ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

# Journal des débats

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

**Le jeudi 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 66**

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (5) : volet 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 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 66**

**Table des matières**


Stratégie maritime 1
Remarques préliminaires
M. Jean D'Amour 1
Mme Martine Ouellet 2
M. Donald Martel 3
Discussion générale 4
Adoption des crédits 32

Adoption de l'ensemble des crédits 32

Documents déposés 32


**Autres intervenants**

M. Pierre Reid, président

M. Ghislain Bolduc
M. Stéphane Billette
M. André Drolet
M. Serge Simard

**Note de l'éditeur :** La commission a aussi siégé en matinée pour l'étude des crédits du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Le compte rendu en est publié dans un fascicule distinct.
Les crédits du volet Jeunesse du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des relations avec les citoyens le 14 avril 2016.
Les crédits du volet Réforme des institutions démocratiques du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 13 avril 2016.
Les crédits du volet Conseil exécutif et du volet Affaires autochtones du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 14 avril 2016.
Les crédits du volet Accès à l'information et du volet Affaires intergouvernementales canadiennes ont été étudiés à la Commission des institutions le 20 avril 2016.

**Le jeudi 21 avril 2016 — Vol. 44 N° 66**

# Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (5) : volet Stratégie maritime

*(Dix-neuf heures trente minutes)*

**Le Président (M. Reid) :** À l'ordre, s'il vous plaît! La Commission des transports et de l'environnement reprend ses travaux. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

## Stratégie maritime

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du volet Stratégie maritime, relevant du portefeuille Conseil exécutif, pour l'exercice financier 2016-2017. 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. Boucher (Ungava) sera remplacé par M. Billette (Huntingdon); M. H. Plante (Maskinongé), par M. Busque (Beauce-Sud); Mme Vallières (Richmond), par M. Drolet (Jean-Lesage); et M. Lemay (Masson), par M. Martel (Nicolet-Bécancour).

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Alors, nous allons débuter par les remarques préliminaires, puis nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs de 20 minutes environ, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée ce soir, à la fin du temps qui nous est alloué à l'étude de ces crédits. Nous procéderons également à la mise aux voix des crédits budgétaires du portefeuille Conseil exécutif. Alors, nous commençons nos travaux à l'heure, nous allons donc finir à l'heure également.

Alors, nous débutons avec les remarques préliminaires. M. le ministre, vous disposez de 12 minutes.

## Remarques préliminaires

### M. Jean D'Amour

**M. D'Amour :** Alors, merci beaucoup, M. le Président. Vous me permettrez d'abord de saluer les collègues qui nous accompagnent ce soir : tout d'abord, de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon, de la deuxième opposition, M. le député de Nicolet-Bécancour. Du côté ministériel, je souligne la présence de M. le député de Huntingdon, le député de Dubuc, d'Abitibi-Est, de Jean-Lesage et de Mégantic.

Nous sommes également assistés ce soir, M. le Président, de quelques représentants fonctionnaires de différents ministères : d'abord, du Secrétariat aux affaires maritimes, M. Georges Farrah, qui est le secrétaire général associé aux Affaires maritimes, M. Martin Demers, Élias Farhat; du ministère des Transports, Denis Simard, M. André Meloche; du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, M. Bernard Lauzon, Mme Marie-Josée Blais et, enfin, M. Mario Bouchard. En espérant que je n'oublie personne.

Et, de mon cabinet, Mme Léa Bédard, Christian Therrien et Marc Lapointe.

Je remercie toutes ces personnes qui sont avec nous ce soir afin de bien répondre aux questions tant des oppositions que de la partie ministérielle.

Ceci dit, M. le Président, permettez-moi de rappeler, concernant la Stratégie maritime, enfin, que cette stratégie existe maintenant depuis le 29 juin dernier. Il n'y a pas tout à fait 10 mois qui se sont écoulés depuis ce grand lancement que nous avons fait du côté de Montréal.

Je rappelle les grands objectifs de la stratégie. La création de 30 000 emplois sur un horizon de 15 ans. C'est dire à quel point c'est une vision qui est élaborée dans le temps. Également, nous souhaitons, à l'intérieur de cette grande stratégie gouvernementale, des investissements totaux de 9 milliards de dollars issus, bien sûr, du gouvernement du Québec, du gouvernement canadien et de l'entreprise privée.

À ce jour, je suis très fier, M. le Président, de pouvoir vous confirmer que 45 projets différents ont été annoncés, pour des investissements totaux du gouvernement du Québec de 96 millions de dollars et des retombées de près de 730 millions de dollars si on additionne l'ensemble de l'engagement de nos partenaires. Nous en sommes très fiers. Il est rare dans l'histoire du Québec qu'une stratégie gouvernementale, sur une période aussi courte, produise des résultats aussi éclatants, particuliers.

Alors, pour la Stratégie maritime, ce que nous souhaitons, bien sûr, c'est agir en matière d'innovation, créer des emplois de qualité pour nos jeunes. Ce que nous souhaitons, bien sûr, c'est attirer les meilleurs, former nos jeunes et les garder à l'intérieur de l'industrie. Nous souhaitons créer, au cours des prochaines semaines, 16 zones industrialoportuaires réparties dans neuf régions administratives du Québec, développer le tourisme maritime, notamment par les croisières fluviales et les croisières internationales. Nous voulons développer nos chantiers maritimes, répartis sur l'ensemble de notre territoire de Québec-Lévis jusqu'en Gaspésie, développer tout le secteur, tout le réseau de la recherche, consolider l'industrie des pêches et de l'aquaculture, bien sûr le tout dans un cadre de protection d'environnement.

