Président, les gens qui vont m'assister dans cette présentation ce matin. D'abord, à ma droite, Mme l'attachée de presse, Mme Véronique Michaud, à ma gauche, M. Georges Farrah, qui est secrétaire général associé au Secrétariat aux affaires maritimes du Québec, avec les membres de son équipe, et il y a également les membres du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, de façon à ce que nous puissions répondre adéquatement à chacune des questions qui nous seront posées ce matin.

Ceci dit, sur l'importante question du transfert des quais, pour le bénéfice des gens qui nous écoutent, c'est important de rappeler exactement quelles sont ces structures. Il y en a cinq qui appartiennent à Transports Canada. Il y a Gaspé,

Matane, Rimouski, Cacouna et Baie-Comeau. La particularité Baie-Comeau, c'est que la municipalité, la ville, veut le prendre en charge. Et j'ajouterais aussi qu'il y a Percé qui appartient à Pêches et Océans Canada.

Sur la question financière, depuis le début, M. le Président, notre gouvernement a été très clair : nous exigeons une mise à niveau complète de ces infrastructures sur un horizon de 25 ans.

Quant au chiffre qui a été avancé par le collègue de Rimouski tout à l'heure, on n'est pas du tout sur l'horizon de 68 millions de dollars. Vous comprendrez, M. le Président, que, ce matin, je ne vais pas dévoiler de chiffres parce que nous sommes en phase de négociation, mais il faut... Ce que je veux dire, c'est que ce sont des dossiers très importants. Dans certains cas, il y a même une urgence d'agir, M. le Président. Je pense, entre autres, à Matane, Matane qui a, à toutes fins pratiques, atteint sa durée de vie maximale. Il y a Rimouski, dont une partie du quai a été condamnée.

Alors, pour nous, ce qui est important et ce que nous souhaitons, M. le Président, c'est d'avoir une entente de principe le plus rapidement possible. Et j'y crois, même pour le mois de juin, parce que les discussions vont bien avec nos vis-à-vis fédéraux. Quant aux chiffres, je dois les taire à ce moment-ci, mais nous avons une évaluation pour chacune de ces structures. Alors, c'est clair que ça va coûter beaucoup d'argent.

Et les expériences du passé parlent très correctement aussi, en ce sens qu'on a vu des transferts fort réussis au cours des années précédentes. Je pense, entre autres, à Rivière-du-Loup, je pense à Montmagny, je pense à d'autres infrastructures fédérales aussi, comme des aéroports. Alors, il n'est pas question pour nous de négocier une entente à rabais. Il faut que ce soit conforme aux réels besoins de manière à doter les communautés d'installations de qualité que l'on pourra développer par la suite.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Rimouski.

M. LeBel : Merci, M. le Président. Vous avez présenté le monde autour de vous. Est-ce que j'ai compris qu'il y a des gens du ministère des Transports qui sont ici?

M. D'Amour : Non.

M. LeBel : Non? Parce que la décision du Conseil des ministres, ce que j'ai vu du Conseil des ministres, c'est que la négociation avec le fédéral est confiée au ministère des Transports, puis il n'y a personne des Transports ici aujourd'hui. O.K.

Votre vision des choses, quand on ira rechercher les quais, les différents ports, puis je comprends, là, puis je comprends votre... vous ne pouvez pas amener des chiffres aujourd'hui, vous êtes en négo, mais, mettons, la volonté, tout le monde ensemble, que les quais soient transférés d'une façon correcte, là, mis en normes, quand ils seront transférés au Québec, qui va être responsable de la gestion de ces quais-là au Québec? L'information que j'ai, on me parle de la STQ, la Société des traversiers du Québec. Est-ce que c'est ça, l'information pertinente? Et, si oui, est-ce que la STQ est en mesure de gérer ces ports-là? Est-ce qu'elle a l'expertise pour gérer ces différents quais là?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, je tiens d'abord à rassurer le député de Rimouski quant à la négociation. Bien sûr, le ministère des Transports est là, mais le Secrétariat aux affaires maritimes est présent dans le cadre de ces négociations, alors je suis habilité à vous donner les détails que je peux dévoiler publiquement aujourd'hui.

Sur la question de la gouvernance, sincèrement, je ne crois pas que la Société des traversiers soit là. Cependant, quant au modèle précisément, quant à la façon de faire, on est en train de justement discuter de ces points-là dans le cadre de la négociation. Nous pourrions, au moment de la conclusion d'une entente ou d'ententes au pluriel, parce que, je l'ai dit tantôt, il y a six structures, on pourra aller plus loin. Mais notre objectif ultime, là, c'est de faire en sorte que ce soit le fédéral qui assume l'entièreté, le total des coûts, et nous souhaitons que des travaux soient réalisés dans les meilleurs délais parce que, je tiens à le dire au député de Rimouski et à l'ensemble des parlementaires dans cette Chambre ce matin, c'est qu'il y a une vision, hein? On ne se porte pas acquéreur d'installations aussi importantes pour le plaisir de dire qu'on est propriétaires, c'est qu'il y a une volonté de développement. Alors, dans cette volonté de développement, il y a le souci, bien sûr, de bien faire les choses, mais de les faire rondement aussi en termes de délais parce que c'est important, parce qu'il y a des impératifs incontournables. Je pense à Matane, j'en ai parlé tantôt, sa durée de vie.

Et il y a bien sûr toute la question du développement de nos zones industrialo-portuaires. Si on pose ce geste-là, c'est qu'on veut justement avoir... je ne dirais pas un contrôle, mais qu'on soit bien positionné de façon à développer l'ensemble du réseau de nos zones industrialo-portuaires au Québec. Alors, j'aurai l'occasion d'en reparler à l'intérieur des deux prochaines heures, mais il y a beaucoup de travail qui a été effectué. Et, à partir du moment où on devient propriétaire de ces structures, ça devient encore plus facile pour nous non seulement de délimiter la zone, enfin, je dois dire que c'est pas mal fait, mais de les développer par la suite.

Alors, on aura les coudées franches pour assumer notre développement régional tel que le prévoit la Stratégie maritime du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. LeBel : Je comprends que, dans vos négociations, quand même, ça n'appartient pas au fédéral de discuter comment le Québec va gérer les quais. Du moment où on les reprend, c'est à vous autres, c'est une décision du

gouvernement. Pour l'instant, vous ne savez pas, là, ce n'est pas la STQ qui va gérer ces ports-là. Vous n'avez pas une idée c'est quelle structure gouvernementale québécoise actuellement qui va prendre la gestion de ces quais, de ces ports puis qui va les administrer, les gérer, s'assurer de la mise aux normes de ces quais-là? C'est quelle structure au Québec? C'est au ministère des Transports? Ce n'est sûrement pas au Conseil exécutif.

• (12 heures) •

M. D'Amour : Je vous dirai très sincèrement que ça fait partie des éléments que nous discutons actuellement avec nos vis-à-vis fédéraux. Je suis désolé de ne pas pouvoir aller plus loin, mais, sincèrement, je veux laisser libre cours aux discussions, négociations. Et je dirais au député de Rimouski, là, qu'on ne va pas trop user de sa patience parce que notre objectif dans le temps, c'est d'en arriver à établir une entente de principe pour le mois de juin. C'est dans quelques semaines.

On se met beaucoup de pression, j'en conviens. J'espère qu'on pourra respecter cet échéancier-là. Mais, à partir du moment où on a des ententes, évidemment, toute la question des chiffres, on va le clarifier, et ça, pour moi, ça, c'est très important. Et, sur la question de la gouvernance aussi, comment les choses vont se passer par la suite, tout ça sera dévoilé en même temps. Mais je dois dire que le climat aux tables de négociation présentement est très favorable. Le gouvernement fédéral a cette intention. D'ailleurs, le programme de dessaisissement existe depuis 1995. Alors, le livre, quant aux modalités est déjà pas mal complété. Alors, à ce moment-ci, on échange très correctement, les choses prennent bien leur place, et ce qu'on souhaite, c'est d'avoir les coudees franches pour être en mesure d'assumer le développement de chacun de ces territoires.

Vous savez, habituellement, au Québec, lorsqu'il y a un port, tout autour du port, il y a de la prospérité. C'est le cas au port de Trois-Rivières, c'est le cas aux Îles-de-la-Madeleine, c'est le cas partout. Alors, ce qu'on veut, c'est d'en remettre. Ce qu'on veut, c'est de créer des emplois de qualité, des emplois bien payés. Alors, on arrive, on touche au but d'une conclusion, là, en termes de propriété de structures, et par la suite, bien, on sera en mesure de développer ces territoires-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. LeBel : Bien, on comprend que la décision de la gouvernance, c'est une décision qui vous appartient. Ce n'est pas au fédéral à décider comment vous allez gouverner les quais éventuellement. Mais vous ne pouvez pas me dire encore c'est quoi, votre... vous gardez ça dans votre négociation.

M. D'Amour : On garde ça dans nos discussions. Ça fait partie d'un tout.

M. LeBel : O.K. Bien, bonne chance.

Vous venez de commander... annoncer une étude hier ou avant-hier, vous avez annoncé que vous allez faire une étude sur les quais. En tout cas, vous pourriez m'en dire un peu plus sur l'objectif de cette étude-là qui nous arrive là, présentement. Dans vos déclarations, vous dites : On va aller chercher les quais puis les ports, puis ils vont être utiles. Tu sais, il va y avoir des mandats. Il va y avoir de l'activité sur chacun de ces quais-là. Tu sais, on ne les reprend pas pour les laisser comme ça. Matane, on comprend, là, c'est plus industriel, Baie-Comeau, c'est industriel, Rimouski, c'est plus au côté de la recherche, de la science. Mais je me posais des questions sur Cacouana. C'est dans votre comté, là, vous connaissez bien Cacouana. Puis on sait les problématiques qu'on a eues avec le port de Cacouana dans les dernières années. Votre vision pour le port de Cacouana un coup rétrocedé au gouvernement du Québec?

M. D'Amour : M. le Président, est-ce que je constate également que le député a posé une question sur l'étude?

M. LeBel : Oui, oui, oui.

M. D'Amour : O.K. Alors, l'étude, peut-être apporter une précision, là, c'est contenu à l'intérieur, bien sûr, du budget. Et ce qu'on veut, là... parce que, vous savez, il y a cinq grandes administrations portuaires fédérales au Québec que sont Sept-Îles, Trois-Rivières, Saguenay, Québec et Montréal. Alors, en procédant à l'acquisition de l'ensemble de ces infrastructures, on aura un portrait d'ensemble ou une propriété qui va couvrir l'ensemble du Québec. Alors, l'étude va nous servir à bien définir la vision qui va avec.

Alors, dans ce contexte, on va annoncer, donc, officiellement, là, dans les prochaines semaines, la réalisation de cette étude sur les perspectives de compétitivité et de croissance à long terme pour toute la question du transport maritime. Alors, on veut se donner, en fait, un outil de travail qui va nous permettre, là... parce que, vous savez, on vibre à l'ère des ententes de partenariat, entre autres l'entente de libre-échange avec l'Union européenne, ça fait partie des éléments. Alors, on veut avoir une idée très claire des opportunités qui s'offrent à nous au cours des prochaines années.

Ceci dit, sur la question de Cacouana, je n'ai jamais caché qu'il y avait eu des discussions, notamment avec les Malécites de Viger, qui ont des projets. Chose certaine, je tiens à dire, M. le Président, au député de Rimouski que nous voulons protéger le niveau actuel d'affaires qui se réalise au port de Cacouana. Bon an, mal an, on parle de 30 à 50, 55 navires. On veut protéger ce niveau d'activité, et je vais vous dire pourquoi. Ce sont des activités liées à des usines importantes. Je pense, entre autres, à Norampac du côté de Témiscouata-sur-le-Lac, je pense à White Birch du côté de Rivière-du-Loup. Et, pourquoi pas, dans nos réflexions, parfois songer à un développement touristique également? Alors, il y a des données techniques pour chacun des ports, il y a des particularités géographiques : profondeur d'eau, entrée, largeur de l'entrée, et tout ça. Alors, c'est à considérer, mais c'est sûr que Cacouana, on doit le développer au cours des prochaines années. Ça fait partie d'un environnement global qu'on analyse présentement.

Mais Cacouna a toute sa pertinence quant à l'existence de ce port et a un développement intéressant qu'on pourra y vivre après. Et le fait que le Québec en sera propriétaire, j'ai bien l'impression que ça pourrait faciliter le déroulement de ces projets-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. LeBel : Dans le dossier de Cacouna, vous savez, c'est un dossier qui préoccupe l'ensemble de la région aussi. C'est aussi environnemental, que vous connaissez bien, avec la présence des bélugas, et tout ça. Est-ce que c'est aussi un élément qui sera pris en considération?

M. D'Amour : Évidemment, j'ai déjà fait — pardon, M. le Président, je vais peut-être un peu vite, là — plusieurs déclarations à ce niveau. Puis je tiens à rappeler au député... Et d'ailleurs, ce sera intéressant, on va lui remettre une copie de la Stratégie maritime parce que tout ça est très clair, hein? Il n'y a pas de projets de développement qui vont se réaliser sur le plan maritime au Québec s'il n'y a pas le respect de l'environnement. Alors, tout ça s'inscrit dans un grand contexte de développement durable.

Et on a parlé abondamment des bélugas au cours des derniers mois. Le fédéral a enclenché des études à cet égard. On se veut respectueux de l'environnement. Mais je pense qu'on peut cohabiter. J'ai toujours parlé, dans le cadre de la Stratégie maritime, d'équilibre entre l'économie, nos besoins économiques et nos préoccupations environnementales.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Une minute, M. le député.

M. LeBel : Bien, rapidement, puis je reviendrai tantôt, mais on comprend que tout ça se tient. Puis je vois que les négociations avec Ottawa, ça a son importance. Vous ne pouvez pas trop en dire, mais, dans toutes vos négociations, on va décider où ça va descendre au Québec, qui va s'occuper de ça au Québec, à partir de l'étude, comment on va développer ces quais-là, comment on va les voir, comment on va respecter l'environnement, respecter les régions. Il y a beaucoup de choses qui devront être mises en marche puis qui n'ont pas été mises en marche actuellement parce que l'entente n'a pas été faite. Je comprends que, dès que ça sera signé, on parle de juin, juillet, je ne sais pas trop, il y aura beaucoup de pain sur la planche pour définir le rôle de chacun de ces quais-là puis comment on intègre ça dans la politique maritime québécoise.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, en quelques secondes.

M. D'Amour : Ça tombe bien, M. le Président, on a non seulement l'audace et l'ambition qu'il faut pour le faire, mais, autour de nous, il y a toutes les compétences qu'il faut pour le faire. Mais je vais vous dire qu'il y a déjà pas mal de choses qui ont été envisagées, notamment par l'implantation de nos zones industrialo-portuaires. Comme, par exemple, à Rimouski, il y a une vocation scientifique potentiellement liée à tout le développement des biotechnologies marines. Dans le cas de Matane, on parle d'éolien. Dans le cas de Gaspé, même chose. On peut développer, là. Et, en implantant ces zones, c'est des opportunités de développement qui vont se présenter à nous.

Alors, le député constate avec nous, là, c'est une vision de développement qu'on a mise de l'avant au cours des... j'oserais dire au cours des dernières années, parce que ça fait à peu près deux ans qu'on parle de ces négociations-là. On les réalise présentement. Et ce qu'on veut, là, on va se le dire franchement, c'est de l'activité économique, mais pas n'importe laquelle. On veut des emplois de qualité parce que c'est mon mandat de créer des emplois dans les régions du Québec...

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Malheureusement, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons débiter un nouveau bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Et je cède la parole au député de Trois-Rivières.

M. Girard : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de saluer les collègues, M. le ministre et toute l'équipe, tous les collègues qui sont ici avec nous aujourd'hui.

