



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 30 avril 2015 — Vol. 44 N° 26

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (6) : volet
Implantation de la Stratégie maritime

**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 30 avril 2015 — Vol. 44 N° 26

Table des matières

Implantation de la Stratégie maritime	1
Remarques préliminaires	1
M. Jean D'Amour	1
Mme Martine Ouellet	3
M. Claude Surprenant	3
Discussion générale	4
Adoption des crédits	34
Documents déposés	34

Autres intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Harold LeBel

M. Guy Bourgeois

Mme Marie-Claude Nichols

M. Yves St-Denis

M. Marc H. Plante

* M. Jocelyn Fortier, Société des traversiers du Québec

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur : Les crédits du volet Conseil exécutif du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 22 avril 2015.
Les crédits du volet Réforme des institutions démocratiques du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 23 avril 2015.
Les crédits du volet Accès à l'information du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 28 avril 2015.
Les crédits du volet Affaires autochtones du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 30 avril 2015.
Les crédits du volet Affaires intergouvernementales canadiennes du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 4 mai 2015.
Les crédits du volet Jeunesse du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des relations avec les citoyens le 23 avril 2015.

Le jeudi 30 avril 2015 — Vol. 44 N° 26

**Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (6) : volet
Implantation de la Stratégie maritime**

(Dix-neuf heures trente et une minutes)

Le Président (M. Reid) : 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 téléphones cellulaires.

Implantation de la Stratégie maritime

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du programme Implantation de la Stratégie maritime relevant du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2015-2016. Une enveloppe de trois heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bolduc (Mégantic) sera remplacé par M. H. Plante (Maskinongé); M. Ouimet (Fabre), par M. Habel (Sainte-Rose); et M. Roy (Bonaventure), par M. LeBel (Rimouski).

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la secrétaire. Nous allons débiter par les remarques préliminaires, puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée ce soir à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ce programme.

Remarques préliminaires

Alors, nous débiterons donc avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 12 minutes, et, si vous n'utilisez pas tout ce temps-là, ça sera alloué à votre formation politique.

M. Jean D'Amour

M. D'Amour : Alors, merci beaucoup, M. le Président. D'abord, vous me permettez de saluer les députés qui sont avec nous ce soir : Mme la députée de Vachon; M. le député de Rimouski; M. le député de Groulx; il y a également le député d'Argenteuil, que je salue, de Maskinongé, d'Argenteuil... de Vaudreuil, pardon, et d'Abitibi-Est. Alors, je pense que j'ai réussi à nommer tout le monde ou à peu près.

Alors, M. le Président, c'est un grand plaisir pour moi et un grand privilège de prendre part à cette étude sur les crédits relative à la Stratégie maritime et aux autres sujets me concernant à titre de ministre délégué aux Transports, et ce, pour diverses raisons. La première est certainement qu'il s'agit, à mes yeux, d'un exercice hautement démocratique. Soyez assuré, M. le Président, que j'entends ce soir m'y prêter avec toute la transparence, l'ouverture et le respect auxquels la population est en droit de s'attendre de ses élus.

La deuxième raison est que cela m'amène encore une fois à entretenir cette commission d'un grand projet, ce projet, c'est la première Stratégie maritime du Québec, qui sera dévoilée incessamment. Une étape décisive en prévision de son lancement officiel a été franchie à l'occasion du dernier budget du gouvernement du Québec. Ce budget a mis sur la table... pour le déploiement de ce qui deviendra rien de moins qu'une révolution maritime et, par le fait même, un véritable levier de relance économique du Québec.

M. le Président, je l'affirme avec fierté, je suis un homme de région. Lorsque j'ai pris la décision de m'engager en politique, je l'ai fait avec le désir sincère de contribuer à l'essor de nos territoires, de nos régions mais également afin de contribuer à forger un Québec meilleur pour les générations à venir. J'ai la profonde conviction que la Stratégie maritime nous permettra de réaliser ce souhait très cher. Elle est l'outil dont nous avons besoin pour assurer le bien-être des Québécoises et des Québécois pour de nombreuses décennies. Vous savez, la Stratégie maritime constitue l'un des deux piliers de relance de notre économie avec le Plan Nord. Elle favorisera la croissance économique et la création d'emplois dans toutes nos régions, et ce, toujours dans le respect de nos communautés et de l'environnement. Je crois tout à fait à-propos d'affirmer aujourd'hui qu'elle nous permettra de propulser l'ensemble du Québec vers une nouvelle ère de prospérité durable.

La Stratégie maritime représente un volet important du plan économique du Québec. C'est un projet de très grande envergure reposant sur des atouts majeurs, notamment notre positionnement géographique, qui fait du Québec la porte d'entrée du continent nord-américain; notre main-d'oeuvre qualifiée et, finalement, les liens du transport intermodal entre le port de Montréal, les aéroports, les lignes de chemin de fer et le réseau routier québécois. Notre objectif est clair et surtout ambitieux : d'ici 2030, le Québec offrira des infrastructures maritimes les plus modernes et disposera d'une main-d'oeuvre parmi les mieux formées. L'ensemble de ce plan sera dévoilé d'ici juin 2015, donc dans les prochaines semaines, et il permettra au Québec de se positionner à titre de chef de file dans le secteur maritime.

Déjà, nous avons posé des gestes concrets. D'abord, j'ai accepté avec empressement et enthousiasme la responsabilité de ministre délégué aux Transports et à l'implantation de la Stratégie maritime pour coordonner, en lien direct avec le bureau du premier ministre, cette grande aventure. Nous avons d'abord créé le Secrétariat à l'implantation de la Stratégie maritime et mis sur pied le Comité ministériel de l'implantation de la Stratégie maritime. Nous avons pris des engagements financiers dans le cadre du budget de juin 2014, notamment dans le domaine des biotechnologies marines. Nous avons lancé, toujours à cette même période, en juin 2014, une vaste consultation auprès de plus de 180 partenaires du milieu maritime. Au-delà de 80 mémoires ont été déposés et ont alimenté l'élaboration de notre première stratégie.

Le 10 février dernier, j'ai eu l'occasion, le privilège de présenter les grandes orientations de la stratégie lors d'une conférence organisée par le journal *Les Affaires*, la première d'une série de conférences, d'ailleurs, prononcées lors de divers événements d'affaires et d'autres événements régionaux. Le 20 février, nous avons annoncé le volet Tourisme de la Stratégie maritime. Ce volet vise le développement et le renforcement de l'offre touristique québécoise afin de faire de ce créneau une industrie compétitive, durable, innovante et attrayante à l'échelle régionale, nationale et internationale. Ce volet représente 30 millions de dollars pour la réalisation d'investissements pouvant totaliser 80 millions de dollars sur une période de trois ans.

Le 6 mars dernier, les premiers ministres québécois et français ont fait une déclaration d'intention en vue de la création d'un institut maritime France-Québec qui favorisera la mise en réseau des acteurs du secteur maritime et la réalisation de projets de recherche. C'est lors de la mission du premier ministre en France à laquelle j'ai d'ailleurs eu l'occasion de participer. Des échanges constructifs en ont découlé avec les élus et différents experts français sur nos futurs partenariats, mais également sur la question de nos enjeux maritimes communs. Le 13 mars, le premier ministre a d'ailleurs annoncé l'attribution de 800 000 \$ au Centre de recherche sur les biotechnologies marines et à l'Institut des sciences de la mer de Rimouski pour la réalisation de deux projets d'innovation.

Plus récemment, le 18 avril, nous avons accueilli le nouveau navire de la Société des traversiers du Québec et premier traversier propulsé au GNL en Amérique du Nord, le F.-A. Gauthier, un navire presque aussi majestueux que le fleuve lui-même et dont la mise en service est prévue pour juillet prochain. Je me dois d'ajouter que l'arrivée de la technologie offerte par l'utilisation du gaz naturel liquéfié fait partie du virage vert effectué actuellement par la Société des traversiers du Québec, qui nous a prouvé une fois de plus être en mesure de mener à bon port des projets d'envergure. D'ailleurs, la société occupera une place significative au sein de la Stratégie maritime, constituant ainsi un outil de développement économique régional et touristique important. M. le Président, la Stratégie maritime récolte déjà ses premiers fruits. De nombreuses entreprises ont décidé d'accélérer leurs investissements en raison de la mise en place imminente de la Stratégie maritime. En octobre 2014... a investi pas moins de 20 millions de dollars principalement dans l'achat d'équipement moderne de manutention et de chargement de produits agricoles. L'administration portuaire de Montréal a investi, pour sa part, 4 millions de dollars dans l'amélioration de son bâtiment et des accès ferroviaires et routiers.

Le 26 mars, tournant majeur, dans le budget 2015-2016, mon collègue le ministre des Finances a dévoilé la décision du gouvernement d'investir plus de 1,5 milliard de dollars pour la mise en oeuvre de la Stratégie maritime. Une étape pour le moins décisive en prévision de son lancement officiel a donc été franchie à l'occasion de ce dernier budget.

Nous avons donc préparé le terrain pour le développement de ce qui deviendra un levier de relance économique du Québec. Cela signifie concrètement des leviers fiscaux et financiers qui stimuleront les investissements privés, publics et institutionnels, et cela, partout sur le territoire québécois. Ajoutons que le gouvernement mettra en oeuvre trois plans d'action quinquennaux sur l'horizon de la Stratégie maritime, l'horizon 2015-2030. Afin d'assurer une mise en oeuvre rapide et concrète de la stratégie, de nouvelles initiatives seront au coeur de son premier plan d'action quinquennal. Globalement, ces initiatives s'inscriront dans les principaux volets de la stratégie. Nous prévoyons, d'une part, accélérer les investissements dans les infrastructures portuaires commerciales du Québec avec un budget de 200 millions de dollars sur cinq ans. Avec cela, nous ferons du Québec une plaque tournante de manutention des marchandises grâce à la mise en place d'une chaîne logistique efficace. Nous comptons également favoriser l'implantation de pôles logistiques avec un budget de 400 millions de dollars sur cinq ans. Les pôles logistiques sont des éléments incontournables pour accroître les échanges commerciaux et de s'assurer que le Québec prendra davantage sa place dans le commerce international. Nous miserons également sur le soutien aux investissements privés et manufacturiers dans les zones industrialoportuaires en y consacrant un budget de 450 millions de dollars toujours sur la même période, une période de cinq ans. D'ailleurs, le dévoilement de la stratégie nous permettra de faire connaître ces sites qui auront été sélectionnés.

• (19 h 40) •

N'oublions pas non plus l'essor du tourisme maritime, que nous prévoyons favoriser notamment en développant les infrastructures de croisière à Québec et à Montréal avec un budget qui s'élèvera, au total, à 77 millions de dollars sur cinq ans. De cette enveloppe, 35 millions de dollars serviront à reconfigurer de même qu'à agrandir le terminal de croisière Ross-Gaudreault d'ici cinq ans, une somme de 20 millions de dollars servira à réhabiliter la gare maritime et la jetée Alexandra de Montréal, et 21,6 millions de dollars sur cinq ans sont destinés à élargir l'offre des infrastructures de la société des établissements de plein air québécois, que l'on appelle communément la SEPAQ. Il est également prévu de prolonger le crédit d'impôt pour la Gaspésie et certaines régions maritimes du Québec et de le bonifier pour les Îles-de-la-Madeleine avec un budget de 56 millions de dollars, une excellente nouvelle pour ces régions.

Soutenir la recherche et l'innovation fait également partie des actions prévues tant pour la sauvegarde de l'environnement que pour la création de nouveaux produits, et ce, en réservant près de 16 millions de dollars. Premièrement, notre gouvernement a indiqué qu'il soutiendra la création d'un premier réseau panquébécois de la recherche spécialisée dans les questions maritimes. Vous savez d'ailleurs que la création de l'institut scientifique en collaboration avec la France a été annoncée lors de la mission du premier ministre, en mars dernier, à laquelle j'ai eu le plaisir de prendre part. Plus de 3 millions de dollars serviront au développement de ces initiatives. Deuxièmement, une somme de 3,4 millions de dollars

est réservée pour la recherche de même que l'acquisition de connaissances qui favoriseront l'élaboration de plans d'urgence environnementale.

Enfin, plus de 9 millions de dollars seront investis au cours des prochaines années dans la recherche appliquée et l'innovation, notamment dans le domaine des biotechnologies marines.

Finalement, nous comptons également soutenir des initiatives qui visent à répondre à des enjeux particuliers. Ainsi, le budget 2015-2016 prévoit des interventions totalisant 70 millions de dollars sur cinq ans répartis de la façon suivante : 35 millions pour améliorer l'efficacité du transport maritime par la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et ce, par le biais du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de GES; 15 millions de dollars sur trois ans pour développer l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales; 5 millions sur cinq ans pour encourager les exportations; 15 millions pour former la main-d'oeuvre.

Et je conclurai là-dessus, M. le Président — encore quelques instants, si vous me le permettez : dans le cadre de la stratégie, le gouvernement appuiera notamment le développement des zones portuaires; les solutions de transport intermodal, qui incluent le monde maritime, le développement du transport maritime courte distance, le cabotage, les investissements permettant aux navires de croisière de se brancher au réseau électrique local pour s'alimenter lorsqu'ils sont à quai, la construction de navires utilisant le gaz naturel liquéfié. Ces mesures montrent clairement, concrètement que la Stratégie maritime constitue un pilier de relance de notre économie.

Je voudrais d'abord vous remercier de votre attention et conclure en vous présentant les gens qui m'accompagnent à la table à l'avant ce soir, qui pourront, le cas échéant, si le besoin se fait sentir, répondre aux questions : alors, à ma droite, immédiatement, il y a M. Jocelyn Fortier, président-directeur général de la Société des traversiers du Québec; à mon extrême droite, M. Georges Farrah, secrétaire général associé au Secrétariat à l'implantation de la Stratégie maritime; et, à ma gauche, M. Mathieu St-Pierre, qui est mon directeur de cabinet. Voilà, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'invite maintenant la porte-parole de l'opposition officielle et députée de Vachon à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de sept minutes.

Mme Martine Ouellet

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, saluer le ministre délégué à la Stratégie maritime, saluer les collègues du gouvernement, les collègues de la deuxième opposition et, finalement, mon collègue de Rimouski, qui m'accompagne pour une partie de la soirée étant donné que le dossier maritime l'intéresse particulièrement.

J'aimerais, M. le Président, rappeler, parce que souvent le ministre délégué l'oublie, que le Parti québécois avait déjà déposé, en août 2001, avec l'ancien ministre délégué aux Transports, Jacques Baril, la Politique de transport maritime et fluvial, et juste vous dire, M. le Président, qu'elle était déjà très d'avant-garde, cette politique, puisqu'on parlait, dans cette politique, de la compétitivité du Saint-Laurent; du cabotage et le transport intermodal; du transport maritime international; des réseaux portuaires; du développement industriel et régional découlant du transport portuaire, du transport maritime; du tourisme fluvial; des croisières internationales; de la réparation et la construction navale; des armateurs québécois; et tout un volet pour accroître les efforts promotionnels à l'égard des activités maritimes et améliorer l'image du Saint-Laurent avec la promotion des activités maritimes du Saint-Laurent, le développement de l'intérêt pour le Saint-Laurent et le transport maritime et, finalement, un volet pour le savoir-faire québécois et le faire connaître à l'étranger, donc la formation, la recherche-développement, donc vraiment, la première politique maritime déposée par le gouvernement du Parti québécois en 2001 et, malheureusement, cette politique a été laissée dans l'oubli pendant les neuf ans de règne libéral.

Donc, ceci étant dit, ce soir nous aborderons donc des questions concernant la Stratégie maritime, des questions reliées au transport maritime, reliées aux infrastructures maritimes, aux pôles logistiques également. Nous avons déjà eu des échanges sur ce dossier. Et nous ferons donc cet exercice de crédits, de questions à la partie gouvernementale pour recevoir le maximum d'informations. Et il y a probablement aussi certains documents que nous demanderons, là, qui ont été annoncés à travers les médias, et nous ferons la demande pour avoir un peu plus d'informations.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. J'invite maintenant le député de Groulx, porte-parole du deuxième groupe d'opposition, à faire ses remarques préliminaires pour un maximum de cinq minutes.

M. Claude Surprenant

M. Surprenant : M. le Président, bonsoir. Alors, je tiens à saluer mes collègues ce soir, M. le ministre délégué à la Stratégie maritime et son équipe également, alors les députés du gouvernement, les députés donc de l'Abitibi-Est, de Vaudreuil, de Maskinongé et d'Argenteuil, mes collègues, également, de la première opposition, les députés de Vachon et de Rimouski, ainsi que mon collègue député de Borduas. Alors, je les salue et je les remercie, donc, de participer à cette soirée, là, d'étude des crédits.

Alors donc, pour nous, la Stratégie maritime est un élément très important du commerce canadien international. On a même eu le privilège de consacrer beaucoup de temps à l'écriture d'un projet qui s'appelle le Projet Saint-Laurent, alors, qu'on a publié et dont certains éléments sont repris par l'un et l'autre. Alors donc, on est fiers de ce qu'on a fait, donc, pour nous, c'est très important. C'est un pilier important de l'économie d'avoir une stratégie, là, maritime. Alors, la manutention de marchandises est importante pour le commerce international, donc c'est important que le Québec ait sa place et donc qu'on ait une stratégie à cet égard-là, et donc on espère que la stratégie va être déposée de façon imminente par le gouvernement.

Alors, on est ici ce soir dans un esprit de collaboration et d'engagement à ce que les travaux fonctionnent bien, et puis, donc, je vais demander à ce que le reste de mon temps, M. le Président, nous soit attribué à nos questions tantôt.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. Alors, les temps qui n'ont pas été utilisés seront rajoutés au temps des blocs. Après discussion, finalement, on a retenu des blocs de 15 minutes, ce qui fait qu'il y aura cinq blocs gouvernementaux... enfin, ministériels, quatre blocs aux députés de l'opposition officielle et deux blocs... trois blocs, pardon — trois blocs, sinon ça n'arrivera pas — trois blocs à l'opposition officielle et deux blocs au deuxième groupe d'opposition.

Discussion générale

Alors, je vais commencer maintenant et je suis prêt à reconnaître pour une première intervention l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon, la parole est à vous.

Mme Ouellet : Oui. Donc, merci, M. le Président. Donc, nous avons des questions. Il y a eu une annonce qui a été faite premièrement en France — vous avez fait tout un voyage en France, donc, vous faisiez partie de la délégation — une annonce de 2 millions de dollars pour un institut de recherche, à Rimouski, France-Québec, mais, quelques semaines plus tard, l'annonce a dégonflé, et c'est rendu 800 millions de dollars... 800 000 \$, excusez, et, de ce 800 000 \$ là, donc, 400 000 \$ à l'Institut des sciences de la mer de l'UQAR, éventuellement dans un nouveau pavillon qui pourra peut-être nous être confirmé ce soir, je ne le sais pas.

Toutefois, nous avons des inquiétudes, parce que, d'un côté, un 400 000 \$ pour l'ISMER à Rimouski... mais, de l'autre côté, vous savez que la Stratégie maritime est aussi beaucoup reliée aux ports et aux quais, qui sont de juridiction fédérale. Donc, je ne sais pas quel genre de relations vous avez avec vos homologues du gouvernement du Canada, mais le gouvernement du Canada a fermé, du jour au lendemain, la jetée ouest du port de Rimouski sans aucun avertissement — aucun — aux gens de Rimouski. Donc là, on voit, là, que, la Stratégie maritime, il manque un petit peu de communication. Et les gens de l'ISMER évaluent que les coûts supplémentaires... parce que, maintenant, le bateau ne pourra pas être à quai à moins d'avoir toujours des travailleurs à l'intérieur pour être toujours prêt à partir, et ce sont des coûts supplémentaires évalués à 300 000 \$.

Donc, vous comprenez qu'une annonce... d'un côté, on donne de la main 400 000 \$ et de l'autre côté on reprend 300 000 \$ par une mauvaise communication avec le gouvernement fédéral. J'aimerais que vous m'expliquiez quelles sont les intentions. Est-ce que le Québec va prendre la relève? Est-ce que vous avez discuté avec le gouvernement du Canada pour qu'il fasse la réfection nécessaire à la jetée ouest du quai pour le port de Rimouski?

• (19 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, il y a beaucoup de choses dans ce qui a été dit ce soir par la députée de Vachon.

D'abord, sur ses remarques préliminaires... Moi, je n'ai pas l'intention de nier ce qui a été fait auparavant dans l'industrie maritime au Québec, parce que, s'il y a un constat qu'on peut faire dans l'ensemble de l'industrie, il y a des choses qui ont été faites, et on a déjà bâti, pour une bonne part, l'économie du Québec sur le plan maritime — on l'a fait : le Port de Québec, le port de Montréal, mais les ports régionaux aussi, que ce soit à Matane, que ce soit en Gaspésie, à la Société des traversiers. Il y a des choses qui ont été faites. Sur la politique fluviale de 2001, j'aimerais rappeler à la députée — sans doute que ça lui rappellera des souvenirs — c'était 50 millions de dollars qui avaient été mis sur la table à ce moment-là, et, faute de projets, le 50 millions de dollars n'avait pas été utilisé. J'ai fait les vérifications à ce niveau-là.

Ceci dit, le 800 000 \$ dont la députée vient de faire allusion quant à l'annonce de Rimouski — son voisin de gauche peut en témoigner — c'est 800 000 \$ qui ont été faits non pas pour l'institut scientifique, l'institut Québec-France, c'est 800 000 \$ pour l'ISMER et le centre de développement des biotechnologies marines. C'est une annonce qui a touché ces deux éléments bien précis, d'ailleurs qui ont fait l'objet, je le pense, de questions de la part de la députée de Vachon l'année dernière parce que c'était dans le budget de l'année dernière. Alors, c'est 800 000 \$ dans le cadre de l'ancien budget. Lorsqu'on parle de l'institut Québec-France, qui a été conclu en mars dernier en France, c'est la création de cet institut de recherche conjoint, et je vais me permettre de vous dire exactement où est-ce qu'on en est. Ce qu'on a fait en France, c'est de ratifier une entente concernant notre intention. Et, depuis ce temps-là, notre secrétaire général, M. Farrah, est dans l'action avec son vis-à-vis français pour définir les modalités d'implantation de l'institut. Et ça, ça va se faire d'ici la fin de la présente année, ça va se faire en cours d'automne — d'ailleurs, le député de Rimouski était présent à cette conférence de presse là à Rimouski — et l'institut aura pignon sur rue à l'Université du Québec à Rimouski. L'institut va s'inscrire dans un projet d'agrandissement de l'université, et, dans le temps, bien, on parle d'une pérennité, parce que c'est important de faire la recherche. On ne peut pas parler de créer une première stratégie maritime au Québec sans miser fortement sur la recherche. Et les budgets qui y seront consacrés, là, on parle de 3,1 millions de dollars. On ne parle pas de 800 000 \$, on parle de 3,1 millions de dollars, conjointement avec la France.

Nous aurons d'ailleurs l'occasion de retourner non pas en France, mais à Rimouski au cours des prochains mois de façon à définir les modalités. Mais le fer de lance de notre action maritime au Québec, M. le Président, c'est la recherche, c'est le développement et c'est la raison pour laquelle nous misons beaucoup sur cet institut. La France... ce n'est pas à vous, les parlementaires, que je vais apprendre ce soir qu'il existe là-bas une expertise tout à fait remarquable. L'histoire de la France, c'est l'histoire avec l'eau, avec la mer, alors c'est important de le souligner.

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

M. LeBel : J'étais en train de dire : Est-ce que je le laisse aller, prendre le bloc? Parce que je connais le ministre et...

M. D'Amour : Mais, juste vous dire, M. le Président, je n'ai pas répondu à la question sur le bateau sur le quai à Rimouski, mais sans doute que le député veut m'amener dans cette direction-là.

M. LeBel : Oui, oui, sûrement. Le député de Rivière-du-Loup, que je connais depuis assez longtemps, c'est un expert en communications, et je trouve qu'actuellement il y a beaucoup de contorsions communicationnelles autour de la politique maritime.