Nous avons déjà prévu un cadre financier, et ce, à l'intérieur du budget 2015-2016. Il y a un premier plan d'action, de cette vision de 15 ans, de cinq ans. Donc, pour ces cinq premières années, M. le Président, le ministre des Finances a consenti un cadre financier de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. C'est beaucoup d'argent, j'en conviens, mais de l'argent qui, permettez-moi l'expression, est déjà activé, des sommes qui sont déjà disponibles pour nos promoteurs. Je vous donne quelques exemples. Il y a eu cette annonce en Mauricie en novembre dernier pour une somme de 200 millions de dollars, un programme qui relève du ministère des Transports, qui comporte trois volets : le premier, qui touche les infrastructures; le deuxième, le développement du transport maritime courte distance, que j'aurai l'occasion de définir ce soir; et un troisième volet pour le transport de passagers.

Le 3 mars dernier, nous avons annoncé une somme de 300 millions de dollars qui relève du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, 300 millions de dollars pour permettre l'implantation d'entreprises à l'intérieur de nos 16 zones industrialoportuaires. Je parlais de ces zones, tout à l'heure, réparties sur l'ensemble du territoire. Alors, 300 millions de dollars, et, le matin même de l'annonce, cet argent était disponible.

Je suis très fier de vous confirmer qu'il y a déjà une quinzaine de projets déposés, en analyse présentement au ministère et, bientôt, j'aurai l'occasion de faire le point quant à une participation financière concernant ou se rapportant au développement de nos pôles logistiques. On a souvent parlé de Contrecoeur, de Vaudreuil-Soulanges. Alors, ces pôles bénéficieront d'engagements du gouvernement du Québec dans une somme qui est à préciser. Et je rappelle également, dans le cadre financier, nous avions 200 millions de dollars. Alors, on verra si le tout se confirmera au cours des prochaines semaines. Et à cela va s'ajouter un autre montant de 100 millions de dollars qui est issu du Fonds de solidarité des travailleuses et des travailleurs du Québec.

Sincèrement, M. le Président, on a vraiment fait un bon tour d'horizon. On a écrit la Stratégie maritime, on l'a créée, cette stratégie, avec l'ensemble de nos partenaires, que je souhaite remercier, et, depuis 10 mois, elle vit. Elle vit dans toutes les régions du Québec. Nous l'abordons sous l'angle de la formation, sur l'angle du développement économique de chacune de nos régions par l'emploi et le développement de nos institutions.

Alors, je souhaite remercier, en terminant mes remarques d'ouverture — même si je n'utilise pas tout le temps, ça laissera davantage de place à nos échanges — je souhaite remercier l'ensemble des fonctionnaires, l'ensemble de nos collaborateurs qui ont rendu la réalisation de la Stratégie maritime possible, mais aussi les gens de l'industrie, que ce soient les armateurs, que ce soit l'ensemble des gens qui gravitent à l'intérieur de cette belle et de cette grande industrie, pour leur apport, leur collaboration. Si la stratégie est déjà un succès, c'est beaucoup grâce à eux et à elles, grâce à ces interventions qui, M. le Président, font une très belle et une très grande différence.

Alors, voilà pour mes remarques d'ouverture.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Nous passons maintenant à l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon, vous avez sept minutes.

### Mme Martine Ouellet

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Bien, dans un premier temps, j'aimerais saluer le ministre délégué à la Stratégie maritime, saluer les députés et membres du gouvernement, saluer le député de la deuxième opposition — nous, on est à des équipes réduites, mais je dois vous avouer que c'est quand même moins impressionnant que le ministère des Transports, où à peu près l'ensemble des banquettes étaient pleines — et saluer l'ensemble des gens du gouvernement qui sont présents avec nous, resaluer M. le Président — on a déjà passé la journée ensemble — ainsi que les gens de l'Assemblée nationale.

Stratégie maritime. Donc, Stratégie maritime, on est tout à fait d'accord avec le développement de l'axe extraordinaire que constituent le fleuve Saint-Laurent et l'ensemble de ses attraits. D'ailleurs, le Parti québécois avait déposé en 2001 une politique de transport maritime et fluvial, Le Québec à la barre du Saint-Laurent, par l'ancien ministre, M. Jacques Baril, et aussi je sais que la deuxième opposition avait proposé tout un projet, le Projet Saint-Laurent.

Donc, Stratégie maritime qui a été en continuité de ce qui s'est déjà fait dans le passé et Stratégie maritime qui est beaucoup un outil de communication — d'ailleurs, le ministre l'a dit, toutes les annonces qu'il a faites partout au Québec — donc, qui ressemble beaucoup à un outil de communication, mais concrètement, sur le terrain, on voit qu'il y a un problème d'atterrissage... ou d'amerrissage, je devrais peut-être dire, puisqu'il ne semble pas y avoir une très bonne collaboration avec le gouvernement fédéral, d'ailleurs, qui était absent à l'annonce de la Stratégie maritime. Et on se rend compte, dans des cas très précis... Parce qu'à un moment donné c'est bien beau, les discours puis les belles paroles, là, mais, lorsqu'on voit les actions...