M. le Président, je ne suis pas un membre permanent de cette commission, mais c'est vraiment un grand plaisir pour moi d'être ici ce midi pour discuter pendant deux heures des affaires maritimes, de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'à Trois-Rivières nous avons l'administration du port de Trois-Rivières, qui est très active dans la région, qui travaille également en étroite collaboration avec la Société du parc industriel et portuaire de Bécancour. Donc, deux ports extrêmement importants dans la région : le port de Trois-Rivières, qui est un moteur de développement économique pour la région, qui est un créateur d'emploi, qui est un outil de développement pour plusieurs PME, plusieurs entreprises de la région. Et je ne vous cacherai pas que la Stratégie maritime est un outil qui a permis, au cours des quatre dernières années, à notre port de pouvoir vraiment se développer, de pouvoir attirer les entreprises, de pouvoir créer des emplois et qui a contribué grandement à ce que Trois-Rivières est devenu, avec un taux de chômage à son plus bas depuis l'histoire de la comptabilisation des taux de chômage à Trois-Rivières. Au 31 décembre dernier, on était 4,5 % de taux de chômage, du jamais-vu dans la région. Et le port est un bon contributeur.

Les investissements qui ont été réalisés par la Stratégie maritime ont été des atouts extrêmement importants. Et je vais avoir l'occasion, un petit peu plus tard, de parler plus particulièrement du port de Trois-Rivières et des impacts

de la Stratégie maritime, mais j'aimerais, dans un premier temps, demander au ministre de peut-être nous donner un petit peu plus le portrait global du Québec au niveau des investissements qu'on a réalisés au niveau de la Stratégie maritime et les impacts de ces investissements-là à travers le Québec, à travers toutes les régions portuaires du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : D'abord, M. le Président, je comprends, bien sûr, toute la fierté qui habite le député de Trois-Rivières en regard de la présence d'un port. S'il y a un port dynamique au Québec, parmi un ensemble de ports dynamiques, celui de Trois-Rivières ouvre le chemin à bien des transactions, à bien des affaires et à la création de bien des emplois également.

Sur la question de la Stratégie maritime, je suis très fier d'affirmer ceci : en moins de trois ans, il y a 305 projets, M. le Président, qui ont été officiellement annoncés et conclus. 305 projets qui ont généré des investissements de plus de 1 650 000 000 \$, et, selon l'Institut de la statistique du Québec, c'est indépendant de la politique, c'est plus de 9 000 emplois qui ont été créés et consolidés. D'ailleurs, M. le Président, avec votre permission, je déposerais ce dernier rapport qu'on a reçu de l'Institut de la statistique du Québec de façon à ce que les collègues puissent éventuellement en prendre connaissance.

Alors, moi, j'appelle ça nos trois chiffres magiques, là : 305 projets, 1 650 000 000 \$ d'investissements et 9 000 emplois, même un peu plus de 9 000 emplois, et nos statistiques datent déjà de quelques semaines.

• (12 h 10) •
Mais il y a davantage. Lorsque le premier ministre m'a confié la responsabilité des Affaires maritimes au Québec, il m'avait dit : En même temps, tu auras un cadre financier pour une première période de cinq ans parce que la Stratégie maritime, c'est une vision sur 15 ans, mais il y aura trois plans d'action. On est à l'intérieur du premier plan d'action, on est à mi-chemin, en fait, et ce que M. le premier ministre m'avait dit : L'argent qui te sera consenti dans le cadre financier, c'est 1,5 milliard. Bien, le devoir, c'est de transformer cet argent-là en emplois et se servir de l'argent à titre de levier économique. Alors, ce n'est pas banal.

Je vais vous dire que la part du Québec sur le 1 650 000 000 \$ est de 473 millions. C'est beaucoup d'argent, mais c'est entre 28 % et 30 % du total. Donc, l'engagement du Québec, 28 % à 30 %, ça a permis d'aller chercher de l'argent ailleurs. Ça a permis d'aller chercher de l'argent au fédéral dans une mesure de 423 millions de dollars. Il y a des investissements qui parfois relèvent de certaines municipalités ou de certaines autres organisations ou organismes, 308 millions de dollars, et le privé... Je me rappelle très bien d'une question qui avait été posée par le député de Nicolet-Béancour voilà maintenant deux ans, je crois, qui disait : Quelle est la part du privé? Moi, je suis très heureux de pouvoir lui indiquer aujourd'hui qu'à venir jusqu'à maintenant le privé, dans cette belle aventure maritime québécoise, a injecté 398 millions de dollars.

Et, si on regarde la carte du Québec, ce que ça a donné pour chacune des régions du Québec, ou par ministère — est-ce que je l'ai? Oui, oui, oui — par ministère d'abord, je vous dirais qu'il y a un certain nombre de ministères qui sont à contribution, les Transports, c'est 565 millions de dollars, Économie, Innovation, Tourisme et les Pêches...

Alors, on est très fiers de ce qui a été réalisé à venir jusqu'à maintenant dans toutes les régions du Québec, même les régions non maritimes dans le cadre parfois de travaux de sous-traitance, l'Abitibi, entre autres. Lorsque je suis allé en Abitibi l'automne dernier, j'ai rencontré une entreprise qui fait des affaires sur le plan maritime. On s'entend que le fleuve est un peu loin de l'Abitibi.

Alors, dans l'ensemble des régions du Québec, les régions, je vous dirais, en termes de nombre de projets à ce moment-ci, là, parmi les régions les plus, j'oserais dire, favorisées, il y a la Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine pour 110 projets, c'est quand même pas mal, il y a le Bas-Saint-Laurent avec 49 projets, il y en a 35 au niveau de la Côte-Nord. Alors, ces 305 projets, on les retrouve dans l'ensemble des régions du Québec, dans les Laurentides, en Estrie, en Abitibi, en Outaouais, dans le Nord-du-Québec. Alors, c'est le portrait qu'on peut dresser à venir jusqu'à maintenant de la Stratégie maritime, qui est un grand succès.

Vous savez, notre gouvernement, M. le Président, a créé, à venir jusqu'à maintenant, 238 000 emplois au Québec sur un engagement de 250 000 sur cinq ans. Alors, on a réalisé, en quatre ans, 238 000 emplois. Et je suis très fier de dire que la Stratégie maritime du Québec y contribue pour beaucoup, à ce chiffre extraordinaire de 238 000 emplois. Alors, je l'ai dit tantôt, c'est l'Institut de la statistique du Québec qui a compilé ces données et qui nous confirme la création de plus de 9 000 emplois, création et consolidation.

Et, dans l'industrie maritime, M. le Président, les salaires, habituellement, sont assez élevés. Les conditions sont très intéressantes. Alors, il va falloir s'attarder beaucoup aussi à la question de la main-d'oeuvre, c'est un heureux problème. Et, pour certains armateurs, certaines entreprises qui sont dans le domaine du transbordement des marchandises sur les quais, ça devient problématique. J'aurai l'occasion plus tard de parler de la tournée que j'ai réalisée pour la main-d'oeuvre.

Mais nos résultats sont éloquentes. J'en parle avec beaucoup de fierté puis je tiens à rendre un hommage particulier à l'industrie parce que ces projets-là nous viennent en grande partie par l'industrie maritime elle-même. Alors, que ce soient les administrations portuaires d'un peu partout au Québec, on parle beaucoup de Trois-Rivières et de ce succès, ça nous vient des administrations portuaires, ça nous vient de la société du développement du Saint-Laurent, que l'on appelle communément la SODES. Le monde de la formation est impliqué par le biais de l'Institut maritime du Québec. Il y a les commissions scolaires qui sont impliquées. Bref, nous avons le vent dans les voiles, M. le Président.

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. À des fins d'enregistrement, simplement mentionner que le rapport sur l'Institut de la statistique du Québec a bel et bien été déposé par le ministre au bureau de la secrétaire de la commission. Donc, on pourra, si vous voulez, en faire des copies, ceux qui le désirent.

Nous allons poursuivre toujours le bloc d'échange avec la partie gouvernemental avec, parlant des régions favorisées, là, avec votre projet, M. le ministre, le député des Îles-de-la-Madeleine. La parole est à vous.

M. Chevarie : Merci, M. le Président. D'abord, je salue le ministre. Soyez salué, votre équipe ainsi que les collègues ici, au sein de cette commission.

Je pense que le ministre a raison d'être très fier des résultats de la Stratégie maritime. C'est des chiffres qui sont costauds. Mais, au-delà des chiffres, c'est des retombées dans toutes les communautés maritimes du Québec, des retombées en termes d'emplois, même également en termes de services. Et ça, c'est extrêmement important. Et je pense que cette Stratégie maritime, qui a été officiellement lancée en 2015, le ministre est parti d'une page blanche pour créer aujourd'hui cette vaste stratégie qui permet au Québec maritime d'avoir un outil de développement extrêmement intéressant pour les communautés, et c'est des impacts en termes d'économie pour nos régions, c'est de la création de l'emploi, c'est l'environnement, également, et c'est le mieux-être de l'ensemble des communautés.

Et la stratégie touche évidemment tout le Québec maritime, toutes les régions qui ont un lien avec soit le fleuve ou le golfe. Et, bien entendu, les Îles-de-la-Madeleine, situées, sur le plan géographique, au centre du golfe du Saint-Laurent, bénéficient également de cette Stratégie maritime du gouvernement du Québec. Et on a profité des mesures qui sont disponibles à l'intérieur de la stratégie.

Entre autres, une des premières mesures, c'est la création du centre d'expertise en gestion des incidents maritimes, le CEGRIM, communément appelé. J'ai participé à l'annonce avec le ministre le 20 juin 2017, et ça a été fort bien accueilli aux Îles-de-la-Madeleine. Et c'est un projet, une ressource qui non seulement va desservir les Îles-de-la-Madeleine par rapport à ses objectifs au niveau des risques et des incidents maritimes, mais également l'ensemble du Québec maritime.

Et, à cet effet-là, M. le Président, ma première question, j'apprécieraï que le ministre puisse nous en parler un peu, nous fasse un état de situation, où on est rendu, les objectifs de mise en place du CEGRIM.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le député. Alors, M. le ministre, un état de situation.

M. D'Amour : Alors, très heureux de répondre à la question du collègue des Îles-de-la-Madeleine. Effectivement, le CEGRIM, c'était important pour nous et c'était une priorité du premier ministre, d'ailleurs, de l'implanter non seulement en région, mais là où naturellement ça devait se faire, c'est-à-dire aux Îles-de-la-Madeleine, qui constituent, en quelque sorte, la porte d'entrée maritime du Québec.

A ce moment-ci, ce qu'on a annoncé, là, éventuellement, c'est qu'il y aura 15 personnes à l'intérieur de cette structure du côté des Îles-de-la-Madeleine. Ce qu'on va faire à partir de cette structure, on va faire évidemment de la prévention, on va faire en sorte que les municipalités situées le long du Saint-Laurent puissent être bien équipées advenant un accident ou un incident sur le plan maritime.

Présentement, il y a cinq personnes à l'intérieur de ces installations, et nous devrions atteindre le chiffre de 15 employés au cours des prochains mois. Alors, c'est une mise en activité qui s'effectue de façon progressive. Imaginez, M. le Président, là, c'est quand même 15 emplois de qualité. Les Îles-de-la-Madeleine, c'est une population de 13 000 citoyens, c'est un petit territoire. Alors, 15 personnes qui arrivent, d'abord, sur le plan économique, ça crée un intérêt particulier, et, d'autre part, compte tenu de la mission de cette organisation, on parle de sécurité, on parle de prévention, on parle d'équiper nos communautés de façon à ce qu'on soit dotés de plans d'urgence corrects, efficaces advenant un incident sur le plan maritime.

Alors, c'est une intention qui avait été confirmée dès le lancement de la Stratégie maritime, encore fallait-il, bon, que tous les ministères impliqués soient en collaboration. Le ministère de la Sécurité publique fait cheminer cette organisation-là présentement. Alors, je le rappelle, il y a cinq personnes présentement, il y en aura 15 au cours des prochains mois, ce qui va venir, en quelque sorte, boucler la boucle quant aux opérations.

Et ce n'est pas une structure, M. le Président, qui va disparaître au cours des deux, ou des trois, ou des quatre prochaines années, c'est une structure permanente, parce qu'on va s'entendre sur une chose : il n'y aura pas moins de circulation sur le Saint-Laurent au cours des prochaines années, il y en aura même davantage. Donc, c'est important d'agir de façon continue, que cette organisation-là ait une durée dans le temps, qu'elle puisse rendre les services pour lesquels le centre a été créé.

Et, puisqu'on parle des Îles-de-la-Madeleine, je sais que le député caresse un certain nombre d'autres projets, mais peut-être une parenthèse pour dire des choses qui ont été faites conjointement avec l'entreprise privée. On pense, entre autres, aux Pêcheries Bruno Bourque aux îles, on a soutenu l'acquisition et la réfection d'un chalut pour la pêche au sébaste aux Îles-de-la-Madeleine, et à l'entreprise Moule du large, aux îles toujours, augmentation de la production d'huîtres par l'acquisition de nouveaux équipements.

Dès qu'il y a une activité maritime, on est présent. C'est notre but, c'est notre objectif. On veut soutenir l'industrie à tous niveaux. On aura l'occasion, ce matin, de parler de tourisme. J'ai parlé de ports tantôt, des zones industrialo-portuaires, mais l'industrie maritime québécoise, c'est vaste, il y a tout plein d'opportunités, et on a bâti nos programmes avec les régions, donc on est collés sur les réalités régionales. Alors, c'est de façon judicieuse qu'on peut intervenir par la suite.

Évidemment, les Îles-de-la-Madeleine, l'un des plus beaux gestes qu'on a posés comme gouvernement, c'est la reconnaissance du caractère de l'insularité. Ça, c'est une initiative, c'est un geste du gouvernement qui... Dans chacun des dossiers que touche le gouvernement, là, il y a une incidence. Lorsqu'on parle d'appliquer un programme ou de régler un projet aux Îles-de-la-Madeleine, il y a ce principe d'insularité, reconnu par l'Assemblée nationale, qui fait en sorte que le petit plus qu'il faut pour être capable de réaliser un projet sans que les citoyens des îles soient pénalisés financièrement, bien, ça fait une différence. On est très fiers de ça.

Si on n'avait pas eu de Stratégie maritime, est-ce que ce contexte d'insularité aurait été aussi facilement reconnu? Je ne sais pas, mais, à ce moment-ci, je pense que ça forme un tout qui est favorable au développement des Îles-de-la-Madeleine.

• (12 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, M. le député, il vous reste 1 min 15 s.

M. Chevarie : Est-ce qu'on pourrait le reporter sur le prochain bloc?

Le Président (M. Iracà) : Sans aucun problème. De consentement, là, ça va, ça va.

M. Chevarie : Merci.

Le Président (M. Iracà) : Alors, nous allons débiter un autre bloc d'échange avec le deuxième groupe d'opposition. Député de Nicolet-Bécancour, la parole est à vous.

M. Martel : Merci, M. le Président. Bien, bonjour, M. le Président. Je veux saluer le ministre de la Stratégie maritime, monsieur... j'allais dire son nom, le député de Rivière-du-Loup, saluer aussi l'équipe qui l'entoure. Je remarque M. Farrah, qui est un ancien parlementaire, si ma mémoire est bonne, un ancien P.D.G. de la Société des traversiers du Québec. Mais on ne parlera pas de ce dossier-là aujourd'hui. Je veux saluer aussi mes collègues du gouvernement. Je remarque, entre autres, la présence de députés de la Mauricie. Ça me réjouit parce que, sincèrement, le fleuve Saint-Laurent, ça a un impact très important par rapport au port de Trois-Rivières, par rapport au port de Bécancour. Et je veux saluer aussi mon collègue de Rimouski et non moins ami. Et je suis content aussi de voir le député de Rimouski présent parce que, sincèrement, on ne peut pas parler de stratégie maritime en faisant abstraction de tout le potentiel qu'il y a à Rimouski.