C'est 14 millions cette année qui y seraient investis, dans la Stratégie maritime, et le 800 000 \$ dans les deux instituts, que j'ai applaudis, que je suis très heureux, mais qui ont été annoncés au budget l'an passé, réannoncés avant le budget cette année en conférence de presse à Rimouski et réannoncés dans le budget. Bon, je trouve que c'est beaucoup de choses, beaucoup d'annonces pour le 800 000 \$. Et je comprends que le ministre vient de rajouter un élément qui est important pour moi, c'est que... par rapport à l'institut Québec-France, c'est que c'est lié à l'agrandissement de l'Université du Québec à Rimouski, à la création d'un nouveau pavillon. Ça, je trouve ça important. Cet agrandissement-là, je ne le trouve nulle part dans le budget, dans le PQI ou... il n'est nulle part. Mais, je comprends, il y avait un petit élément dans le communiqué du premier ministre, et le ministre vient d'en faire... Je trouve ça important de le mentionner pour la suite des choses, que ça soit inscrit.

Sur la Stratégie maritime, pour être quelqu'un du Bas-du-Fleuve comme le ministre, je sais l'importance du fleuve Saint-Laurent chez nous pour le développement économique. C'est assez particulier qu'on a des grandes ambitions puis qu'on fait des grands discours sur la Stratégie maritime quand le bateau de recherche qu'on veut installer à l'institut Québec-France... quand le bateau de recherche de l'université à Rimouski ne peut pas s'accoster au quai de Rimouski. Puis je le sais, que ce n'est pas la faute du ministre, c'est la faute du fédéral. Pour une fois, le fédéral n'a pas... Le quai est en très mauvais état, il n'a pas investi, il a laissé aller, et le bateau de recherche... Tu sais, on va dire aux Français : Venez voir comment on fait notre recherche, mais le bateau, il n'est pas à Rimouski, il est à Québec, ça fait qu'embarquez dans l'auto avec les chercheurs de Rimouski puis allez faire un tour à Québec voir ce qui se passe dans le... Je trouve que ce n'est pas sérieux. Une vraie stratégie maritime ferait en sorte qu'on aurait accès à nos quais puis on pourrait développer à partir des quais qui nous appartiennent. Aujourd'hui, personne ne comprend, à Rimouski, la situation.

Le bateau de recherche, pour les gens qui sont là, il s'appelle le Coriolis, et c'est un bateau important qui participe à la recherche maritime. Les chercheurs chez nous et les intervenants disent : Quel est le plan du ministre dans sa Stratégie maritime pour les infrastructures portuaires à Rimouski et ailleurs qui appartiennent au fédéral? Ce que les gens nous disent, d'autres experts... puis là je parle des gens qui font de la recherche, ils ajoutent que la Stratégie maritime sans les infrastructures, ça ne signifie rien. Les investissements doivent être de l'ampleur des prétentions actuelles. Pour ces deux experts — on parle de deux experts — la Stratégie maritime actuelle, ce ne sont que des mots si on n'a pas les quais, si on ne travaille pas avec les quais. Et je pense que le ministre comprend bien ça aussi et j'aimerais ça savoir avec lui qu'est-ce qu'on dit aux chercheurs à Rimouski. Qu'est-ce qu'on dit aux gens, les Français qui viennent ici?

Est-ce qu'un jour ou l'autre les quais vont nous appartenir? Est-ce qu'on va pouvoir intégrer ces quais-là dans une véritable stratégie maritime nationale, québécoise, qui se tienne?

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

M. D'Amour : Alors, M. le Président, j'aurai sans doute l'occasion d'inviter mon collègue au lancement de la Stratégie maritime, et il constatera lui-même... et sans doute sera très heureux de la Stratégie maritime lorsqu'on en fera le dévoilement parce que Rimouski fait partie des régions au Québec qui vont figurer aux premières loges de la Stratégie maritime en termes de développement.

Rimouski, c'est un point de convergence, on va s'entendre facilement lui et moi, c'est un lieu de convergence qui est unique de l'expertise, des connaissances, du savoir-faire québécois dans le domaine des sciences et technologies de la mer. On pense, entre autres, à l'Institut des sciences de la mer — on en a discuté tantôt; du Centre de recherche en biotechnologies marines. J'ai eu l'occasion de visiter ce Centre de recherche il y a un peu plus d'un an avec le premier ministre, M. Couillard, à l'époque où nous étions dans l'opposition. Nous y sommes retournés par la suite. C'est important de consolider Rimouski.

Sur la question du port, de façon pointue, de façon toute particulière...

Une voix : ...

M. D'Amour : Non, mais je ne fais que faire référence aux propos du député, Mme la députée de Vachon.

Sur la question du port, cet après-midi, et parce que ça me préoccupe beaucoup, dès que j'ai eu la nouvelle, là, j'ai fait le nécessaire, j'ai parlé à M. Éric Lapointe aujourd'hui pour lui offrir des alternatives. Il y a une chose qui est claire, c'est que le quai est en mauvais état, et, moi, ce qui m'étonne, M. le député, c'est que, ce quai-là, on connaît son état, hein, qui ne va pas en s'améliorant au gré des années, et personne n'en parlait, jusqu'au jour où, le quai, on ne peut pas s'en servir, on ne peut plus s'en servir. Alors, j'ai offert à M. Lapointe aujourd'hui des idées sur le plan des opportunités qui s'offrent à lui. Il y a Cacouna, qui n'est pas tellement de Rimouski, il y a Mont-Joli, il y a l'autre quai aussi qui appartient à Canada, qui est du côté est, si je ne m'abuse, du quai qui est condamné. Il y a des opportunités pour pouvoir faire accoster ce bateau à Rimouski ou dans la région. Maintenant, il y a une question de coûts, et, moi, ce que je demande au gouvernement fédéral clairement, c'est prendre ses responsabilités et d'investir sur le quai de Rimouski.

Le député m'a également, M. le Président, amené sur une problématique d'ensemble. Premièrement, là, on a des projets. Présentement, je vous dirais, sur la très grande majorité des ports, des quais au Québec, il y a des projets avec lesquels nous cheminons, comme gouvernement, à l'intérieur de la Stratégie maritime, qui sera annoncée bientôt. Le fait que ce soient des propriétés fédérales, ça ne nous empêche pas d'intervenir concrètement, pas du tout, et le fédéral, en autant que je suis concerné, réagit très bien à notre Stratégie maritime. J'ai eu l'occasion de rencontrer mon vis-à-vis, Mme Raitt, et, si vous me laissez conclure, M. le député, je vais vous donner les réponses claires. Vous savez que le fédéral a annoncé vendredi dernier son intention de se dessaisir de l'ensemble de ses installations portuaires. Mais nous, on n'a pas attendu que le fédéral bouge à cet effet-là. Il y a déjà plusieurs mois, en 2014, j'ai confié au forum maritime au Québec, qui est composé de gens de l'industrie, de façon très générale, les syndicats, les représentants en main-d'oeuvre, les armateurs... j'ai confié au forum le mandat d'analyser la possibilité d'acquérir certaines de ces infrastructures, mais vous comprendrez qu'il y a un enjeu financier important. Les quais sont parfois dans des états qui nous poussent à nous interroger sur le plan financier. Il s'agit de défis importants.

Alors, on est en train d'analyser la situation et on aura l'occasion d'échanger avec le gouvernement fédéral là-dessus. Chose certaine, on ne va pas récupérer des infrastructures portuaires sans que le fédéral y souscrive financièrement dans la mesure de les rendre accessibles puis d'améliorer leur état. Et j'ai aujourd'hui rencontré des gens de la Gaspésie à mon cabinet qui me soulignent leur intention d'acquérir le quai. On parle de Carleton de façon pointue, Carleton. Alors, il faut vérifier les intérêts régionalement, il faut vérifier ce que le gouvernement fédéral est prêt à mettre sur la table, l'ensemble des enjeux. Mais, chose certaine, on se préoccupe de ça, et je vous dirais que, jusqu'à un certain point, M. le député, on partage la même orientation là-dessus.

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

• (20 heures) •

M. LeBel : Bien, c'est clair qu'on partage là-dessus, c'est sûr. Moi, j'en veux une, vraie stratégie maritime, mais je suis certain, comme les autres, qu'il n'y aura pas de vraie stratégie maritime si on n'a pas accès à nos quais. Actuellement, le fédéral, il se fout de votre Stratégie maritime. Il y a un quai qu'il n'a pas investi une cent dedans. Il y a des pétroliers qui vont aller... ils vont s'accoster à ce quai-là, ils vont avoir de la difficulté. Le Bella-Desgagnés, qui amène la provision sur la Côte-Nord, a de la difficulté à s'accoster. C'est une situation qui n'est pas tenable. Et je ne sais pas si le ministre, dans ses grandes ambitions par rapport à la Stratégie maritime, que je suis prêt à appuyer, qui veut venir annoncer ça en grande pompe, éventuellement, à Rimouski... Mettons, il parle de juin, à un moment donné, il m'avait parlé de juin, ça va peut-être être plus tard, on verra. Mais, au moment où il fera ça, est-ce qu'il va faire ça sur le quai de Rimouski en nous disant que les gens du fédéral ont convenu de réparer le quai et de le laisser au gouvernement du Québec, de se dessaisir puis de le laisser réparer au gouvernement du Québec pour qu'on ait une vraie stratégie maritime?

Est-ce que, du moment où vous allez annoncer votre Stratégie maritime, ça va être réglé avec le fédéral? Est-ce qu'on aura accès à nos quais? Et est-ce qu'ils seront intégrés dans une stratégie maritime?

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

M. D'Amour : C'est fou, hein, on peut toujours apprendre des choses aux gens. Le Bella-Desgagnés, soit dit en passant, peut accoster parce qu'il n'a rien à voir avec le quai qui a été condamné. Le Bella-Desgagnés, il accoste juste à côté, dans votre comté, M. le député, là, juste là, O.K.? J'ai la parole, je vais la prendre.

Soyons sérieux, là. Lorsque vous parlez d'une vraie stratégie maritime, avant la fin de la présente session, si tout va comme prévu, la Stratégie maritime aura été annoncée clairement. Et je tiens à rassurer les gens, les Québécois, mais particulièrement les Québécois de Rimouski sur la question du ravitaillement, parce que c'est un bateau ravitailleur, le Bella-Desgagnés. Il accoste, il peut accoster, il n'y a aucun problème. C'est le quai pour le bateau de recherche qui éprouve les difficultés présentement. Alors, il ne faut pas apeurer tout le monde, là. Alors, pour ce qui est de la Stratégie maritime...

M. LeBel : Ce n'est pas ce que je fais. M. le ministre, ce n'est pas ce que je fais.

M. D'Amour : Mais, M. le Président, j'ai la parole. Je crois que j'ai la parole. Mais je pense qu'il faut être bon joueur puis il faut être correct. Je vais laisser...

M. LeBel : Mais je suis très bon joueur.

M. D'Amour : Je vais laisser le député compléter.

Le Président (M. Reid) : Allez-y, M. le ministre, allez-y.

M. D'Amour : Non, mais allez-y. Je vais entendre sa...

M. LeBel : Non, non, je suis très bon joueur. Ce que j'explique : il y a un trafic autour de ce quai-là. Actuellement, le bateau de recherche pourrait être là, il pourrait s'installer, mais il faut qu'il laisse sa place de temps en temps, effectivement, il y a un côté qui est potable. Ça fait qu'il faut qu'il laisse sa place de temps en temps, il faut qu'il parte, laisse sa place au Bella-Desgagnés, qu'il revienne. Ça coûte cher en équipage, ça coûte cher en argent puis ça met en péril la recherche. C'est ce que je dis.

Ce quai-là actuellement n'est pas à la hauteur d'un quai pour une technopole maritime que voudrait être Rimouski et qui voudrait être intégrée dans la Stratégie maritime. Je continue à dire que, une vraie stratégie maritime, on devrait avoir accès à un quai qui s'appelle vraiment un quai à la hauteur d'une stratégie maritime.

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

M. D'Amour : Bien, en conclusion là-dessus, moi, ça me...

Le Président (M. Reid) : ...

M. D'Amour : Pardon?

Le Président (M. Reid) : Il reste 1 min 22 s pour le bloc.

M. D'Amour : D'accord. Ça me questionne beaucoup, M. le Président, le fait que le député s'inquiète tout à coup. Où était-il? Le quai, ce n'est pas arrivé du jour au lendemain, là, qu'il se soit détérioré, hein? Il n'y a pas eu d'intervention.

On est devant un constat aujourd'hui. Et je le rassure, en fait, en lui disant que j'ai eu l'occasion de parler à M. Éric Lapointe. Je ne sais pas si le député lui a parlé, mais M. Lapointe... aujourd'hui, on a eu une discussion constructive, on a parlé d'avenir, et ce que j'ai dit à M. Lapointe, ce que je lui ai offert, c'est toute notre collaboration, parce qu'il y a des représentations à faire auprès des intervenants concernés au gouvernement fédéral. On fait notre travail, et moi, ce que je souhaite, c'est que le gouvernement fédéral prenne ses responsabilités, dans le sens qu'il s'agit de sa propriété, et répare le quai. Et j'ai moi-même souligné tout à l'heure l'importance de Rimouski dans la mise en place de la Stratégie maritime parce qu'au Québec Rimouski est un territoire reconnu. C'est l'Institut maritime du Québec, c'est bientôt l'Institut France-Québec sur la recherche dans le domaine maritime, c'est important, alors ce quai doit être réparé, mais, en attendant, il y a des solutions, puis je pense que ce serait irresponsable de ne pas envisager de solutions à court terme, parce qu'à moyen terme il faut réparer ce quai-là. Alors, le député de Rimouski, comme en toutes circonstances, pourra bénéficier de mon appui, l'appui de mon gouvernement là-dedans.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à un bloc ministériel, et je donne la parole...

M. Bourgeois : ...

Le Président (M. Reid) : ...au député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Pardonnez-moi, M. le Président. Bonsoir, M. le Président, ça me fait plaisir d'être avec vous ce soir, mes collègues ainsi que les collègues des oppositions. Alors, j'espère que la députée de Vachon va avoir autant de plaisir ce soir qu'on en a eu hier, finalement. On a été à même de bien profiter de la séance.

Une voix : ...

M. Bourgeois : Ah! ça va être une pièce d'anthologie, mais également pour le député de Rimouski. Je tiens à le féliciter encore, officiellement, devant les caméras, puisqu'on avait pris un...

M. LeBel : ...bon joueur.

M. Bourgeois : Oui, de bonne guerre. Donc, je confirme qu'il a remporté son pari, et son équipe de hockey a réussi à battre la mienne cette année, mais on va se reprendre.

M. le ministre, les membres de l'équipe, ça me fait plaisir d'être ici, parce que ce soir je veux qu'on puisse établir des liens avec un autre secteur qui m'interpelle beaucoup, le Nord. On est à la réalisation de deux projets majeurs pour la relance de l'économie du Québec. Dans sa première mouture, quand le Plan Nord avait été lancé, tout le monde s'accordait pour définir cette action-là comme une vision qui permettait au Québec de se démarquer au niveau international sur plusieurs aspects dans lesquels je vais vous entretenir, mais la combinaison avec une stratégie maritime, c'est dans cet angle-là que je vais vouloir qu'on regarde ça ce soir, M. le ministre, parce qu'en effet, M. le Président, vous savez que d'avoir une perspective globale sur des enjeux comme ceux-là nous permet d'aller plus loin, de créer des synergies entre justement deux stratégies fort importantes, importantes pour les gens du Nord, parce que ces gens-là disent... parce que, oui, on parle beaucoup des territoires, mais on ne parle pas assez des gens parfois. Et moi, ça m'inspire beaucoup de parler des gens parce que je les ai côtoyés, j'ai fait ce passage-là sur le territoire pour connaître et m'approprier un peu les enjeux, M. le Président. On fait ça dans nos comtés, hein, on veut représenter le mieux possible nos populations, mais, quand on a eu l'occasion de couvrir ces territoires-là, on réalise à la fois tout le potentiel, mais aussi les ambitions des gens qui habitent ce territoire-là.

Et évidemment, quand on parle d'un territoire de 1,2 million de kilomètres carrés en ce qui concerne le territoire du Plan Nord, on sait que ce territoire-là renferme des ressources importantes, que ce soit du côté du domaine minier; on peut parler aussi du secteur forestier, plus de 200 000 kilomètres de forêt. Et donc, en termes d'approvisionnement

pour les compagnies forestières, c'est la principale source, si on regarde globalement, sur l'ensemble du territoire québécois. On parle également de toute la production hydroélectrique du territoire, plus de 75 % de la production hydroélectrique du territoire, M. le Président, que ça soit sur la Côte-Nord, en Jamésie, où on retrouve des grands ouvrages qui font la fierté des Québécois, et qui font la fierté des travailleurs qui les ont réalisés, ces ouvrages-là, au fil du temps, et qui nous ont permis d'avoir accès à une énergie qui nous a permis d'attirer des acteurs économiques sur l'ensemble du territoire québécois, parce que c'est ça, l'enjeu : c'est de trouver la meilleure façon de travailler pour que l'ensemble du Québec profite pleinement des réalisations des grands enjeux qui ont été mises en place et sur lesquelles on a développé des stratégies pour s'assurer qu'elles portent le plus possible.

Mais je veux revenir aux gens. Il y a, donc, dans ce territoire-là, quatre nations autochtones : les Cris de la Baie-James, les Inuits du Nunavik, les Naskapis de Kawawachikamach et finalement les Innus de la Côte-Nord. Ces gens-là ont occupé ce territoire-là depuis longtemps, ils veulent y rester longtemps et ils vivent une réalité qui a évolué au fil du temps, plus rapidement pour certaines des communautés. Il n'y a pas si longtemps, avant le développement des projets hydroélectriques de la Baie-James, les communautés crie étaient toutes des communautés isolées; aucune route d'accès. Les seules façons d'accéder au territoire, c'était soit par la voie aéroportuaire ou maritime, et, je pense que vous allez me voir venir avec mon propos, il y a encore de ces communautés-là qui sont dans cette situation-là.

• (20 h 10) •

Il y a un enjeu important pour la desserte des communautés du Nord au niveau du maritime. Il y a un enjeu important aussi pour les compagnies qui veulent développer des projets importants dans le Nord, surtout dans le secteur minier. On peut penser que, du côté minier, toute la partie du Nunavik, actuellement elle n'est desservie que par voie maritime; oui, par avion, si vous allez... Par exemple, il y a une compagnie qui est peut-être un peu plus chanceuse que les autres, on peut penser au projet Stornoway; le projet Renard, en Jamésie, ils produisent du diamant. Bon, le diamant, M. le Président, je ne vous cacherai pas que le chargement n'est pas trop gros, on peut mettre ça dans une valise et embarquer dans l'avion, mais, quand on parle de production d'or ou d'autres types de minéraux ou de métaux, évidemment, à ce moment-là, on a besoin d'avoir des infrastructures qui nous permettent, une fois extraits, de les amener vers les marchés. Et, de ce côté-là, il y a des réalités qui sont très claires, M. le Président.

Actuellement, si je veux me rendre dans la communauté inuite la plus proche d'un réseau routier, je vais être dans le secteur de Radisson et je vais espérer qu'il y ait une route qui se construise environ à 300 kilomètres plus loin pour me rendre à Whapmagoostui ou Kuujuarapik pour pouvoir penser à aller rejoindre cette communauté-là. Il y a un fort potentiel, cependant, dans ce secteur-là à la fois pour des projets à caractère minier et aussi des projets hydroélectriques.

Donc, dans une vision de pouvoir permettre à ce territoire-là de se développer, je pense qu'il faut intégrer, justement, la Stratégie maritime en lien avec la réalité de ces communautés-là parce qu'elles sont desservies actuellement... au niveau, par exemple, de l'alimentation électrique, ce sont des centrales au diesel, mazout, donc, qui coûtent très cher à opérer, qui sont très polluantes, et donc qui ne correspondent pas non plus aux valeurs des gens qui habitent ce territoire-là, qui veulent qu'on protège ce territoire-là, qui ont une préoccupation de protection, de pouvoir y vivre dans un contexte favorable. Ils sont inquiets des changements climatiques. Il faut être capables d'amener des solutions. Ce que la Stratégie maritime va venir faire en lien avec ce projet-là, M. le ministre, j'aimerais ça que vous puissiez nous le présenter, parce qu'il y a des ambitions. On sait, entre autres, qu'il y a des compagnies aussi qui comptent beaucoup sur la partie maritime pour pouvoir les desservir en alimentation, en gaz. Et donc, là-dessus, M. le ministre, j'aimerais que vous nous établissiez les liens à faire avec le développement du Nord en lien avec la Stratégie maritime.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Abitibi-Est. M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, merci, M. le Président. Dans les faits, là, entre le Plan Nord et la Stratégie maritime, c'est une cohabitation tout à fait heureuse, c'est une complémentarité à tout point de vue.

Le député, à travers sa question... ou sa présentation, je devrais dire plutôt, me rappelle l'époque où j'avais le plaisir d'agir à titre de porte-parole de l'opposition officielle en matière de mines et Plan Nord. Ça fait partie des enjeux. Je vous dirais que, lorsque le premier ministre m'a parlé, pour la toute première fois, de la Stratégie maritime, c'était en 2013, bien c'était en complémentarité avec le Nord. Le député nous parle des gens, nous parle des communautés, des populations que l'on retrouve dans le Nord. On les dessert déjà par voie maritime. L'été dernier, en août, si ma mémoire est fidèle, j'étais au quai au port de Valleyfield et j'ai pu visiter des entrepôts, des entrepôts qui étaient remplis de véhicules, de denrées alimentaires, de toutes sortes de produits destinés au marché du Nord, et le port de Valleyfield joue très bien son rôle à cet égard-là.

La complémentarité entre le Plan Nord et le transport maritime, c'est toute la question du cabotage. Si on veut favoriser la première, la deuxième, la troisième transformation de minerai, bien le cabotage, là, est une solution au transport de nos matières. C'est environnemental, d'une part; d'autre part, c'est purement économique, et ça donne une occasion absolument remarquable de pousser plus loin dans le développement de la première, de la deuxième et de la troisième transformation. Et, lorsqu'on parle de transformation au Québec, comme partout ailleurs dans le monde, on parle d'emplois directement. Ça, c'est important. Mais il faut se doter de nouveaux outils sur le plan énergétique. Le gaz naturel liquéfié, sans doute aurons-nous l'occasion ce soir d'aborder la question de façon plus pointue, en regard des opérations de la Société des traversiers du Québec, qui fait appel, dans le cadre de la construction de ses nouveaux navires, à cette source d'énergie, qui est absolument extraordinaire — c'est le cas du bateau de Matane — et ce qu'on veut, c'est de faire en sorte de disponibiliser le gaz aux communautés, faire en sorte que ce soit un outil de développement.

Alors, parler de ces quelques exemples, bien c'est dire toute l'importance de la complémentarité entre le Plan Nord et la Stratégie maritime. Je vous dirais que le Plan Nord, sans le secteur maritime, ce serait difficile d'y arriver concrètement, et vice-versa, alors ça occupe une très grande place, et chacun des parlementaires dans cette Chambre, au Parlement,

aura l'occasion de constater les investissements concrets envisagés dans le budget pour justement investir en regard du développement et l'amélioration de nos infrastructures. J'ai eu l'occasion, depuis un certain nombre de semaines, d'aller faire un tour au port de Sept-Îles, où on a inauguré un pôle logistique en matière de transport d'aluminium. Alors, ça, c'est important. Sept-Îles, c'est le lien direct avec le Nord. On a visité Baie-Comeau, on a visité Saguenay. Alors, c'est dire à quel point, bien, les deux grands volets, les deux grands piliers économiques du gouvernement sont complémentaires à cet égard. Alors, vous pouvez être rassurés qu'à tout point de vue... D'ailleurs, quand vous serez présents, vous aussi, j'en suis convaincu, au lancement de la Stratégie maritime, je pense que vous serez en mesure de constater qu'on a tout prévu à cet égard-là, on n'a oublié personne. Et la Stratégie maritime, elle sera en place d'abord pour les Québécois.

Alors, les communautés nordiques vont y trouver une grande place. On veut bien les desservir, on veut améliorer le service constamment, on veut surtout créer ce lien économique, le renforcer à tout point de vue pour qu'on puisse générer des emplois dans le Nord. Puis, on le sait bien aussi, les emplois sont bienvenus dans le Sud. Le Plan Nord existe pour le Québec tout comme ce sera le cas pour la Stratégie maritime.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Abitibi-Est.