Et je vous donne un exemple très précis. J'étais, l'automne passé, dans le Bas-Saint-Laurent. Et, à Rimouski, il y a un navire de recherche qui s'appelle le Coriolis, et le Coriolis n'est même pas capable d'accoster à Rimouski parce que le quai n'a pas été rénové. Donc, il y a une incapacité du gouvernement du Québec de s'entendre avec le gouvernement du Canada pour rénover le quai à Rimouski alors que Rimouski est vraiment le centre du maritime avec ses instituts, l'université, le cégep, l'ensemble des spécialités du côté maritime à Rimouski, mais pas foutue d'avoir un quai pour accoster le navire. Et il y a un problème en plus avec la marina à Rimouski, encore à cause du quai du gouvernement du Canada.

Donc, on le voit très bien que, pour une stratégie maritime cohérente, bien, ça prend tous les pouvoirs au Québec, et on sera capables d'avoir une stratégie cohérente quand le Québec sera indépendant. Parce que, là, très clairement, avec les pouvoirs aux deux places et le Parti libéral qui se targue toujours de bien s'entendre avec le gouvernement canadien, bien, en fait, il réussit à bien s'entendre parce qu'il ne lui demande rien. Donc, c'est sûr qu'à ce moment-là il est sûr de ne pas se faire dire non, mais on le voit très bien que, sur le terrain, ça ne fonctionne pas.

• *(19 h 40)* •

Stratégie maritime aussi avec une grande volonté de la part du gouvernement, mais, d'un autre côté, de l'autre bras, on a la Société des traversiers du Québec qui hausse les tarifs au niveau des traversiers de façon extrêmement importante pour les utilisateurs quotidiens. Ça se traduit en baisse d'achalandage, exactement le contraire de ce qu'on a de besoin au Québec. Donc, ça veut dire d'utiliser le plus possible nos traversiers pour réduire les distances d'automobile, réduire la pollution et améliorer la qualité de vie des citoyens qui doivent se déplacer d'une rive à l'autre.

Société des traversiers du Québec aussi qui a bien de la misère avec la gestion de ses contrats, l'ensemble de ses contrats. Premier contrat avec le F.-A. Gauthier, qui a été donné sous l'ancien régime libéral de M. Charest, d'ailleurs un peu triste de voir que ce projet-là ait été donné à une entreprise de l'Italie alors qu'on avait les chantiers maritimes de la Davie qui auraient été tout à fait capables de réaliser ce projet-là. Moi, je me suis informée auprès des chantiers maritimes, et ils avaient tout à fait les compétences de réaliser ce projet-là. C'est inexplicable que le Parti libéral, à l'époque de M. Charest, soit allé en Italie. À part avoir généré une cinquantaine de voyages des fonctionnaires de la STQ pour être capable de suivre le projet en Italie... Je comprends que ça peut être bien le fun d'aller en Italie, là, mais ça serait pas mal plus le fun de créer des jobs ici, au Québec. Et moi, je pense que c'est comme ça qu'on devrait voir une stratégie maritime, on devrait le voir en termes de développement économique, de création d'emplois au Québec, et ça a pris l'arrivée au pouvoir du Parti québécois pour que des contrats de navires soient donnés du côté des traversiers à la Davie.

Mais là on voit encore qu'avec les deux navires, l'Armand-Imbeau et le Jos-Deschênes, qui ont été donnés à la Davie, des gros problèmes parce que semble-t-il qu'au niveau des devis de départ la STQ n'ait pas donné les bonnes informations. Donc, ça a pris des retards, et heureusement que le ministre du Développement économique s'en est mêlé pour faire en sorte que ça puisse reprendre sur le chantier. Donc, on aura le temps de revenir dans les détails, là, sur l'ensemble de ces dossiers-là et sur les annonces qui ont été faites par le ministre de la Stratégie maritime.

Je voudrais en profiter aussi, en terminant, parler de la documentation. Donc, on a reçu le cahier. Merci. Au niveau du format, c'est accessible facilement, pas mal mieux que ce qu'on a reçu du côté du Transport, où c'était toutes des feuilles détachées. Toutefois, sur le fond, plusieurs questions ne sont pas répondues. Et ça, je trouve ça dommage, ils nous réfèrent à d'autres ministères, nous réfèrent au Secrétariat de la communication gouvernementale, alors qu'on demandait la liste des dépenses en publicité liées à la Stratégie maritime, au secrétariat de la Stratégie maritime. Et là vous nous référez à un autre groupe, on est allés vérifier, on ne les a pas trouvés. Ça fait que je ne sais pas si, effectivement, ils ont été fournis par le Secrétariat des communications gouvernementales. L'ensemble des dépenses en communication, incluant celles sur Internet, on ne les a pas.

Et il y a un ensemble de questions comme ça qui ont été demandées et qu'on nous réfère au comité exécutif... on nous réfère aux Relations internationales, on nous réfère au secrétariat de la communication, et on se retrouve avec des belles pages, là, pas de réponse. Et ça moi, je fais une remarque aux gens du ministère, vous ne nous aidez pas dans notre travail. Regardez, là, on est deux. Ce n'est pas le seul sujet, on l'a reçu... et je vous remercie, on l'a reçu deux jours d'avance. C'est mieux que le Transport, on l'avait reçu 24 heures d'avance. Une semaine d'avance, ce serait un peu mieux. Mais aidez-nous à faire un bon travail parce que le travail qu'on fait ici, c'est de de la reddition de comptes, on fait ça pour l'ensemble des citoyens du Québec. Et mieux on sera outillés, plus on pourra améliorer les processus. Et donc je pense que ça serait juste normal que vous nous fournissiez des réponses aux questions qui sont demandées, et ça concernait le secrétariat et la Stratégie maritime.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. Nous allons passer maintenant au deuxième groupe d'opposition et à son porte-parole, le député de Nicolet-Bécancour.