Si on va maintenant au fond des choses, ce n'est pas la première année qu'on fait cette étude de crédits là, moi puis le ministre. C'est un dossier qui est quand même important pour moi dans le sens que, vous vous rappelez, mon chef avait écrit un projet pour vanter les mérites et tout le potentiel du fleuve Saint-Laurent, notamment par la voie maritime. J'imagine, je ne pense pas que le ministre va nous faire des aveux aujourd'hui, mais j'imagine que ça a été une grande inspiration pour le gouvernement libéral de faire un ministère dans cette législature-là parce que je ne me rappelle pas qu'on avait parlé beaucoup de ça au préalable. Donc si ça a été une bonne inspiration, très content.

Ce qui est intéressant dans ce dossier-là puis ce qui l'est moins, c'est... Moi, ce qui m'intéresse, dans le fond, c'est les vraies affaires. Vous vous rappelez quand vous parliez des vraies affaires, là? C'est quoi, l'impact réel de la Stratégie maritime? Je ne vous laisserai pas la parole là-dessus, mais ce qui est difficile, M. le ministre, à bien identifier, c'est que, souvent, vous allez faire des annonces qui ne sont pas nécessairement liées ou très directement liées à votre ministère. Moi, ce que j'aimerais ça savoir, c'est : Si on prend, par rapport à 2014, mettons, c'était quoi, la valeur des marchandises transportées sur le fleuve Saint-Laurent? Quelles sont aujourd'hui les valeurs? Est-ce qu'on fait plus de transport de marchandises sur le fleuve Saint-Laurent qu'en 2014?

Peut-être que vous n'avez pas les informations précises aujourd'hui, mais, en termes de valeur, j'aimerais ça. Combien d'emplois directs, les gens qui travaillaient pour le transport maritime, puis là-dedans on peut mettre les compagnies qui... les chantiers maritimes, là, combien de personnes directement travaillaient pour le transport des marchandises? Combien qu'il y en a aujourd'hui? Quelle a été la valeur des investissements privés le long du Saint-Laurent pour favoriser le transport des marchandises?

Je veux distinguer parce que, souvent, on met beaucoup de choses... je ne dis pas que ce n'est pas important, mais, par exemple, tout le volet touristique, je ne dis pas que ce n'est pas important, mais, moi, ce que je veux focuser, là, c'est vraiment par rapport au transport des marchandises. Donc, j'aimerais ça savoir c'est quoi, la valeur. Est-ce qu'il y a eu une augmentation de la valeur des marchandises transportées? Est-ce qu'il y a eu de la création d'emplois directs sur le transport? Les investissements privés puis la part du Québec dans ces investissements-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, d'abord, M. le Président, en toute amitié et en tout respect, le député de Nicolet-Bécancour souligne le fait... bon, souligne le plan Saint-Laurent élaboré par son chef. Il veut savoir si ça nous a inspirés. Je vous dirais que oui parce que, dans le plan Saint-Laurent, on ne parlait pas de pêche, on ne parlait pas d'environnement puis on ne parlait pas de régions. Alors, on s'est dit : Nous, on va en parler. Alors, c'est aussi clair que ça. Mais c'est une petite parenthèse, comme ça, que j'ose me permettre, M. le Président.

Je vais vous dire, je vais répondre par des... à la question du député, je vais répondre par des exemples concrets et très précis. Par exemple, projet de 120 millions au port de Montréal, le gouvernement du Québec y a injecté 40 millions de dollars. Sans la participation du Québec, ce projet ne se réalisait pas. Qu'est-ce que ça permet? Ça permet au port de Montréal d'être davantage concurrentiel, le port de Montréal qui fait un gros travail présentement en termes de prospection et de développement de son marché, qui travaille maintenant avec l'Asie, hein, qui se prépare, qui s'est déjà préparé et qui continue à le faire concernant l'entente de libre-échange avec l'Union européenne, j'en ai parlé tantôt.

Un autre exemple concret, un projet qui ne se serait pas réalisé n'eut été de la participation financière du gouvernement du Québec, je parle du terminal de croisière toujours au port de Montréal. Si on n'avait pas mis 20 millions, si la ville de Montréal n'avait pas investi, le projet, il ne serait pas là. Pas de Stratégie maritime, là, pas de consolidation de l'industrie des croisières.

Mais je reviens à la question des marchandises. Le port de Trois-Rivières est un merveilleux exemple. Est-ce qu'on n'a pas construit un nouveau quai au port de Trois-Rivières, qui est une administration... deux nouveaux quais, qui est une administration portuaire fédérale? Nous avons permis la réalisation de ce projet-là plus rapidement. Alors, c'est ce que ça permet, la Stratégie maritime. Et il y a autant d'exemples qu'il y a de projets au Québec. 305 projets sur une si courte période de temps au niveau maritime, ça ne s'est jamais vu.

Alors, on parle de... Tantôt, je vais rappeler des chiffres qui ont été mentionnés parce que le député de Nicolet-Bécancour, à juste titre, a fait référence aux investissements du secteur privé. Actuellement, là, on est à 398 millions de dollars d'engagements privés dans les projets liés à la Stratégie maritime. La part du Québec est de 473 millions de dollars. Alors, c'est l'entreprise privée, j'en ai parlé tantôt sous l'angle des moules du large, notamment aux Îles-de-la-Madeleine, c'est un exemple. Alors, qu'est-ce que ça permet, l'achat de nouveaux équipements? Ça permet de produire davantage.

Vous savez, l'industrie maritime, le 90 % de ce qui est autour de nous, dans cette salle, ce matin, a été transporté par l'industrie maritime. Vous voyez Québec, là, Québec. Bien, Québec regarde pour faire le transbordement de conteneurs éventuellement. Bien, ça fait partie des projets que la Stratégie maritime regarde d'un oeil très attentif. On était à Sept-Îles, le collègue des Ressources naturelles, le président du Conseil du trésor et moi-même, il y a trois semaines. L'acquisition de Pointe-Noire, qui permet de désenclaver le Nord québécois, c'est un projet qui émane de la Stratégie maritime, qui va permettre à des millions de tonnes d'être transbordées à partir des installations de Sept-Îles.

Je pourrais continuer comme ça, M. le Président, on a juste deux heures, je pourrais faire le tour pendant deux heures de tout ça. Alors, c'est des chiffres importants.

Puis la question des emplois, une conclusion là-dessus, c'est quand même 9 000 emplois créés et consolidés. Et ça, ce n'est pas moi qui le dis, c'est l'Institut de la statistique du Québec qui a réalisé cette étude-là en fonction d'un modèle intersectoriel du Québec. C'est une méthode reconnue. Alors, ça parle, c'est 9 000 jobs créées et consolidées.

Une voix : ...

M. D'Amour : Global.

M. Martel : On parlait du transport.

Le Président (M. Iracà) : M. le député.

M. Martel : Moi, là, je ne dis pas qu'il ne s'est rien fait les dernières années au niveau de la Stratégie maritime, mais, si j'avais un reproche à faire au ministre, c'est de tellement vouloir en mettre qu'on oublie un peu l'essentiel. Je vous donne juste un exemple dans ce que vous avez mentionné. Vous avez fait l'annonce dans le port puis vous vous attribuez les mérites de la Stratégie maritime dans le port de Trois-Rivières, 39 millions. Vous avez fait cette annonce-là, la stratégie n'était même pas connue, puis le gouvernement provincial, il a mis zéro sou.

Vous avez fait un peu la même chose avec le contrat d'Asterix à la Davie. Le gouvernement fédéral a mis 194 millions au mois de novembre 2015, ça venait tout juste... la stratégie, là, c'était en juin, vous vous attribuez ça. Je trouve que ça ne fait pas crédible pour le reste.

Moi, là, ce que je veux... Vous êtes un ministère puis vous me corrigerez, là. Il me semble, vous avez un budget d'à peu près 1,3 million, budget de fonctionnement. Bien, ça, vous pouvez peut-être me le confirmer, là.

Le Président (M. Iracà) : Aux fins d'enregistrement. M. le ministre.

M. D'Amour : C'est 1,8 million, M. le Président.

• (12 h 30) •

M. Martel : 1,8, mais je pense que, les dernières années, c'était 1,3. Ça se peut-u? Donc, 1,3, 1,8. Je ne le sais pas, il doit y avoir une dizaine de ressources, sept, huit, neuf, 10 ressources qui travaillent là-dedans. Tu sais, vous parlez, la première année, des investissements de 990 millions. Deuxième année, woups! là, peut-être qu'on avait été chercher dans tous les tiroirs possibles. Première année, 900 millions. La part du fédéral là-dessus était de 226 millions, puis l'investissement moyen était de 6,3 millions. Deuxième année, comme je disais, les tiroirs étaient un peu vides, là, 400 millions. Donc, 500 millions de moins d'investissement. Je ne pense pas que c'est parce que vous étiez deux fois moins bon que la... deux fois et plus moins bon que la première année. Le gouvernement fédéral a mis 157 millions. Puis là les investissements moyens étaient de 3,8 millions. Cette année, il reste encore deux mois, 281 millions. Donc, toujours en diminuant.

Je ne peux pas croire. Comprenez-vous ce que je veux dire? Je ne peux pas croire. Vous avez parti ça de zéro, puis là vous ramassez à peu près tout ce qu'il y a, tout ce qui traîne, mais à la fin, cette année, 281 millions, la part du fédéral, 90 millions, puis l'investissement moyen, c'est 6,3 millions.

Moi, j'aimerais ça savoir : Est-ce que vous avez des chiffres plus objectifs, là? Pas aller chercher n'importe quoi n'importe où, là. Vraiment, là, par rapport... Moi, je vous parlais du transport tantôt. Combien d'investissement privé lié directement au transport des marchandises? Je vous ai parlé des emplois. Vous dites 9 000. C'est possible. Je ne conteste pas ça. Moi, j'aimerais ça que vous ayez un chiffre par rapport au transport des marchandises.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, M. le Président, je vais... Je pense que je vais déposer la Stratégie maritime, parce que M. le député de Nicolet-Bécancour pourra la consulter, là, parce qu'on a un problème. Qu'est-ce que c'est que la Stratégie maritime? Oui, bien sûr, c'est un levier d'investissement. La Stratégie maritime, elle est parfois touristique, elle est économique, elle est transport, elle est environnement. En fait, il y a neuf ministères qui gravitent autour de nous, dont l'Éducation aussi. Alors, c'est un tout. C'est une vision intégrée. Et, lorsqu'on parle de données, les chiffres que je soumetts ce matin, que je porte à l'attention de cette Chambre, ce sont des chiffres réels.

J'ai donné tout à l'heure quelques exemples de projets qui ne se seraient pas réalisés, n'eût été de la présence d'une stratégie maritime. Le Secrétariat aux affaires maritimes du Québec a un rôle de coordonnateur à travers tout ça. La coordination est assurée par le Secrétariat aux affaires maritimes. Et on n'a pas inventé ça, là, le cadre financier de la Stratégie maritime du Québec est le l'ordre de 1,5 milliard, duquel sont issus un certain nombre de programmes. Je pense, entre autres, au ministère des Transports où il y a un programme d'investissement en regard des infrastructures maritimes, 200 millions de dollars. Ça a permis à des projets de se réaliser, notamment à Port-Cartier. À différents autres endroits, il y a des projets qui sont déposés actuellement. J'ai parlé des zones industrialo-portuaires. Il y a un programme de 300 millions qui est localisé du côté du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

Le propre de la Stratégie maritime, c'est qu'elle est au centre de l'industrie avec les ministères qui gravitent autour. Ce cadre financier, c'est de l'argent que le gouvernement a décidé d'investir. Alors, c'est des choses concrètes.

Tantôt, le député disait que je manquais d'objectivité. Moi, je parle de chiffres réels. On ne les a pas inventés. Et, dans nos communications, et je crois que le député a ça entre les mains, nous avons non seulement la nomenclature, mais le détail. À la question que pose le député, la réponse réside dans ces documents, qui sont d'ailleurs publics, parce que les projets ont été annoncés, les projets sont contenus dans un document qui est public. Alors, les investissements privés y sont. Les investissements du fédéral y sont. Les investissements de certaines municipalités aussi, parce qu'on parle de projets municipaux dans certains cas. Alors, pour nous, c'est important.

Je regarde du côté des Îles-de-la-Madeleine. Donner un exemple de projet, là. Et, si le gouvernement du Québec n'est pas là, je pense que le projet ne se fait pas. On parle du remplacement d'une grue-portique aux Îles-de-la-Madeleine. On pense éventuellement à remplacer le CTMA aux Îles-de-la-Madeleine. Sans stratégie maritime, on n'est pas là.

Le Président (M. Iracà) : Oui, M. le député.

M. Martel : M. le ministre, regardez-moi. Regardez-moi dans les yeux, là, regardez-moi dans les yeux puis dites-moi que l'annonce que vous avez faite, de 39 millions avant le dévoilement... Je l'ai lue, la Stratégie maritime, là. Vous faites une annonce à Trois-Rivières de 39 millions. Vous dites que c'est directement lié. La stratégie n'existait pas. Dites-moi dans les yeux, là, l'investissement, là, pour l'Asterix, de 194 millions qui a été fait quelques mois plus tard, là, regardez-moi dans les yeux, là, dites-moi que l'Asterix ne se serait pas construit sans votre Stratégie maritime.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. D'Amour : M. le Président, M. le député va me regarder dans les yeux, là, parce que ça devient intime, notre affaire, c'est un peu inquiétant, le cadre financier, le cadre financier de la Stratégie maritime a été déposé ou adopté avant que la stratégie soit rendue publique. Alors, oui, M. le député, je vous regarde droit dans les yeux, c'est de l'argent, c'est un investissement maritime supporté par le gouvernement du Québec. La stratégie était en progression sur le plan de sa préparation. Mais le cadre financier a été connu... le premier budget de notre gouvernement, M. le Président. Alors, voilà. Alors, ça a été un impact direct quant à la réalisation du projet, et il faut en parler au député de Trois-Rivières.

Quant au navire l'Asterix, parce que la question a été posée, je vais y répondre, il est question de 800 travailleurs du côté de la Davie. Notre gouvernement ne s'est pas gêné pour représenter ces travailleurs et exiger, et exiger, en marge d'une stratégie maritime que le gouvernement fédéral fasse sa part. Je l'ai fait ici en répondant aux questions des oppositions, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, merci.

M. D'Amour : Je l'ai fait avec...

Document déposé

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, simplement pour fins d'enregistrement, le plan d'action de la Stratégie maritime 2015-2020 à l'horizon 2030 a été déposé au bureau de la secrétaire de la commission.

Nous allons poursuivre nos blocs d'échange. Nous sommes rendus avec un bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je vais céder la parole au député de Trois-Rivières. S'il vous plaît, la parole est à vous.

M. Girard : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, suite aux discussions précédentes avec le député de Nicolet-Bécancour, je veux quand même apporter certaines petites variables supplémentaires au débat concernant le port de Trois-Rivières parce que, souvent, on se fait dire que les députés de la Mauricie ne sont pas impliqués au développement de la Mauricie, ne font pas assez de choses.

Juste peut-être rappeler certaines informations au député de Nicolet-Bécancour. Vous savez, le port de Trois-Rivières, c'est 55 000 camions par année, c'est 11 000 wagons de train par année, c'est 200 navires de marchandises

par année, sans compter les navires de croisière, bien sûr, qu'un de mes collègues va parler un peu plus tard au niveau des croisières.

On parle d'investissements, on parle d'investissements privés, d'investissements du gouvernement du Québec. Je vais me concentrer seulement sur Trois-Rivières, sur ce qu'on a pu faire. Et, en passant, je me dois de mentionner que les gens de Trois-Rivières qui ont à présenter des projets, que ce soit à l'administration portuaire de Trois-Rivières, Innovation et Développement économique Trois-Rivières, qui travaille également à la zone industrialo-portuaire, les entreprises privées, que ce soient des Logistec, des Somavrac, qui travaillent au niveau du chargement et du déchargement de nos navires et de la logistique de transport, quand ils ont des projets, ils m'ont tous mentionné de façon unanime qu'avec la Stratégie maritime et l'équipe de la Stratégie maritime les dossiers étaient traités avec une étonnante rapidité, le traitement était fait rapidement, la réponse était donnée rapidement suite au dépôt des projets, et on était en mesure de faire les investissements et de réaliser les projets de façon très rapide. Et on a eu que de bons commentaires à ce niveau-là.