M. Bourgeois : Merci, M. le Président. Oui, je veux aussi revenir un peu sur, justement, les populations qui habitent le territoire ont aussi des ambitions dans le domaine touristique, et ce volet-là, actuellement il n'a pas été exploité à sa pleine valeur. Au contraire, il y a un potentiel énorme. Les sites sont extraordinaires, la chaleur des populations qui habitent ce territoire-là est tout à fait particulière, c'est vraiment une expérience formidable à vivre, et un des défis, encore là, c'est de pouvoir être capables de donner accès au territoire et de le faire avec une capacité d'accueil.

Donc, toute la question d'éventuellement pouvoir permettre la facilité au niveau des croisières qui pourraient se rendre jusque dans le Nunavik, il y a beaucoup d'attentes là-dessus, M. le ministre, et je suis convaincu que les communautés ont déjà eu des discussions, vous ont interpellé pour voir comment vous et votre collègue la ministre du Tourisme pourriez les accompagner dans cette ambition d'ouvrir le Nord au niveau touristique.

M. D'Amour : Bien, à ce chapitre précis, je dois dire aussi que l'ensemble des communautés nordiques ont été consultées à l'occasion de la mise en place de la Stratégie maritime comme ils ont été consultés et comme ils ont fait partie de la Table des partenaires dans l'élaboration du Plan Nord, et on revient, à l'intérieur du Plan Nord, avec cette idée de desservir... enfin, de proposer des croisières au nord du 49^e parallèle.

On va s'entendre tous ici ce soir pour dire que le Nord est un territoire exceptionnel que tous souhaitent découvrir à un moment ou à un autre. C'est un tourisme d'aventure qui est exceptionnel, qui est inédit. Alors, on travaille présentement au développement des croisières. À l'intérieur de la stratégie, vous le savez, nous avons neuf escales de croisière au Québec actuellement reconnues. Ce que nous souhaitons, c'est de consolider chacune de ces escales. Que ce soient Québec, Montréal, les Îles-de-la-Madeleine, Gaspé, Trois-Rivières, on veut consolider l'ensemble. Maintenant, on a déjà un chantier sur le plan de la planification pour amener les touristes dans le Nord, découvrir ce tourisme d'aventure absolument remarquable et on prend tout en considération. C'est important de bien faire les choses, c'est important d'être munis de bonnes infrastructures, c'est important d'avoir un réseau d'accueil qui va faire le travail. Chose certaine, c'est un enjeu qu'on ne peut pas laisser pour compte, c'est un enjeu sur lequel nous travaillons déjà concrètement avec nos partenaires, et je pense que l'ensemble des communautés nordiques ne seront pas déçues. On doit le faire évidemment dans le respect de l'environnement, dans le respect des communautés, à travers ce que les communautés réclament, souhaitent et veulent connaître en termes de développement. Alors, on a la responsabilité de bien faire les choses, c'est ce que nous avons l'intention de faire, puis, en même temps, on veut en profiter économiquement. Il y a toutes sortes d'activités sportives qu'on peut envisager aussi, au-delà de la chasse, de la pêche, toutes ces découvertes. Ça fait partie des orientations de la Stratégie maritime.

Évidemment, lorsqu'on parle de desservir le monde des croisières au nord du 49^e parallèle, ce n'est pas pour demain. Je ne ferai pas croire aux Québécois ce soir qu'on s'en vient avec ça puis que c'est un projet qui va prendre son envol dès 2016. Mais il faut y travailler maintenant si on veut bien réussir.

• (20 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à un bloc pour le deuxième groupe d'opposition, et je donne la parole au député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je voudrais juste, d'abord, faire une petite allusion au niveau des équipes de hockey de mon collègue tantôt, là. Alors, en ce qui me concerne, dans mon comté, on a une équipe qui est très jeune, et puis, en tout cas, mon parti, on a l'intention, finalement, d'être à l'avant-scène très prochainement.

Alors, M. le Président, je voudrais demander une petite question générale, là, au ministre. Au niveau des réponses qu'on a obtenues en préparation des crédits, dans plusieurs cas, on a eu comme réponse celle-ci : «La réponse à cette question sera transmise par le ministre délégué aux Transports et à l'Implantation de la stratégie maritime.» J'aimerais qu'il m'explique, là... on a souvent eu cette réponse-là, et ça veut dire quoi dans le concret, au niveau de la réception de ces réponses-là, s'il vous plaît.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : Ça veut dire que je suis disponible pour répondre à vos questions à tout moment. Puis d'ailleurs, M. le député, vous êtes responsable, je crois, chez vous, du secteur maritime depuis Noël, alors il serait temps qu'on puisse se rencontrer formellement, vous et moi, pour une première fois. Si vous m'en faites la demande; accordé.

M. Surprenant : Ça me fera plaisir. Donc, je ne vous demanderai pas chacune des réponses, pour l'instant je vais aller aux questions qui sont plus prioritaires, en ce qui nous concerne, et puis donc je vais parler de voyages, M. le Président.

Alors, on apprenait le mois dernier que la STQ a fait pas moins de 50 voyages en Europe depuis le début de la construction du navire le F.-A. Gauthier. Alors, le président de la STQ est arrivé avec... la facture totale serait de 200 000 \$. Alors, pour 2014-2015 seulement, les voyages ont coûté 153 000 \$ à la STQ, dont 88 000 \$ en Italie, là où évidemment est localisé le chantier, là, de l'entreprise. Alors, c'est quand même plus du double de l'année dernière, où les voyages avaient coûté au total 72 000 \$. Alors, j'aimerais donc, très simplement, qu'on m'explique, là, pourquoi les voyages ont doublé au cours de l'année. M. le Président.

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

M. D'Amour : Bien, la question est tout à fait judicieuse et pertinente, M. le Président. Je suis heureux d'avoir l'occasion d'y répondre, parce que ça m'a aussi beaucoup préoccupé. Quand je suis arrivé au ministère l'an passé, il y avait eu déjà quelques voyages, quelques déplacements vers l'Italie et dans d'autres pays. Ces voyages-là font clairement référence à deux cas en particulier : il y a la question de la négociation des assurances du côté de Londres, mais la très, très, très grande majorité des voyages sont liés à la construction du nouveau bateau de Matane. Et, pour la construction de ce navire, bien, c'est un appel d'offres international qui a été réalisé et c'est une firme de l'Italie qui a obtenu le contrat. C'est un bâtiment de 150 millions de dollars. C'est un immense chantier pour lequel on se doit d'être aux aguets et de bien faire les choses, et je m'explique.

Vous savez, c'est un navire, c'est le premier traversier en Amérique du Nord à être propulsé au gaz naturel liquéfié, ça fait appel à des technologies qui sont uniques. C'est un navire que nous devons apprendre à piloter correctement et c'est un chantier que, je viens de le dire, nous devons surveiller, hein, c'est comme ça que ça doit se passer. Il faut protéger les intérêts des Québécois. La société était confrontée à deux choix, c'est-à-dire faire appel au secteur privé ou tout simplement permettre à ses employés d'être présents au moment de la construction, ce qui permettait aux membres du personnel de s'approprier ce navire-là, parce que ce n'est pas une mince affaire. Je suis allé l'accueillir, le bateau, à Matane, le navire, il y a deux semaines, et il fallait prendre des dispositions pour que chacune des étapes soit suivie rigoureusement. Ce qui a été fait. Et l'ensemble de ces voyages-là auxquels le député fait allusion, M. le Président, ont coûté effectivement 200 000 \$. Sur un chantier de 150 millions que l'on doit surveiller, ça a coûté 200 000 \$. Et j'ai repassé au peigne fin chacun de ces déplacements. Alors, ce sont des pièces d'équipement que l'on doit s'approprier, que l'on doit apprendre parce qu'après on navigue avec des passagers. Alors, il y a des questions, il y a des notions de sécurité qui sont très importantes. Et la démonstration qui m'a été faite, c'est qu'entre le secteur privé, qu'on aurait dû payer aussi, et nos propres employés la Société des traversiers en est arrivée à la conclusion que c'était le moyen le moins coûteux, même si, à prime abord — et ça, je l'accorde, moi-même, j'ai réagi — 50 voyages, 200 000 \$, c'est beaucoup d'argent. Mais ce sont nos employés qui ont dû passer du temps là-bas, ce sont des pièces sur les navires qui sont uniques, alors il faut bien maîtriser les opérations, il faut bien piloter ce navire de façon à ce que tout le monde soit dans un cadre de sécurité.

Alors, l'explication, je vous la donne de façon générale. Si vous permettez, là — nous avons la présence ce soir du président-directeur général de la société — avec l'autorisation ou le consentement de mes collègues, M. Fortier pourrait s'exprimer, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Est-ce qu'on a le consentement? Consentement. Oui. Alors, je vous demande de vous nommer avant de commencer votre réponse.

M. Fortier (Jocelyn) : Alors, Jocelyn Fortier, président-directeur général, Société des traversiers du Québec.

J'ai envie de vous les catégoriser, les déplacements en Italie. Effectivement, M. le ministre l'a bien expliqué, c'est un navire pour lequel on avait accordé un contrat au chantier Fincantieri à la suite d'un appel d'offres international auquel avaient été invités aussi les chantiers canadiens et c'est un contrat de 148 millions qui a été accordé pour la construction du navire, la simple construction. Le projet global du navire va se terminer aux environs de 175 millions si on considère tout l'ensemble des autres coûts, comme les architectes navals, comme les experts, etc.

À l'origine, on avait prévu, au plan d'immobilisations de la STQ, un budget de 250 millions. Alors, on peut dire que, de 250 millions de budget initial, on l'a ramené à 180, si vous regardez les documents qui vous ont été fournis, et on va terminer à 175 millions. Le gros du dossier, vous le réalisez, était au niveau du contrat de Fincantieri, il fallait donc surveiller de très près, assurer un suivi serré de ce qui serait fait. 148 millions, c'est parce que ce n'est pas juste la construction de coque, là. Il faut se rappeler qu'on vient de changer complètement de technologie. On n'aura pas une propulsion conventionnelle avec un arbre porte-hélice comme on a sur tous les navires, c'est maintenant les moteurs et des systèmes de propulsion azimutaux. Ça implique qu'ils sont opérés par des moteurs électriques qui eux-mêmes reçoivent leur énergie d'une usine de production d'énergie et qui sont les moteurs eux-mêmes qui fonctionnent, comme M. le ministre le disait, au LNG. C'est des moteurs bimodes aussi, parce qu'on ne voulait pas se faire se prendre dans le... En maritime, on veut toujours avoir de la redondance, on veut toujours que les systèmes soient doubles, on veut se dépêtrer, parce que, si on est pris au large puis que, tout à coup, il y a un problème avec l'approvisionnement LNG du moteur parce qu'il y a eu une coupure ou autre, il faut trouver autre chose. Alors, ces moteurs-là peuvent aussi fonctionner en tournant simplement un interrupteur, si on me permet l'image, peuvent fonctionner au diesel maritime ordinaire. Donc, ça aussi, c'est avantageux, c'est là comme système de secours. Et il y a eu un tas de technologies modernes. C'est un navire qui a le double de la capacité des autres navires.

Alors donc, tout ça pour vous dire que les quatre catégories sont... il y avait du personnel spécialisé affecté en permanence pour le suivi des travaux. C'est des gens qui ont été là pas tous en même temps, pas tous les six, parce qu'il

y en a eu six, au total, au maximum, du début... en septembre 2013, c'est pour ça qu'on a 72 000 \$ pour la première année. Jusqu'à la livraison du navire il y a deux semaines, il y a les gens qui ont été affectés en permanence : on a commencé par un, deux, trois, au fur et à mesure de l'augmentation des besoins. Et ces gens-là étaient sous contrat six semaines sur place, deux semaines de rapatriement. Ça explique certains déplacements.

Il y a eu quelques déplacements pour des professionnels, des techniciens spécialisés pour assister à la mise en place des nouveaux équipements, pour voir de quelle façon les nouveaux équipements opéreraient, et tout ça dans un but d'enseigner aux autres collègues de travail lorsqu'ils reviendraient. Alors, on en a envoyé un, il a assisté à la construction, il assistait à une étape importante, il approuvait certaines choses faites et, en revenant, il peut enseigner les autres. Il y a eu une partie de l'équipage qu'il a fallu envoyer là, trois, quatre personnes, pour assister à l'ouverture d'un équipement de sauvetage, de survie, et ça, c'est une obligation de Transports Canada. Ces gens-là sont allés, ont appris à opérer l'équipement, sont revenus et, pendant la période de préopérationnalisation que nous vivons actuellement, ils vont enseigner à leurs collègues comment manipuler ces équipements-là.

Alors, c'est les trois catégories où on a eu des personnes fixes et d'autres qui sont allées sporadiquement.

Le Président (M. Reid) : Merci beaucoup. M. le ministre voulait rajouter quelque chose.

• (20 h 30) •

M. D'Amour : Très, très rapidement, parce que je veux permettre au député de poser d'autres questions — ça m'amène à un deuxième volet, ça m'amène ailleurs — juste une parenthèse concernant le navire de Matane : c'est Matane—Baie-Comeau—Godbout. Ce sont 130 travailleurs, le nombre d'employés qui ont été en Italie, comparativement au nombre total de travailleurs sur le navire et à terre, 130 personnes. Alors, c'est une grosse affaire. Ceci dit, ça m'amène à vous parler... enfin, à un autre volet de la Stratégie maritime mais qui est étroitement lié à cette situation.

Moi, le rêve que j'ai, comme ministre, c'est de faire en sorte que nos navires, ceux de la Société des traversiers, soient tous fabriqués au Québec. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, dans la Stratégie maritime, on propose de consolider les opérations de nos chantiers maritimes au nombre de huit. Il y a deux autres navires en construction présentement qui sont au chantier Davie, à Lévis, tout près d'ici. J'ai eu l'occasion de visiter ces chantiers-là récemment, ça va bon train. Ce sera deux autres navires propulsés au gaz naturel liquéfié. Mais le rêve qu'on a, comme gouvernement, le rêve que j'ai, mais le rêve qu'on a, notre gouvernement, c'est de faire en sorte que chacun de nos navires soit construit ici, au Québec. Évidemment, on est soumis à un appel d'offres international dans le cas du navire de Matane, avec le résultat qu'on a connu. Mais, idéalement, là, nos navires sont construits chez nous, au Québec, par des Québécois, parce que, vous savez, on a l'expertise qu'il faut pour ça.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, messieurs. Je reviens au nombre de voyages, encore, qui ont été faits. Ce que je comprends, c'est qu'au niveau des coûts, là, on parle... le coût de transport, mais l'hébergement était assumé par l'entreprise qui fabrique les bateaux. Est-ce que j'ai bien compris?

M. Fortier (Jocelyn) : Avec votre permission.

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Fortier (Jocelyn) : Le contrat de construction... dans l'appel d'offres, dans le devis, on prévoyait que le chantier, s'il était allé à l'extérieur de Québec, devait fournir du logement pour au moins du personnel de base, cinq personnes. On en a eu six, il y en a un qu'on a payé en supplément, mais ce n'étaient pas des chambres. On a loué un appartement pour les loger, oui, mais les cinq autres ont été assumées par le contrat lui-même.

M. Surprenant : Alors, étant donné cela, il n'aurait pas été plus judicieux que ces gens passent plus de temps là-bas et moins à faire des allers-retours?

M. D'Amour : Je pense que le fait d'aller six semaines à l'extérieur et de revenir deux semaines au Québec... je pense qu'il faut être aussi humain avec les travailleurs, là. Six semaines à l'extérieur, loin de sa famille, deux semaines au Québec; la façon qui a été définie, je pense que c'est une façon correcte qui est respectueuse et qui est efficace aussi. Vous savez, les gens, lorsqu'ils se rendaient en Italie, travaillaient de façon très sérieuse, rigoureuse, alors, au bout de six semaines, de pouvoir revenir au Québec deux semaines, je pense que c'est tout à fait normal. Et 200 000 \$, j'en conviens, c'est beaucoup d'argent, mais, 200 000 \$, pour un chantier de cette envergure-là, avec ce que M. le président vient de nous expliquer, les particularités fines d'un projet comme celui-là, ça valait la peine de le faire. Si on avait fait appel au privé, je ne suis pas certain du tout aujourd'hui, moi, qu'on s'en serait — puis j'ai beaucoup de respect pour le monde privé, là — sortis pour 200 000 \$.

Alors, ça fait partie des gestes qui ont été posés, des gestes, à mon sens, judicieux, des gestes qu'il fallait poser pour en arriver à opérer ce navire-là de façon tout à fait correcte. Voilà. Et ce qui a été expliqué là, ce n'est quand même pas rien non plus, là. Le projet initial, son financement était prévu à un niveau nettement supérieur. On en est arrivés à réaliser des économies, et ce navire-là, sur le plan économique, va être rentable pour le Québec parce qu'il va transporter des passagers, nous permettre de faire découvrir le Bas-Saint-Laurent, la Gaspésie, la Côte-Nord. Ce n'est pas rien, ça non plus.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx, vous disposez de 4 min 30 s encore.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je vais aller à une autre question au niveau de l'adaptation des quais de la traverse Matane—Baie-Comeau, M. le Président.

Alors, depuis 2009, des travaux ont été effectués sur divers quais et embarcadères pour accueillir de nouveaux navires, dont le F.-A. Gauthier, et, en 2009, la Société des traversiers estimait le coût de réfection de ces infrastructures à 10 millions... la traverse de Matane—Baie-Comeau; 20 millions, la traverse Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine; puis 10 millions, la traverse Sorel-Tracy—Saint-Ignace. Alors, on a pris le plan d'immobilisations 2009-2023 de la Société des traversiers et on y constate de nombreuses augmentations dans l'évaluation des coûts depuis 2009. Alors, les travaux de la traverse Matane, maintenant, sont passés de 10 à 40 millions; Tadoussac, de 20 à 40 millions; puis la traverse de Sorel, de 10 à 40 millions, M. le Président.

Alors, est-ce que le ministre peut nous confirmer que nous sommes passés effectivement de 40 millions à 120 millions pour ces projets, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : Si vous permettez, M. le Président, on va se prendre quelques instants pour vérifier, mais, en attendant, là, avant d'avoir les explications précises sur les chiffres... Vous savez, entre le moment où il y a des plans qui sont conçus... Vous savez, on adapte un quai en fonction du service qu'on donne aux citoyens. Alors, entre les premiers estimés et la réalisation, il arrive parfois qu'il y ait des différences. Alors, sur la question des chiffres... M. le président les a entre les mains, je crois. Alors, M. le président peut répondre clairement à la question du député, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. M. le président.

M. Fortier (Jocelyn) : Alors, si on parle de l'adaptation des quais de Matane, on est passés, dans le plan 2009-2023... mais à ce moment-là c'étaient des estimations très sommaires, au même titre que c'étaient des estimations sommaires pour le navire.

On a vu que, le navire, on y allait à 250 millions. Alors, les adaptations des quais, parce qu'on ne pensait pas qu'il faudrait les modifier à ce point, on n'avait pas encore une idée de l'envergure du navire qu'on devrait construire compte tenu des besoins, alors on avait effectivement 10 millions d'évalués et, en mars 2013, on va terminer à 36 millions. Mais là on parle des quais, amélioration des quais, on parle élargissement aussi des embarcadères, on parle aussi modernisation complète de la gare de Matane, qui avait au-dessus de 40, 45 ans. Il a fallu aussi modifier la passerelle piétonnière pour accéder au navire par les piétons. On en a profité pour en faire justement une section additionnelle de la garde de façon à ce que les gens puissent attendre de façon appropriée et confortable l'arrivée du navire. Or, c'est des travaux qui, en bout de course, ont coûté effectivement 36 millions.

Si on pense à Tadoussac, on avait évalué, à l'époque, 20 millions et actuellement on estime qu'il va en coûter au total 40 millions pour Tadoussac. Là encore, il y a eu des aménagements, les navires sont plus gros que prévu pour répondre aux besoins, pour répondre aux analyses d'achalandage aussi. On peut partir avec le principe de l'achalandage qu'on a au moment où on fait notre évaluation de base, mais après on fait les courbes de projection d'achalandage de la clientèle, et autres, on fait l'étude des besoins nécessaires, et c'est là qu'au fur et à mesure un plan «quinzenal» peut évoluer.

M. D'Amour : Et un mot, pour ajouter là-dessus. Ce qui est important... parce que, lorsqu'on parle d'embarcadères et d'installations techniques, il y a un élément qui est incontournable là-dedans, qui est celui de la sécurité. Et ce n'est pas rien, là. Lorsqu'on parle de sécurité, on ne peut pas lésiner, on ne peut pas se permettre d'y aller à tâtons là-dedans, il faut prendre les bonnes décisions. Or, ça fait partie de l'évolution normale d'un projet.

Le Président (M. Reid) : Il reste une minute au bloc. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je comprends ce que vous me dites, là, qu'il faut tenir compte de ceci et de cela, mais ça pouvait tout tenir compte... initialement, aussi, là, toutes ces choses-là étaient quand même prévisibles. Alors, quand on construit un bateau, quand on planifie la construction d'un bateau puis la construction, là, de quais qui vont avec, bien tout pourrait être mieux planifié que ça, à mon avis. Puis, en fait, j'étais content tantôt, quand M. le président tantôt disait qu'il y avait une économie réalisée par rapport au budget initial de construction du bateau. Mais, si on fait la somme de tout ça, ça a coûté plus cher finalement que les budgets initialement prévus pour l'ensemble du projet. Donc, il y a... je ne dirais pas «une explosion des coûts» dans ce cas-ci, mais ça a coûté plus cher que prévu.

Alors, comment vous justifiez ça au niveau de la planification? Je pense qu'il y a un effort évidemment à faire au niveau de la planification initiale pour qu'on s'assure, là, d'un suivi de budget plus rigoureux que ce qui est fait dans ce cas-ci, là.

M. D'Amour : Très brièvement...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, il ne reste...

M. D'Amour : Oui, très, très brièvement.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je vous arrête. Excusez-moi.

M. D'Amour : D'accord.

Le Président (M. Reid) : Il ne reste plus de temps dans le bloc du deuxième groupe d'opposition. Cependant, si un député veut laisser son temps pour vous permettre de reprendre...

Une voix : Oui, M. le...

Le Président (M. Reid) : Alors, allez-y, M. le ministre.

M. D'Amour : Maximum une minute, M. le Président. Peut-être corriger l'interprétation qu'en fait le député sur la question du navire. Le fameux 250 millions dont il parle, ça ne comprenait pas les installations connexes, c'était pour le navire seulement, le navire seulement. Ça, je tiens à le préciser, c'est un élément qui est important. Et, lorsqu'on planifie la construction d'un navire de cette envergure-là, on parle d'un projet qui évolue avec le temps, parce que ça s'est fait en consultation avec les communautés, que ce soit sur la Côte-Nord ou dans le secteur de Matane, pour en arriver à un produit défini.

Alors, dans le fond, on fait des installations techniques, des quais pour le bateau, et non le contraire, voyez-vous? Alors, ce sont des choix qui se font et qui, dans les circonstances, je crois... Du côté de Matane, là, quand je regarde la conclusion de ça, quand je regarde la qualité du navire et les retombées économiques potentielles, on est en droite ligne avec du développement économique régional.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole à la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, moi, j'ai plein de sujets que j'aimerais aborder avec vous, M. le ministre, puis je ne sais même pas...

Une voix : ...

Mme Nichols : Bien oui, je ne sais même pas par lesquels commencer. La Stratégie maritime m'intéresse beaucoup, autant le volet Pôles logistiques que le côté qui relie un peu un intérêt particulier qui est la Politique nationale de l'eau.