### M. Donald Martel

**M. Martel :** Merci, M. le Président. Dans un premier temps, je veux vous saluer, vous souhaiter une bonne soirée, on va partir quand même assez tard d'ici ce soir. Je veux saluer le ministre, les députés de la partie gouvernementale. Je vois que vous avez fait faire un petit peu de temps supplémentaire à votre whip ce soir. C'est une bonne idée, je pense. Je veux saluer ma collègue de Vachon, députée de l'opposition officielle, tous les représentants qui accompagnent le ministre, autant les sociétés que le cabinet ou les gens du ministère.

Merci d'être là, M. le ministre. Je pense que c'est une rencontre qui est importante. C'est sûr que j'ai dit beaucoup de bien par rapport à la Stratégie maritime. Je pense que c'est une bonne idée de développement pour le Québec. M. Legault a sorti son livre voilà deux ans, à peu près, *Le projet Saint-Laurent*. Je veux quand même remarquer que le Parti libéral avait été au pouvoir depuis 2003, il n'avait jamais parlé de cette stratégie-là. On dit que ce n'est pas la seule idée qu'ils sont venus chercher dans notre formation politique, mais ce n'est pas grave, quand c'est des bonnes idées, moi, je suis bien prêt à les appuyer. Mais moi, j'ai peur qu'on discrédite un peu la Stratégie maritime. Puis je vais revenir souvent dans les questions par rapport à ça, sur les annonces, j'ai peur que la Stratégie maritime serve de fourre-tout, un peu, pour des annonces gouvernementales. Moi, je pense que c'est un projet qui est sérieux, c'est un projet qui est structurant pour le développement économique au Québec, puis je ne voudrais pas que la Stratégie maritime perde en crédibilité parce qu'on fait des annonces qui n'ont pas nécessairement rapport avec le fond de la Stratégie maritime.

C'est évident que je vais vous parler du traversier. Il y a eu des manquements par rapport à ça, j'en ai soulevé encore aujourd'hui. Je faisais juste une petite recherche encore, là, par rapport au gaz naturel liquéfié. Je ne sais pas si c'est fonctionnel actuellement, mais je sais qu'il y a au moins cinq, six, sept mois où ça a marché au diesel, ça coûtait 100 000 $ par semaine pour faire marcher le traversier, et je vais vous questionner là-dessus.

Et peut-être juste une remarque un peu en appui à ma collègue députée de Vachon, nous aussi, on a fait des demandes par rapport à des documents, des rapports ou des analyses. On aurait souhaité posséder ces documents-là

parce que, pour faire l'exercice qu'on fait présentement, je pense que, si on est mieux informés, je pense qu'on informe mieux la population, on peut vous poser des bonnes questions. C'est dommage. Je comprends bien que ce n'est pas le ministre qui dit : Je ne veux pas que tu présentes ça ou... Mais il y a eu, puis je vais vous en mentionner pendant les questions, là... il y a des rapports qu'on a demandés que j'aurais aimé recevoir.

Ça fait que je souhaite une bonne soirée à tout le monde, puis merci.

**Discussion générale**

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Nicolet-Bécancour. Nous passons maintenant au premier bloc de l'opposition officielle, et je donne la parole à Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, j'aimerais savoir de la part du ministre... Il y a tout un programme du côté fédéral pour céder les quais. Si ma mémoire est bonne, je pense, on parle de 25 quais au Québec, et ces quais-là sont, en général, en très mauvais état, et ça prend des investissements. Est-ce que le ministre pourrait, avec nous, faire la liste des... nous déposer les 25 quais avec l'évaluation des travaux à réaliser? J'imagine que ça a été réalisé par un des ministères, là. Je ne sais pas lequel, il pourra nous informer. Quels sont les travaux à réaliser? Et est-ce que le ministre va s'assurer qu'avant toute cession il y ait les rénovations de la part du fédéral pour qu'on ne se retrouve pas à récupérer des quais qui demandent des investissements importants et, donc, à devoir payer des choses qu'on devrait recevoir en bon état? Parce que je le rappelle, M. le Président, on envoie 50 milliards de nos taxes et de nos impôts à Ottawa, au Canada à chaque année, et ce serait juste normal que cet argent-là nous revienne en infrastructures et en projets constructifs au Québec. Donc, est-ce que le ministre pourrait nous présenter l'ensemble de ces informations-là et nous présenter ses intentions quant à l'acquisition de ces quais-là?

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

**M. D'Amour :** Merci, M. le Président. Peut-être, d'abord, me réjouir du fait que, comparativement à l'année dernière — et je suis très heureux de ça — tant le député de Nicolet-Bécancour que la députée de Vachon, on a une perception positive de la Stratégie maritime. J'en suis, évidemment, très heureux.

Vous me permettrez peut-être d'apporter une précision également concernant la Société des traversiers du Québec. La STQ ne relève plus de nous au maritime. La Société des traversiers du Québec appartient ou est gérée par le ministère des Transports. Alors, lorsqu'a eu lieu le remaniement en janvier dernier, comme la Stratégie maritime est passée des Transports à l'Économie, vous comprendrez que je peux bien répondre à certaines questions, notamment sur la Davie, mais la STQ relève du ministère des Transports comme à l'époque, mais ne relève plus de nos services maintenant.