Je vous ramène à certains investissements au niveau de Trois-Rivières, entre autres, le premier qui a été annoncé, c'est l'aménagement de la gare maritime au parc portuaire pour accueillir les bateaux de croisière, un projet de 630 000 \$, 168 000 \$ du gouvernement du Québec, 80 000 \$ d'investissements privés et 382 000 \$ qui sont d'autres investissements, dont la ville de Trois-Rivières. Le parc logistique à Trois-Rivières, l'aménagement d'une aire d'entreposage pour le vrac solide dans la zone industrialo-portuaire. Donc, le port a tout revu ses zones d'entreposage pour mieux entreposer le vrac parce qu'on sait que le port de Trois-Rivières, ce n'est pas des conteneurs comme à Montréal, c'est principalement du vrac. Un projet de 250 853 318 \$, 2 492 000 \$ du gouvernement du Québec dans ce projet-là, investissements privés, 18 millions. Ce sont des aires d'entreposage d'entreprises privées, Logistec, Somavrac, G2, etc., G3, excusez, au niveau des entreprises privées. Beaucoup d'investissements privés et de la création d'emplois.

Avec ces nouveaux aires d'entreposage, avec la logistique de transport de camion, l'augmentation du nombre de navires, ce sont des emplois réels créés en transport, que ce soit au niveau des navires, que ce soit au niveau du camionnage, mais aussi beaucoup au niveau des débardeurs, au niveau des employés du port de Trois-Rivières qui, soit dit en passant, ont signé une convention collective de neuf ans entre l'association portuaire et le syndicat des débardeurs de Trois-Rivières.

• (12 h 40) •

Je reviens ensuite, réalisation d'une étude pour la modélisation de la circulation des camions, parce qu'on sait que plus on augmente le trafic maritime, ferroviaire... il y a beaucoup de camions qui ont à voyager au port de Trois-Rivières. Donc, on a refait une étude, 63 000 \$ pour l'étude, 31 997 \$ payés par le gouvernement du Québec. Donc, c'est la moitié de ce projet.

La zone IP à Trois-Rivières, élaboration du plan de développement relatif à l'implantation d'une zone industrialo-portuaire à Trois-Rivières : 178 000 \$ pour réaliser ce plan, 125 000 \$ qui vient de la Stratégie maritime. C'est les trois quarts de ce projet-là.

Projet du prolongement du quai n° 10, le quai qui est vraiment près... si le député vient faire un tour à Trois-Rivières de temps en temps sur la rue des Forges, venir manger dans les restaurants, il va voir le quai n° 10, qui est vraiment très, très près du parc portuaire. C'est le quai qu'on vient tout juste d'inaugurer, qui donne beaucoup plus d'espace d'entreposage. On parle d'un projet de 14,8 millions, 4,8 millions de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec et 3,6 du fédéral, 6,2 qui viennent d'investissements privés et d'investissements du port de Trois-Rivières.

Aménagement d'espaces d'entreposage extérieur au niveau du parc logistique du port de Trois-Rivières, ainsi que certaines modifications au niveau des quais : 7,5 millions de projets, 2,5 qui viennent de la Stratégie maritime.

Croisières M/S Jacques-Cartier, qui va reprendre ses opérations l'été prochain avec des croisières d'aventure au niveau du Saint-Laurent, qui va avoir son port d'attache à Trois-Rivières : un projet de 6,6 millions, 3,3 millions de la Stratégie maritime du gouvernement du Québec.

Reformar, avec le projet du Lampsilis. Nous avons un navire, à Trois-Rivières, dont l'Université du Québec se sert, qui est le Lampsilis, pour faire des recherches sur la faune, la flore du Saint-Laurent et nous apporter des informations drôlement pertinentes sur notre fleuve Saint-Laurent. Le Lampsilis a dû être rénové, a dû être remis à niveau : 1,7 million de projets, la totalité payée par la Stratégie maritime du gouvernement du Québec.

Donc, des projets de la Stratégie maritime, on en a à Trois-Rivières. Ça crée des emplois et ça crée du développement économique, M. le Président. Je vais laisser la parole à mon collègue.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le député des Îles-de-la-Madeleine, la parole est à vous.

M. Chevarie : Merci, M. le Président. Je vais revenir sur la Stratégie maritime et les impacts aux Îles-de-la-Madeleine. Et le ministre lors de ses réponses à ma première question, vers la fin, n'a pas élaboré tellement, mais j'aimerais revenir sur deux dossiers, soit la grue-portique.

La grue-portique, c'est un équipement majeur dans l'industrie de la pêche. Évidemment, ça suscite beaucoup d'intérêt parce que ça répond à des besoins de base à l'industrie, que ça soit pour les pêcheurs de homard, les crabiers, les pêcheurs de poisson de fond, les chantiers navals également, CTMA, la Coopérative de transport maritime et aérien, aussi, qui a besoin, pour ses remorqueurs, d'une grue-portique qui puisse répondre à l'ensemble des besoins. Et actuellement la grue-portique qui est disponible à Cap-aux-Meules, à toutes fins pratiques, sa vie utile achève. Et il y a un gros projet de remplacement de cette grue-là pour répondre à des besoins plus larges au niveau de l'industrie de la pêche et des usagers du port. Et on parle d'une grue, en termes de capacité, d'environ 300 tonnes.

Et j'aimerais ça entendre le ministre sur le dossier un peu plus, à savoir où on est rendus, là, l'état d'avancement des dossiers. Bien sûr, je suis passablement au courant comment le dossier chemine, mais, pour le bénéfice de nos auditeurs et pour les membres de cette commission, je pense qu'il serait intéressant que le ministre puisse en dire davantage.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, c'est un projet, M. le Président, qu'on reçoit de façon très favorable. Et il a été question, au cours des derniers mois, de grue d'une capacité moindre que 300 tonnes. Tant qu'à faire un projet aux Îles-de-la-Madeleine, parce que les utilisateurs sont nombreux, le député l'a souligné avec beaucoup de justesse... Bien sûr, il y a les pêcheurs, mais je pense, entre autres, à une entreprise qui s'appelle ASM, qui a d'ailleurs bénéficié de l'appui de notre gouvernement pour son développement. J'ai vu un bateau d'un certain tonnage, n'est-ce pas, qu'on devait mettre à l'eau. Alors, c'est nécessaire, une grue de 300 tonnes aux Îles-de-la-Madeleine. En soi, cette grue est entreprise, permet à nos pêcheurs de mettre leurs bateaux à l'eau et de les ressortir en temps opportun. C'est une question d'efficacité. Maintenant, il y a un deuxième enjeu qui vient avec la grue, et là c'est une responsabilité du gouvernement canadien. Une grue est installée sur un quai. Encore faut-il que le quai ait la capacité portante nécessaire de manière à supporter la grue, qu'il n'arrive pas d'accident et qu'on soit efficaces.

Alors, la grue, lorsqu'on y arrivera, lorsqu'elle sera annoncée, va permettre également la réalisation d'un autre projet, celui de la consolidation du quai, et on parle d'une somme de 10 millions de dollars. Ça, ça sera une responsabilité du gouvernement fédéral parce que le quai appartient au fédéral.

Alors, je tiens à rassurer le député en lui disant que les prochaines semaines seront déterminantes. J'espère éventuellement aller aux Îles en sa compagnie de façon à annoncer ce projet-là qui est attendu par l'industrie des pêches, notamment, avec je ne dirai pas beaucoup d'impatience, parce qu'ils n'ont pas à être impatients, le dossier va bien, mais une certaine insistance de leur part, une insistance qui est tout à fait légitime. Alors, on parle quand même de pas mal d'argent, on parle de millions de dollars, mais on parle tantôt de tout le contexte de l'insularité. Alors, ça fait partie de nos objectifs.

Peut-être une parenthèse. Le député des Îles-de-la-Madeleine ne m'en voudra pas, on a parlé beaucoup du port de Trois-Rivières tantôt. Le député de Nicolet-Béancour est avec nous. Il y a le port de Béancour, propriété du gouvernement du Québec. Je ne sais pas s'il le sait, là, j'ai eu l'occasion de rencontrer, il y a à peu près un mois, M. Richard, Maurice Richard, le président-directeur général de cette infrastructure, et on me parle de négociations avec des entreprises, au pluriel, présentement, qui pourraient permettre la création de plus de 2 000 emplois dans le secteur de Béancour, Centre-du-Québec, Mauricie. C'est beaucoup d'emplois, puis on parle d'emplois de très grande qualité.

Le port de Béancour, c'est une propriété du gouvernement du Québec. En soi, c'est un exemple. Pour les autres ports qu'on souhaite acquérir, Béancour doivent constater le rythme avec lequel on le développe. Alors, je pense que c'est un beau message d'espoir pour les autres communautés. C'est une parenthèse que je me permettais d'ouvrir, M. le Président. De toute façon, je suis certain que le député de Nicolet-Béancour avait cette question, mais je le devance un de façon à lui permettre d'en poser d'autres.

Le Président (M. Iracà) : Alors, merci, M. le ministre. M. le député.

M. Chevarie : Merci, M. le Président. Un autre dossier qui suscite beaucoup d'intérêt aux Îles puis qui implique la Stratégie maritime, également le ministère de l'Économie, Sciences et Innovation et le ministère du Transport du Québec, c'est le remplacement du Vacancier. Vous savez, aux Îles, on a... on est... je le mentionnais tantôt en préambule, au début de cette commission, les Îles sont situées en plein centre du golfe. Pour avoir accès au continent, il y a deux façons. Il y a le transport aérien et il y a le transport maritime. Le transport maritime se fait par deux possibilités, une avec le traversier Le Madeleine, qui est de responsabilité fédérale et qui fait les Îles—l'Île-du-Prince-Édouard, et l'autre, qui est Le Vacancier, un traversier qui a deux missions, la mission du cargo les Îles vers Montréal, et également qui... dont CTMA, la compagnie de transport qui l'opère, a développé une croisière du fleuve Saint-Laurent et du golfe qui est autofinancée.

Maintenant, dans les deux cas, les deux navires sont à remplacer. Ce sont des navires de 35, 40 ans de vie. Et, comme je le mentionnais, Le Madeleine relève du fédéral, donc c'est le fédéral qui travaille ce dossier-là, mais le Vacancier relève du gouvernement du Québec. Et j'apprécierais que le ministre puisse nous en glisser quelques mots, où en est rendu un peu le dossier par rapport au projet de CTMA de remplacer le traversier Le Vacancier.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, évidemment, c'est un navire qui est très important pour le développement des Îles-de-la-Madeleine, qui est incontournable. Quelques mots concernant la coopérative, parce que CTMA, c'est une coopérative de travailleurs qui embauche actuellement 500 personnes. Et non seulement on crée une activité économique d'une grande intensité aux Îles-de-la-Madeleine, mais on fait connaître le Québec grâce au Vacancier. Alors, c'est un navire qui donne l'occasion à des touristes qui viennent d'un peu partout... faire des croisières sur le Saint-Laurent entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine, notamment.

Évidemment, on ne peut pas envisager le développement des Îles sans renouveler éventuellement ce navire-là. Alors, ça fait partie des dossiers que nous analysons très sérieusement présentement de manière à... et je pense que le temps ne sera pas très long, là, entre aujourd'hui et le moment où on pourra procéder à des annonces, du moins, je l'espère. C'est un dossier qui a évolué beaucoup. Je vous dirais que j'avais rencontré M. Aucoin, qui est le patron de cette entreprise, il y a maintenant deux ans. C'est un gros chantier, là. Ce n'est pas une chaloupe, là. C'est un gros navire, c'est majeur en termes d'investissement. Alors, au cours des prochaines semaines, nous aurons l'occasion d'en dévoiler davantage quant à ce projet très important pour le développement des Îles.

Et les croisières, c'est important pour les Îles-de-la-Madeleine aussi. Il y a Le Vacancier, mais il y a l'ensemble de l'industrie des croisières qui se développe très bien du côté des Îles-de-la-Madeleine. Alors, le gouvernement, à ce moment-ci, là, en termes d'analyse, là, on se propose d'investir dans ce projet-là, à tout le moins permettre sa réalisation.

• (12 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. Chevarie : Oui, bien sûr, ça me fera énormément plaisir d'accueillir le ministre et d'autres ministres aux Îles-de-la-Madeleine pour de belles annonces éventuelles. Je ne sais pas combien ce qu'il me reste de minutes.

Le Président (M. Iracà) : Alors, il vous reste un deux minutes.

M. Chevarie : Deux minutes? Je vais en profiter pour donner un petit peu d'information. On sait qu'on est au printemps, même si la météo nous joue des tours actuellement, mais c'est la saison de l'ouverture des pêches. Le crabe, c'est déjà commencé dans les différentes zones du golfe, également le pétoncle, et très bientôt, le 5 de mai, c'est le homard aux Îles-de-la-Madeleine; un peu plus tôt, c'est en Gaspésie. Et, bien sûr, on sait que les Québécois raffolent de ces précieux produits, tant des poissons que des crustacés ou mollusques.

Et j'en profite, il y a un grand rendez-vous le 5 de mai aux Îles-de-la-Madeleine, et mon collègue le député de Rimouski m'a mentionné qu'il serait présent, et ça va nous faire extrêmement plaisir de l'accueillir. Alors, c'est un événement aux Îles-de-la-Madeleine le 5 de mai, l'ouverture de la pêche au homard. Les familles passent la nuit sur les différents quais. Il y a tout un protocole qui est lié à ce bel événement, et on invite tout le monde à y participer.

Et, en même temps, un dernier message que je lancerais à toute la population du Québec, c'est : Lorsque vous allez dans vos épiceries, exigez les produits marins du Québec. Le homard, les crustacés, le crabe, ce sont des produits de très grande qualité. On a, en fait, les meilleurs produits, en termes de crustacés, au monde. Alors, bienvenue à tous en Gaspésie et aux Îles-de-la-Madeleine!

Le Président (M. Iracà) : Excellent! Alors, les messages éditoriaux du député des Îles ont été passés clairement à la population du Québec.

Nous allons poursuivre avec un autre échange avec l'opposition officielle pour un bloc d'échange d'approximativement 14 minutes. La parole est à vous.

M. LeBel : Merci, M. le Président. Effectivement, je vais être aux Îles pour assister la première fois à ça et j'ai bien hâte. Et, entre-temps, il y a le crabe de Rimouski qui est là, oubliez-le pas, il est très bon.

Tantôt, juste pour revenir à mon bloc de tantôt, où on parlait des zones IP puis du rôle des différents quais, vous allez m'expliquer, là, dans votre cahier des crédits à un moment donné, vous dites... appui à la réalisation des plans et devis pour le développement des zones industrialo-portuaires, il y a 2,5 millions dans l'enveloppe, puis les montants décaissés, à ce jour, zéro. Ça veut dire quoi? Qu'il n'y a pas d'argent de décaissé dans ce programme-là?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, pour chacune des zones industrialo-portuaires, il y a une enveloppe de 125 000 \$ qui a été consentie. Il faut que les travaux se fassent, et l'argent sera déboursé à ce moment-là. C'est aussi simple que ça.

M. LeBel : Pour l'instant, il n'y a rien.

M. D'Amour : Mais moi, je vais vous dire, je vais vous répondre sous l'angle du développement des zones industrialo-portuaires, par exemple. Ça, je peux le faire. Je pense à... On va parler de Trois-Rivières rapidement. Ils sont prêts. Ils ont même rédigé un document de prospection qui fait partie de ce que j'ai vu de mieux. Du côté... Il y a des régions pour lesquelles c'est allé beaucoup plus vite, hein, la région de Trois-Rivières. J'étais au Saguenay lundi matin, eux aussi travaillent très bien.