J'en profite, là, pour souligner que je suis l'adjointe parlementaire au ministre de l'Environnement puis j'ai un mandat spécial qui m'a été confié, d'élaborer la Politique nationale de l'eau. J'ouvre une petite parenthèse, parce que je suis présentement dans les rencontres interministérielles relativement à cette politique-là, en fait je revois la politique, puis, justement, on s'est rencontrés la semaine dernière avec votre chef de cabinet puis on s'est rendu compte que, finalement, il y avait beaucoup de liens entre la Politique nationale de l'eau et la Stratégie maritime, évidemment, là, parce que c'est l'eau, mais il y a quand même beaucoup de liens autour de tout ça qu'il faut tricoter. Et, dans l'élaboration de la Politique nationale de l'eau, qui deviendra probablement une stratégie, là, on est vraiment en train de travailler ça, il y aura évidemment un volet, là, particulièrement rattaché à la Stratégie maritime que nous travaillerons, là, avec vous, en étroite collaboration, et il y a plein de petits détails, là, que je trouve superintéressants. Mais je ne veux pas non plus prendre tout le temps pour parler de la Politique nationale de l'eau, mais sachez qu'on va sûrement se rencontrer, là, pour parler particulièrement des points en lien avec votre ministère.

• (20 h 40) •

Mais il y a aussi les pôles logistiques pour lesquels j'ai un intérêt particulier, puisque, comme vous savez, Vaudreuil-Soulanges... ou, en fait, moi, mon comté, c'est Vaudreuil, mais il y a Soulanges, qui est juste à côté. On est, je dirais, une porte commerciale, une porte d'entrée pour le commerce entre l'Ontario, entre l'Est des États-Unis. Juste de la façon dont est placé stratégiquement et géographiquement Vaudreuil-Soulanges, je pense que ça mérite d'être regardé dans la Stratégie maritime mais plutôt au niveau des pôles logistiques, parce qu'on sait que, depuis plusieurs années, il se développe, partout dans le monde, des pôles logistiques, puis c'est souvent des emplacements géographiques qui sont situés le long des corridors de commerce où viennent s'implanter les entreprises, des concentrations d'entreprises spécialisées qui viennent justement se greffer autour. Entre autres, ça peut être soit dans la transformation de produits, la distribution, le transport puis évidemment, là, la logistique, puisqu'on en parle.

Puis, au Québec, il y a eu plusieurs études sérieuses qui ont été effectuées depuis une dizaine d'années. Puis je vous dirais que Vaudreuil-Soulanges est souvent sorti comme étant le site idéal pour l'implantation d'un plan logistique... voyons, un pôle logistique — un plan logistique, ça ne va pas bien — un pôle logistique — il est tard — national. Et il suffit de juste regarder la carte du Québec pour comprendre les raisons pourquoi je dis que c'est un choix logique. Il est situé, entre autres, autour des axes de trois principales autoroutes — je parle de la 30, la 20, la 40 — puis il est traversé aussi par des chemins de fer nationaux — le CP, le CN — puis il y a le CSX aussi, qui, je pense, va inaugurer... si je ne me trompe pas, c'est lundi prochain, là, le 11, hein, c'est dans deux semaines, qui va inaugurer, là, la deuxième partie de son terminal intermodal, qui va donner, d'ailleurs, plusieurs accès à des nouveaux marchés au sud de la frontière puis, entre autres, à l'aéroport Montréal-Trudeau. Ça va beaucoup servir à l'aéroport. Puis, malgré sa proximité avec la métropole, Vaudreuil-Soulanges aussi est rarement affligé... puis ce n'est pas méchant, là, mais Vaudreuil-Soulanges... je veux dire, je ne veux pas causer de préjudice à Montréal, là, mais, dans Vaudreuil-Soulanges, c'est plutôt rare qu'il y ait de la congestion sur les autoroutes. Ce n'est pas comme les autoroutes ou les routes pour se rendre au port de Montréal, là. Là, je suis en train de faire une plaidoirie pour Vaudreuil-Soulanges, hein? Je vous regarde.

M. D'Amour : ...Mme la députée.

Mme Nichols : Mais il n'y a pas d'embouteillage. Ça fait partie de la grande région de Montréal, mais je pense que c'est important de le souligner. Puis, plus important encore, je dirais que la région de Vaudreuil-Soulanges voit passer sur son territoire présentement environ 80 % des échanges commerciaux avec les principaux partenaires économiques du Québec, comme je vous mentionnais un petit peu plus tôt, soit l'Ontario, les États-Unis. C'est donc dire que la région de Vaudreuil-Soulanges est directement sur le principal corridor de commerce du Québec.

Je ne veux pas non plus mettre toute la concentration sur Vaudreuil-Soulanges, parce qu'on en déjà beaucoup jasé, puis on se dit qu'il n'y a pas juste Vaudreuil-Soulanges dans la Stratégie maritime, il y en a pour tout le monde le long de la Stratégie maritime. Alors, oui, c'est une bonne affaire. Oui, c'est une bonne affaire. Je pense que c'est important aussi qu'on développe un peu partout puis je pense que c'est important justement de ne pas tout concentrer à la même place, mais de partager tout ça. Je pourrais vous parler du port de Québec, qui est une véritable plaque tournante en matière de transbordement de vrac solide et liquide. Je pourrais vous parler du port de Montréal, qui a aussi ses concentrations, ses spécialités, mais... Bien, en fait, ma question, ça tourne autour de ça : Comment nos régions vont-elles pouvoir bénéficier de la Stratégie maritime? Puis j'aimerais ça que vous commenciez par Vaudreuil-Soulanges.

M. D'Amour : Alors, on va commencer par les pôles logistiques, M. le Président. Je tiens à féliciter la députée. La première fois que la députée de Vaudreuil et moi, on s'est rencontrés, elle m'a parlé du pôle logistique. Alors, ça a été sa première conversation. Et je dois vous dire, M. le Président, que nous arrivons, à ce jour, au terme d'un long débat, d'une longue analyse et je pense que les acteurs économiques de la grande région vont se retrouver dans les orientations que nous prenons.

J'ai eu l'occasion, je le disais plus tôt ce soir, de faire différentes présentations. Alors, imaginez que vous avez une carte du Québec devant vous : vous avez Montréal, le port de Montréal, vous avez le secteur qui prévoit le développement du port de Montréal, Contrecoeur, et vous avez Vaudreuil-Soulanges, qui est un territoire très, très, très important pour nous aussi. Dans le fond, on a toujours eu comme philosophie, au sein de notre gouvernement, que, pour développer une région, on n'a pas besoin de pénaliser une autre région. On a eu des représentations de bon nombre d'acteurs économiques de Vaudreuil-Soulanges, de Contrecoeur aussi, il faut le dire, et j'avais annoncé que je prendrais la peine de rencontrer tout le monde, que je m'imposais cette belle discipline, et ça a été très agréable de rencontrer les maires, de rencontrer les préfets et de faire en sorte... Puis, peu importe, hein, que ça ait été des députés d'opposition... D'ailleurs, c'est la députée de Vachon qui a pris la peine de m'écrire une longue lettre là-dessus où elle me faisait part de ses orientations, de ses observations judicieuses, on doit bien le souligner. Ça nous permet d'en arriver, je pense, à une conclusion qui est heureuse.

Alors, vous avez le port de Montréal, qui est un acteur de développement économique et social majeur — on parle aujourd'hui de 18 000 emplois — et, le port de Montréal, sur un horizon d'une dizaine d'années, c'est notre premier ministre qui disait que le port de Montréal peut facilement doubler le niveau de transbordement des marchandises à Montréal. Mais Montréal, pour connaître son développement, a besoin de Contrecoeur. Donc, au niveau logistique, Contrecoeur est aussi un élément important. Il y a une zone industrielle à Contrecoeur qu'on se doit de développer, parce que Contrecoeur, c'est au Québec, et il y a Vaudreuil-Soulanges, où, là, on est face à un débat qui dure depuis plus d'une vingtaine d'années. Et les acteurs du milieu de Vaudreuil-Soulanges ont à ce point bien travaillé qu'ils ont convaincu, l'ensemble des intervenants au dossier, de la pertinence d'investir.

Vous savez, on a construit la 30 au Québec, payée par les Québécois, qui nous amène tout droit en Ontario. Bien, c'est la porte d'entrée. Vaudreuil-Soulanges, c'est la porte d'entrée vers le Midwest américain, c'est une porte d'entrée vers l'Ontario, et, on va se le dire franchement, on a besoin de concurrencer l'Ontario. Cornwall, ce n'est pas tellement loin, et Vaudreuil-Soulanges, pour nous, c'est une alternative importante. Et je peux vous confirmer, M. le Président, que déjà il y a des entreprises privées, il y a des promoteurs qui s'intéressent... parce que, on pense, un pôle logistique, en quelque sorte, c'est un grand centre de transbordement à valeur ajoutée. Alors, ce sont des centres de distribution nouveau genre, des centres de distribution dits intelligents. J'ai vu le centre de distribution de IGA, je crois, c'est à Terrebonne. C'est très impressionnant. C'est générateur d'emplois. Et c'est ce qu'on souhaite dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges. Des entreprises qui vont embaucher 500, 600 personnes, vous savez, ce n'est pas juste pour les autres, c'est pour le Québec aussi, et Vaudreuil-Soulanges va nous permettre ça. Contrecoeur va nous amener ailleurs aussi, et Montréal. C'est ça, le réseau.

La question de la députée portait sur l'ensemble du Québec, mais je me suis attardé d'abord à sa région, Vaudreuil-Soulanges, bien sûr, ai-je besoin de le répéter?, mais l'ensemble du Québec... comment on va atteindre chacune des régions du Québec par la Stratégie maritime, c'est simple : par les éléments que j'ai soulevés plus tôt ce soir, par nos chantiers maritimes qui sont à Forillon, en Gaspésie; qui sont à Lévis, ici; qui sont à Matane par Méridien; qui sont aux Méchins avec Mme Verreault. Il y a le groupe Océan, qui fait un excellent travail. Donc, ces chantiers-là sont répartis au Québec par nos ports de mer, par les zones industrialoportuaires qu'on va créer aussi à l'échelle du territoire québécois. Je donne comme exemple chez moi, dans mon comté — parce qu'on parle de Vaudreuil-Soulanges, on parle de plein de régions, je peux parler de mon comté, de ma circonscription aussi — il y a Cacouna, où il y a un port en eau profonde qui a besoin de connaître son lot de développements au cours des prochaines années. Il y a eu quelques expériences décevantes au cours des dernières années, mais voilà que Cacouna pourrait très bien devenir une zone industrialoportuaire afin que nous puissions, nous aussi, accueillir des entreprises.

Alors, la Stratégie maritime, avec nos escales de croisière, c'est aussi le Québec. J'espère que, ce soir, nous aurons l'occasion de parler de formation, parce que ce sont des jeunes du Québec qui vont être interpellés. C'est simplement ça, la Stratégie maritime. La Stratégie maritime, c'est pour les Québécois, c'est un outil de développement. Mais on prend

ça région par région en fonction des opportunités qui s'offrent à nous. Alors, dans le secteur de Montréal, Contrecoeur, Vaudreuil-Soulanges, on couvre bien notre territoire, et, si on veut maximiser nos échanges économiques... vous savez, avec l'entente de libre-échange avec l'Union européenne, ce n'est pas rien, et on a la responsabilité de se préparer pour ça aujourd'hui. Si on attend deux ans, si on attend trois ans, il va être trop tard. C'est la raison pour laquelle également dans le budget, dans notre cadre financier, bien, on l'a clairement prévu. C'est la raison pour laquelle le fonds de solidarité du Québec — ce n'est pas rien, là — a décidé d'embarquer avec nous et d'investir, dans le cadre d'implantation d'entreprises, 100 millions de dollars en termes de participation pour créer une différence.

Alors, la Stratégie maritime, certains disent : Oui, mais ça fait un an. Un an seulement, j'ose ajouter, parce que c'est quand même une courte période pour couvrir l'ensemble du territoire québécois, couvrir l'ensemble des enjeux, essayer d'être devant nos concurrents aussi, parce que l'entente de libre-échange avec l'Union européenne, ça nous touche, nous, mais ça touche d'autres législatures, d'autres territoires au Canada ou ailleurs. Alors, on se doit d'être prêts. C'est la raison pour laquelle on bouge maintenant ou on a aussi établi un cadre financier qui touche ces régions-là dans chacune des initiatives que nous abordons.

• (20 h 50) •

Mme Nichols : Merci, M. le ministre. Moi, je me réjouis que notre gouvernement se dote de stratégies de développement économique. Je pense que c'est superimportant puis je pense qu'on a aussi tellement d'atouts puis tellement de potentiel qu'il faut les saisir.

On a des concurrents qui sont proches, on a des gros concurrents, il y a des gros joueurs, puis je pense qu'il faut être aussi gros qu'eux, sinon plus, puis, je pense, justement, en faisant des pôles logistiques un peu partout le long de la voie maritime, bien, ça peut juste être un plus pour nous autres puis que les ports commerciaux du Québec sont en concurrence directe avec la côte Est américaine à titre de principale entrée de l'Amérique, notamment les ports de New York... il y a New Jersey, Boston puis il y a Savannah.

Puis je me permets de faire une petite parenthèse, parce que bien moi, j'ai été préfète dans Vaudreuil-Soulanges et j'ai été mairesse de Notre-Dame-de-l'Île-Perrot, donc je connais bien le dossier, puis on a vraiment fait un bon travail, je pense, les élus, relativement aux pôles logistiques. Puis, quand vous dites qu'on s'est parlé, c'est parce que je pense qu'il faut lever le drapeau puis il faut arrêter l'hémorragie, il faut arrêter que les entreprises, bien elles passent tout droit puis qu'elles aillent s'installer justement à Cornwall, comme vous avez mentionné un peu plus tôt. Puis je fais référence, là, récemment... bien, vous le savez, là, on en a parlé puis on en parle souvent, je pense que j'ai un petit TOC sur le sujet, mais on en a parlé récemment, Meubles Ashley, je donne un exemple, là, Meubles Ashley, je pense, c'est voilà peut-être un mois, bien, ils ont décidé d'aller s'installer à Cornwall. Ça fait qu'ils sont venus voir dans Vaudreuil-Soulanges, puis finalement, bien, ils ont décidé d'aller s'installer à Cornwall. Ça fait que de là l'importance justement de développer ces pôles-là, puis je pense que ça va être bénéfique pour nos régions puis ça va justement apporter un bon roulement pour notre économie.

Et le port de Savannah est aussi un beau modèle ou un exemple intéressant qu'on peut apporter ici ou implanter ici. En fait, j'ai beaucoup lu sur le port de Savannah, puis je trouvais ça superintéressant, puis je pense que le Québec, on a le potentiel de faire la même chose, sinon mieux, et je pense que ça peut être juste positif et bénéfique pour nos régions.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vaudreuil. M. le ministre, vous avez une minute.

M. D'Amour : Bien, ce qui est intéressant, je pense, autour de ces grands projets-là, c'est qu'on ait réussi à créer une grande concertation, concertation entre les régions concernées, parce qu'au départ on parlait de concurrence, et tout le monde se regardait en disant : Bien, si c'est Contrecoeur qui réussit, on laisse pour compte Vaudreuil-Soulanges. Nous, on n'a voulu laisser pour compte personne, là. Nous, ce qu'on a voulu, c'est d'amener tout le monde, à travers ce partenariat-là, dans cet esprit de concertation là, puis on l'a fait au-delà de la région. On dit : Investissement Québec est à votre service, Investissement Québec est aussi dans ce portrait-là. Le Fonds de solidarité, ça, c'est une de mes grandes fiertés. Je me souviens des premiers moments où j'ai été nommé ministre, je les ai reçus à mon cabinet, on a échangé ensemble, et aujourd'hui ça se traduit par des engagements financiers.

Alors, régions plus gouvernement, plus promoteurs égalent création d'emplois, développement économique et enrichissement collectif. C'est ça qu'on veut faire et c'est ça, la Stratégie maritime, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à un bloc de l'opposition officielle, et je passe la parole à Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Qui dit Stratégie maritime dit ports, dit quais, et il y a eu une annonce très récente du gouvernement fédéral, parce qu'effectivement c'est pas mal tout de juridiction fédérale de ce côté-là, qui veut céder plusieurs ports au Québec : Gaspé, Carleton, etc. Le ministre délégué dit que le gouvernement du Québec a d'ailleurs commandé une étude afin d'évaluer les différentes opportunités pour se porter acquéreur d'infrastructures portuaires qui sont dans le processus de cession, et le processus de cession est assez rapide, là, c'est 60 jours qui vont être ouverts bientôt. Je me demandais : Est-ce que le ministre peut me répondre? Et la question est très courte, donc j'aimerais ça avoir des réponses très courtes, qu'on puisse cheminer un petit peu dans notre court laps de temps.

Donc, à qui l'étude a été donnée? Quel est le mandat? Ça coûte combien? C'est quoi, l'échéancier?

M. D'Amour : Bien, premièrement, les discussions ont été entamées avec le fédéral. On a discuté. La première fois, je l'ai dit tantôt, c'était en octobre dernier, octobre 2014. Suite à ça, je me suis retourné vers le forum, et le forum,

financièrement... on va m'indiquer ce que ça coûte, mais le forum a décidé de s'embarquer dans ce processus-là. Le forum, je le rappelle, là, c'est l'industrie, les armateurs, les représentants syndicaux, les représentants du monde de l'environnement. C'est 25 personnes autour d'une table qui ont décidé de prendre ça sous leur bras et de l'analyser, d'abord, l'opportunité, et la faisabilité.

Juste ouvrir une parenthèse, dire que, des transferts de quai, là, on n'est pas confrontés à ça pour la première fois, il y a eu de beaux exemples réussis, notamment au niveau de la Société des traversiers : il y a eu Montmagny qui a été réussi, Rivière-du-Loup—Saint-Siméon a été réussi, alors, on parle de Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine. Alors, il y a quelques exemples comme ça qui ont été réussis.

Aujourd'hui, là, nous — pour répondre clairement et rapidement à votre question — on ne ferme aucune porte, mais on va analyser avec le forum. Le forum, le chiffre, là, ce que ça coûte, Mme la députée, je vais vous le dire, c'est zéro. Le forum a décidé de prendre ce dossier-là et de le mener à bon port. Je les rencontre la semaine prochaine, dans deux semaines. On va me faire un rapport clair de la situation. Et je vais rencontrer les représentants du gouvernement fédéral, fort probablement Mme Raitt au cours des prochaines semaines.

Quant à l'échéancier, on va prendre le temps de bien faire les choses. On est le gouvernement du Québec, on a des responsabilités, on va les assumer. Moi, je ne vais pas nécessairement me soumettre à un délai de 60 jours. Je vais voir ce que va me dire le rapport du forum maritime et après ça j'aviserai. Chose certaine, on va établir un dialogue. Il y a eu des expériences heureuses dans le passé, et je veux agir, moi, comme ministre, avec les régions concernées. J'ai rencontré des représentants de la Gaspésie aujourd'hui qui ont des attentes concernant le quai de Carleton, par exemple. Je rencontre des gens de Rimouski qui ont des attentes aussi. J'ai personnellement des attentes à Gros-Cacouna comme député dans mon comté. Alors c'est comme ça qu'on se gouverne.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, en dehors du forum, parce que, là, je comprends que vous êtes en attente du forum, est-ce que le MTQ a un portrait de la situation, de l'état des ports et des quais? Et je vais en prendre un en particulier, parce que, là, les réponses, là, je ne réussis pas à avoir de réponse vraiment spécifique, là. On va prendre Gaspé. Est-ce que le MTQ a un état de situation de Gaspé, et de la valeur de ce port-là, et des réparations qui sont nécessaires? Est-ce qu'il y a un portrait de situation qui existe?

M. D'Amour : La réponse à ça est non, et je vais élaborer davantage tantôt. Votre question, tout à l'heure, Mme la députée, sur le mandat, là... Point par point, le mandat du forum, c'est d'abord de vérifier l'intérêt des expéditeurs...

Une voix : ...

M. D'Amour : Non, c'était votre question.

Mme Ouellet : Je ne veux pas le mandat du forum.

M. D'Amour : Non, non, vous avez dit quel était... Tantôt, on a posé la question, M. le Président, à savoir quel était le mandat. J'ai six petits points, j'aimerais vous les dire simplement.

Mme Ouellet : O.K., mais pas le mandat du forum global, là, le mandat sur la question des quais, là.

M. D'Amour : Oui. Bien, regardez, le forum, sur la question des quais, son mandat, c'est celui-ci, là : d'abord, vérifier l'intérêt des expéditeurs, de la compétitivité du réseau portuaire québécois, des perspectives de viabilité économique et financière des administrations portuaires, des objectifs de développement économique régional, des objectifs en matière de développement durable, des liens à faire avec le système de transport en général, des perspectives de développement du transport maritime courte distance et d'intégration des différents modes. Le mandat, c'est clairement ces points-là. Et, si la députée — je l'ai fait vite, là — souhaite avoir plus de précisions ou analyser, je peux déposer ce document-là avec plaisir.

Quant à l'état des quais, ma réponse, elle est claire, elle est franche, c'est non. Et c'est la raison pour laquelle, M. le Président, je veux que le Québec prenne son temps. Puis je veux savoir aussi, dans un deuxième temps... le gouvernement fédéral fait part de son intention toute légitime. Cependant, pour rénover des quais, lorsqu'on travaille dans ce domaine-là, sincèrement, ça coûte très cher. Alors, moi, je veux avoir un aperçu financier. Je ne vais pas recommander à mon gouvernement d'embarquer dans une aventure qui pourrait coûter des centaines de millions de dollars. Il faut savoir ce que ça coûte, quel est l'état des infrastructures et comment on va procéder par la suite.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, je suis assez inquiète, parce que, si, depuis l'automne passé, le ministre délégué est au courant que les ports et les quais vont être cédés et qu'il n'a toujours pas d'état de situation... il nous a dit non, il n'avait pas d'état de situation, moi, je pense que c'est urgent qu'on ait un état de situation de chacun des ports, des quais, la condition physique, les réparations qui sont nécessaires, la valeur pour être capable de négocier avec Ottawa la cession. Et, quand le ministre me dit... il m'inquiète encore, le ministre délégué, il me dit : On va prendre

notre temps... c'est parce que ce n'est pas nécessairement lui qui va décider, c'est le gouvernement fédéral qui a annoncé qu'il laisserait 60 jours au gouvernement du Québec et aux municipalités pour décider et qu'ensuite il ouvrirait aux entreprises privées et aux autres communautés.

Donc, moi, je veux bien, là, mais il y a urgence d'agir. Puis dire : On va prendre notre temps... c'est parce que déjà il y a pas mal de temps qui a passé, et je voudrais avoir est-ce que le ministre a un échéancier, une date à nous donner à laquelle il va pouvoir nous déposer un portrait de la situation des ports du Québec.

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

• (21 heures) •

M. D'Amour : M. le Président, je me permets de rappeler que la proposition de dessaisissement des ports du fédéral, c'est arrivé vendredi dernier, la proposition officielle, vendredi dernier. Je rappelle ça d'abord.

Deuxièmement, pour négocier, là, encore faut-il savoir sur quelles bases. C'est la raison pour laquelle, dès l'automne dernier, l'année dernière, j'ai demandé au forum d'analyser, en fonction des critères que j'ai cités tout à l'heure, d'analyser la faisabilité et l'opportunité de le faire. Ça implique aussi un dialogue avec les régions. M. le Président, moi, je ne vais pas commencer à négocier avec le fédéral sur des entités qui intéressent les régions sans parler aux régions. Il me semble que c'est normal. Alors, c'est l'entonnoir qui nous amène vers cette négociation-là, et il y aura effectivement une négociation, sauf que je veux savoir de quoi on parle exactement, et c'est ma responsabilité. Moi, quand je vais retourner au Conseil des ministres, le jour viendra où j'aurai des recommandations à faire; encore faut-il que ce soit appuyé sur des opinions régionales. Moi, je n'irai pas jouer, là, au niveau du quai de Gaspé sans savoir ce que le maire de Gaspé puis ce que les gens de la région en pensent. Moi, je veux savoir ce que le maire de Carleton veut faire avec son quai, ce que ça va coûter, réparer ce quai-là.

Moi, je veux aller au fédéral discuter, parce que nous, on leur parle, au gouvernement fédéral, et l'échéancier que je vais respecter, c'est l'échéancier qui ira dans l'intérêt des Québécois d'abord. Moi, c'est les Québécois qui me guident là-dedans.

Le Président (M. Reid) : Merci. Mme la députée de Vachon, il vous reste encore 10 minutes.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. C'est de plus en plus inquiétant. La base de la Stratégie maritime, ce sont les ports et les quais, et on apprend ce soir que le MTQ n'a aucune espèce d'idée de l'état des ports et des quais. Pas de port, pas de quai, pas de Stratégie maritime, là. On s'entend-u, là? Ça, c'est la base.