Quant à la question précise de la députée de Vachon sur les infrastructures fédérales, je tiens à préciser que les relations ne sont pas bonnes, mais sont excellentes actuellement avec le gouvernement fédéral. J'ai eu l'occasion la semaine dernière, vendredi, à Montréal, de rencontrer le ministre des Transports du Canada, M. Marc Garneau, où nous avons longuement échangé sur la question de ce fameux programme de dessaisissement du gouvernement fédéral qui avait été initié, il y a quelques gouvernements, mais qui avait été réactivé sous l'ancien gouvernement conservateur. C'est le cas maintenant, le programme existe toujours, et il sera appliqué par le gouvernement actuel.

Vous me permettrez, avant de parler de chacune des 25 structures, de faire un rappel parce qu'il y a eu un certain nombre de transferts réussis au Québec au cours des dernières années. Alors, des transferts à la Société des traversiers, par exemple, Rivière-du-Loup, Saint-Siméon, Tadoussac, Baie-Sainte-Catherine, Sorel-Tracy, Saint-Ignace-de-Loyola, Saint-Joseph-de-la-Rive, L'Isle-aux-Coudres, Montmagny, L'Isle-aux-Grues, il y avait de l'argent.

Voulez-vous que j'aille directement aux 25?

• *(19 h 50)* •

**Mme Ouellet :** ...

**M. D'Amour :** Parfait. Bien, parfait.

**Mme Ouellet :** ...25, c'est déjà beaucoup. Donc, j'aimerais ça qu'on essaie d'utiliser de façon la plus efficace le temps disponible.

**M. D'Amour :** Tout ce que je veux, Mme la députée, c'est de bien collaborer. Alors, il y a plein d'expériences positives, mais j'irai directement aux infrastructures à transférer dans les 25. Parmi les principales, bien sûr, on parle de Baie-Comeau. Et Baie-Comeau, la municipalité, la communauté veut s'en approprier. Il y a la Baie-Johan-Beetz, il y a Blanc-Sablon, Cap-aux-Meules, Carleton — Carleton, c'est la même chose, la ville de Carleton veut acquérir son quai — il y a Gros-Cacouna, il y a Harrington Harbour, il y a Kegaska, la Tabatière, Matane, Natashquan, Paspébiac, Rimouski, Tête-à-la-Baleine. Et il y a une phase de vente également ouverte au public, mais je m'en tiendrai à ces 14 premiers.

Maintenant, il faut voir que le gouvernement fédéral a été élu en octobre dernier, au mois de novembre il y a eu assermentation. Le temps que tout le monde prenne connaissance de ses dossiers... C'est la première fois, là, où, véritablement, on a abordé la question du programme de dessaisissement du fédéral, ça s'est fait la semaine dernière.

À la question : Est-ce que nous, le Québec, avons un intérêt?, bien sûr, pour certaines structures, nous pouvons avoir un intérêt; pour d'autres, non. Et ça tombe bien parce que, dans certaines situations, la municipalité veut acquérir ces installations. J'ai parlé de Baie-Comeau tantôt, j'ai parlé de Carleton.

Quant aux coûts, à partir du moment où on a cette première rencontre la semaine dernière, c'est clair que ce que j'ai convenu avec M. Garneau, c'est que nos équipes, tant la nôtre, chez nous, que l'équipe du gouvernement fédéral, se rencontraient au niveau de nos fonctionnaires justement pour aborder la question des études qui ont déjà été réalisées quant aux coûts. Mais je tiens à rassurer la députée de Vachon, en ce qui nous concerne, s'il doit y avoir éventuellement un transfert de propriété de certaines installations portuaires à notre gouvernement, au Québec, c'est clair que, sans contrepartie financière de la part du gouvernement fédéral, il n'y aura pas de transfert. Il n'est pas question, pour nous, d'acquérir un certain nombre d'infrastructures sur lesquelles on devrait investir des centaines de millions de dollars. Parce que l'argent, là, qui avait été prévu par l'ancien gouvernement, le gouvernement conservateur, c'est une somme de 33 millions de dollars pour l'ensemble des infrastructures au Canada, alors, pour nous, ce n'est pas acceptable, vous le comprenez très bien.

La députée de Vachon, M. le Président, a souligné tantôt toute la question entourant le quai de Rimouski. Effectivement, il y a des investissements qui devront être réalisés quant au quai de Rimouski, des investissements importants, mais nos équipes seront au travail dès les prochaines semaines. On va regarder, on va analyser tout ce qui touche la question des chiffres, c'est bien évident. Et, par la suite, dans nos échanges, parce que j'ai convenu avec le ministre Garneau qu'on se reverrait, on va discuter. Chose certaine, chose certaine, s'il y a transfert, ce sera avec une contrepartie financière du gouvernement canadien. Sinon, il n'y aura pas de transfert. Et je tiens à vous dire que déjà, à travers un certain nombre de structures, lorsqu'on parle notamment de nos zones industrialoportuaires, on a un intérêt. Mais vous comprenez qu'on va garder ça sous l'angle des négociations présentement. Mais on aura l'occasion de revenir, je l'espère, au cours des prochaines semaines et des prochains mois, avec des éléments concrets.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Donc, une question très précise, question courte. Si possible, réponse courte. Est-ce que vous avez une évaluation, pour chacun des 25 quais, du coût des travaux?

**M. D'Amour :** Il y a une évaluation — pardon, M. le Président, je vais un peu vite — il y a, effectivement, une évaluation pour chacune des infrastructures... auxquelles nous aurons, bien sûr, accès.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Est-ce que vous pouvez, donc, déposer cette évaluation-là?