Il faut voir que mettre en place une zone industrialo-portuaire, ce n'est pas non plus une mince affaire. Alors, au-delà de délimiter la zone, c'est de mettre en place les structures nécessaires. Alors, le travail est bien enclenché. Au-delà de la finance, parce que cet argent-là sera décaissé, il y a déjà pas mal de travaux qui ont été faits.

Et nous, on va aussi vite que les régions elles-mêmes. Il y a des régions pour qui ça a été un peu plus lent comme processus. Moi, je les suis aux deux semaines, là, j'ai un rapport fidèle de ce qui se passe ou de ce qui ne se passe pas. Mais, dans l'ensemble, je vous dirais que les résultats sont probants.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. M. le député.

M. LeBel : Merci. Dans *La Presse* de mardi 3 octobre 2017, on disait que «deux ans après le lancement de la Stratégie maritime, le gouvernement du Québec a dépensé à peine le quart de l'argent prévu sur cinq ans». C'était en octobre 2017, le quart de l'argent qui avait été juste investi. On est rendu quoi aujourd'hui?

M. D'Amour : Bien, écoutez, je vais répondre au député de la façon suivante. Premièrement, lorsque j'étais à Rimouski, parce que c'est une journaliste de Rimouski que j'ai rencontrée, j'ai exposé les données très claires concernant

les retombées liées à la Stratégie maritime et je reviens à l'explication que je donnais tantôt. L'argent de la Stratégie maritime, c'est un levier d'investissement, c'est un levier d'investissement, il y a plus de 400 millions de dollars. Je ne sais pas si vous le savez à quoi ça ressemble, une somme de 400 millions de dollars, c'est énorme, mais on a un cadre financier de 1,5 milliard. Et cet argent-là va servir à compléter des engagements de l'entreprise privée, des administrations portuaires fédérales du gouvernement fédéral. Alors, moi, je suis très fier de ça. Et d'ailleurs j'en profite, je profite de l'occasion, M. le Président, pour dire que les prochaines semaines vont être fertiles sur le plan des annonces. On parle de projets majeurs, des projets qui sont à terme présentement à l'intérieur de nos ports. Et on est très heureux de ça. On s'en réjouit.

L'industrie maritime va bien, les emplois se créent, et les projets, M. le Président, sont soit en analyse ou sur le point d'être annoncés.

Le Président (M. Iracà) : Merci.

M. D'Amour : Je pense que le député de Rimouski lui-même va être fier. D'ailleurs, M. le Président, Rimouski...

Le Président (M. Iracà) : Ah!

M. D'Amour : ...Rimouski, les projets qu'on a réalisés là-bas sont extraordinaires. Premièrement, entente de développement international, l'Institut France-Québec en recherche maritime. On a créé au Québec, M. le Président, le réseau Québec maritime, fédéré l'ensemble des travaux liés à la recherche, c'est à Université du Québec à Rimouski...

Des voix : ...

M. D'Amour : ...le Coriolis, navire de recherche, les biotechnologies marines...

M. LeBel : Je connais le ministre, c'est un fin causeur. Si je le laisse aller, il pourrait...

Le Président (M. Iracà) : Alors, M. le député, posez vos questions.

M. LeBel : Je connais le ministre. C'est un bon communicateur. Si je le laisse partir, il va tout prendre mon bloc. Si en octobre 2017, un an avant les élections, on n'était qu'au quart de l'argent prévu qui a été investi, j'aimerais ça savoir aujourd'hui, six mois avant les élections, vous êtes où. On est-u encore au quart en termes d'argent investi?

M. D'Amour : Le pourcentage, j'ai mieux que ça pour vous. J'ai des chiffres précis. On va ressortir le tableau qu'on avait tout à l'heure, là. Je le répète, l'argent du gouvernement du Québec, c'est un levier d'investissement. Nous avons généré 1 650 000 000 \$. Moi, plus il va me rester d'argent pour investir, mieux je vais me porter, M. le Président. J'ai de la marge financière pour supporter les projets pour l'ensemble du Québec sur le plan maritime. Elle est là, la bonne nouvelle. Elle est là, la bonne nouvelle. Ça veut dire que, pour son comté, pour la région du Bas-Saint-Laurent, que nous partageons ensemble, il y a de la place pour ces projets-là. Alors, c'est un grand succès, vous savez.

Le Président (M. Iracà) : Merci...

M. LeBel : Oui. Mais je comprends, on est à six mois des élections. Déjà, il y a six mois, suite à cette nouvelle-là, le ministre disait qu'il allait avoir l'occasion d'annoncer très bientôt des enveloppes puis faire des annonces. Bon, je compte sur... Je pense qu'il a annoncé ça il y a six mois puis il va continuer à nous dire qu'il va faire des annonces bientôt. Et puis, comme j'explique, il est aussi bien de les faire bientôt parce que le 1er octobre... Tu sais, il y a des élections bientôt. Ça fait que...

Ma question maintenant, c'est sur... Tantôt, j'expliquais... Et je comprends, tu sais, quand on parle d'affaires maritimes, on parle beaucoup de transport maritime, c'est clair. Là, il n'y a personne des Transports, ici, qui est là. On parle aussi de pêche. C'est clair. Puis on sait que l'industrie de la pêche, il y a des enjeux majeurs. Ce matin, on avait une motion ici, à l'Assemblée nationale, sur la sécurité des pêcheurs en haute mer qui sont obligés d'aller pêcher plus tôt maintenant pour certaines... pour plusieurs raisons. Puis il n'y a personne du MAPAQ ici non plus.

Ça fait qu'il est... vous avez un rôle de coordination qui est assez grand, qui est important. Vous êtes lié à l'équipe de l'Économie, au ministère de l'Économie. Je comprends que la négociation pour les ports, puis le transport maritime, puis tout ça, c'est aux Transports. C'est au ministère des Transports qu'ils font ça. Bon, tu as les pêches. La recherche, c'est à l'Économie, vous êtes correct, vous êtes proche de la porte. Je comprends, le rôle du secrétariat, il est hyperimportant là-dedans, là, pour essayer de faire... de coordonner tout ça, ce qui est au Conseil exécutif, c'est à côté du bureau du premier ministre. D'habitude, quand tu donnes un coup de fil à des ministères pour bouger, tu bouges.

Je comprends que... Bon, puis le secrétariat, bien, c'est vraiment au Conseil exécutif. Ça fait que c'est une drôle de bite, votre affaire, là. Vous êtes un peu là-dedans, mais un peu à côté, mais en même temps là-dedans par le secrétariat.

Je regarde dans vos budgets, coordonner l'action gouvernementale, sur une enveloppe de 1,5 million, il y a 100 000 \$ à peu près qui a été dépensé sur la coordination. J'aimerais ça savoir comment fonctionne... C'est dans votre cahier, là, que vous m'avez transmis. J'aimerais ça comprendre comment ça fonctionne, tout ça, puis comment vous vous assurez, entre autres dans le domaine des pêches, qui est... Le député des Îles-de-la-Madeleine vient d'en parler. On

n'entend pas souvent parler de cet élément-là, des pêches, de la transformation de nos produits marins dans votre stratégie ou dans vos annonces.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député.

• (13 heures) •

M. D'Amour : Bien, M. le Président, je pourrais faire la nomenclature de tout ce qu'on a annoncé au niveau des pêches. D'ailleurs, dans les 119 projets annoncés en Gaspésie et les Îles-de-la-Madeleine, il y en a un certain nombre qui relève des pêches. Et ce qu'on est en train de bâtir présentement, là, au niveau des pêches, c'est le développement de toute la filière des biotechnologies marines. On va parler des pêches. Pour nous, c'est important. Il y a des aides qui ont été accordées parfois pour les navires, pour des équipements. C'est majeur, ce qui a été fait dans ces régions-là du Québec.

Là, l'industrie des pêches, en termes de transformation, est mûre pour aller ailleurs, aller plus loin, créer davantage d'emplois pour exporter davantage. C'est là qu'on est présentement, on est en lien avec un certain nombre de transformateurs. Et d'ailleurs c'est à Rimouski que ça se tiendra au cours des prochaines semaines, on va organiser un forum sur toute la question des biotechnologies marines. On a investi, notamment dans son centre de recherche à Rimouski, qui est le centre de recherche dans le développement des biotechnologies marines, on a investi chez Merinov, en Gaspésie, on a préparé le terrain pour ça.

Et ce qu'on va faire et ce qu'on va annoncer au Québec, d'ailleurs, dans le budget, c'est écrit en toutes lettres, là, si vous l'avez lu, on crée le Fonds bleu. On va créer une filière pour rassembler l'ensemble des acteurs dans le développement des biotechs, c'est-à-dire la recherche, les entreprises, parce que les biotechs, là, ailleurs dans le monde... Présentement, nous, on transforme... Ce que l'on appelle les biotechnologies marines, là, pour les gens qui nous écoutent, c'est les résidus de la pêche, c'est ce qu'on ne mange pas. On consomme à peu près 30 % des produits de la pêche présentement au Québec, alors que, dans d'autres sociétés dans le monde, comme en Islande, en Norvège, en Angleterre, on parle de 80 % à 85 %.

Alors, entre 30 % et 80 %, entre les deux, là, moi, j'appelle ça des emplois pour le monde en région. Ça va amener une valeur ajoutée pour nos pêcheurs. Alors, la prise, là, qu'on vendait pour l'alimentation, si on peut lui donner une valeur ajoutée dans le traitement des résidus de cette pêche-là, bien, je pense que c'est un plus. C'est un plus aussi pour les transformateurs. Que fait-on avec ces produits-là? Dans certains cas, on fait des produits pharmaceutiques, dans d'autres cas, des produits cosmétiques, des suppléments alimentaires, des matières fertilisantes.

Alors, c'est à cet élément bien précis du secteur des pêches que nous nous attardons présentement. Alors, la filière est en préparation. On a déjà établi la structure qui va animer tout ça. Et on peut aller chercher, je vais vous dire... il y a un marché de 4 milliards de dollars actuellement dans le monde au niveau des biotechs marines. Et le député va se réjouir qu'au Québec, là, ça part beaucoup de chez lui. Je lui apprends peut-être ce matin, quoiqu'il le sait parce qu'il est très présent dans le développement de son centre de recherche, mais c'est extraordinaire, ce qu'on est en train de bâtir. C'est une autre oeuvre de la Stratégie maritime.

Et, voyez-vous, ce que vous appelez une bibitte, là, nous, on appelle ça les affaires maritimes au Québec. Il y a un secrétariat actif. Ce n'est pas très respectueux, d'ailleurs, à l'égard des personnes qui m'accompagnent ce matin, qui font vivre l'industrie maritime à vitesse grand V présentement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

M. LeBel : Des fois, on... C'était affectueux, «bibitte».

Dans le fond, ce que je voulais savoir, puis ça correspond un peu à ce que le député de Nicolet-Bécancour disait tantôt, quand il vous demandait de nous sortir transport... parce que le maritime, c'est très large, là, on le voit, là, c'est touristique, c'est la recherche. Puis je suis d'accord, le ministre, il vient souvent dans le comté de Rimouski, puis je l'accueille toujours comme il faut, puis on fait ça bien parce qu'effectivement il y a... puis c'est des bonnes nouvelles puis c'est des investissements qui ont du bon sens, puis je le dis à chaque fois. Mais c'est très large, là, à un moment donné. C'est au niveau de la... Quand je parle du MAPAQ, ce n'est pas juste de la recherche au niveau de la transformation, mais c'est aussi soutenir nos pêcheurs, s'assurer de leur sécurité. Le maritime, c'est très large, puis, quand vous en parlez, bien, vous sortez plein de statistiques de chacun, chacun, puis on a de la difficulté des fois à savoir exactement, sur chacun des points, c'est quoi, l'impact exact. Mais c'est... Puis, comme vous êtes un bon communicateur, bien, vous partez avec la puck, puis c'est bien correct, bon.

Ceci étant dit, on va être plus précis. Le...

Une voix : ...

M. LeBel : Bien, qu'est-ce que tu veux que je dise? Pour ce qui est du port de Québec, j'aimerais ça que vous me parliez du port de Québec. Là, il y a des projets de revoir l'entreprise ou les gens du port, d'avoir un terminal de conteneurs. J'aimerais ça, avoir votre opinion là-dessus. D'aller vers les conteneurs, est-ce que ça peut créer un déséquilibre dans le transport maritime? C'est quoi, votre position sur ce projet, là, du port de Québec?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, sur la question du port de Québec, je vais avoir une réponse en deux volets.

Sur la question des conteneurs, écoutez, le gouvernement n'a pas à contrôler les initiatives, au contraire. La Stratégie maritime, ça permet justement de les multiplier, les initiatives. L'administration portuaire de Québec, qui est

une administration autonome, a décidé d'orienter son développement vers l'industrie du conteneur. Selon M. Girard, le P.D.G. du port, on va aller chercher une clientèle complémentaire. L'industrie du conteneur, on le voit à Montréal, ça crée des emplois, des emplois de qualité. Pour votre information, là, pour une année moyenne de travail pour un débardeur, là, c'est entre 80 000 \$ et 110 000 \$ par année. C'est des emplois très payants, et on a besoin d'un secondaire V, et les gens, ils sont formés au travail.

Ceci dit, et j'ai eu ce message là à l'égard du port de Montréal, si le port de Québec a identifié des investisseurs susceptibles de mettre de l'argent dans ses infrastructures à Québec et veut développer, évidemment, ce sera fait dans le plus grand respect de l'environnement. Il y aura des consultations. Il y aura des évaluations environnementales à réaliser. Mais l'initiative du port de Québec est une heureuse initiative parce qu'on parle de développement puis on veut créer des emplois. Ça, c'est le premier volet.

Un autre volet qui nous interpelle beaucoup comme gouvernement, c'est celui des croisières. Année après année, Québec connaît... la capitale connaît un très grand succès. Alors, nous, on est intéressés, comme on l'a fait à Montréal, à investir à Québec pour un terminal de croisières et on a hâte de le faire parce que Québec, la capitale, c'est extraordinaire pour recevoir des croisiéristes qui viennent dépenser ici, là. Alors, année après année, on parle de records au niveau du développement de l'industrie. Alors, le Québec veut aussi être partenaire. Et, comme on a investi, à Montréal, dans le domaine de la logistique, du conteneur, je ne verrais pas pourquoi le gouvernement du Québec n'investirait pas non plus à Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle, malheureusement. Mais vous pouvez vous reprendre, il y en aura un autre.

Alors, nous allons poursuivre avec un bloc d'échange avec la partie gouvernementale, et je cède la parole au député de Champlain.

M. Auger : Merci beaucoup, M. le Président. Donc, à mon tour de vous saluer, ainsi que votre équipe, M. le ministre, ainsi que toute votre équipe, mes collègues à ma gauche et à ma droite, mes collègues des oppositions, donc de l'opposition officielle et du deuxième groupe d'opposition.

M. le ministre, moi, je vais parler du volet touristique. Je ne sais pas si vous le savez, mais, pour moi, c'est un domaine d'intérêt important. J'ai oeuvré à peu près une vingtaine d'années dans l'industrie touristique. Puis, lorsqu'on pense à l'industrie touristique, que ce soit au Québec, on pense à 12, 13, 14 milliards de retombées économiques. C'est à peu près 350 emplois. Si je ramène ça au niveau de la Mauricie, on peut penser d'un 450, 500 millions de retombées économiques année après année. On parle de plus de 9 000 emplois. Et, disons-le, au niveau de la Mauricie, on a une offre touristique qui est en croissance, très diversifiée. On a des produits qui sont très distinctifs. Qu'on soit à Trois-Rivières, à La Tuque, à Sainte-Anne-de-la-Pérade ou encore à Louiseville, on a des produits touristiques, une offre très variée. Qu'on pense à la grande aventure chasse et pêche ou encore lorsqu'on parle de produits qui sont plus urbains au niveau... qui sont souvent basés sur l'histoire, la culture ou encore le patrimoine de la Mauricie.