Le ministre nous dit que, depuis l'automne passé, il y a des discussions avec le gouvernement fédéral. Ça ne doit pas donner grand-chose, parce qu'il n'a même pas appris d'avance qu'il voulait avoir de la rétrocession. Il l'a appris comme tout le monde. Et là il nous dit que lui, il n'est pas pressé, parce qu'il veut aller parler avec les régions. Bien oui, il peut bien aller parler avec les régions, mais, pour aller parler avec les régions, ça prend un état de situation. La base, c'est d'avoir l'état de situation, c'est d'avoir les faits. Une fois qu'on a les faits, après on peut discuter. Mais on ne va pas aller discuter dans le vide sans savoir de quoi on parle. Et là le ministre délégué, il n'est même pas capable de nous dire de quoi on parle. Et là ce qu'on apprend, c'est qu'il n'est pas pressé et que, lorsqu'il va annoncer sa Stratégie maritime, le coeur de la Stratégie maritime, qui est les ports et les quais, il ne va avoir aucune espèce d'idée de l'état de ces ports et de ces quais-là. On le voit, là, à Rimouski, l'impact que ça a. L'impact que ça a, là, c'est 300 000 \$. L'annonce de 400 000 \$ que vous avez faite pour l'ISMER, là, vient d'être quasiment complètement flushée par les coûts supplémentaires à cause qu'un quai n'est pas en bon état.

Donc, une stratégie maritime sans port, sans quai, c'est du vide, ça ne va nulle part. Donc, moi, j'aimerais ça que le ministre délégué se réveille — il n'est pas trop tard — et qu'il nous prépare un plan pour avoir les informations de l'état de situation avec un échéancier qui informe la population parce que, là, il y a des communautés qui sont inquiètes, là, parce qu'elles n'ont pas les moyens d'acquérir, les municipalités, nécessairement des quais, puis elles aimeraient ça avoir le support du gouvernement du Québec pour cette évaluation-là. Puis, comme il y en a plusieurs au Québec, le gouvernement est capable... du Québec... de regrouper, dans une seule étude, l'ensemble de cette évaluation-là, donc d'avoir cette évaluation-là. Et moi, je veux bien qu'il va prendre le temps qu'il veut. C'est parce qu'il va être un petit peu à la remorque du fédéral. Puis le fédéral, jusqu'à date, n'a pas été très, très à l'écoute du gouvernement du Québec. Ça fait que, là, le fédéral, ils disent qu'ils s'enlignent dans un processus de 60 jours. Si le gouvernement du Québec perd la fenêtre de 60 jours, là la Stratégie maritime, s'il n'y a pas de port, s'il n'y a pas de quai, c'est du vide.

Donc, est-ce que le ministre délégué... puis je comprends, là, qu'il dit qu'il veut parler, puis tout ça. Ce n'est pas de ça, là... puis on ne remet pas ça en question. Puis on est bien d'accord, là, qu'il parle avec le monde régional, on est bien d'accord, mais est-ce qu'il peut s'engager à nous déposer dans les meilleurs délais, peut-être d'ici une semaine ou deux, un plan qui va nous donner l'échéancier, les coûts pour une évaluation de l'état de l'ensemble des quais au Québec que le fédéral veut rétrocéder?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, écoutez, je pense que la députée de Vachon y voit une belle occasion encore d'une chicane avec le gouvernement fédéral, mais il n'y en aura pas. Je n'insisterai pas là-dessus. La députée de Vachon, fidèle à sa propre tradition, aime beaucoup jouer sur les mots.

Je pense que j'ai exposé clairement ce soir le processus de discussion de façon responsable, parce qu'il ne faut pas embarquer le Québec dans n'importe quoi, puis moi, là, quand je vais parler au nom des régions, je veux savoir ce

que les régions souhaitent d'abord. Ça, c'est important. Ça, c'est important. Et d'ailleurs, si elle avait lu notre projet de campagne électorale, elle saurait — c'est écrit en toutes lettres — que nous, on se propose, en tant que gouvernement, de négocier au nom des régions qui souhaitent acquérir ce genre de port là.

Sur la question fédérale, quant à la Stratégie maritime, moi, je peux vous dire, M. le Président, j'ai fait le tour de chacun des ports du Québec, évidemment Québec, Montréal, Valleyfield, Saguenay, Trois-Rivières, Gaspé, Gros-Cacouna, Sept-Îles, on a fait le tour, et je peux vous dire que, dans la très grande majorité de ces ports, il y a des projets de développement et de création d'emplois et je peux vous dire, M. le Président, qu'il n'y a rien qui empêche le gouvernement du Québec d'être partenaire avec les entreprises qui s'y installent, d'être partenaire parfois avec les administrations portuaires fédérales pour faire en sorte de créer des emplois. On le fait déjà. On n'a pas annoncé la stratégie que déjà on est dans l'action et qu'on discute avec ces partenaires-là puis avec les régions, puis je vais continuer à le faire. La nouvelle, là, que je vais annoncer, là, c'est qu'on va continuer à travailler avec ces gens-là.

La députée de Vachon... et écoutez bien, là, puis les gens qui nous écoutent vont voir la véracité de ses propos, là : Est-ce que le ministre délégué s'engage à déposer, d'ici une semaine, l'état des quais?

Mme Ouellet : Un plan.

M. D'Amour : L'état des quais.

Mme Ouellet : Un plan d'action.

M. D'Amour : Un plan puis l'état des quais.

Mme Ouellet : Non, un plan d'action pour nous donner un échéancier.

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

Le Président (M. Reid) : Oui.

M. D'Amour : Est-ce que j'avais la parole?

Le Président (M. Reid) : On va y aller prudemment. Continuez, M. le ministre. La députée de Vachon aura l'occasion de reprendre la parole. M. le ministre.

M. D'Amour : Ceci dit, là, on parle d'infrastructures majeures et de grosses sommes d'argent, et, moi, ce qui est clair, là, je vais dire une chose, là, on ne va pas embarquer le Québec dans une aventure financière qui n'a pas d'allure. On va prendre le temps d'analyser, on va prendre le temps de parler aux régions, puis on va faire le travail qu'on a à faire.

On n'a pas attendu après le gouvernement fédéral, contrairement aux prétentions de la députée, parce que, l'automne dernier, j'ai déjà demandé au forum d'analyser tout ça selon les critères que j'ai déposés tout à l'heure. C'est déjà une partie du plan. Le plan, elle l'a déjà entre les mains, M. le Président, elle l'a déjà entre les mains. On a rencontré les gens du gouvernement fédéral, on a donné le mandat au forum en fonction de critères vraiment bien établis, puis on va continuer à avancer. Il est là, notre plan. Chose certaine, on va travailler en fonction de notre échéancier parce qu'on veut respecter les Québécois là-dedans et surtout... Puis, moi, là, il n'y a jamais personne qui va me faire poser des gestes qui vont à l'encontre des intérêts régionaux, jamais. Je vais prendre le temps de m'asseoir avec les préfets, avec les maires, avec les administrations portuaires, et on va prendre ensemble des décisions intelligentes, porteuses pour l'avenir économique du Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Il me reste combien de temps?

Le Président (M. Reid) : Presque quatre minutes.

Mme Ouellet : Quatre minutes.

Le Président (M. Reid) : Presque.

Mme Ouellet : Je me permets, M. le Président, d'insister parce que ce que je proposais au ministre, c'est d'avoir un plan qui nous donnerait l'échéancier pour pouvoir justement avoir l'état des infrastructures.

Le ministre nous dit que ce sont des infrastructures majeures. Je suis d'accord, ce sont des infrastructures majeures, et il faut donc avoir un portrait de la situation, de l'état de ces infrastructures-là. Ça, c'est le b. a.-ba, là, c'est le b. a.-ba quand on veut regarder si on fait une acquisition d'une infrastructure, c'est d'aller faire ce qu'on appelle de la revue diligente, c'est d'aller voir l'état des infrastructures. Ça, c'est du b. a.-ba dans n'importe quelle transaction. Et donc c'est ce que je demande, c'est d'avoir un état des infrastructures. Je crois que le ministre délégué ne peut pas être contre ça. Et j'aimerais ça qu'il sorte de sa partisanerie lorsqu'il parle de chicane avec le fédéral. Il n'est pas du tout question

de chicane avec le fédéral, c'est le fédéral qui veut céder les infrastructures. Il n'est pas question qu'on aille lui demander les infrastructures, c'est lui qui veut les céder. Parce que je pense qu'ils font des évaluations de coûts. Ils se retirent. Ça fait déjà plusieurs années qu'ils se retirent du côté des ports, donc ça n'a rien à voir, ça n'a absolument rien à voir. Et ça serait vraiment agréable que le ministre délégué sorte de cette petite partisanerie là. Et donc moi, je crois qu'il est nécessaire qu'on ait ce portrait-là.

Lorsque le ministre nous dit que le forum va regarder les perspectives de viabilité économique et financière des administrations portuaires, est-ce qu'il s'attend à ce que le forum lui dépose un portrait complet de l'état des infrastructures portuaires port par port, comme le port de Gaspé? Le coût de rénovation, le coût d'opération, par exemple, du port de Gaspé, est-ce qu'il s'attend à recevoir cette information-là du forum?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

• (21 h 10) •

M. D'Amour : La députée a la réponse parce qu'elle a le document que j'ai déposé tantôt quant au mandat. Ceci dit, et je rappelle les faits : l'automne dernier, rencontre avec Mme Raitt, mon vis-à-vis fédéral, un; deux, on donne le mandat au forum. En décembre, janvier, février, mars puis jusqu'à ce jour, avec des températures de moins 35°, moins 40° puis les glaces, pas sûr qu'on aurait envoyé des ingénieurs pour voir l'état des infrastructures sous l'eau. Je pense que c'est un argument qui est valable, là, puis je pense qu'on ne me prêtera pas d'intention partisane à cet égard-là. Mais on ne réinvente pas la roue, là.

La façon de procéder, là, elle n'est pas si mauvaise que ça, parce qu'au-delà du gouvernement, là, tantôt j'ai donné des exemples d'expériences vraiment réussies, Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, j'ai parlé de la Société des traversiers. Il y a eu des transferts aux municipalités aussi : Batiscan, Lachine, Sorel, Tadoussac; transfert même à un exploitant privé dans le secteur de Gatineau; transfert à des organismes du milieu, Havre-Saint-Pierre; Trois-Pistoles, Les Escoumins, c'est chez moi, ça a été vraiment réussi. Puis le fédéral, soit dit en passant, a investi dans ces infrastructures-là, Trois-Pistoles, Escoumins, beaucoup, beaucoup, beaucoup d'argent. Pointe-au-Pic, Cap-à-l'Aigle, Notre-Dame-du-Lac, Saint-Juste-du-Lac, 4 millions, le chèque du gouvernement fédéral. Ça vient de se faire, c'était l'année passée, 4 millions. Alors, ça s'est fait dans un cadre de négociation normal. Et, je vous dirais, là, je parle d'à peu près une quinzaine d'exemples ce soir, d'expériences heureuses en termes de transfert, nous, ce qu'on possède présentement, c'est des données... C'est important, ce que je dis, Mme la députée, là.

Nous possédons des éléments techniques, des données techniques. Ce qu'il nous reste à faire, là, c'est d'aller plus loin, d'avoir des estimés en fonction de ces données techniques là, et éventuellement c'est ce qu'on aura à faire. C'est un processus normal. On peut bien s'exciter, sauf que, dans les faits, là, c'est un processus rationnel, normal, responsable et porteur pour nos régions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Le bloc est écoulé. Nous allons passer maintenant à un bloc ministériel, et je passe à parole au député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Merci, M. le Président. Bonsoir, M. le ministre. Bonsoir, chers collègues. Je vais vous parler de formation et de main-d'oeuvre, M. le ministre. Un des défis de la Stratégie maritime sera d'être en mesure de répondre aux besoins grandissants en main-d'oeuvre qualifiée du monde maritime.

Pour ce faire, nous devons offrir des formations adaptées et de qualité. Pour nous éclairer, le Québec a l'avantage de pouvoir compter sur deux comités sectoriels de main-d'oeuvre qui recensent annuellement les besoins de formation de l'industrie maritime. Il y a le Comité sectoriel de la main-d'oeuvre de l'industrie maritime, qui a pour mission de soutenir les employeurs et la main-d'oeuvre dans l'élaboration de projets visant le développement des ressources humaines et des compétences ainsi que la promotion des métiers et des professions liés à l'industrie maritime, et il y a le Comité sectoriel de la main-d'oeuvre des pêches maritimes, qui a pour mission d'analyser, de développer et de diffuser un ensemble d'informations, de connaissances et de solutions permettant d'accroître le développement et la valorisation des ressources humaines de l'industrie québécoise des pêches et de l'aquaculture commerciales. Ces comités nous permettent de mieux définir les orientations en matière de formation afin de répondre aux besoins en main-d'oeuvre des différents secteurs maritimes. Selon le Comité sectoriel de la main-d'oeuvre de l'industrie maritime, c'est plus de 2 000 postes qui devront être comblés d'ici 2016, dont, entre autres, les métiers suivants : officier de navigation ou de pont, matelot de pont, de quart à la passerelle, ou timonier, officier mécanicien, matelot salle des machines, cuisinier et assistant-cuisinier, électricien et commissaire de bord.

De plus, les formations offertes pour l'ensemble des secteurs maritimes auront à s'adapter afin de répondre aux nouvelles exigences du marché en matière de technologies, de santé, de sécurité et de protection de l'environnement. Quand nous pensons emplois maritimes, nous pensons tout de suite au personnel navigant. Cependant, les besoins en main-d'oeuvre qualifiée se retrouvent également auprès des industries maritimes connexes, que ce soit comme débardeur, gestionnaire de navire, spécialiste en logistique, courtier en affrètement, surintendant de terminal et technologue en architecture navale. Le Comité sectoriel de main-d'oeuvre des pêches maritimes prévoit, quant à lui, des besoins, dans les secteurs de la transformation de produits marins, de l'aquaculture et de la capture, de plus de 1 700 postes.

Le Québec compte un bassin de ressources marines d'une grande richesse. Cette industrie contribue ainsi à la vitalité économique de plusieurs régions telles que la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine et la Côte-Nord. Depuis le début des années 90, l'industrie a dû modifier ses façons de faire et l'offre de ses produits suite à l'effondrement des stocks de poissons de fond. Aujourd'hui, l'industrie des pêches repose majoritairement sur la pêche aux crustacés, soit celle du crabe des neiges, du homard et de la crevette. Cette dernière représente à elle seule environ 85 % de la valeur des débarquements.

L'industrie de la pêche commerciale en haute mer représente un millier d'entreprises de pêche et procure des emplois à près de 3 000 personnes. Pour ce qui est du secteur de la transformation des produits marins, 70 établissements situés en région côtière, soit la Gaspésie et le Bas-Saint-Laurent, les Îles-de-la-Madeleine et la Côte-Nord, procuraient plus de 4 300 emplois. Considérant l'importance des plans d'eau accessibles, les industries de l'aquaculture et de la mariculture sont appelées à se développer et à devenir des avenues intéressantes.

Le potentiel de développement et de croissance de l'industrie des pêches et de l'aquaculture commerciales du Québec est inestimable. La Stratégie maritime devra assurer sa pérennité par une gestion durable des ressources en stocks de poissons. Les produits de la pêche doivent de plus en plus répondre à des standards élevés de qualité et de durabilité pour occuper une place sur les marchés. Il faudra soutenir les usines qui désirent obtenir de telles certifications. Bien que l'industrie de la pêche et de la transformation soit dominée par le secteur traditionnel, le Québec a su développer de nouvelles connaissances notamment sur les fonds marins, la biologie marine, la géologie, la présence de minéraux et sur certaines technologies... permet d'envisager d'autres formes d'utilisation des ressources marines du Saint-Laurent. Afin d'assurer du développement de nouvelles connaissances, le gouvernement devra soutenir nos institutions en recherche marine, tels le CRBM, le Merinoy et l'ISMER. Ces trois instituts de recherche sont très importants pour la région de la Côte-Nord, de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine, car ils participent au développement et au maintien de l'industrie maritime.

M. le ministre, je suis très heureux, ainsi que les industriels de l'industrie des pêches, de la reconduction et de la bonification du crédit d'impôt remboursable pour certaines régions maritimes, notamment en Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, sur la Côte-Nord et au Bas-Saint-Laurent. Cela permettra de soutenir la transformation des produits de la mer et continuera d'appuyer le développement de la mariculture et des produits issus de la biotechnologie marine. Au total, ces incitatifs permettront une injection de quelque 55 millions de dollars pour la période de 2016 à 2020. Il y a un autre enjeu auquel la stratégie devra répondre, et c'est celui de la relève et, en particulier, le transfert de bateaux et de permis de pêche. Il faudra trouver des mécanismes afin d'aider nos jeunes qui désirent reprendre l'entreprise familiale ou encore celui qui désire se porter acquéreur d'un bateau et d'un permis de pêche.

Il est impossible de passer sous silence les besoins en main-d'oeuvre et les formations relatives des chantiers maritimes du Québec. Nous pouvons compter sur sept chantiers navals pour répondre aux besoins de l'industrie maritime, ces chantiers qui emploient en moyenne entre 1 200 et 2 000 personnes par année. Nos chantiers construisent, réparent ou transforment divers types de navire, dont les bateaux de pêche, des navires d'excursion, des plateformes d'exploitation pétrolière, des remorqueurs et des traversiers.

Il y a lieu de souligner que le Chantier Davie Canada est le plus grand constructeur de navires du Canada. Permettez-moi de faire la nomenclature de nos chantiers maritimes et leurs spécialisations. Comme je le disais, il y a le Chantier Davie Canada, qui est situé à Lévis. Ils font de la construction et réparation de navires de différentes catégories et de grand tonnage. Ils font la fabrication d'infrastructures en haute mer, telles les plateformes, les structures flottantes et sous-marines, et ils s'occupent des produits et services spécialisés dans le domaine. Industries Océan, à l'Isle-aux-Coudres : spécialisation dans les navires à coque d'acier et d'aluminium de petit à moyen tonnage, travaux de structure, rénovation, conversion, remotorisation et inspection, services de remorquage et sauvetage maritime. Il y a le chantier maritime Verreault, à Les Méchins : réparation et l'entretien de différents types de navire : cargo, laurier, pétrolier, navire de croisière. Ils font de la conversion de navires, également. Le Chantier naval Forillon, à Gaspé : construction de bateaux de pêche, de remorqueurs, de traversiers, entretien et réparation de bateaux de toute grosseur. Méridien Maritime, situé à Matane : construction, réparation, inspection de remorqueurs, traversiers, navires semi-hauturiers et chalands. Navamar, à Montréal : spécialisation dans les réparations de navires océaniques et continentaux de toute nature et de toute taille, du pétrolier au remorqueur portuaire. Et Recherches & travaux maritimes, situé à Québec : construction de bateaux d'excursion à propulsion par jet d'eau — en aluminium — qui sont en service à travers le monde.

Il faut ajouter au secteur de la construction navale une panoplie de petites et moyennes entreprises qui gravitent autour de grands chantiers, notamment dans le domaine de la conception navale. Toutes les régions désirent garder, sur leurs territoires, leurs jeunes. Pour y arriver, elles doivent miser sur la qualité de vie qu'elles peuvent leur offrir, mais surtout par des emplois de qualité qui répondent à leurs aptitudes et à leur formation. Les secteurs de l'industrie de la pêche et de l'aquaculture répondent à ces attentes, car, en plus d'offrir des avantages salariaux intéressants, ils permettent aux jeunes de mettre à profit leur expertise acquise au cours d'études de plus en plus longues.

En contribuant à la formation de la main-d'oeuvre qualifiée et de qualité, qui se concrétisera par la création d'emplois dans les différents secteurs de l'économie maritime, la Stratégie maritime contribuera à freiner l'exode des jeunes vers les grands centres urbains et même à créer un retour de ceux qui ont dû quitter, faute d'emplois. Vous nous mentionnez régulièrement, et avec raison, que toutes les régions du Québec pourront tirer profit de la Stratégie maritime. Une des façons pour nos régions d'en tirer profit sera le retour de nos jeunes en région afin qu'ils puissent y faire des projets d'avenir, y faire carrière et, pourquoi pas?, y fonder une famille.

Alors, M. le ministre, considérant ce qui précède, nous savons que nous devons faire face à une pénurie de main-d'oeuvre dans le monde maritime. Alors, comment la Stratégie maritime pourra répondre à ce problème criant?

• (21 h 20) •

M. D'Amour : ...

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député d'Argenteuil. M. le ministre, vous êtes anxieux de répondre, à vous la parole.

M. D'Amour : Ah! excusez-moi, M. le Président, je suis allé un peu trop vite. Mais c'est une excellente question parce que la question de la main-d'oeuvre est au coeur de la Stratégie maritime du Québec. Et ce qu'on a fait dès les

premiers moments où on a commencé à élaborer la stratégie : on s'est attardés à cette question-là, on a travaillé avec les deux comités sectoriels de main-d'oeuvre.

Il y a la question des pêches, il y a la question de l'industrie globalement, et la conclusion, là, très rapidement, là : sur un horizon de trois ans, M. le Président, on a besoin de 2 000 travailleurs. La bonne nouvelle, c'est qu'on a les ressources pour les former, ces travailleurs-là, mais on a un enjeu : faire connaître les métiers dont on parle. On parle, entre autres, de matelots. Et je donne un aperçu strictement des salaires, là. Pour un matelot au Québec, bien, on peut toucher, sur une saison de travail de neuf mois ou 10 mois, entre 40 000 \$ et 45 000 \$ comme salaire de départ. Pour un officier, c'est 50 000 \$ à 120 000 \$ et, pour un électricien, c'est 40 000 \$ à 80 000 \$. On a besoin de gens dans les cuisines, on a besoin de personnel sur nos navires, mais on a besoin de personnel à terre aussi. Globalement, très rapidement, là — lorsque le député fait référence à une pénurie, il a raison — très rapidement — trois ans, c'est court — 2 000 personnes.

On a l'Institut maritime, qui est localisé à Rimouski. J'ai eu l'occasion de m'y rendre, de visiter. On s'est doté d'équipements à la fine pointe des technologies. On parle de simulateurs, on parle de tous les éléments de la vie maritime, et c'est à Rimouski. Et, à mon sens... mais ce que j'ai osé proposer, c'est qu'on fasse une meilleure promotion de la formation qui est dispensée à l'intérieur de cet institut. Il faut que les jeunes, peu importe où on les retrouve, qu'on soit à Rouyn-Noranda en Abitibi, qu'on soit sur Le Plateau à Montréal, sur la Grande Allée à Québec, à Sherbrooke, à Rivière-du-Loup, à Trois-Pistoles ou à Saint-Jean-de-Dieu dans ma circonscription, il faut que les jeunes connaissent l'existence de cet institut, puissent y voir les opportunités. Et tantôt je vous parlais de salaires. Si j'aborde la question des taux de placement, là, dans chacun de ces domaines-là, on est entre 90 % et 100 % de taux de placement. Alors, ça, pour nous, c'est très important.

Il y a l'institut puis, lorsqu'on parle des pêches, maintenant il y a l'école nationale des pêches, qui est à Grande-Rivière. Là aussi, on retrouve un personnel qui est absolument extraordinaire, d'une grande compétence, mais voilà qu'au cours des dernières années on a manqué de jeunes à l'école nationale des pêches de Grande-Rivière. Avec notre ex-collègue Yves Bolduc, j'ai eu l'occasion de m'y rendre, l'automne dernier, où on a reconduit le statut de l'école nationale des pêches pour une période de deux ans, et ce que nous faisons, c'est qu'on travaille en partenariat avec les dirigeants de cet établissement, de cette institution, j'oserais dire, pour faire en sorte de mieux développer. Là aussi, les métiers de la pêche ont drôlement évolué. On a l'image du pêcheur qui quitte sur son bateau à 4 heures, 5 heures du matin, mais ça va beaucoup plus loin que ça, parce qu'on fait de la transformation maintenant de nos produits liés à la pêche. Que ce soit en Gaspésie, que ce soit aux Îles-de-la-Madeleine, avec notamment Renaissance, ou encore sur la Côte-Nord, on fait de la transformation. Et l'école nationale des pêches a fait ce virage-là tout juste au cours des dernières années. Peut-être qu'on aurait dû le faire plus tôt, mais ce qui compte, c'est qu'on l'ait fait et on l'a réalisé.