**M. D'Amour :** Je ne peux pas la déposer. Elle existe, mais elle ne nous a pas été transmise. Je répète, M. le Président, j'ai eu l'occasion de rencontrer M. Garneau vendredi dernier, c'était la première occasion que nous avions de parler de la question du dessaisissement. Et, je le répète, ce qu'on a convenu ensemble, c'est que nos équipes respectives se mettraient au travail au cours des prochaines semaines, justement, pour regarder l'ensemble de l'oeuvre, c'est-à-dire les infrastructures concernées — il y en a 25, comme vous l'avez souligné vous-même tout à l'heure — et on va nous déposer ces évaluations-là. Alors, nous, ce qu'on espère carrément, c'est une mise à niveau, c'est une mise à neuf de ces installations. Sinon, il n'y aura pas de transfert.

Et, ceci dit, M. le Président, si vous permettez, cette négociation-là, on la fait également au nom des communautés concernées. Baie-Comeau, hein, Baie-Comeau, j'y étais il y a trois semaines, et la communauté de Baie-Comeau tient vraiment à récupérer ces installations portuaires. Et, sincèrement, Baie-Comeau a toutes les compétences, là, à travers ses ressources pour bien gérer et, surtout, pour bien développer le quai.

Et, à Carleton, j'ai rencontré M. le maire Henry, et M. le maire Henry veut donner une vocation vraiment touristique à son quai à Carleton.

Évidemment, nous — et ça, c'est compris à l'intérieur même de la Stratégie maritime — on veut négocier aussi au nom des municipalités. Alors, négocier, ça veut dire que nous, on veut aller chercher l'argent du fédéral.

**Mme Ouellet :** Merci.

**Le Président (M. Reid) :** Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Donc, je comprends, ça fait quand même deux ans que vous êtes au pouvoir, ça fait presque un an que la stratégie a été annoncée, et les quais, c'est quand même un des éléments importants. Comme vous le dites, ça fait longtemps qu'on sait qu'Ottawa veut céder les quais, et vous avez commencé les discussions sur les travaux à réaliser sur les quais seulement il y a une semaine avec le gouvernement canadien?

**M. D'Amour :** Bien, premièrement, M. le Président, je tiens à rappeler, là, à la députée de Vachon que la stratégie n'a pas encore 10 mois. Ce qu'on a fait avant, c'est l'élaboration, c'est la planification et la rédaction de la Stratégie maritime. C'est une stratégie gouvernementale qui aura 10 mois le 29 avril prochain, donc dans les prochains jours.

Je tiens également à rappeler à la députée de Vachon en tout respect, c'est que nous avons déjà annoncé concrètement 45 projets, nous avons déjà accepté, comme gouvernement, d'investir près de 100 millions de dollars, et des retombées de 730 millions de dollars.

Ceci dit, pour répondre clairement à la question de la députée de Vachon, le gouvernement fédéral en place a été élu en octobre dernier, le Conseil des ministres, assermenté en novembre, et on s'est rencontrés deux fois, M. Garneau

et moi, en janvier pour la remise de la Canne à pommeau d'or au port de Montréal, pour le premier navire à s'être présenté au port.

Et je terminerai, M. le Président, si vous permettez. La semaine dernière, c'était la toute première rencontre sur la question du programme de dessaisissement. Je ne pouvais pas travailler avec M. Garneau avant qu'il soit nommé ministre. Et il ne s'est passé que très peu de temps entre les deux, mais les discussions sont déjà bien entamées.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. M. le ministre, je vais encore vous demander de faire des réponses courtes. Vous nous reparlez des 45 projets que vous avez annoncés. On le sait que vous en avez annoncé, 45 projets. Vous n'êtes pas obligé de nous le répéter à chacune des questions, vous prenez beaucoup de notre précieux temps.

Et donc la rencontre la semaine passée, donc je comprends qu'il y a une évaluation qui est faite de la part du gouvernement canadien, et non pas de la part de gouvernement du Québec sur l'état des travaux à réaliser sur les quais. Est-ce que vous allez faire une contre-évaluation de l'état des quais ou vous allez vous fier uniquement à l'évaluation qui en aura été faite par le gouvernement canadien?

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

**M. D'Amour :** On va faire notre travail. D'abord, je tiens à dire à la députée de Vachon que oui, je prends du temps pour répondre aux questions. Ses questions sont à ce point pertinentes et méritent des réponses complètes.

Quant à la négociation, elle s'est entamée la semaine dernière. Moi, je confirme à la députée de Vachon, M. le Président, que nous avons déjà en main des documents concernant les évaluations du côté du Secrétariat aux affaires maritimes. Alors, vous le constatez, M. le Président, on ne perd pas notre temps. Alors, on a ça en main.

Et, quant à la suite des événements, c'est sûr qu'on va analyser ces chiffres-là, c'est sûr. Et c'est certain que, devant un enjeu aussi important sur le plan financier... Parce qu'on n'achète pas une petite entreprise, là, puis il n'est pas dit qu'on va le faire non plus, M. le Président. Mais un gouvernement responsable est un gouvernement qui accepte d'explorer toutes les avenues. Nous, on a une stratégie maritime, on est la première province au Canada à se doter d'une stratégie maritime. D'ailleurs, il n'y a pas beaucoup d'autres juridictions dans le monde qui ont une stratégie maritime. Alors, on l'a, on a l'outil. Il y a cette intention du gouvernement fédéral. Nous avons déjà en main des analyses. Et à la question de la députée de Vachon : Est-ce que nous, de notre côté, on va analyser?, je tiens à rassurer la députée, on va faire notre travail judicieusement, dans l'intérêt des Québécois, on va protéger les intérêts des Québécois là-dedans.