Mais je vais m'attarder à un secteur qui est vraiment en développement. Vous avez commencé à en parler avec Québec, mais je vais ramener ça au niveau de Trois-Rivières et de la Mauricie, soit les croisières. On sait que, depuis deux ans, on parle d'un achalandage, disons, record. Il n'y a jamais eu autant de touristes sur les rives du Saint-Laurent. Et, lorsqu'on parle de tourisme, vous l'avez mentionné tout à l'heure, M. le ministre, ce sont des gens qui, au niveau économique, dépendent, hein? Parce que ces gens-là, oui, ils sont en bateau, mais, une fois qu'ils font escale, ils débarquent, ils peuvent aller dans des musées, ils peuvent aller dans les restaurants, ils peuvent aller à l'hôtel. Donc, c'est vraiment des retombées considérables au niveau de l'activité économique.

Je vais donner des exemples de l'importance puis de la croissance au niveau de Trois-Rivières. Si je prends en considération puis en comparaison, en 2012, donc, il y a eu deux navires de croisière à Trois-Rivières. En 2016, je vais prendre pour Trois-Rivières, il y a eu sept navires différents pour 21 escales, parce que chaque navire peut revenir plus d'une fois. Il y avait à bord 2 497 croisiéristes, 1 603 membres de l'équipage, pour à peu près 4 100 personnes qui ont, une fois à quai, sûrement débarqué à Trois-Rivières puis même en Mauricie, justement, pour aller dans ce que j'ai parlé tout à l'heure, soit dans les restos, les musées, les boutiques, etc.

2017, en comparaison au niveau des croisières internationales, pour Trois-Rivières, il y a eu neuf navires différents, 23 escales. Au niveau des croisiéristes, donc, on voit qu'il y a vraiment une augmentation majeure. On passe de 2 497 à 5 348. En 2017, il y a eu également 2 881 membres d'équipage, pour 8 229 personnes qui ont arrêté au port de Trois-Rivières en 2017.

Et j'ai fait ressortir le calendrier des escales, là, qui s'en viennent ici, là, pour la prochaine saison, puis là ce n'est pas terminé, il y en a sûrement d'autres qui vont s'ajouter. On parle déjà de neuf navires différents et de 24 escales. On parle de 5 232 passagers, 2 349 membres d'équipage pour 8 301 personnes. Donc, encore là, depuis trois ans, on a vraiment une augmentation de l'achalandage chez nous, au port de Trois-Rivières, lorsqu'on parle des croisières.

Question fort simple, M. le... Puis, en fait, il y a également... je vais sortir un article qui a été publié le samedi 10 février 2018, Radio-Canada, et là on parle qu'il y a eu les «représentants de trois compagnies de croisières internationales [qui] étaient de passage à Trois-Rivières samedi dans le cadre d'une tournée de plusieurs villes du Québec. L'objectif est d'explorer l'idée d'offrir des croisières hivernales sur le Saint-Laurent.» Donc, on ne parle pas juste de l'été, on parle à l'année.

Donc, question fort simple, M. le ministre : Est-ce qu'il y a un lien à faire entre la Stratégie maritime et le fait que l'industrie des croisières soit en augmentation?

• (13 h 10) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : L'industrie des croisières existait avant la Stratégie maritime. Ça, je tiens à le dire. On ne l'a pas inventée, ça existait avant et c'est l'oeuvre de la députée de Laporte, qui était, à l'époque, ministre du Tourisme, qui a développé ce secteur. Je tiens à lui rendre hommage parce qu'aujourd'hui, là, en 2017, en fait, c'est 562 000 personnes, c'est-à-dire des croisiéristes et des membres d'équipage, qui ont dépensé, lorsqu'ils passent une journée ici, en moyenne 300 \$. Alors, imaginez ce que ça donne. Et le choix qui a été fait par notre gouvernement en marge de la Stratégie maritime avant de développer de nouveaux pôles au Québec, il y en a neuf, escales, c'est qu'on veut consolider chacun de ces territoires-là. On a parlé d'investissements à Trois-Rivières, on a parlé d'investissements à Montréal, l'investissement potentiel du côté de Québec. D'ailleurs, je tiens à souligner, M. le Président, que Saguenay et l'accueil au port de Saguenay pour les croisiéristes est considéré, depuis trois ou quatre ans, comme étant le meilleur accueil de croisière au monde. Ce n'est pas banal. Alors, on a exploité la pièce de théâtre *La fabuleuse* de façon à créer cette animation qui est importante.

Évidemment, je le disais tout à l'heure, année après année, on parle de records. C'est important, mais ça peut toujours être mieux, puis on peut toujours améliorer. Et la Stratégie maritime est ce levier. Et, s'il y a d'autres escales qui veulent apporter certaines améliorations ou rénovations, c'est évident qu'on souhaite être au rendez-vous.

Le Québec est même devenu, M. le Président, une référence en matière de croisières. Il faut dire qu'on est fort bien structurés. Et c'est l'association des croisières du Québec... et je tiens à saluer au passage René Trépanier, qui en est le directeur général, M. Trépanier, qui, avec la complicité de ces communautés, a développé de façon très correcte l'industrie des croisières de façon à maximiser chacune des retombées économiques. Lorsqu'on parle d'économie, on parle aussi de social.

On est une référence parce qu'il y a quelques semaines je me suis rendu à Saint-Pierre-et-Miquelon à l'invitation de la ministre des Outre-mer, Mme Girardin, et l'un des sujets principaux au-delà de la recherche, on a parlé de développement de croisières. Et on est une référence pour eux. Et éventuellement Saint-Pierre-et-Miquelon et le Québec pourraient créer des alliances pour développer davantage, aller chercher un nombre supérieur encore de navires de croisière.

Juste vous donner un aperçu de ce que ça rapporte pour une communauté. Les Îles-de-la-Madeleine, hein, j'étais aux Îles-de-la-Madeleine un dimanche après-midi, c'est-à-dire un lundi, pour accueillir un navire de croisière. Ce jour-là, il y a une fromagerie... vous connaissez tous le fromage Pied-De-Vent aux Îles-de-la-Madeleine. Alors, il y a 5 000 \$ de fromages qui ont été achetés et, ailleurs, 8 000 \$ de poissons. Pour une économie comme celle des Îles, 13 000 \$ d'un seul coup, c'est très payant et ça rapporte beaucoup au Québec.

Ici, au mois d'octobre, à Québec, une journée l'année passée, 20 000 croisiéristes en même temps. C'est l'équivalent de toute la ville de Rivière-du-Loup qui débarque à Québec. C'est 20 000 personnes qui débarquent, et il n'y a pas beaucoup de monde qui n'achète pas un petit souvenir ou qui ne va pas manger, qui ne va pas se restaurer quelque part, qui ne va pas visiter nos boutiques à Québec.

C'est majeur, puis on veut vraiment aller plus loin. Le ministère du Tourisme, actuellement, travaille, réalise une étude pour tout le volet des croisières hivernales. Alors, on a des produits, au Québec, qui peuvent bien se vendre. Je pense, entre autres, à la complémentarité. L'industrie de la motoneige peut faire une différence. L'industrie de nos cabanes à sucre dans les territoires l'hiver, ça peut faire une belle différence. Alors, le gouvernement est déterminé à poser, à ce moment-ci, les bons gestes de façon à aller chercher la moindre parcelle de développement liée à ces croisières.

Souvent, je vous dirais qu'en grande majorité il y a des touristes européens qui débarquent ici, alors c'est très... D'ailleurs, on me le souligne avec beaucoup d'à propos, les gens qu'on a rencontrés à Saint-Pierre-et-Miquelon seront bientôt ici, dès le début du mois de mai, seront avec nous non seulement au Québec, mais à Québec, vont visiter certaines de nos escales.

Alors, le Québec inspire. La Stratégie maritime du Québec inspire présentement d'autres communautés avec qui nous tissons des liens, et les résultats de ça sont palpables. Tu sais, on parle d'emplois, on parle d'activité économique, et c'est de faire de l'industrie maritime, je vous dirais, le fer de lance de notre développement économique dans nos régions au cours des prochaines années.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, la deuxième question s'en vient de la part du député de Champlain.

M. Auger : Merci beaucoup, M. le Président. J'aurais peut-être un exemple concret à vous soumettre, M. le ministre. Effectivement, donc, le port de Trois-Rivières accueille des bateaux de croisière, mais j'ai ce qu'on appelle un produit d'appel qui n'est pas très loin du port de Trois-Rivières, pour ne pas le nommer, le sanctuaire du Cap, où il y a 400 000, 500 000 personnes par année qui passent au sanctuaire du Cap. Et je dis ça de façon hypothétique, mais qui pourrait peut-être devenir une réalité, d'avoir une idée de projet de faire en sorte qu'ils aient une navette qui puisse faire en sorte d'aller récupérer certains croisiéristes qui ont débarqué au port de Trois-Rivières et de les amener sur la rive avec une installation spécifique justement pour faire découvrir le sanctuaire et l'ensemble du lieu, est-ce que la Stratégie maritime, volet, j'imagine, Touristique, pourrait répondre spécifiquement ou de quelque manière que ce soit à cette idée de projet là de développement pour le sanctuaire du Cap?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, la réponse à cette question, c'est clairement oui. Alors, ça nécessite évidemment le dépôt d'un dossier, l'analyse, mais c'est ce genre de produit, à l'intérieur du programme Stratégie maritime, mais volet Touristique, là,

c'est ce genre de projet qu'on aime beaucoup et qui peut être analysé rapidement, un projet pour lequel le gouvernement agira à titre de partenaire, ça, j'en suis convaincu. Évidemment, ça nécessite des investissements de la part de la communauté, mais, oui, on veut être présents. J'aime bien le volet de la complémentarité quant au développement des croisières. Alors, pour nous, c'est tout à fait recevable.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député, est-ce que ça va? Oui. M. le député de Trois-Rivières, vous aviez une autre question.

M. Girard : Il me reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Il vous reste quatre minutes.

M. Girard : Merci. Peut-être renchéris sur ce que mon collègue disait, entre autres au niveau des croisières. Effectivement, le ministre le mentionnait, les croisières existaient avant la venue de la Stratégie maritime, mais je me souviens très bien qu'à l'époque nous recevions les croisiéristes avec une tente, une espèce d'abri qui était monté sur le quai à chaque fois qu'on avait un bateau de croisière. Et maintenant nous avons une infrastructure permanente, un endroit pour accueillir nos croisiéristes, qui est magnifique, tout vitré, avec vue sur le fleuve Saint-Laurent, qui a été mis en place il y a de ça trois ans déjà et qui permet un accueil beaucoup plus adéquat de nos croisiéristes. Et cette infrastructure d'accueil a été rendue possible grâce, entre autres, à la Stratégie maritime et grâce aux montants d'argent qui ont été délivrés par la Stratégie maritime.

M. le Président, je veux revenir sur un petit peu le port de Trois-Rivières et son impact économique et comment on peut créer des emplois pour répondre à certaines questions qu'on avait tout à l'heure. Juste, en termes de construction avec les infrastructures qui ont été modifiées récemment au port de Trois-Rivières, on parle de plusieurs centaines d'emplois qui ont été alimentés, qui ont été créés pour la construction, pour la construction des quais, pour la réorganisation de l'infrastructure portuaire afin d'améliorer les espaces d'entreposage.

Et j'ai un article que j'ai ici, qui a été rédigé récemment, qui parle de... bien, l'année passée, entre autres, le navire M/V Vega Rosa qui est venu à Trois-Rivières pour un chargement de 48 000 tonnes métriques de maïs de haute qualité à partir du terminal céréalier de Trois-Rivières. Et c'est un record, 48 000 tonnes. Le record précédent, à Trois-Rivières, remontait en 2004 avec le M/V St. Matthew, qui avait chargé 41 000 tonnes métriques de maïs. Donc, des meilleures infrastructures, des meilleures capacités de stockage et d'entreposage qui sont mises en place par du privé avec l'aide de la Stratégie maritime, qui est un levier, comme le disait le ministre tout à l'heure. Ce que ça permet, ça permet d'accueillir des plus gros navires, ça permet d'expédier encore plus de marchandises et de pouvoir être encore plus efficace.

Donc, il faut voir l'impact sur le terrain de la Stratégie maritime. Oui, souvent, on fait des annonces. Et, en passant, à Trois-Rivières, il y a eu beaucoup d'annonces. Il n'y en a pas plus de ce temps-ci, on en a fait depuis trois ans à intervalles réguliers. Et je veux démontrer, ce midi, comment ces annonces-là et comment ce levier qu'est la Stratégie maritime permettent de pouvoir améliorer nos capacités au niveau du port de Trois-Rivières.

Je reviens sur le prolongement du quai n° 10, 132 mètres supplémentaires, 132 mètres de plus de quai, donc de 3 000 à 12 000 mètres carrés d'entreposage qu'on a pu mettre en place, ce qui va nous permettre vraiment d'améliorer la capacité.

Je voudrais en venir au niveau du ministre pour vraiment parler des emplois et comment les annonces que l'on fait, comment les modifications d'infrastructures qui ont été faites, je parle beaucoup de Trois-Rivières, mais ça a été fait également ailleurs, l'impact sur les emplois, l'impact sur les emplois en région et sur le développement de nos régions, ce que la Stratégie maritime peut nous amener pour chacune des régions du Québec, qui est, bien sûr, une région portuaire comme la région de Trois-Rivières, et comment ça se transpose sur l'économie régionale de nos régions.

• (13 h 20) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Trois-Rivières. Alors, votre question devra se transformer en commentaire ou peut-être le ministre pourrait y revenir dans un prochain bloc parce que nous sommes directement à la fin du bloc pour cet échange de la partie gouvernementale. Vous allez pouvoir y revenir dans le temps résiduel.

Alors, nous allons débiter les derniers blocs d'échange dans les temps résiduels, ce qu'il reste. Nous allons débiter avec le deuxième groupe d'opposition pour une période d'environ huit minutes. M. le député de Nicolet-Béancour.

M. Martel : Huit minutes? C'est assez rapide, ça. Je veux quand même faire un commentaire et féliciter le député des Îles pour le petit pitch tantôt qu'il a fait. Je suis allé une fois aux Îles-de-la-Madeleine puis, à tous les ans, j'ai hâte de retourner. C'est un coin que les Québécois méritent de découvrir, sincèrement.

M. le ministre, je ne peux pas ne pas revenir sur... tantôt, vous avez parlé peut-être 2 000 emplois dans le parc industriel. Moi, je peux juste vous dire, puis vous, collègues de la Mauricie, je pense que le gouvernement libéral, depuis les 15 dernières années, je ne sais pas combien d'annonces qu'ils ont fait de nouveaux emplois, à la veille des élections, qui ne se sont pas matérialisées, de sorte qu'aujourd'hui, là, 15 ans plus tard, quand on calcule le nombre d'emplois qu'il y avait dans le parc industriel de Béancour voilà 15 ans versus aujourd'hui, il y en a moins.

Tantôt, je vous ai mentionné, M. le ministre, que... je disais : Ça manque de crédibilité parce que vous en prenez trop large. Vous avez quand même eu la candeur de mentionner que le projet d'Asterix a été fait en marge de la Stratégie maritime, mais le problème, c'est que le montant d'investissement, vous l'avez inclus dans la Stratégie maritime. Quand je parle de crédibilité... Puis je ne dis pas que vous ne faites rien. Je veux que vous me compreniez bien, je ne dis pas que vous ne faites rien. Je trouve que vous vous en attribuez beaucoup trop par rapport à la réalité.