Alors, on travaille conjointement pour une nouvelle définition de l'institution pour mieux répondre aux besoins de l'industrie et surtout aller chercher nos jeunes. Et, pour la Gaspésie, lorsqu'on parle de l'école nationale des pêches, bien, si on attire des jeunes de l'extérieur pour venir étudier, il y a de fortes chances qu'on puisse les garder après en Gaspésie. Ça, c'est un souhait. J'ai eu l'occasion d'échanger tout récemment avec la mairesse de Sainte-Anne-des-Monts, et finalement, bien, c'est ce qu'elle nous dit, elle dit : On a besoin de nos jeunes en Gaspésie, mais on a besoin des jeunes qui vont venir de l'extérieur.

Je reviens rapidement à l'Institut maritime de Rimouski, parce qu'on fait dans la formation continue aussi. Ça aussi, c'est un autre volet important. Alors, à l'intérieur de la Stratégie maritime, vous ne serez pas surpris, M. le député, qu'il y ait un chapitre complet quant au développement de nos ressources humaines, tant sur nos navires, qu'à terre, qu'à l'intérieur de nos industries, ou que ça se fasse également dans un cadre de formation continue. Ça, pour nous, c'est très important. Et on va appuyer nos institutions, on ne va pas strictement placer des commandes en leur disant : Vous devez faire ci, vous devez faire ça. Ce sont eux, les experts, on va les aider et on va faire en sorte de combler les besoins qu'on a.

Et les besoins qu'on a aujourd'hui sont en fonction de l'industrie telle qu'on la connaît aujourd'hui, 2 000 travailleurs... enfin, 2 000 travailleurs sur un horizon de trois ans. Si on se projette dans le temps avec le développement qu'on anticipe pour nos chantiers, pour nos ports de mer, dans le domaine touristique aussi avec nos escales de croisière, dans la recherche, dans le développement, j'ai l'impression qu'on va multiplier, parce que le but ultime, c'est de permettre à 30 000 Québécois, sur un horizon de 15 ans, de trouver un emploi à l'intérieur de l'industrie maritime, tous secteurs confondus. Sur l'horizon de cinq ans, c'est aussi un objectif ambitieux, et on doit le faire. Alors, on doit le faire avec nos formateurs, avec les gens qui dirigent nos institutions. Et je peux vous dire, M. le Président, que ce partenariat, il existe déjà. On n'a pas attendu le dévoilement de la Stratégie maritime, on s'est mis au travail. Et je fais référence à une sommité dans le domaine du développement de la main-d'oeuvre dans le domaine maritime, c'est Claude Mailloux, qui fait partie du forum maritime, qui est aux toutes premières loges de ces préoccupations. J'ai entendu l'une de ses conférences tout récemment à Montréal, et on est alignés dans la même direction.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant au bloc du deuxième groupe d'opposition. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Merci, M. le Président. Alors, je vais parler, pour commencer, de la desserte maritime sur la Côte-Nord.

Il n'y a pas que le projet de prolongement de la route 138 qui connaît des difficultés, M. le Président, il y a aussi, donc, la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord. Alors, dès le départ, plusieurs personnes avaient émis des doutes sur la conception du nouveau bateau et sur sa fiabilité. Le préfet de la MRC de Minganie a même dit : «On semble avoir fait un bateau pour les besoins de l'entreprise, [et] pas pour les besoins de la région.» Alors, selon les dernières informations, cette desserte a été terminée, l'année 2014, en cale sèche aux Méchins. Et, contrairement à l'hiver 2014, on ne prévoyait

pas de desserte hivernale à l'hiver 2015 en raison de compressions budgétaires. La raison en serait que le budget de la Société des traversiers du Québec a été réduit de 7 millions de dollars, ce qui aurait forcé l'arrêt du service. Alors, ce serait donc, finalement, l'ancien bateau, le Relais Nordik, qui a dû prendre sa place pour assurer la desserte l'hiver dernier.

Alors, est-ce que le ministre peut nous confirmer cette information et nous expliquer ce qui se passe avec ce service de transport sur la Côte-Nord, s'il vous plaît?

M. D'Amour : Bon, il y a eu beaucoup de choses.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : Et pourtant ça fait bientôt six ans que je siége ici. Écoutez, c'est un dossier important, c'est un dossier qui a pris pas mal de notre temps au cours des dernières semaines et des derniers mois.

C'est un secteur qui est important pour nous, que l'on doit bien desservir. Il y a un enjeu. Premièrement... et, si je fais référence aux dates, si ma mémoire est fidèle, là, c'est en février 2014 où l'ancien gouvernement a interrompu le service. Et on me le confirme : en février 2014, le service, on a dit : C'est terminé, c'est interrompu. Il y a eu cette coupure-là. On est tombés par la suite en campagne électorale, et c'est après qu'on s'est rendu compte qu'il y avait là un problème. Il y a des citoyens là-bas qui doivent être desservis, et je pense que c'est tout à fait normal et c'est tout à fait légitime. Alors, le temps a passé, on s'est retrouvés à l'automne avec cet enjeu-là, sur lequel on a dû réfléchir et rapidement, et notre gouvernement, conjointement avec les dirigeants de la Société des traversiers du Québec, on en est arrivés à mettre sur pied une solution. Et ça ouvre la porte aussi pour l'avenir, où on doit continuer d'échanger là-dessus. D'ailleurs, dans un communiqué du 9 janvier 2015, mon collègue le ministre des Transports annonçait le prolongement de la desserte maritime hivernale de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord pour une quatrième année consécutive. Il s'engageait d'ailleurs à rencontrer les élus des régions concernées au printemps, ce qui sera fait, pour explorer avec eux des pistes de solutions qui vont être permanentes. Parce que c'est un problème qui revient à chaque année, hein? Ce n'est pas une région qui est facile à desservir, mais c'est le mandat de la Société des traversiers de le faire. On le fait ensemble et on le fait bien.

Tous les engagements qui ont été pris vis-à-vis les communautés concernées vont être respectés. Et là-dessus je laisserais, si vous le souhaitez, bien sûr, le président, M. Fortier, pour des explications complémentaires.

Le Président (M. Reid) : Oui, M. Fortier.

• (21 h 30) •

M. Fortier (Jocelyn) : Merci, M. le Président. En fait, peut-être, dans un premier temps, pour expliquer pourquoi le Bella-Desgagnés a passé l'hiver dans la cale sèche, il faut se rappeler que, l'automne dernier, malheureusement, à l'occasion de conditions de navigation plus difficiles, de température, entre autres, le Bella-Desgagnés a touché le fond, ce qui fait qu'il a endommagé ses moteurs, endommagé son système de propulsion. Il a donc fallu faire venir des pièces d'Europe, parce que, même s'il avait été construit ici, fort probablement que les systèmes de propulsion seraient européens. Or, il faut se rappeler que les fabricants de moteurs ou autres sont assez limités dans ce créneau. Et, le temps de faire fabriquer ces pièces-là particulières, de les recevoir, de les installer, il était prévu qu'il y aurait une partie de l'hiver effectivement qui serait consacrée à réparer le Bella.

Fort heureusement, l'opérateur a conservé son ancien navire, qui est le Relais Nordik. Il l'avait mis en état pour pouvoir servir de dépanneur. C'est prévu aussi au contrat que, s'il y a une interruption longue, il doit être en position d'opérer. Évidemment, il ne s'attendait pas d'opérer. Il ne s'attendait pas d'opérer parce que ce n'était pas au budget. Ce n'était pas au budget, comme M. le ministre l'a dit, depuis le mois de février, où on avait dit que ce projet pilote, que la société opérerait depuis trois ans ne bénéficierait pas des fonds appropriés pour le prochain exercice. Or, ce n'était pas prévu pour lui, ce n'était pas prévu pour nous.

Ça avait toujours été effectivement d'énoncer à la population que ce qu'on faisait depuis trois ans, c'était un projet pilote, projet pilote qu'on avait lancé à l'occasion d'un hiver qui avait été particulièrement clément, clément au point où la route blanche, qui est leur route naturelle de circulation l'hiver, n'avait pas pu prendre, si on me permet l'expression, de sorte qu'il n'y avait pas de pont de glace nulle part et ça ne permettait pas de se promener d'une communauté à l'autre. Et c'est là qu'on avait pris la décision, en mesure d'urgence, de prolonger le service hivernal. Et, les années suivantes, il y avait eu des tests.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, vous voulez compléter? Non? Oui?

M. Surprenant : Excusez, je voudrais poser une autre question, M. le Président. Désolé.

Le Président (M. Reid) : Alors, allez-y, M. le député.

M. Surprenant : Alors, j'ai peu de temps, alors je vais poser quelques questions. Donc, on parle de 13,5 millions qui leur sont versés annuellement, au Groupe Desgagnés, là, pour assurer ce service-là. Donc, étant donné qu'il y a eu le fiasco préalable de Pakatan, comme dit si bien mon collègue d'en face...

M. D'Amour : ...pour égayer la soirée!

M. Surprenant : Alors, on a eu un fiasco, puis je ne voudrais pas qu'on en ait un autre, parce que ce qu'on entend à gauche et à droite, c'est qu'il y en a qui prétendraient que le Bella-Desgagnés aurait une conception différente évidemment que le Relais Nordik et que... Vous faisiez état tantôt de problèmes au niveau de la coque. Est-ce que c'est un problème, la coque, qui pourrait avoir été mal conçue ou qui n'est pas appropriée pour le quai ou les conditions, là, de fond? Si vous voulez m'expliquer un peu, là, s'il y a des éléments de ce côté-là, s'il vous plaît.

M. Fortier (Jocelyn) : Pour ce qui est des...

Le Président (M. Reid) : Allez-y.

M. Fortier (Jocelyn) : C'est moi qui suis victime d'enthousiasme. Excusez-moi. Alors, M. le Président, je pense qu'il faut se rappeler dans un premier temps que le contrat a été accordé à l'entreprise Relais Nordik à la suite d'un appel d'offres public. L'appel d'offres public prévoyait les conditions d'opération, les conditions de suivi et la nécessité aussi d'avoir un bateau d'un type particulier.

À la suite de l'attribution du contrat, le propriétaire, Relais Nordik, comme tout autre propriétaire ou opérateur de navire, a fait ses recherches de besoin auprès de la population locale, a analysé aussi son expérience parce que ça faisait plusieurs années qu'il donnait ce service-là et il a développé le navire actuel. Ce navire actuel là a été développé en faisant les essais en bassin. Alors, rassurons-nous, là, la coque, il y a eu des tests sur ce dessin de coque là pour les conditions hivernales, et ça a été fait en bassin de façon sérieuse. J'ai personnellement pu voir des images de ces essais-là, et c'est : tout propriétaire sérieux qui développe un nouveau concept de navire pour offrir un service plus évolué — on l'a fait, nous aussi, avec le F.-A. Gauthier — de toute façon fait ses essais en bassin et s'assure que la coque va répondre au besoin pour lequel il est destiné.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. Fortier. M. le député.

M. Surprenant : Merci. Alors, je vais passer à un autre sujet, je vais revenir aux pôles logistiques dont ma collègue également, tantôt, parlait.

Alors, on apprenait, donc, la semaine dernière que le port de Montréal, qui prévoit agrandir ses installations à Contrecoeur, n'a aucun projet, quant à eux, au niveau de développement de la région de Vaudreuil. Alors, selon les gens d'affaires, faire de Vaudreuil un mégasite serait une erreur stratégique pour le Québec, et ça favoriserait le port de New York, puisque la voie ferrée de CSX ne se rend pas jusqu'au port de Montréal. Elle prend plutôt la direction sud-ouest pour bifurquer par la suite vers des ports américains comme Boston ou New York. Ça ne fait donc pas consensus chez les gens d'affaires. Alors, la P.D.G. du port, Mme Sylvie Vachon, aurait même dit que «ce n'est pas notre orientation de croissance. [...] Le terrain de Contrecoeur est déjà desservi par une voie ferrée du CN et il est [...] connecté au réseau autoroutier. [...] Autour des terrains du port, il y a beaucoup d'espace. Un port, c'est comme un aimant. Il y a beaucoup d'entreprises qui vont venir s'installer. Ils souhaitent la proximité pour l'économie, [et] le coût [fiable]...» Alors, *Le Journal de Montréal* nous apprenait aussi que le bureau du ministre délégué a renvoyé la demande au ministère des Affaires municipales, qui l'a transférée au ministère de l'Économie, qui l'a transférée au Conseil exécutif.

Bon, alors, tout pointe vers le site de Contrecoeur, mais le gouvernement ne semble pas savoir où il en est exactement à ce niveau-là. Alors, ma question, c'est : Est-ce que le ministre reconnaît que le site de Contrecoeur possède des avantages évidents par rapport au site de Vaudreuil, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : M. le Président, je dois vous dire que je m'excuse à l'avance de la réponse que je vais donner au député, parce qu'il aurait dû voir sa revue de presse, parce que je vais aussi citer Sylvie Vachon, le lendemain. Le lendemain, alors, le titre du communiqué de Mme Vachon : *Le port de Montréal se réjouit des investissements prévus dans la Stratégie maritime du Québec* : «Même s'il ne bénéficie pas directement des investissements du gouvernement [...] dans le futur pôle logistique de Vaudreuil-[Soulanges], le port de Montréal profitera d'une "synergie", estime sa haute direction, puisque l'accroissement du transport de conteneurs ne peut qu'avantager les transporteurs maritimes. "Toute activité de logistique créant une nécessité pour les lignes maritimes de se rendre au port pour récupérer ou livrer des conteneurs, c'est gagnant pour nous", affirme Sylvie Vachon, [présidente-directrice générale].»

Alors, ça, c'était le lendemain. Sans doute que le député a accroché sur le titre du journal, mais la position officielle du port de Montréal, là : le port de Montréal se réjouit de l'orientation du gouvernement, d'une part, pour Contrecoeur. Et je vous mets au défi, M. le député, d'aller répéter vos propos dans Vaudreuil-Soulanges, parce que la région s'est mobilisée, la région s'est mobilisée. Et, je répète ce que je disais tantôt, M. le Président, nous, comme philosophie, au gouvernement, là, pour développer une région, ce n'est pas nécessaire de sacrifier les voisins. La Stratégie maritime, c'est pour tout le Québec, c'est pour nos jeunes, c'est pour nos familles, c'est pour nos régions partout et c'est une bonne nouvelle qui est saluée par la présidente-directrice générale du port de Montréal, puis, j'ajouterais, là, parce que je rencontre les gens des autres ports aussi, ils se réjouissent, eux autres aussi. Ce qu'on veut, là, c'est de créer cette grande synergie là. Plus il y aura d'entreprises qui vont exporter, plus il y aura d'entreprises, d'industries qui vont fabriquer des produits, mieux ce sera pour l'économie du Québec.

Alors, je suis désolé, là, mais c'est clair que Mme Vachon tout comme l'ensemble des intervenants de l'industrie, bien, sont très conscients de l'apport positif de Vaudreuil-Soulanges. Même certains députés d'opposition, des députés

du parti de la CAQ, M. le Président, qui sont venus nous voir pour nous féliciter... Par charité, je ne vais pas les nommer ici ce soir, je ne veux pas créer de bisbille à la CAQ, mais n'empêche que c'est une réalité. Alors, le communiqué, là, il a été publié... je dois avoir la date là-dessus; enfin, c'est le lendemain, le 20 avril dernier, à 18 h 4 exactement. Voilà.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Je peux comprendre qu'il peut y avoir un certain appui des gens de Vaudreuil. Puis, en fait, notre position, ce n'est pas qu'on est contre, nécessairement, Vaudreuil, mais on pense qu'il faut établir des priorités. Alors, à notre avis, Contrecoeur serait un site qui devrait être prioritaire.

Donc, ma question, finalement : Est-ce que vous avez des priorités au niveau de vos investissements que vous allez faire?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : On a une grande priorité, M. le Président, on veut développer le Québec et son économie, une grande priorité, et c'est le propre de la Stratégie maritime.

La Stratégie maritime, ce qu'on a fait, c'est de couvrir l'ensemble des volets. Et, je vais me permettre de me répéter, là... enfin, vous allez me permettre, M. le Président, de me répéter, les chantiers maritimes, les ports de mer, les escales de croisière, la recherche, le développement, la transformation, le Plan Nord, on parle de chacune des régions du Québec. Les gens de Contrecoeur, là... ce n'est pas à moi à prioriser. Les gens de Contrecoeur ont déjà priorisé leur propre développement à travers des initiatives et des projets des investisseurs qui frappent à leur porte. C'est exactement la même chose dans la région de Vaudreuil-Soulanges. Il y a la députée de Vaudreuil qui est là. Elle s'est prise en main, cette région-là. Ils sont venus me rencontrer. Et cette région-là a dit : Nous, là, on a des promoteurs, nous, on veut concurrencer l'Ontario, nous, on est à côté de la 30, c'est un investissement que les Québécois ont réalisé sur lequel on veut capitaliser, on veut du développement.

Alors, le député me demande si je priorise. Les régions ont déjà priorisé. Le gouvernement cependant va tout faire pour les aider. C'est la raison pour laquelle on a établi des ententes avec le fonds de solidarité du Québec, c'est la raison pour laquelle on a aligné Investissement Québec dans cette direction-là, vouée au développement. Et il y a des gens présentement qui frappent à la porte de notre cabinet qui s'interrogent et qui disent : Nous, on veut se trouver des emplois. Des citoyens qui nous contactent veulent se trouver des emplois dans le monde maritime, puis on leur dit : Écoutez, vous voyez la carte, là?, c'est le Québec qui est concerné par ça. Puis on leur donne des opportunités.

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

M. D'Amour : Tout à l'heure, le député d'Argenteuil, qui posait la question sur la main-d'oeuvre...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, il reste quatre minutes au dernier bloc de la deuxième opposition.

M. D'Amour : Bien, permettez-moi 30 secondes pour finir de répondre.

Le Président (M. Reid) : Oui. Non, mais ce que je voulais vous dire, c'est qu'on va essayer de rendre ces quatre minutes-là avec le plus d'échanges possible. Alors, terminez.

M. D'Amour : Je vais essayer de me restreindre un peu dans le temps. Mais simplement pour vous dire, là, que les régions ont elles-mêmes priorisé leur développement. Nous, on est là pour les aider, les soutenir, on est en support et on va créer des emplois. L'objectif, là, c'est 30 000 jobs pour les 15 prochaines années.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député de Groulx.

M. Surprenant : Je comprends ce que vous dites et puis je comprends qu'il y a un intérêt à développer partout, je le comprends, mais, pour s'assurer de la solidité du secteur, je crois qu'il faille prioriser certains endroits, puis, à notre avis, Contrecoeur devrait être priorisée. Alors, je voudrais que vous me parliez, donc, plus de Contrecoeur. Qu'est-ce que vous pensez faire à Contrecoeur?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, M. le Président, le député de Groulx vient de me dire qu'il faudrait prioriser quatre, cinq secteurs. Je me permets de lui poser une question : Quels sont ceux que nous sacrifions, M. le Président? À part la Gaspésie. Ça, ils l'ont déjà fait.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Groulx.

• (21 h 40) •

M. Surprenant : Oui. C'est moi qui pose les questions, M. le Président, puis je voudrais avoir une réponse du ministre. Puis je n'ai d'ailleurs pas dit que j'en priorisais quatre, cinq. Alors, j'en ai un que je suggère de prioriser, c'est Contrecoeur, et je lui demande une réponse par rapport à Contrecoeur, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Groulx. M. le ministre.

M. D'Amour : M. le Président, nous travaillons déjà avec Contrecoeur, avec la Direction du port de Montréal, parce que, je le répète, là, Contrecoeur, c'est le secteur voué au développement. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, je lui demande de regarder le cadre financier qu'on a présenté dans le budget. Il y a de l'argent qui est prévu pour Contrecoeur et Vaudreuil-Soulanges.

Ce que nous croyons, c'est qu'il y a des entreprises qui sont intéressées à un site, et d'autres entreprises, à l'autre site. On peut faire les deux en même temps. Et, je le répète, M. le Président, en tout respect, on peut développer une région en ne sacrifiant aucune d'entre elles. On peut travailler sur l'ensemble de notre territoire. Les gens de Vaudreuil-Soulanges que je rencontre fréquemment ont une liste de promoteurs entre les mains. Eux, ils veulent bouger, ils veulent des résultats puis ils veulent que ça fonctionne. Et c'est la même chose pour Contrecoeur, et c'est la même chose pour Contrecoeur. Et, pour avoir été maire de ma ville pendant un certain nombre d'années et pour faire encore aujourd'hui affaire avec des promoteurs, eux décident en fonction de leurs intérêts. Vous comprenez? Il y a des gens qui peuvent avoir le goût de s'installer à Montréal directement, d'autres à Québec, d'autres à Saguenay puis d'autres dans Vaudreuil-Soulanges. Moi, Vaudreuil-Soulanges, c'est une région que j'aime beaucoup, c'est une région que j'apprécie, tout comme Contrecoeur. Et les gens se prennent en main, les gens frappent à notre porte.

Notre devoir comme gouvernement responsable, c'est de dire oui. Vos jeunes puis vos familles qui veulent trouver un emploi dans le secteur, bien c'est la moindre des choses que le gouvernement soit à ce rendez-vous-là. C'est la raison pour laquelle on va investir, c'est la raison pour laquelle on va soutenir. Puis en plus on va faire de la prospection avec eux, on va aller chercher des investisseurs. Puis, s'ils viennent de l'étranger, tant mieux, ça amène de la richesse. C'est comme ça qu'on développe un Québec, c'est comme ça qu'on va développer notre territoire partout au Québec. Ça fait partie de nos orientations gouvernementales. Je pense que les Québécois se retrouvent là-dedans.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Il reste une minute.

M. Surprenant : Alors, je vais revenir à Contrecoeur puis au niveau de la gestion du risque. Je comprends que vous vouliez développer Vaudreuil, là, c'est ce que je comprends de vos énoncés, mais, d'après les gens d'affaires, si on va vers Vaudreuil en premier, on risque de voir une fuite vers New York et Boston. Alors, au niveau de la gestion du risque, il ne serait pas mieux de prioriser, à court terme, de solidifier Contrecoeur, puis après ça faire un déploiement autour des autres? Alors, voilà.

Le Président (M. Reid) : Oui. Il reste une demi-minute, M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, en quelques instants, je vais répéter, là, je vais répéter. Je sais que je suis un peu redondant, mais, comme la question est semblable aux précédentes, la réponse, elle ne changera pas non plus.

Nous, ce qu'on fait, c'est de prioriser nos régions. On pense qu'on n'a pas à sacrifier personne pour faire du développement économique. Les Québécois, là, ils ont payé et paient pour l'autoroute 30. On pense que c'est rentable de permettre l'implantation d'entreprises à valeur ajoutée dans ce secteur-là, comme on pense qu'il y a de la place dans Contrecoeur, comme on pense qu'il y a de la place à Bécancour, qu'il y en a à Québec puis ailleurs.

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je dois vous arrêter parce que le bloc est terminé, à moins qu'il y ait un député qui vous donne du temps du côté ministériel.

M. D'Amour : On peut passer à autre chose, ça fait quatre fois que je réponds à la même question.

Le Président (M. Reid) : Alors, nous allons passer maintenant à un bloc ministériel, et je donne la parole au député de Maskinongé.

M. Plante : Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Donc, tout d'abord, à mon tour de saluer mes collègues du gouvernement, des deux oppositions, M. le ministre et toute son équipe, saluer aussi les gens qui nous regardent à la maison et qui nous écoutent, car ils savent tous très bien que la Stratégie maritime est un beau et grand projet au bénéfice des gens et des régions du Québec.

Vous savez, aujourd'hui, M. le Président, certains collègues de l'opposition semblaient stipuler que les questions des députés ministériels étaient peu essentielles à l'exercice des crédits. Par contre, je rappellerai ce soir aux électeurs et aux gens des régions du Québec que les questions que je poserai, c'est pour eux, en regard de leurs choix qu'ils ont fait dans les circonscriptions et en regard aussi de l'importance de l'étude des crédits pour savoir où s'en vont les grandes stratégies du gouvernement.