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

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Est-ce que ce serait possible que vous nous informiez quand est-ce que vous allez rendre public... Ce que vous dites, vous avez l'ensemble des coûts. Je comprends que vous venez de le recevoir, vous y jetez un coup d'oeil, mais est-ce que vous avez l'intention de rendre ce document-là public? Et, si oui, c'est quoi, votre échéancier?

**M. D'Amour :** Moi, ce que je dis d'abord, c'est qu'on va prendre le temps de bien analyser les choses, correctement. Et, je le répète, hein, ce n'est pas un petit projet, ce ne sont pas de petites infrastructures, il faut prendre les bonnes décisions. Ce serait hasardeux de ma part — et la députée le comprendra très bien — pour moi ce soir de prendre un engagement dans le temps, de dire : Telle date, tel mois, là, on va arriver avec une évaluation claire. Ce n'est pas comme ça que ça va se passer parce qu'il y a des municipalités qui sont impliquées dans ce processus-là, on va, évidemment, leur parler, il y a d'autres ministères qui sont concernés aussi. On va prendre le temps de faire les choses correctement.

Mais, vous savez, lorsqu'on parle de retombées économiques à long terme, un chantier à un quai, là, c'est un gros chantier, puis c'est un gros travail, et ce sont de réelles retombées économiques. Alors, on le regarde sérieusement. Mais, très certainement, il nous faudra quelques mois, sinon plusieurs mois, pour y arriver, c'est une tâche titanesque.

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

• *(20 heures)* •

**Mme Ouellet :** Moi, je pense que le ministre exagère pas mal, là, et ce n'est pas hasardeux pantoute de sa part. Tout ce que je demande, c'est qu'il rende publique l'évaluation qui a été faite par le gouvernement canadien. Je ne lui demande pas son évaluation de l'évaluation, je lui demande juste... Il a reçu une évaluation de la part du gouvernement canadien des travaux à réaliser. On peut être d'accord, pas d'accord avec cette évaluation-là, mais il y a une évaluation pour chacun des quais. Tout ce que je lui demande, c'est de rendre cette évaluation-là publique, disponible.

Ça fait qu'il n'y a pas de question de beaucoup de travail, le travail a déjà été fait, là. Puis qu'après ça les gens du ministère continuent à travailler sur cette évaluation-là, je comprends ça tout à fait, puis, après ça, vous pourrez négocier avec le gouvernement canadien. Mais il me semble que ce serait juste normal que, les municipalités, que les citoyens, on ait une idée de quelles sont les évaluations qui ont été faites par le gouvernement fédéral quant à la remise en état des quais. Ça fait que c'est tout ce que je vous demande.

Vous avez une étude qui a été faite sur les 25 quais qui vous a été fournie par le gouvernement canadien. Tout ce que je vous demande, c'est de rendre cette étude-là publique. C'est assez facile, merci, là. Ce n'est pas du gros travail. Je ne comprends pas la résistance que j'entends, j'espère que c'est en train de se résorber. Je vois que vous parlez à droite

et à gauche, j'espère que cette résistance-là est en train de se résorber. Mais tout ce que je demande, c'est l'évaluation qui vous a été fournie par le gouvernement canadien quant aux travaux à réaliser pour chacun des quais, que ça puisse être public en toute transparence.

Votre gouvernement, en prenant le pouvoir, c'est une des premières choses sur lesquelles il s'est engagé, c'est la transparence. Je pense que c'est facile, dans ce cas-là, de rendre ça public. Je ne vois pas d'enjeu important, là, c'est comme si vous aviez demandé à une entreprise externe de faire une évaluation. Normalement, cette évaluation-là serait disponible, serait publique, vous la rendriez publique. Donc, moi, tout ce que je vous demande, c'est de rendre cette évaluation-là du gouvernement canadien, pas votre analyse de ça et si vous êtes d'accord ou pas. Je comprends que, ça, vous preniez du temps. Mais le document que vous avez reçu du gouvernement canadien, est-ce que vous pouvez, s'il vous plaît, rendre ça disponible relativement rapidement pour qu'on puisse en prendre connaissance et qu'on puisse aussi, nous, se faire une idée de c'est quoi, les travaux, comment ça a été évalué, et que les différentes municipalités touchées puissent avoir accès? C'est tout simple, là, ce que je vous demande, là.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée de Vachon. Je vous demanderais peut-être de vous adresser plus généralement au président. M. le ministre.

**M. D'Amour :** Bien, ce n'est pas aussi simple que ça. Je tiens à dire à la députée de Vachon, M. le Président, premièrement, je n'ai jamais dit qu'on avait en main les données pour les 25 installations portuaires. Je n'ai jamais dit ça ce soir. Ce que j'ai dit à la députée, c'est que nous avons des informations préliminaires concernant ce programme de dessaisissement, quant aux évaluations. Je pense que ça, ça doit être dans l'esprit de chacun des parlementaires ici ce soir. Je tiens à dire également que ça se passe de gouvernement à gouvernement, qu'il y a des ententes de confidentialité que nous nous devons de respecter.