Moi, j'aimerais ça connaître la stratégie de la Stratégie maritime d'annoncer deux fois les mêmes projets, un an d'intervalle, les mêmes montants. Par exemple, là, 20 mai 2015, puis ça, ça vient de vos documents, vous annoncez une campagne d'identification du homard à Chandler. Vous avez fait la même annonce le 16 mai 2016, même montant, même annonce. Il y a-tu une stratégie à faire ça?

Deuxième chose, l'annonce du 2 septembre 2015 à la Poissonnerie Cloridorme, vous l'avez répétée un an plus tard, le 22 septembre 2016. C'est quoi, la stratégie de la Stratégie maritime d'annoncer deux fois, deux années différentes, les mêmes projets?

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre, s'il vous plaît.

M. D'Amour : Alors, lorsqu'on parle du homard, c'est deux saisons différentes, c'est deux montants différents. Alors, c'est deux annonces, c'est deux campagnes de promotion. Ce n'est pas la même annonce faite deux fois. Comme on a de la suite dans les idées, la Stratégie maritime, on a soutenu l'industrie une année puis on a soutenu l'industrie l'autre année. C'est deux fois, donc deux annonces.

Pour en revenir... et c'est un sujet qui préoccupe beaucoup le député de Bécancour, concernant l'Asterix, le navire du fédéral. Nous, on est le gouvernement qui avons sauvé la Davie, M. le Président. Nous avons sauvé la Davie. La Davie était dans une situation... même que les propriétaires s'étaient placés sous la protection de la Loi sur les faillites il y a quelques années. On a accordé deux contrats, les bateaux de Tadoussac, ça a sauvé la Davie. Puis aujourd'hui ce qu'on dit dans notre message concernant l'Asterix, effectivement, on en a parlé beaucoup parce que c'est les mêmes travailleurs, puis on parle de 800 personnes, ce qu'on dit au gouvernement fédéral, c'est : Faites donc votre part maintenant, faites donc votre part maintenant. Ils l'ont fait via l'Asterix, puis il y a d'autres projets qui s'en viennent pour le Québec en regard de la garde côtière. Et on veut exactement, on veut exactement la même chose, on veut créer des emplois.

Et ce qui est inscrit dans l'axe 4 de la Stratégie maritime, page 20, je l'ai déposée tantôt, il pourra la consulter : «Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens.» C'est un objectif de la Stratégie maritime. Il y a des interventions qui sont faites par notre gouvernement régulièrement, pratiquement à chaque semaine, justement pour faire en sorte que nos chantiers, que ce soit la Davie, que ce soit Verreault — d'ailleurs, Verreault qui a connu un beau développement au cours des dernières années — que ce soit Forillon... Forillon, soit dit en passant, puis on est intervenu là-dedans, puis on a aidé Forillon, hein, si Forillon a des projets fédéraux, actuellement, majeurs, on était là puis on a négocié avec et pour eux. Je pourrais vous parler d'Océan.

Alors, ce qu'on veut, là, ce sont des chantiers maritimes non seulement efficaces, mais ils le sont, avec une bonne expertise, et on est présent. On est présent pour les soutenir à tout niveau. D'ailleurs, dans le budget, si vous avez lu le budget, il y a quand même une somme de 250 millions de dollars où on parle de modernisation et de construction navale...

Le Président (M. Iracà) : Alors, j'essaie de mettre le même temps entre les questions et les réponses. M. le député.

M. Martel : ...la démonstration, vous en rajoutez. Trop, c'est comme pas assez, M. le ministre. Vous avez fait des annonces pour la Stratégie maritime, 8 millions pour la passerelle du parc de la Chute-Montmorency. Écoutez, vous avez fait une annonce de 1 140 000 \$ pour la caverne du Trou de la Fée, 200 kilomètres de Tadoussac. Tu sais, je veux dire, ça prend quand même de l'imagination, là. 1 260 000 \$ pour le parc de bateau de pirates dans le Vieux-Port de Montréal.

Mais, mettons, ça, vous vous attribuez ça, moi, je trouve que c'est tiré par les cheveux, mais, l'année passée, votre gouvernement a annoncé une tour d'observation à un quai à Bécancour, et ce qui est bizarre, c'est que, cette fois-là, l'argent venait du fond de diversification économique. Comment vous pouvez expliquer? C'est-u parce qu'on avait un autre fonds dans la Mauricie—Centre-du-Québec qu'on a pris de l'argent là, on n'avait pas besoin de la Stratégie maritime? Mais ce que je veux dire, c'est que vous avez fait beaucoup de projets similaires, mais vous venez dans la région Centre-du-Québec, il y a un fonds de diversification économique qui est là pour créer des emplois, vous prenez cet argent-là pour faire une tour d'observation. Je ne l'ai jamais compris, celle-là.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : La question m'étonne, M. le Président. C'était une demande de sa région. Les électeurs...

M. Martel : ...le fonds, la provenance... M. le ministre...

M. D'Amour : ...les électeurs... Est-ce que j'ai la parole, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Vous avez posé la question...

M. D'Amour : Non, mais...

M. Martel : ...ne pas mêler les gens, là, c'est la provenance que je questionne, ce n'est pas la pertinence du projet, voyons!

Le Président (M. Iracà) : ...provenance, M. le ministre.

M. D'Amour : Écoutez, c'est étonnant, cette question-là, M. le Président. Nous avons répondu à une volonté de ses électeurs, de sa région. Il faut plutôt se féliciter de la réalisation de ce projet-là, puis on en est contents.

D'ailleurs, vous me permettez une petite parenthèse concernant la Davie tout à l'heure. Lorsqu'on est allés marcher, hein, en soutien aux travailleurs de la Davie au mois de novembre dernier, le chef de la deuxième opposition était absent, était absent. Vous étiez absents. Ça, c'est le message que vous avez envoyé aux 800 travailleurs et travailleuses de la Davie. Un dimanche, votre chef n'a pas trouvé de temps pour aller supporter les gens de Lévis et de Québec, parce que les travailleurs viennent de partout. Alors, voilà, c'est quand même un commentaire, une parenthèse que je tenais à ouvrir.

Et, concernant la tour d'observation, c'est effectivement 350 000 \$ qui ont été investis. Lorsqu'on parle de Montmorency, c'est un projet supporté par la SEPAQ, un projet très important qui va, sur le plan touristique, améliorer l'offre de Québec. Alors, c'est des projets qui ont été soumis à la Stratégie maritime, on travaille en collaboration avec l'ensemble de nos partenaires. Et la fierté, là, c'est d'admettre que ce sont de bons projets.

Là, le député de Nicolet-Bécancour revient tout à l'heure avec un projet qu'il a lui-même soulevé il y a trois ans, là, soit dit en passant. Alors, on a de la suite dans les idées, on a une stratégie. Ce serait si simple d'admettre que la Stratégie maritime du Québec, ça fait le travail, que c'est une stratégie qui est porteuse pour l'économie, c'est une stratégie qui est appréciée par l'ensemble des régions du Québec, en particulier la sienne, parce qu'on est en lien avec sa région, et ça va très bien.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, merci. Le bloc d'échange est terminé avec le deuxième groupe d'opposition. Nous allons débiter un autre bloc d'échange avec l'opposition officielle pour un temps approximatif de six minutes. La parole est à vous.

M. LeBel : Juste pour être sûr, au premier bloc, là, j'ai mentionné que les quais dans l'est du Québec pourraient... quand ils sont rétrocédés au Québec, l'idée, c'était... la gestion serait confiée au STQ, vous m'avez que ce n'est pas ça que vous avez dans vos plans. C'est ça que vous m'avez dit? Ce n'était pas dans vos plans.

M. D'Amour : J'ai dit que tout ça était en analyse présentement, puis on va statuer là-dessus au moment opportun, mais ce sera une décision du gouvernement du Québec, bien évidemment.

• (13 h 30) •

M. LeBel : Juste pour revenir au chantier de la Davie, vous savez, moi, j'essaie de faire de la politique, des fois, il y a des... une façon non partisane, plus. Il y a des fois qu'il faut faire ça comme ça. Je suis capable de confier... Moi, la Stratégie maritime, là, je trouve que c'est une bonne affaire, c'est une bonne idée. Mais la Stratégie maritime, ça doit évoluer. C'est une stratégie maritime. Je pense que le gouvernement du Québec, tous les gouvernements confondus, on doit se donner une stratégie maritime. Bon, c'est la vôtre, ça amène des gains. Un autre gouvernement aurait une autre stratégie maritime, je pense que c'est important, puis les éléments de recherche, de la science, de transports, c'est des éléments incontournables que tout gouvernement devrait regarder, et ça, pour moi, c'est acheté, puis je suis capable de le dire.

Si je reviens à la Davie, la Davie, lors de la marche, j'y étais. J'ai marché avec le premier ministre, puis il y avait aussi le député de Lévis. Il faut se le dire, là, il était là, le député de la deuxième opposition. Lévis était là. Et on a décidé de travailler tout le monde ensemble. Ici, à l'Assemblée nationale, on a fait des motions, un consensus, on a parlé d'une même voix à tout le monde pour défendre les travailleurs de la Davie.

Ce que peut-être que je pourrais reprocher un peu au gouvernement, c'est de ne pas se porter sur ce consensus de l'Assemblée nationale. Est-ce que... parce que, là, il n'y a pas de développement, là. Le bateau, le deuxième bateau ravitailleur, on l'a manqué, ça fait qu'on n'est pas capable d'aller chercher les 800 emplois. Il y a les brise-glaces. On apprend que le brise-glace qui serait le plus porteur en création d'emplois, le fédéral ne veut pas le donner, il y a des problématiques là. Il y a une bataille majeure à faire avec le gouvernement libéral pour garder nos emplois. Et il me semble que le consensus de l'Assemblée nationale, mais tous les partis politiques, on devrait les mettre ensemble pour convaincre le fédéral, ne pas se reprocher de ne pas avoir été là à une marche ou ci et ça. Ça ne donne rien. Et, en se divisant comme ça, on n'aide pas nos travailleurs.

Bien, je me demande comment vous voyez ça, comment vous voyez la suite des négos puis comment vous voulez vous porter sur ce consensus qu'on a entre les partis politiques pour convaincre le fédéral de bouger puis créer des emplois chez nous.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le ministre.

M. D'Amour : C'est l'Assemblée nationale, notre Parlement, qui a acheminé ces motions qu'on a adoptées conjointement, solidairement, puis qu'on a envoyées au gouvernement fédéral. Alors, c'est clair que le message de l'unité de notre Parlement là-dessus a été transmis au fédéral.

Je tiens à rassurer le député de Rimouski à l'effet qu'il y a bien d'autres choses qui ont été faites. Notamment, j'ai écrit une lettre, le 20 mars dernier, à Mme Qualtrough, qui est ministre des Services publics et de l'Approvisionnement, sur toute la question des contrats liés aux frégates, la construction de frégates. Nous avons été informés... D'ailleurs, à l'une des questions du député de Rimouski, j'ai répondu là-dessus, il était question au fédéral d'une clause de proximité pour faire en sorte que les chantiers de Seaspan, en Colombie-Britannique, et Irving, au Nouveau-Brunswick, soient en quelque sorte favorisés. J'ai écrit très clairement le désaccord de notre gouvernement quant à une telle éventualité. Ça, j'ai fait ça en tant que ministre du gouvernement le 20 mars dernier. Je n'ai pas qu'envoyé une lettre, M. le Président, j'ai aussi parlé, il y a deux semaines, si ma mémoire est fidèle, directement à la ministre pour lui dire qu'on n'accepterait pas ça. Et

elle a dit de ne pas m'en faire, que le Québec... et ça, c'est un gain qu'on a fait, un gain important. Elle m'a dit — évidemment, c'est verbal pour l'instant, j'attends l'écrit — très clairement que le Québec serait inclus dans la stratégie de remplacement des navires du gouvernement fédéral.

Ça, c'est un gain significatif pour le Québec. Alors, ça veut dire que le Québec sera présent et que le Québec pourra soumissionner pour construire ces navires, parce que, là, on parle de milliards de dollars de contrats, on parle de 4,3 milliards de dollars. Il faut absolument que le Québec ait sa part. Et il y a de bonnes chances que ça passe par la Davie.

Alors, c'est des gestes qu'on a posés ensemble. Et je suis convaincu que le député de Rimouski va se réjouir de ça. C'est du tangible, c'est du concret. Et ces démarches-là... Puis je vais admettre, et je pense qu'on est sur une bonne lancée, là, je vais admettre que l'appui des partis d'opposition à cet égard a sans doute aidé. Alors, on a travaillé d'une même voix, il faut se réjouir des résultats. Maintenant, ce n'est pas terminé. Moi, tant que je n'ai pas cette assurance écrite que le Québec est officiellement de retour dans la stratégie de remplacement des navires, bien, je vais réclamer haut et fort au nom du Québec notre part du gâteau. Pour moi, ça, c'est très important, puis je suis non négociable là-dessus.

Le Président (M. Iracà) : Merci. M. le député.

M. LeBel : Je comprends, puis, bon, le ministre m'explique ses interventions. Mais, quand il y a un consensus comme ça... Moi, je n'ai jamais eu de call du ministre pour me dire : M. le député de Rimouski, on peut-u faire quelque chose ensemble? On peut-u bouger? On peut-u écrire ensemble? On peut-u aller à Ottawa ensemble avec le député de Lévis, de la deuxième opposition? Je n'ai jamais eu ce genre d'appel. Et je pense que des fois, quand il y a un consensus comme ça, bien, il faut se servir... il ne faut pas... Puis, quand je pose la question, ce n'est pas pour essayer de vous prendre à contrepied. L'important pour moi, là, pour l'instant, c'est de ramener ces emplois-là à Lévis. Et il me semble que ce consensus-là, on pourrait s'en servir plus que le dire. Ça peut être actif, ça peut bouger, puis on devrait le faire rapidement, à mon avis.

Dans votre plan économique de mars 2018, vous proposiez aussi un financement additionnel...

Une voix : ...

Le Président (M. Iracà) : Bien, c'est parce qu'il vous reste 40 secondes. Je vais laisser le député finir sa question. Allez-y, M. le député.

M. LeBel : Dans votre plan économique de mars 2018, vous proposiez un financement additionnel pour appuyer les chantiers maritimes québécois en leur réservant une somme de 250 millions. Dans le tableau, ce qu'on voit, c'est qu'il n'y a rien qui sera décaissé avant 2023. C'est la réalité?

M. D'Amour : En fait, pour répondre à ça, là, lorsqu'on construit un navire, il faut toujours bien faire des plans, O.K.? Il y a une intention, puis il faut envoyer le signal. C'est ce qu'on a fait, et j'aurai l'occasion de décliner quant à cette participation du gouvernement. Au cours des prochaines semaines, je dirai exactement comment les choses pourraient se passer. Alors, je pense qu'il pourra être heureux.

Peut-être juste un petit commentaire sur ce qu'il a amené comme possibilité, le fait de travailler ensemble. J'entends bien le message, M. le député de Rimouski. J'entends bien le message, je le reçois positivement.

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup. Ceci met fin au bloc d'échange avec l'opposition officielle. Nous allons procéder à un dernier bloc d'échange avec la partie gouvernementale. Alors, M. le député de Trois-Rivières, vous aviez posé une question, peut-être pour rafraîchir la mémoire du ministre.

M. Girard : Effectivement. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, peut-être juste faire une petite parenthèse sur l'intervention précédente de mon collègue de Nicolet-Bécancour. J'invite mon collègue député de Nicolet-Bécancour, justement, avec la magnifique tour d'observation qui a été construite sur le quai de Sainte-Angèle, à aller au haut de la tour. On a une vue magnifique sur la ville de Trois-Rivières, sur le port de Trois-Rivières. Et le député va être à même de constater comment le port est en effervescence et comment l'activité est sans cesse croissante au port de Trois-Rivières. On crée de l'économie, on crée des emplois au bénéfice de nos gens.