Alors, M. le Président, ceux qui me connaissent savent que moi, j'ai un dada dans ma vie qui est l'industrie touristique et que j'ai eu le privilège de côtoyer de très près dans ma jeunesse et par mes anciens travaux avant la politique. Donc, je viens d'une région où le tourisme international se développe énormément, une région où les gens essaient de développer un produit de qualité pour attirer des gens de tous horizons et avec aussi des nouvelles possibilités d'attraction au niveau des territoires. Donc, à ce niveau-là, la Stratégie maritime est vue pour nous comme une excellente nouvelle. Et nous n'avons qu'à penser, au Québec, à tout l'ensemble des cours d'eau, les magnifiques cours d'eau que nous avons. J'ai le privilège d'avoir la circonscription qui est au nord du lac Saint-Pierre, donc, le lac Saint-Pierre borde toute la partie sud de mon comté, ce qui est merveilleux, et nous sommes aussi très, très près du port de Trois-Rivières.

Rappelons-nous que la stratégie de mise en valeur du Saint-Laurent 2014-2020 et le plan d'action 2014-2017 ont été lancés afin de faire du tourisme une industrie performante, innovante et durable. On se rappellera que nous voulons faire du Québec une destination originale, incontournable et, surtout, axée sur une clientèle internationale, canadienne et, bien sûr, québécoise. Pour ça, nous désirons multiplier les différents leviers dans chacune des régions afin d'aider les régions à se développer, parce que, vous savez, M. le Président, pour nous, au gouvernement et au niveau de notre formation politique, les régions sont essentielles, car, dans chacune des régions, nous avons pu voir des richesses inestimables, nous avons pu voir des gens qui croient à leurs milieux, qui veulent développer leurs milieux, et c'est avec eux qu'on veut développer les milieux. Donc, j'entendais le ministre tantôt parler de concertation, d'action dans les régions. C'est en plein comme ça, M. le Président, qu'il faut développer l'industrie touristique, avec, et par, et pour les gens du milieu. C'est comme ça que le développement régional se fait, tant le développement touristique, M. le Président. On se rappellera aussi... et j'ai eu le privilège de faire les crédits en compagnie de la ministre du Tourisme, qui a pu élaborer un petit peu plus sur la Stratégie touristique québécoise au nord du 49^e parallèle. Mon collègue d'Abitibi vous en a tantôt un petit peu parlé. On sait que le gouvernement, on croit beaucoup, avec le Plan Nord... le second Plan Nord, car il a fallu le réanimer depuis notre arrivée au gouvernement... il y a des merveilleux territoires à découvrir, des gens fantastiques, si j'en prends mes deux collègues d'Abitibi, donc, et on veut faire découvrir ce territoire-là au plus de gens possible et créer un développement économique. Mais, M. le Président, vous allez dire : Le Nord, c'est loin du fleuve, et vous avez bien raison. Par contre, c'est important de parler d'une stratégie globale de développement touristique et d'une stratégie globale de développement économique des régions.

M. le Président, je vous parlerai aujourd'hui du marché des croisières internationales, où qu'on a pu connaître un essor extraordinaire au cours des dernières années, surtout l'an passé et, je vous dirais, encore plus, l'an prochain, et j'en veux pour preuve le port de Trois-Rivières, qui a vu tripler le nombre d'escales à son port. Et je m'en voudrais de ne pas féliciter Yolaine Masse ainsi que Jean Perron, qui font un travail acharné afin de faire un milieu d'accueil extraordinaire pour faire découvrir nos ressources en Mauricie. Et il n'y a pas que Trois-Rivières — et là vous allez me permettre de faire une énumération — mais il y a aussi Montréal, Québec, Saguenay, Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et, bien sûr, la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, qu'il ne faut pas oublier, puisque le ministre m'en voudrait un petit peu que je passe sous silence la Gaspésie.

En 2012, les croisières internationales ont généré, M. le Président, plus de 100 millions en retombées économiques et créé plus de 1 500 emplois. Quand on parle de développement économique, quand on parle de stratégie de création d'emplois, une stratégie maritime concentrée sur les régions qui est importante au Québec, on parle tout de même de 1 500 emplois, ne serait-ce qu'en abord d'une stratégie maritime en plein développement. Donc, on s'imagine que l'objectif de 30 000 emplois du ministre sera facilement atteint avec ses efforts et sa concertation qu'il fait dans différentes sphères.

J'aimerais vous parler aussi — bien important — de la mise aux normes des infrastructures portuaires. Et on doit se réjouir, en ce sens que les ports de Québec et de Montréal se sont dotés des branchements à quai, qui est à la fine pointe au niveau de la technologie. Et là vous pardonneriez mon ignorance... j'aimerais remercier mon chercheur, qui a collaboré avec moi à faire les questions et à m'aider un petit peu à comprendre, mais mon ignorance dans cette technologie, mais, à ce qu'on me dit, c'est une nouvelle technologie beaucoup moins polluante et qui produit beaucoup moins d'émissions de gaz à effet de serre, et tout ça, pour la technologie. Donc, en plus d'être rentable économiquement, c'est rentable pour les générations futures en plus, puisque ça pollue beaucoup moins.

• (21 h 50) •

Et je finirai en vous disant... et j'ai abordé la question comme ça, en vous parlant du privilège, qu'on a au Québec surtout, d'avoir des patrimoines mondiaux de l'UNESCO. Parlons tout d'abord de l'arrondissement du Vieux-Québec, qu'on a la chance, nous, en tant que députés, de voir à tous les jours, du parc national dans la baie des Chaleurs et ainsi, bien sûr, M. le Président, du lac Saint-Pierre, situé dans ma circonscription, et que c'est avec plaisir que je vous ferai visiter, où plusieurs attraits touristiques se développent.

Entre autres, dans les activités touristiques, je vous ai parlé beaucoup de l'industrie de la croisière. Il faut dire que, quand que les gens font une escale à un endroit, ils en profitent pour visiter, visiter les événements, visiter les festivals, visiter nos producteurs locaux. Et on sait que... je regarde à Trois-Rivières ce qu'ils avaient fait la saison dernière, ils en avaient profité pour, au débarcadère, aménager un marché public, un petit marché public pour faire découvrir tous les producteurs locaux de nos régions. Et, pour moi, ça a représenté un développement au niveau de mes producteurs, de mes maraîchers et ainsi de mes vériculteurs, qui ont pu vendre leurs produits à des touristes venus d'ailleurs, ce qui est merveilleux. Et, sans fleuve, sans stratégie, sans escale, c'est des produits qui ne seraient pas vendus, M. le Président.

Alors, j'aimerais, en première question — et, si j'ai le temps, j'en poserai plusieurs autres, parce qu'on sait comment je suis passionné des régions, du tourisme et de mon fleuve — j'aimerais demander au ministre : Est-ce que l'industrie québécoise saura tirer profit de la Stratégie maritime? Quels sont ses objectifs afin de favoriser ce développement de notre industrie, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député de Maskinongé. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, le député de Maskinongé a raison d'aborder le volet touristique, qui, à l'intérieur de la stratégie, occupe une très, très, très grande place. Et ce qu'on a fait, c'est de se projeter pour définir nos outils, qui existent déjà, soit dit en passant. Et on n'a pas attendu non plus le dévoilement de la stratégie pour poser des gestes concrets. C'est d'ailleurs en compagnie de ma collègue ministre du Tourisme, au cours des dernières semaines... ça s'est fait, d'ailleurs, en Mauricie, où on a annoncé un premier programme, au niveau du développement touristique, qui s'adresse spécifiquement aux régions, un programme pour lequel les formulaires ont déjà été mis en ligne de façon à ce que les communautés puissent

appliquer. C'est déjà fait. Dans ma région, il y a des gens qui se sont positionnés. Et le but de ce programme-là est de faire la promotion du fleuve, d'activités, de le faire découvrir aux citoyens des communautés concernées. Premier volet.

Je reviens rapidement sur la question des terminaux de croisière. Il y a actuellement neuf escales de croisière au Québec, je n'ai pas l'intention de les nommer, cependant il y a la capitale et il y a la métropole, et nous avons des projets liés à ces deux endroits pour développer nos terminaux de croisière pour avoir un accueil plus intéressant encore. Vous savez, l'accueil, c'est important. J'étais, l'été dernier — je vous donne l'exemple — aux Îles-de-la-Madeleine. Au moment de l'arrivée d'un navire, bien, les gens de l'équipage ont acheté pour 5 000 \$ de fromage à la fromagerie, aux Îles-de-la-Madeleine, le fameux Pied-De-Vent, si ma mémoire est fidèle, 8 000 \$ de poisson. Imaginez, dans l'économie des Îles-de-la-Madeleine, ce que ça peut rapporter. Et actuellement ce qu'on souhaite, à l'intérieur de la Stratégie maritime, c'est de consolider ce réseau de neuf escales de croisière puis éventuellement envisager la possibilité d'intégrer d'autres régions du Québec.

Mais, dans la consolidation qu'on veut apporter, qu'on veut faire pour les escales actuelles, on veut intégrer davantage les produits du terroir. Ça se fait déjà, mais on veut aller beaucoup plus loin. Et, en ce sens, j'ai eu une rencontre, il y a à peu près un mois, avec Marcel Groleau, qui est le président de l'UPA, où je lui ai confié cet intérêt-là, dépendamment des régions, dépendamment des sites, de faire la promotion de nos produits régionaux, produits bioalimentaires, ou autres, de façon à ce que notre monde puisse en profiter économiquement sur une base élargie. Et il y a ma collègue qui est responsable de la Culture et des Communications qui dit : Il faut absolument aussi intégrer nos festivals, nos événements, notre vie culturelle dans les régions, qui varie d'une région à l'autre. C'est important pour nous. Alors, ça fait partie des leviers de développement touristique que nous nous permettons d'envisager à ce moment-ci et ça va créer des emplois à tous niveaux. Ça, pour nous, c'est important. Et, à l'intérieur du budget, le dernier, celui proposé par le ministre des Finances, il y a une somme importante qui est là, 1,5 milliard de dollars, d'une part, et, d'autre part, bien, on veut clairement que chaque dollar crée des emplois. Dans l'industrie des croisières, c'est en droite ligne avec la Stratégie maritime.

Et là vous me permettez de faire quelque chose qu'on n'a pas souvent fait concernant la Société des traversiers du Québec. Nous avons la chance, au Québec, d'avoir cette société d'État, qui fait une belle différence dans les régions. Il y a les traverses, ce sont des traverses reconnues par le gouvernement. Il y a un caractère essentiel parce qu'il faut désenclaver certaines communautés, mais, du point A au point B, il y a, entre les deux, le fleuve mais, de chaque côté, des régions magnifiques à découvrir. Je vous parlerai de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, qui est celle que je connais potentiellement le mieux, elle est dans ma circonscription. Bien, lorsque vous arrivez à Rivière-du-Loup, c'est tout le Bas-Saint-Laurent que vous pouvez découvrir jusqu'au Nouveau-Brunswick, en direction de la Gaspésie, la région de Rivière-du-Loup, de Trois-Pistoles, de Rimouski. Et, de l'autre côté, vous arrivez à Saint-Siméon, ce qui permet de découvrir Charlevoix. Et c'est comme ça partout. On a parlé abondamment ce soir de Matane—Baie-Comeau—Godbout. Faites le tour des services opérés soit par la Société des traversiers directement ou par l'entremise d'entreprises privées, mais qui relèvent de la société quand même, alors, ce sont des régions à découvrir. Et, pour la dernière année complète d'opération, il s'agit de 5,1 millions de passagers sur l'ensemble des navires, sur l'ensemble des traverses qui sont opérés par la société. C'est beaucoup de monde, mais moi, sincèrement, je pense qu'on peut aller encore plus loin. M. le Président, je pense qu'on peut avoir un objectif de 6 millions de passagers, des gens d'affaires parfois, des citoyens, des familles qui se visitent, mais aussi et beaucoup des touristes.

Alors, il y a du développement à aller chercher. Lorsqu'on débarque dans Charlevoix, on visite nos restaurants, on visite nos gîtes, on visite nos hôtels. C'est la même chose à Rivière-du-Loup. C'est un volet qui est très important au niveau de la société. Et, la société, d'ailleurs, on propose, dans la stratégie, d'élargir son mandat de façon à pouvoir y intégrer d'autres traverses qui auraient un caractère plus, je dirais, intermédiaire mais qui pourraient desservir d'autres communautés. La société travaille actuellement avec les membres de son équipe à élaborer un programme qui va nous permettre éventuellement d'accueillir un certain nombre de traverses complémentaires, toujours pour stimuler l'industrie touristique dans un cadre de nouvelles technologies. Tout à l'heure, le député de Maskinongé parlait du branchement à quai du côté de Québec, du côté de Montréal. Nos navires qui sont propulsés grâce au gaz naturel liquéfié, en soi, c'est un attrait. Alors, le premier traversier en Amérique du Nord, il était entre Matane—Baie-Comeau—Godbout, les deux suivants seront Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine.

Alors, ça fait partie des attraits, ça fait partie des gestes qu'on pose pour stimuler l'industrie touristique dans chacune des régions. Oui, Québec, oui, Montréal, mais, oui, la Mauricie, parce que c'est important, c'est primordial, oui, le Bas-Saint-Laurent, oui, la Gaspésie, la Côte-Nord, Charlevoix. Alors, tout au long du Saint-Laurent, d'un côté comme de l'autre de la rive, il y a un développement touristique qu'on peut orchestrer, qu'on peut organiser et qu'on peut provoquer. Qui va gagner? Encore une fois, M. le Président, ce sont nos jeunes, nos travailleurs et nos régions.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. J'y allais pour une petite intervention plutôt humoristique, mais finalement... Malgré son lac international, l'Estrie n'en fait pas partie. Je pense que, de tous ceux que vous avez nommés, il reste l'Estrie et l'Outaouais, je pense, qui ne...

M. D'Amour : ...dans mes prochaines présentations, M. le Président. D'ici la fin, je parlerai de vous, avec des lacs exceptionnels...

Le Président (M. Reid) : Le lac Memphrémagog est un lac international, vous savez. Merci, M. le ministre. Il reste encore une minute.

M. Plante : Bon, bien, écoutez, M. le Président, je me permettrai de remercier le ministre pour sa réponse, de remercier le ministre pour son amour et sa volonté de développer les régions du Québec. Vous savez, M. le Président,

c'est facile de parler de développement régional, c'est facile de parler de structures, mais ce qui compte, c'est d'apporter des emplois, de l'argent neuf et de créer une mouvance dans les régions, et je pense que c'est ce que la Stratégie maritime va faire. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le député. Nous allons passer au dernier bloc de l'opposition officielle, un bloc de 16 min 40 s. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Donc, dans la Stratégie maritime, est-ce qu'il y aura un volet Transport du pétrole?

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

M. D'Amour : Bien, il y a une préoccupation quant à la circulation des hydrocarbures sur le Saint-Laurent, c'est clair, et j'ai eu déjà l'occasion de répondre aux questions d'ailleurs de la députée de Vachon là-dessus. Évidemment, l'approvisionnement en différents types de pétrole brut des raffineries du Québec, la distribution des produits pétroliers, l'approvisionnement, ce sont des enjeux. On parle de navires, d'oléoducs, mais chacun des modes de transport d'hydrocarbures, ça comporte parfois certains risques d'accidents.

Nous, à l'intérieur de la stratégie, ce qui importe, c'est de prendre toutes les précautions qui s'imposent pour prévenir les risques d'accidents, éviter les conséquences négatives, les coûts qui en résulteraient. Bien que le gouvernement soit bien au fait de la performance qui est généralement observée en matière de sécurité dans les transports d'hydrocarbures, il y a des événements tragiques, malheureusement, qui nous imposent une réflexion. Alors, notre but, c'est de faire en sorte d'outiller. Et je vais vous dire une chose, là, en partant, puis je pense qu'on va s'entendre assez facilement là-dessus, nous sommes non négociables sur tous les éléments de sécurité. Alors, nous, ce qu'on propose, c'est de mettre en place un fonds environnement maritime, un fonds qui serait consacré à la recherche environnementale, tout ce qui concerne la dépollution, l'amélioration, la sauvegarde des espèces, des berges, la conservation du fleuve, un fonds qui pourrait, entre autres, aider la prévention, le soutien au nettoyage en cas de déversement. Et je vais essayer, parce que j'ai beaucoup, beaucoup d'éléments...

Mme Ouellet : Oui, mais la question était très courte. On va en avoir d'autres, questions, inquiétez-vous pas. On a plein de questions pour vous, vous allez avoir le temps de parler.

M. D'Amour : La question claire, c'est : Est-ce que c'est prévu à l'intérieur de la stratégie? La réponse est oui, M. le Président. La réponse est oui, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

• (22 heures) •

Mme Ouellet : Oui. Donc, je suis contente d'entendre le ministre délégué aujourd'hui nous dire qu'il y a des préoccupations concernant la sécurité, parce que son premier ministre, le 7 octobre 2014, avait dit : «On est assez bien équipés, avec les autorités fédérales, tout [au] long du fleuve, s'il arrivait un malheur en cas de déversement pétrolier.»

Le ministre délégué, lui-même, le 9 octobre 2014, a dit qu'on avait «tous les éléments en main pour supporter le monde municipal, advenant un accident». Mais probablement que le ministre délégué a dû lire tout comme moi l'étude qui a été déposée dernièrement — j'ai-tu la date là-dessus? — *Évaluations environnementales stratégiques sur les hydrocarbures — La synthèse des connaissances*, et... ils n'ont pas mis de date, mais qui a été déposée dernièrement par son gouvernement, qui dit qu'«en cas d'accidents ou de déversements maritimes — et j'espère que, dans la Stratégie maritime, il y aura des actions pour parer aux lacunes — les principales lacunes spécifiques sont les suivantes : [...] la capacité maximale d'intervention de la SIMEC [...] — et juste vous dire que la SIMEC, c'est la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada — est nettement insuffisante», un grand nombre de municipalités riveraines n'ont pas de volet portant spécifiquement sur les risques associés au transport maritime, que les délais d'intervention impartis sont beaucoup trop longs, que la connaissance quant à l'effet de la présence des glaces sur l'efficacité des méthodes de récupération d'hydrocarbures sont insuffisantes.

Donc, très clairement, on voit que, du côté du transport pétrolier, il y a des lacunes extrêmement importantes, et, avec l'augmentation actuellement du transport maritime, avec l'augmentation du transport ferroviaire du pétrole des sables bitumineux pour exportation, qui doit aboutir, donc, dans des navires, parce que le rail ne se rend pas en Europe ni en Asie, donc on voit que les risques augmentent de façon très, très importante. Le transport du rail a augmenté par 320, n'a pas doublé, n'a pas triplé, n'a pas été multiplié par 10 dans les dernières années, a été multiplié par 320, donc un volet semblable du côté du transport maritime, mais on n'a pas de donnée spécifique pour le transport maritime. Et de plus, M. le Président, il y a une étude du gouvernement fédéral qui dit que, du côté du transport, s'il y avait un accident... Et, des accidents, il y en a régulièrement, là. On a répertorié, je crois, là, depuis un certain nombre d'années, 433 accidents et incidents, juste sur le fleuve Saint-Laurent, concernant, donc, des pétroliers, des gaziers et des chimiquiers, donc juste les produits dangereux, depuis 1985. Donc, des accidents, il y en a. Le pétrole lourd, il y a seulement de 5 % à 15 % qui est récupérable; le reste reste dans le fleuve, qui est la principale source d'approvisionnement en eau potable du Québec. Donc, je suis contente d'entendre que ce sera une préoccupation et que ce sera intégré.

Mais, concernant le transport maritime, je voudrais profiter de la commission pour saluer les gens de Cacouna et le travail des citoyens qui ont réussi à sauver Cacouna. Mais là, toutefois, il y a d'autres ports qui sont considérés, et je

voudrais connaître la position du ministre délégué concernant l'agrandissement du port de Québec, non pas sur le volet des croisières, mais sur le volet du transport des marchandises, en vrac liquide particulièrement, dont le pétrole, et actuellement il se soustrait aux analyses environnementales fédérales.

Et est-ce que le gouvernement du Québec, tout comme il l'avait fait pour Cacouna, mettra un BAPE pour s'assurer de la sécurité du transport pétrolier? Parce que ça devra arriver aussi par train, mais ça sortira par bateau. Donc, est-ce que le ministre peut s'engager ce soir à ce qu'il y ait un BAPE qui se fasse sur ce projet-là?

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

M. D'Amour : Bien, pour que le gouvernement s'engage à tenir un BAPE sur un projet, M. le Président, encore faut-il qu'il y ait un projet, et c'est le président-directeur général du port de Québec qui lui-même a affirmé la semaine dernière qu'il n'y avait pas de projet, alors je ne verrais pas pourquoi on devrait spéculer sur ce projet-là. Alors, il n'y a pas de projet à Québec présentement. S'il y avait éventuellement ou un jour un projet, c'est clair que le Québec va faire respecter ses règles environnementales, c'est clair, et je pense qu'il n'y a pas de doute dans notre esprit. Cependant, je le répète, M. le Président, il n'y a pas de projet à ce moment-ci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Je suis contente d'entendre, et je le note, donc, 10 h 5, pour le verbatim, que, s'il y avait un projet — et je sais que ces projets-là sont dans les cartons actuellement — c'est clair que les règlements, donc l'application du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts en environnement, qui est le règlement de la LQE, l'article 2d, donc, s'appliquerait, et donc il y aurait un BAPE. Donc, je suis contente de l'entendre ce soir. Je le note, et on en prend bonne note, c'est une bonne nouvelle ce soir.

M. D'Amour : Mais il n'y a pas de projet, M. le Président.

Mme Ouellet : Non. Mais, s'il y avait un projet, ça s'appliquerait. Donc, on en prend bonne note.

Et est-ce que le ministre délégué peut nous donner un petit peu plus d'informations? Je comprends que la stratégie n'est pas encore dévoilée, mais est-ce qu'il a l'intention d'appuyer la croissance de transport par pétrole sur le fleuve Saint-Laurent, provenant des sables bitumineux, pour exportation? Je ne vous parle pas de ce qui est lié, là, à Valero, mais je vous parle de l'exportation pour les sables bitumineux, d'exportation.

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre.

M. D'Amour : M. le Président, c'est une question qui est purement hypothétique, on ne peut pas répondre à une question comme celle-là. Et la députée fait référence à Valero. Moi, je peux vous dire une chose, moi, mon cabinet est localisé dans l'édifice de la Haute-Ville, au 29^e étage, et j'ai une vue imprenable sur le port, sur la Davie et sur Valero. Les opérations qui s'y déroulent s'y déroulent de façon absolument extraordinaire, en tout respect de l'environnement. Et je me permets, M. le Président, de vous dire que cette installation est située à quelques centaines de mètres seulement de la capitale du Québec : Québec, lieu touristique absolument extraordinaire. Il y a là des emplois qui sont importants pour le Québec, et ça se passe admirablement bien. Et, puisqu'on parle de sécurité, M. le Président, c'est quand même important. Vous savez que, dans le domaine, le transport maritime est parmi les plus sécuritaires dans le monde, et les navires qui transportent du pétrole ont également évolué; on parle maintenant de navires à double coque avec des compartiments. C'est impossible que tous les compartiments se brisent en même temps, c'est fait de façon hautement sécuritaire.

Quant à la question de la députée, M. le Président, elle est hypothétique.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. En fait, il y en a une, hausse, je vous l'ai dit, il y a une hausse importante du transport du pétrole pour exportation. Donc, vous pouvez le nier et ne pas le considérer, mais je pense qu'il faut se positionner sur ce dossier-là.

J'aimerais savoir de la part du ministre délégué... Le gouvernement fédéral a, dans les derniers mois, modifié la réglementation concernant la largeur des navires; de 32 mètres à 44 mètres. Je voudrais savoir si le ministre délégué a été consulté.

M. D'Amour : Bien, écoutez...

Le Président (M. Reid) : Allez-y, M. le ministre.