Donc, c'était justement le but de ma dernière question, c'est : M. le ministre, comment la Stratégie maritime permet de développer l'économie des régions? Tout à l'heure, on a eu un petit aparté sur le plan Saint-Laurent de la deuxième opposition, dans lequel on ne parle aucunement des régions. Donc, dites-nous donc comment les régions font partie de notre stratégie et comment cette stratégie aide nos régions à se développer.

Le Président (M. Iracà) : ...

M. D'Amour : Bien, quelques exemples. Je pense que le meilleur qui a été donné tantôt, lorsque le député de Trois-Rivières parlait de transport de céréales, c'est très québécois, là, on fait référence à nos terres agricoles dans nos régions. Je tiens à dire, là, sans rien dévoiler de plus, là, il y a d'autres projets dans le domaine céréalier, dans le domaine de l'agriculture. Vous avez entendu le commentaire du ministre de l'Agriculture récemment, qui dit : Sur un horizon 2025, on va exporter davantage. Bien, l'outil idéal pour exporter, c'est le navire, en termes de transport : moins polluant, moins cher, plus efficace.

Mais le rôle qu'on a à jouer, c'est qu'on vit dans un monde de concurrence. Il faut que nos ports soient compétitifs, concurrentiels. Il faut qu'on parle d'innovation, il faut qu'on parle de technologies, il faut qu'on parle de ports intelligents. Et, à tous ces chapitres, le Québec, par la Stratégie maritime, accompagne, est présent dans le processus. Et on a parlé beaucoup de Trois-Rivières aujourd'hui. On a brièvement parlé de Québec et de Montréal. Je pourrais ajouter à ça Saguenay, hein, parce qu'il y a... en termes de profondeur d'eau, on est vraiment bien outillés. On a Saguenay, on a Sept-Îles, on a Port-Cartier, pour lequel, d'ailleurs, des projets ont été annoncés, des projets concrets, qui se réalisent présentement, au moment où on se parle.

L'idée de faire en sorte... Et ça, c'est la volonté de l'industrie parce qu'il n'y a rien dans la Stratégie maritime qui n'a pas été pondu ou réalisé sans que l'industrie, à tous les niveaux, soit représentée. Et je tiens à saluer de façon toute particulière la société de développement du Saint-Laurent, avec Mme Trépanier et Michel Tosini, le coprésident du forum, en tête. Ces gens-là ont fait beaucoup pour la Stratégie maritime. Ces gens-là sont partenaires encore aujourd'hui. À chaque fois qu'on a un virage à amorcer, on fait référence, on consulte, on va chercher l'expertise. On a tenu d'ailleurs un forum sur le développement au mois de septembre qui nous a inspirés beaucoup. On vit le premier plan d'action de cinq ans de la Stratégie maritime. On est à la mi-temps de ce premier plan d'action. Et on parle de près de 2 milliards de dollars d'investissement, parce que ce sera ça au cours des prochaines semaines, 2 milliards de dollars d'investissement. Et le coup d'envoi est donné.

Sur le plan de l'évaluation maintenant, parce qu'il faut bien évaluer le travail qu'on fait, on est tenus de le faire, en août prochain, on aura l'occasion de déposer un rapport sur les résultats, et ça va nous donner des indicateurs de façon à poursuivre le travail.

Alors, la Stratégie maritime a un rôle à jouer sur le plan de la compétitivité de nos ports. On est là pour les accompagner financièrement, lorsque requis, dans l'acquisition, dans le développement de technologies et d'équipements. Alors, c'est ce qu'on fait à tous les jours. Et on est accompagnés dans ce sens de ministères compétents, là. Je le disais tantôt, il y en a neuf qui gravitent autour de nous, particulièrement ceux de l'Économie, parce que nous sommes maintenant à l'Économie, nous avons quitté les Transports pour être à l'Économie. C'est un signal fort de notre gouvernement. Et on va continuer à travailler dans le cadre de cette stratégie pour les prochaines semaines, les prochains mois.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député.

• (13 h 40) •

M. Girard : Merci, M. le ministre. On a parlé du grain, effectivement, des céréales, étant donné que le port de Trois-Rivières est un port qui manipule beaucoup de vrac. Mais vous permettez, M. le Président, de citer un article qui est paru récemment à Trois-Rivières, qui s'intitule *La grande traversée du cacao jusqu'au port de Trois-Rivières*. Donc, on parle beaucoup d'exportation, mais on parle également d'importation. «Le saviez-vous? Une grande partie du chocolat consommé au Canada est passé par le port de Trois-Rivières alors qu'il était à son état brut. La saison des récoltes du cacao tire à sa fin en Afrique de l'Ouest [...] c'est alors la période [propice] de l'année où les navires de cacao arrivent à quai de ce [côté-ci] de l'Atlantique.»

Nous avons reçu, en 2017, l'un des plus gros chargements de cacao jamais reçu au Canada, et c'est arrivé au port de Trois-Rivières. Et on mentionne : «C'est comme une [petite] fourmilière», à l'arrivée de ce bateau.

«Les fèves de cacao arrivent au port à l'état brut, [et] se met en branle une imposante chaîne de travail. Les débardeurs en ont pour plusieurs jours. Le plan de déchargement doit être des plus précis, rien [ne peut être] laissé au hasard. En cas de pluie ou de neige, les opérations doivent être suspendues pour ne pas mettre en péril la qualité de la marchandise.» On veut que ça arrive à l'usine dans le même état dans lequel les fèves ont quitté l'Afrique. Et on mentionne qu'on ne voit pratiquement plus ce type de déchargement dans nos ports parce qu'on doit décharger avec des grues. Et on a l'impression de revenir une décennie en arrière, mentionne le P.D.G. du port, mais c'est une façon qui est très efficace et qui permet de bien traiter le cacao et de bien l'entreposer grâce à nos nouvelles infrastructures qui ont été mises en place avec la Stratégie maritime. Et on mentionne qu'une fois déchargés, bien, les sacs sont entreposés dans les hangars neufs du port de Trois-Rivières, qui vont permettre l'entreposage à l'année, pour ensuite être livrés un peu partout au Canada. Donc, le chocolat, un secret bien gardé au port de Trois-Rivières. C'est le genre de chose qui se fait à Trois-Rivières.

Permettez-moi maintenant, M. le Président, d'aborder le thème des zones industrialo-portuaires parce que, oui, le port devient vraiment un noyau, devient central dans tout ce qui est la logistique de transport importation-exportation, mais, autour du port, nous devons créer une zone, une zone qui va permettre à nos entreprises de se développer, qui va permettre à notre économie de se développer dans les différentes régions du Québec où il y a un port.

Le ministre a fait allusion tout à l'heure à un magnifique document qui a été créé en collaboration avec le port de Trois-Rivières, Innovation et développement économique Trois-Rivières, certaines entreprises qui travaillent également au niveau du déchargement, et ce qu'on mentionne dans ce document... bon, on dit : «Vous avez dit "zone industrialo-portuaire"? [Oui,] il s'agit d'une zone industrielle située à proximité des services portuaires qui offre des programmes d'aide financière très avantageux pour les entreprises. [Et] cette proximité représente aussi des avantages au niveau des accès aux intrants et une distribution adéquate des marchandises produites [sur tous] les marchés nord-américains et internationaux.»

Donc, les zones industrialo-portuaires permettent à nos régions du Québec de pouvoir se vendre, de pouvoir travailler à vendre la région. Et j'ai un autre article, qui date d'avril 2017, où nous avions, à ce moment-là, un groupe de Trois-Rivières qui est allé à Houston, au Breakbulk Americas, la plus grande foire professionnelle de cargaisons générales et hors normes en Amérique, pour aller vendre les ports de Trois-Rivières et de Bécancour à cet événement. Nous avons des gens du Groupe Bellemare, du Groupe Somavrac, Transport Chainé, Logistec Arrimage, l'Administration portuaire de Trois-Rivières.

Donc, l'objectif de ce regroupement d'entreprises était de faire la promotion de la Mauricie et de Bécancour en termes de transport et d'infrastructure portuaire à l'international. Pour y arriver, il faut avoir les infrastructures qui sont adéquates. Et on voit que le port crée autour une synergie de développement économique drôlement intéressante. Et cette zone industrialo-portuaire doit être mise à l'avant-plan et doit être développée. Et j'ai un autre article du *Nouvelliste* qui mentionne que... la zone industrialo-portuaire de Trois-Rivières, une des plus avancées au Québec.

Donc, on vibre vraiment au rythme du port, et ce qui nous permet... Selon un autre article, ce qu'on mentionne, c'est que le port est dans la mire d'une trentaine d'entreprises qui vient d'ailleurs pour venir s'installer dans cette zone industrialo-portuaire pour pouvoir bénéficier des services de transport logistique. Donc, cette zone-là va nous permettre d'attirer des gens, de créer des emplois et de continuer à développer l'économie.

Donc, M. le ministre, pouvez-vous nous en dire un peu plus sur la vision des zones industrialo-portuaires, les impacts de ces zones-là dans les différentes régions et comment la Stratégie maritime est un levier important pour développer ce type de zone dans les différentes régions du Québec, comme, entre autres, à Trois-Rivières?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député. M. le ministre.

M. D'Amour : Il nous reste combien de temps, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, 4 min 54 s.

M. D'Amour : Je pense que je vais pas mal l'utiliser, M. le Président, parce que, lorsqu'il est question des zones industrialo-portuaires, c'est 15 territoires, c'est 15 territoires qui ont été clairement définis. Je rappelle ce que je disais tout à l'heure, la vision qu'on a comme gouvernement de l'ensemble de nos ports, ça inclut les administrations fédérales, les autres ports pour lesquels nous négocions et d'autres territoires. C'est 15 zones industrialo-portuaires que l'on retrouve sur les deux rives du Saint-Laurent. Et ce qu'on a voulu, c'est favoriser des occasions d'affaires.

Alors, ce sont les régions elles-mêmes qui ont défini le territoire concerné. Dans ces zones, la plupart du temps, il y a une voie ferrée, il y a un réseau de transport routier également, qui fait que, dans un cadre d'intermodalité, on arrive à attirer des entreprises. Et là on est rendu à cette démarche. Il y a déjà des projets qui ont été annoncés, mais je tiens à souligner que le travail de prospection se réalise conjointement avec les gens d'Investissement Québec pour tout ce qui est le volet international. Et, dans les missions qu'on a réalisées au cours des dernières années aussi, on a visité des ports comme Zeebrugge, Anvers, Rotterdam, on a créé des alliances avec ces ports-là. On a vu des occasions d'affaires qui peuvent être bonnes pour nos régions. J'ai vu, entre autres, un port où on reçoit des voitures, mais les voitures ne sont pas complètes. On doit y intégrer des options. Ça crée des emplois. C'est ce qu'on veut créer.

La vision qu'on a pour nos ports au Québec, c'est de développer ces territoires, d'y amener de l'industrie pour assurer une pérennité en termes d'opérations, s'assurer des activités de transbordement. Qui dit transbordement dit création d'emplois. Alors, c'est la raison pour laquelle on a créé les zones, mais, en même temps, on a mis en place les leviers financiers de façon à supporter nos promoteurs.

On n'en a pas parlé aujourd'hui, ça fait partie des bonnes nouvelles. C'est quand même une enveloppe de 300 millions de dollars qui est à la disposition de nos régions. Puis nos régions, là-dedans, sont impliquées. J'ai eu l'occasion de rencontrer récemment des représentants de chambres de commerce. J'ai même rencontré le président de la Fédération des chambres de commerce pour lui dire : Ta présence est appréciée. Lorsqu'il y a des suggestions à faire, s'il y a de la prospection, s'il y a des missions à organiser, que la fédération soit présente avec nous. J'ai rencontré Yves-Thomas Dorval, du Conseil du patronat également. Alors, c'est un pour tous, tous pour un pour faire en sorte que ces zones bénéficient d'investissements.

Et les 300 millions, là, on est dans l'action, là. Le programme n'est pas à créer, il l'est. C'est comme le programme de 200 millions du côté du ministère des Transports. Et bientôt, là, je vais parler de capital logistique, il y a beaucoup d'argent là aussi. Alors, cet argent-là est au service, un, des régions, deux, des entreprises, et, ultimement, ça va créer une activité économique d'une grande intensité.

Puisque le temps s'écoule rapidement, M. le Président, alors je peux revenir sur les grandes lignes de notre présentation ce matin. La Stratégie maritime, moi, je reçois ce message tout de même positif de la part des partis d'opposition. Le député de Rimouski ne s'est pas gêné. On a d'autres projets, on a d'autres projets qui vont toucher chacune des régions. On a parlé de biotechnologie marine ce matin. Il y a des opportunités d'emploi, et des emplois de qualité. On a parlé des zones industrialo-portuaires, je n'y reviendrai pas. On a parlé de l'industrie des croisières, on parlé des pêches de façon générale. Alors, voyez-vous, la Stratégie maritime fait le travail qu'on s'attendait. On s'attendait à des retombées, on les a, c'est palpable.

Maintenant, le travail continue. Il y a d'autres projets qui sont l'objet d'analyses, et j'aurai l'occasion de me promener dans les régions pour les annoncer.

Il y a un élément, je m'en voudrais de passer sous silence la préoccupation qu'on a aussi pour la main-d'oeuvre, pour nos ressources humaines à l'intérieur de l'industrie. On a deux enjeux majeurs, M. le Président. Nous devons rajeunir l'industrie parce que la moyenne d'âge se situe entre 45 et 50 ans présentement à l'intérieur de l'industrie maritime. Donc, on doit parler à nos jeunes. C'est la raison pour laquelle j'ai fait une tournée des écoles au cours des dernières semaines, un. Deuxièmement, on se doit de féminiser l'industrie. Étonnamment, là, il n'y a que 10 % des postes, des emplois qui sont occupés par des femmes. À l'association des pilotes, là, il y a 220 pilotes, ou à peu près, au Québec, il y a six femmes. Alors, il y a des choses à faire, il y a des défis à relever, et ça tombe bien, on est un gouvernement qui aime les défis. On est un gouvernement qui a mis de l'ordre dans les finances publiques. On est en situation de surplus financier.

On a créé 238 000 emplois, la Stratégie maritime y a contribué pour beaucoup, et on va continuer à faire ce travail-là avec beaucoup d'intensité au cours des prochaines semaines. Vous pouvez compter sur nous, les membres de l'équipe, pour faire ce travail de promotion à l'échelle du Québec, ces annonces.

Je tiens à remercier... Il n'y aurait pas de Stratégie maritime s'il n'y avait pas eu les travailleurs et les travailleuses du Secrétariat aux affaires maritimes. Je tiens à leur rendre un hommage particulier ce matin. C'est des gens qui sont réellement dédiés, qui, à tous les jours, se consacrent au développement de notre industrie. Il est en de même du côté du ministère de l'Économie, Sciences et Innovaton. On se rencontre sur une base statuaire, régulière, et on fait avancer le Québec en matière de développement maritime. On avait une industrie structurée avant, mais aujourd'hui, avec la stratégie, on va beaucoup plus loin. Et le Québec, à l'international, est considéré de façon fort avantageuse, de façon fort positive.

Là-dessus, merci à l'ensemble des collègues. Ce fut un réel plaisir. Toujours à votre disposition pour répondre à vos questions,

Le Président (M. Iracà) : Merci beaucoup, M. le ministre. Alors, je félicite tous les intervenants pour la qualité des échanges à cette étude de crédits. Bravo! Félicitations!

Adoption des crédits

Le temps alloué à l'étude du volet Affaires maritimes des crédits budgétaires du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2018-2019 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix du programme VII. Ainsi, le programme VII, intitulé Affaires maritimes, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division.

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition ici, à ma gauche, les documents qui sont ici.

La commission ajourne donc ses travaux au mardi 24 avril 2018 à 10 heures, où elle entreprendra l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Développement durable, Environnement et Lutte contre les changements climatiques.

Merci beaucoup de votre participation et à la prochaine.

(Fin de la séance à 13 h 50)