M. D'Amour : ...actuellement, lorsqu'on parle d'élargissement de navires, de navires de dimension de plus en plus grande, c'est une tendance mondiale, M. le Président, et le gouvernement du Québec n'a pas à être consulté là-dessus, c'est une tendance, et une tendance heureuse qui peut nous apporter du développement. Au-delà du pétrole, là, il y a bien d'autres opportunités qui se prêtent à nous. Ça fait partie des tendances de l'industrie avec lesquelles nous devons composer, dans le bon sens.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je suis quand même assez surprise. Donc, je comprends qu'il n'a pas été consulté et que même il ne souhaite pas être consulté. Je suis quand même assez surprise, parce que ça a un impact direct sur le transport du fleuve. Et ça a beau être une tendance mondiale dans les cas des mers et des océans, le fleuve Saint-Laurent comporte des grandes difficultés, et c'est reconnu internationalement, et ces navires-là, qui sont tellement larges, sont donc plus profonds. Moi, ce que j'ai comme information, c'est : lorsqu'ils sont plus en amont, ils doivent ne pas être pleins, parce que sinon ils touchent le fond, donc augmentation des risques d'accidents de façon très importante. Je suis assez surprise que...

M. D'Amour : M. le Président?

Le Président (M. Reid) : Oui, je...

M. D'Amour : Une toute petite précision.

Mme Ouellet : ...là, là, laissez-moi terminer, oui, oui, une petite précision, donc, assez surprise de voir qu'il n'y a pas d'intérêt de la part du ministre délégué à être consulté sur ce dossier-là et qu'il n'y a donc pas eu d'échange avec le gouvernement fédéral. Donc, les bonnes relations avec le gouvernement fédéral, en tout cas, c'est des bonnes relations, je vous dirais, de coups de téléphone, mais pas vraiment sur le fond et des informations. Malheureusement, on l'a ici pour la réglementation, on l'a encore aujourd'hui sur la question du transfert des infrastructures portuaires.

Donc, voilà. Je le laisserai faire sa petite précision et ensuite je vais changer de sujet.

M. D'Amour : M. le Président...

Le Président (M. Reid) : Oui. Mais, écoutez, Mme la députée de Vachon, je pense que M. le ministre est en déficit de temps par rapport à peut-être d'autres fois, là, et je pense que...

Mme Ouellet : Sur le total, je suis certaine que non.

Le Président (M. Reid) : Pardon?

Mme Ouellet : Sur le total, je suis certaine que non.

• (22 h 10) •

Le Président (M. Reid) : Mais, enfin, quand on regarde le bloc en question, actuellement, je pense que c'est le cas, et le ministre veut parler depuis un certain temps. Alors, si vous le permettez, on va favoriser des échanges qui... Ça allait bien, on y allait de façon fréquente. Alors, si on peut continuer... Alors, M. le ministre, à vous la parole.

M. D'Amour : Merci, M. le Président. Vous me permettez donc quelques secondes pour réagir sur le même sujet.

Vous savez, l'augmentation, M. le Président, de la taille des navires s'est effectuée progressivement et strictement en fonction des différentes figurations du fleuve et de la sécurité, et on bénéficie de l'expertise de nos pilotes, mais je tiens à préciser que le plus gros navire qui est entré sur le fleuve Saint-Laurent, ça date de 2013 au niveau du pétrole, et c'est le gouvernement du Parti québécois qui était au pouvoir. Est-ce que le gouvernement du Parti québécois avait été consulté? Et quel a été le résultat de cette consultation? On peut se poser la question, M. le Président. C'est le Parti québécois qui était au pouvoir au moment où ce méganavire est arrivé sur les eaux du Saint-Laurent.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons terminer ce bloc — il reste trois minutes — dans une belle concertation. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Je reviendrais sur le chantier maritime de Davie.

On a parlé, un peu plus tôt, des traversiers, et les collègues de la CAQ ont questionné un contrat d'un traversier avec une société italienne et tous les frais de transport que cela a encourus de voyage pour pouvoir faire un suivi du contrat. Et ce contrat-là, on a fait nos validations, a été octroyé par l'ancien ministre délégué, M. MacMillan, à une firme italienne. Et c'est assez décevant, parce que le ministre délégué, il dit : Il faudra utiliser de plus en plus les chantiers maritimes de Davie. C'est bien beau de le dire, là, mais c'est son gouvernement, et il était à l'intérieur de ce gouvernement-là lorsque le contrat a été octroyé. Et je voudrais vous rappeler, M. le Président, que, lorsque le Parti québécois était au pouvoir, bien nous avons fait des ententes pour que la traverse Tadoussac—Baie-Comeau—Sainte-Catherine... que les deux bateaux, Armand-Imbeau et Jos-Deschênes, soient remplacés, et c'est des contrats qui ont été donnés au chantier maritime de Lévis, 125 millions. Ça, ça crée des emplois au Québec, et plus besoin d'avoir du transport pour expertise et pour savoir comment ça fonctionne. Et j'entendais le président de la Société des traversiers du Québec dire qu'il avait fait affaire avec la société italienne pour avoir un navire plus environnemental avec du gaz naturel liquéfié, GNL, mais juste l'informer — il est probablement au courant aussi — que chantier maritime de Davie maîtrise aussi ces technologies-là et a ce genre de projet là.

Donc, on a ici, au Québec, un chantier qui a une expertise extraordinaire du côté de la construction, de la réparation, de l'amélioration des navires. Très clairement, ce chantier-là n'a pas eu sa part des contrats fédéraux dans les dernières

années, contrats de 33 milliards de navires qui ont été octroyés, il n'y a rien pour le chantier maritime de Lévis. Il y a actuellement des discussions pour des contrats de 2 milliards pour la garde-côtière. Quelles sont les démarches qui ont été réalisées par le ministre délégué auprès du gouvernement fédéral pour que non seulement chantier maritime de Davie ait sa part de ce contrat-là, mais fasse du rattrapage? Parce que, du 33 milliards, nous aurions dû avoir un minimum de 6 milliards en fonction de nos contributions. Donc, quelles sont les démarches pour qu'il y ait du rattrapage et que nous puissions assurer au chantier maritime de Davie des emplois sur un très long terme comme ce qui a été fait de la part du gouvernement fédéral pour Halifax et Vancouver, Vancouver qui n'est même pas capable de livrer actuellement?

Le Président (M. Reid) : Merci, Mme la députée de Vachon. M. le ministre, il reste 43 secondes dans le bloc de l'opposition officielle.

M. D'Amour : Alors, M. le Président, pour le bénéfice de la députée de Vachon. Concernant Matane, parce qu'elle a fait allusion à Matane, au moment où le contrat a été octroyé pour la construction du F.-A. Gauthier, la Davie n'opérait pas. La Davie était dans une situation financière et la Davie était fermée, elle n'avait donc pas ce qu'il fallait pour...

Mme Ouellet : Oui, mais elle pouvait rouvrir.

M. D'Amour : Avec qui on fait affaire quand l'entreprise n'existe pas? Avec qui on fait affaire, à qui on donne le contrat si l'entreprise n'existe pas? Alors, semble-t-il que son chercheur va pouvoir valider ces informations-là.

Quant au reste, bien, la députée de Vachon va être très heureuse d'apprendre que nous sommes en lien avec le gouvernement fédéral. Nous sommes en lien avec le gouvernement fédéral. Tant mon collègue qui est ministre responsable de l'Économie ou moi, en tant que ministre délégué aux Transports, nous sommes en lien avec le gouvernement fédéral...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je dois...

M. D'Amour : Je conclurai...

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je dois vous arrêter. Non, mais, ça prend une permission si vous voulez utiliser le temps de...

M. D'Amour : Oui, oui, mais je pense que mes collègues sont d'accord.

Le Président (M. Reid) : Alors, continuez, continuez.

M. D'Amour : Mais, sincèrement, nous sommes en lien. Ce que nous souhaitons, c'est que la Davie obtienne sa part de contrats.

Il y a, à la Davie, une expertise tout à fait exceptionnelle. D'ailleurs, ce n'est pas pour rien que la Davie a été reconnue récemment à titre de meilleur chantier maritime en Amérique du Nord. Ce n'est pas rien. On se doit d'être fiers de ça. Moi, j'ai visité Davie à deux reprises, j'ai rencontré M. Bowen, j'ai visité les navires qui sont en construction à la Davie pour le compte de la Société des traversiers, et, sincèrement, là, nous sommes tous particulièrement impressionnés de cette belle et grande performance. Je pense que la meilleure carte de visite de la Davie, là, c'est ce qu'elle est en train de bâtir présentement. Et moi, je suis très confiant, je suis très confiant, il y a une réceptivité de la part du gouvernement fédéral, et nous sommes en lien avec eux, mais on comprend qu'il s'agit de sommes importantes, de gros enjeux, mais tout le monde est en ligne pour faire en sorte, là, de développer le chantier, la Davie, dans le meilleur intérêt du Québec.

Les travailleurs qui sont à Lévis ou dans la région de Québec méritent toute notre attention, et on est là pour eux, ça, je tiens à le préciser, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous passons au dernier bloc maintenant du côté ministériel, et je passe la parole à la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui. Merci, M. le Président. Alors, M. le ministre, toujours par intérêt pour le Saint-Laurent, et pour l'environnement, et pour Vaudreuil-Soulanges évidemment mais pour aussi les responsabilités qui m'incombent un peu en environnement, j'aimerais qu'on puisse aborder un peu les répercussions sur l'écosystème autour du Saint-Laurent. C'est-à-dire que la Stratégie maritime... bien, dans le fond, le Saint-Laurent, là, on le sait, qu'il y a à peu près 70 % du Saint-Laurent qui est occupé... les bordures sont occupées par la population du Québec. Donc, je pense qu'il y a un intérêt particulier, je pense qu'il faut vraiment s'y pencher. Puis, selon le ministère du Développement durable et de la Lutte aux changements climatiques, il y a plus de 50 municipalités, entre autres, qui puisent leur eau potable directement dans le Saint-Laurent. Où j'étais mairesse, d'ailleurs, à Notre-Dame-de-l'Île-Perrot... est une de ces municipalités-là qui puisent directement dans le Saint-Laurent; il y a Québec, il y a Bécancour, il y a Lévis, il y a Salaberry-de-Valleyfield, il y a La Prairie, même Montréal. Donc, il y a vraiment plusieurs villes au Québec, là, qui puisent directement dans le Saint-Laurent, puis les cours d'eau, on le sait, sont riches en diversité biologique, puis c'est d'une importance particulière pour les communautés riveraines et côtières sur le plan économique, social, culturel.

Donc, je pense qu'on doit avoir une attention particulière sur les répercussions que peut avoir la stratégie sur la biodiversité, et il faut... bien, je suis sûre que vous y avez pensé, entre autres, dans la stratégie, mais il faut penser... je fais

référence, entre autres, à l'érosion des berges. Je pense que l'érosion des berges, c'est un phénomène qui est inquiétant. Puis je me demande : Bien, est-ce que vous prévoyez travailler l'érosion des berges puis, si oui, comment? Tu sais, la cohabitation harmonieuse entre le transport maritime, entre l'environnement, entre votre Stratégie maritime, dans le fond, tout ce qui s'y rattache, comment allez-vous, par le biais de cette Stratégie maritime là, vous assurer de la protection des écosystèmes du monde maritime?

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

M. D'Amour : Alors, une chose est claire, M. le Président, et on l'a déclaré dès le premier jour, lorsqu'on a présenté notre projet à l'occasion de la dernière campagne électorale, pour nous, pas question de sacrifier notre qualité environnementale ou notre environnement au bénéfice du développement économique. Nous croyons plus que tout à l'équilibre. Il y a évidemment des enjeux. C'est la raison pour laquelle, lorsqu'on parle d'environnement, on a pris des engagements clairs concernant le développement des aires protégées au Québec. Ça, c'est un premier élément. Et là-dessus aussi on parle de 10 % des aires marines qui sont protégées à l'intérieur de la Stratégie maritime.

L'autre volet très préoccupant, et la députée de Vaudreuil y a fait allusion il y a un instant, c'est toute la question de la protection des berges. J'ai eu l'occasion dans mes tournées, en tant que responsable de la Gaspésie—Bas-Saint-Laurent—Les Îles-de-la-Madeleine... je vous dirais que l'Est du Québec est un territoire qui est particulièrement concerné par cette problématique-là, notamment aux Îles. Alors, nous travaillons conjointement, on le fait déjà, là, et, depuis ma nomination, je suis en lien avec l'association des villes riveraines, qui a fait réaliser des études sur la question vraiment bien documentées. L'association des villes riveraines, c'est un regroupement où il y a une cinquantaine de villes représentées, dont Québec, Rimouski, Rivière-du-Loup, des villes comme Sorel, des villes importantes qui sont très préoccupées par cette question-là. Donc, non seulement on y réfléchit, mais il y aura des gestes clairs posés avec nos partenaires — je suis en lien avec mon collègue de l'Environnement — de façon à bien intervenir à ce chapitre-là. Nous sommes particulièrement conscients qu'il y a, ma foi, plus de 50 % des Québécois qui sont desservis en eau potable à partir du Saint-Laurent. Bien, c'est pris en compte.

À tous niveaux, dans toutes les régions du Québec, nous devons protéger nos sources d'approvisionnement en eau potable. Non négociable, non discutable pour nous. On loge à cette enseigne-là. Alors, prenons l'environnement dans son ensemble. Il faut bien se dire, M. le Président, qu'on a une préoccupation de tous les instants. Lorsqu'il est question des ports de mer, lorsqu'il est question de recherche et de développement, ça figure aux premières loges de nos préoccupations. Et vous aurez davantage de détails au cours des prochaines semaines, lorsque nous dévoilerons la Stratégie maritime, parce qu'un gouvernement responsable est un gouvernement qui se préoccupe d'environnement. À d'autres niveaux, la question des gaz à effet de serre, tout ça est contenu à l'intérieur de la Stratégie maritime. On pense à bien outiller les municipalités aussi sur le plan financier et techniquement. Tout à l'heure, on a fait référence à la SIMEC, qui est une organisation qu'on retrouve dans trois localités au Québec.

C'est un ensemble, c'est un tout, et il n'y a personne qui est laissé pour compte là-dedans. Ça, je tiens à rassurer la députée, c'est aux premières loges de nos préoccupations en toutes circonstances et à tout moment.

• (22 h 20) •

Mme Nichols : Merci, M. le ministre. Et puis, un petit peu plus tôt, vous en avez parlé, entre autres, là, de l'attention que vous portez à la lutte aux changements climatiques, à l'émission des GES, des gaz à effet de serre, puis, ce que je comprenais un peu plus tôt, peut-être que vous pouvez me le valider, mais c'est que les navires... on parlait, je pense que vous avez mentionné qu'il y avait trois nouveaux navires qui avaient été commandés ou... j'ai pris en note, là, mais... puis qu'il y avait des mesures spéciales sur ces navires-là qui étaient, entre autres, pour réduire l'émission des GES. Est-ce que j'avais bien compris?

M. D'Amour : Bien, vous savez, on se tourne résolument, la Société des traversiers du Québec notamment, vers l'utilisation du gaz naturel liquéfié. Alors, les trois exemples que j'ai donnés sont Matane—Baie-Comeau—Godbout pour un premier traversier; les deux autres, Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine, le Jos-Deschênes II et le Armand-Imbeau II, qui sont l'objet d'une construction présentement du côté de la Davie, des chantiers importants. Ces deux navires-là seront également propulsés grâce au gaz naturel liquéfié. Et, puisqu'on parle de gaz naturel liquéfié, il y a d'autres enjeux qui touchent le secteur maritime. Il y a la desserte au niveau de la Côte-Nord. On a déjà ratifié, à cet égard-là, des ententes avec Gaz Métro, au cours des derniers mois, en présence du premier ministre. Et on va persister, on va persévérer dans cette voie-là parce que c'est l'avenir.

Lorsque tantôt, à un autre niveau, on parlait de branchement à quai à Québec et à Montréal pour les bateaux de croisière, ça fait aussi partie de nos préoccupations. Il y a un grand oublié, ce soir, dont on n'a pas parlé, qui est le bateau qui lie l'Isle-Verte à Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, le Peter-Fraser, qui a été inauguré en octobre. C'est un bateau hybride qui fonctionne à partir d'une source énergétique traditionnelle, mais, en même temps, à l'électricité. On a aménagé, sur l'île, les installations nécessaires faisant en sorte de bien desservir ce navire-là, qui est un petit nouveau également à l'intérieur de la flotte de la Société des traversiers du Québec, qui a à coeur le renouvellement de ses navires par souci de performance, avec un souci de respect de l'environnement qui est absolu en toutes circonstances là aussi.

Alors, sincèrement, ça fait partie des gestes qu'on pose. Et, dans chacune des orientations que nous proposons à l'intérieur de la Stratégie maritime, bien on s'oriente vers le respect de l'environnement. Tout ce qui peut nous amener un gain sur le plan environnemental, bien, on le fait aussi. Voilà. D'ailleurs, aussi, puisqu'on parle de GNL, les nouveaux navires du Groupe Desgagnés sont également propulsés au gaz naturel liquéfié. Déjà, la voie maritime est une voie environnementale, hein? Ça, c'est clair. Il y a moins de dommage environnemental à utiliser le mode maritime plutôt que

tout autre mode de transport. Et l'industrie est là. Et là on parle de la Société des traversiers. On nous donne comme exemple Desgagnés aussi, qui n'est pas une société d'État mais qui a cette préoccupation-là : dans les constructions de nouveaux navires qui sont réalisés ou qui sont en voie de réalisation ou en construction présentement, on utilise le GNL.

Alors, l'industrie maritime, là, permettez-moi de vous le dire, M. le Président, puis je le dis avec beaucoup de fierté, c'est des gens qu'on représente avec coeur et détermination, ils sont aux premières loges de toutes ces innovations et de toutes ces technologies. Moi, j'ai l'impression qu'on n'a pas une longueur, mais des longueurs d'avance, sans rien enlever aux autres, là, mais, la préoccupation, on l'a, et on le sent, et on le sait. L'industrie maritime, c'est un exemple actuellement qui va inspirer les autres secteurs du transport au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole à la députée de Vaudreuil.

Mme Nichols : Oui, toujours. Merci, M. le ministre, puis je suis contente d'entendre qu'il y a une collaboration aussi entre les différents ministères, parce que, on sait, là, la lutte aux changements climatiques, bien ça concerne peut-être un peu plus le ministère de l'Environnement.

Donc, je suis contente d'entendre qu'il y a cette belle collaboration-là puis que justement on s'aligne en fonction des cibles que l'on vise. Puis là je pensais, entre autres... On embarque dans des beaux programmes où je pense que le Québec, on est en train de se positionner justement relativement à l'émission des gaz à effet de serre, avec la bourse du carbone, avec des projets comme ça où je pense vraiment que le Québec commence à être leader... ou a pris le lead, en fait. Et je voulais peut-être vous laisser un peu plus de temps pour votre conclusion, si vous voulez.

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

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

Le Président (M. Reid) : Cinq minutes.

M. D'Amour : Combien?

Le Président (M. Reid) : Cinq.

M. D'Amour : Cinq minutes? Je peux ajouter sur le plan environnemental, et ça a fait partie de nos toutes premières discussions en compagnie de notre collègue de l'Environnement, c'est que dorénavant, dans le domaine maritime, dans tous les projets qui nous concernent, l'environnement n'arrivera pas au troisième mois et au sixième mois de l'élaboration d'un projet, dès le premier jour, nous allons travailler avec le ministère de l'Environnement pas strictement sur une question de délai, mais faire en sorte que l'environnement puisse se positionner dès le départ, faire des propositions à l'industrie pour qu'on soit toujours plus performants. Ça fait partie des innovations que nous suggérons... que nous allons suggérer, en fait, à l'intérieur de la Stratégie maritime, et, des innovations, bien la Stratégie maritime en est faite. Et, sincèrement, M. le Président, j'ai très hâte. Et je veux profiter des derniers moments de cet exercice ce soir pour dire que c'est bientôt, très bientôt que nous allons la dévoiler.

Et ce soir il y a des questions qui m'ont été posées auxquelles j'aurais aimé apporter des réponses complémentaires, mais je ne voulais pas non plus dévoiler le contenu de la stratégie. On y travaille très fort depuis un an avec beaucoup de sérieux, avec beaucoup de rigueur, et je tiens d'ailleurs à remercier ces gens-là, puis je profite de l'occasion qu'ils sont à peu près tous autour de nous, les gens qui font la différence dans l'élaboration de ce grand projet, qui va créer des emplois partout au Québec. Je veux remercier évidemment les gens qui m'accompagnent à la table : M. Farrah, qui est le secrétaire général associé; les membres de son équipe, qui l'accompagnent; les représentants du ministère des Transports, qui sont avec nous à l'arrière; M. le président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, qui, avec son équipe, aussi exécute un travail de façon admirable, colossale, avec en tête le goût de toujours mieux servir les Québécois et les citoyens, les touristes qui nous visitent; les gens de mon cabinet aussi, qui ont travaillé avec beaucoup de sérieux à la préparation de nos crédits ce soir. Et, si j'oublie quelqu'un, je m'en excuse. Je veux remercier nos députés, tant ceux de l'opposition, de la deuxième opposition, de l'opposition officielle, pour la qualité des questions, nos députés également, et vous, M. le Président. C'est un exercice de trois heures, ce n'est pas tellement long.

On aurait tellement à dire quant au développement maritime au Québec. On va le dire et on va se donner rendez-vous au lancement de la stratégie bientôt — bientôt — et on va tout dévoiler. Ce sera le début d'une série d'annonces de projets partout au Québec, et on va être à ce rendez-vous-là. Et j'aurai l'occasion de rencontrer nos partenaires du forum maritime au cours des prochains jours, où on va en apprendre davantage, parce que, vous savez, la Stratégie maritime, c'est une affaire de partenaires. Nous sommes des partenaires. Et ce que j'apprécie de l'attitude de chacun, c'est qu'on construit ensemble, et, ce qu'on est en train de construire, on le fait pour ceux qui vont nous suivre. À l'intérieur de notre gouvernement, lorsqu'on a proposé le budget, qui est un budget équilibré, on disait ceci : On le fait pour les prochaines générations. Moi, je dis souvent que j'ai quatre bonnes raisons de le faire, et chacune de ces raisons-là porte le nom de l'un de mes enfants. On le fait pour eux. Puis, la Stratégie maritime, lorsqu'on parlait d'emplois tout à l'heure avec le député d'Argenteuil, ce sont des opportunités pour nos jeunes, ce sont des occasions de trouver un métier, une profession qui va leur permettre non seulement de gagner leur vie, mais, à leur tour, de continuer à bâtir le Québec.

Le potentiel maritime au Québec, à chaque jour qui passe, c'est un jour où je me rends compte du potentiel supplémentaire que ça représente. Si on a l'intelligence d'intégrer les technologies, si on a, comment dire, la vision

d'intégrer l'environnement au bon moment, c'est-à-dire dès le premier jour, si on a le réflexe d'intégrer nos régions dans ce processus-là, si on a l'engagement de nos institutions de formation, l'école nationale des pêches, l'Institut maritime, le réseau universitaire, on va gagner, on va gagner, et ça va faire une belle différence pour les Québécois. Parfois, certains adversaires un peu plus durs parlent de la Stratégie maritime en des termes que je n'ose répéter ici ce soir, mais le scepticisme de tous ces gens, M. le Président, sera bientôt confondu.

Et aujourd'hui, bien, c'est l'heure de tendre la main à tous ces partenaires, parce que les députés sont aussi des partenaires. Moi, je compte sur vous. Et venez nous rejoindre sur ce sentier-là. Puis je disais tout à l'heure au député de Groulx qu'il n'a pas eu l'occasion de nous rencontrer encore, mais la porte de mon bureau, elle est ouverte, et ça me fera plaisir. Merci, M. le Président. Merci à vous tous.

Adoption des crédits

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires du programme Implantation de la Stratégie maritime relevant du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2015-2016 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à sa mise aux voix.

Ainsi, le programme 7, Implantation de la Stratégie maritime, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Une voix : Sur division.

Le Président (M. Reid) : Sur division.

Documents déposés

Alors, en terminant, je dépose les réponses aux demandes des renseignements d'opposition officiellement. Et la commission ajourne ses travaux sine die. Merci à tous et toutes.

(Fin de la séance à 22 h 30)