Sur la question de la transparence, qui est soulevée par la députée, je tiens à la rassurer, en temps opportun, quand on sera prêts, quand on sera prêts, on procédera. Mais ce sont des études, des analyses qui ont été faites par le gouvernement fédéral, qui appartiennent au gouvernement fédéral, nous sommes soumis à cette entente de confidentialité. C'est clair qu'avant de prendre des décisions, des orientations, nous, on a un travail à faire. Et c'est un travail qui est colossal, je me permets de le rappeler. Ça va concerner un certain nombre de structures, et pour certaines communautés locales, potentiellement pour le gouvernement du Québec aussi. On va prendre le temps de faire les choses correctement. Ce qui ne nous empêche pas, M. le Président, soit dit en passant, de poursuivre notre travail concernant le développement de nos zones industrialoportuaires qui touchent un certain nombre de ces infrastructures parce qu'il y a une collaboration du fédéral, qui nous dit : Écoutez, vous pouvez continuer à développer vos zones, on va collaborer à ça. Ce sont les mots non seulement des fonctionnaires, mais du ministère des Transports au Canada.

Mais, dans les faits, dans les faits, le processus est engagé, nous allons protéger les intérêts des Québécois et des Québécoises parce qu'on parle d'argent public. Les décisions qui seront prises le seront dans l'intérêt du Québec. Mais, dans un premier temps, on va recevoir l'ensemble de l'information. On en a reçu, puis on est soumis à des ententes de confidentialité. Le ministère des Transports, conjointement avec le Secrétariat aux affaires maritimes, on va analyser l'ensemble de l'oeuvre. Et, quant aux orientations que nous prendrons, évidemment, publiquement, nous allons les faire connaître.

Une précision, M. le Président, j'ai laissé la députée poser sa question avec tout le temps qu'elle a voulu prendre, j'apprécierais qu'elle me laisse répondre au moins le même temps, utiliser le même temps qu'elle a utilisé pour répondre aux questions. Je pense que les discussions sont bien engagées et je veux qu'on en sorte le maximum, ce soir, d'information pour l'ensemble des collègues.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, je soulignerai qu'il n'y a pas eu d'interruption, donc nous allons continuer. La parole est à la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Merci, M. le Président. Concernant particulièrement le quai de Rimouski, est-ce que vous avez l'intention de faire en sorte que ce quai-là puisse être rénové pour que le Coriolis puisse accoster l'été prochain ou le Coriolis devra encore accoster l'été prochain à Québec parce qu'il ne peut pas accoster au quai de Rimouski, étant donné l'état délabré du quai?

**M. D'Amour :** J'ai abordé clairement cette question précise avec le ministre Garneau la semaine dernière, il a pris cette question-là en délibéré. Évidemment, ça fait déjà un moment, là, que la situation est devant nous, je l'avais abordée à la fin du mandat de l'ancien gouvernement conservateur, mais, aujourd'hui, on est face à un nouveau gouvernement.

Ceci dit, concernant le Coriolis, on y tient, on en a besoin, et sa place, c'est à Rimouski, je tiens à être très clair, là, Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent. En attendant, c'est Québec, je l'ai visité à Québec. Et la bonne nouvelle concernant le Coriolis, la preuve qu'on y tient vraiment beaucoup, dans le dernier budget, le ministre des Finances a prévu une somme de 6,2 millions pour sa rénovation, sa mise à niveau au cours des prochaines années.

Alors, il y a la question du quai à Rimouski à régler. On veut régler cette question-là, d'autant plus que Rimouski figure à l'intérieur du réseau des 16 prochaines zones industrialoportuaires, et on a accordé un statut particulier à Rimouski, un statut lié à la recherche, au développement, à l'innovation se rapportant, bien sûr, à toute la question de la technopole maritime à Rimouski. On est présence du centre de recherche en matière de développement des biotechnologies marines, on a le CIDCO, le centre interdisciplinaire des océans. Bref, on est bien équipés à Rimouski. Le Coriolis doit appartenir à Rimouski et le quai de Rimouski se doit d'être rénové.

**Le Président (M. Reid) :** Il reste une minute, Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, donc je vais prendre ma dernière minute. Donc, ce que je comprends de la réponse du ministre, c'est qu'il est incapable aujourd'hui de pouvoir nous dire que les travaux seront réalisés pour que le Coriolis puisse accoster l'été prochain à Rimouski. Donc, le Coriolis, s'il n'y a rien qui est en ligne actuellement, au nombre de mois qu'on a avant l'été, risque de devoir accoster encore pour une autre saison à Québec. Il devra y avoir, donc, des transports par les gens qui se feront entre Québec et Rimouski. Donc, je trouve que les choses n'avancent pas vite pour... Ce n'est quand même pas si compliqué, un quai qui est... Rimouski, qui est la ville, vraiment, où ça se passe du côté du maritime, on n'est même pas capable d'avoir un quai. C'est pour ça que je vous dis, du côté de la Stratégie maritime, oui, une stratégie maritime, mais une stratégie maritime qui va concrètement donner des résultats sur le terrain...

**Le Président (M. Reid) :** Merci beaucoup. Nous allons passer à un bloc du côté gouvernemental.

**Une voix :**

**Le Président (M. Reid) :** Bien, je vais passer la parole à un député, il pourra peut-être vous proposer quelque chose. M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Je voudrais, tout d'abord, vous souhaiter une bonne soirée, M. le ministre, votre équipe, la députée de Vachon, le député de Nicolet-Bécancour et mes collègues ici. Je vais profiter de l'opportunité pour offrir au ministre l'opportunité de répliquer avant de prendre mon débat.

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

**M. D'Amour :** Bien, en fait, je voudrais répondre à la députée de Vachon parce qu'on aborde la question de la rénovation d'un quai comme si c'était un détail. La députée de Vachon est elle-même ingénieure. Alors, on sait très bien que le quai de Rimouski, en partie, a été condamné. Alors, on n'arrive pas avec trois bouts de deux-par-quatre, un marteau puis une scie, là, pour rénover un quai. Alors, il faut des autorisations. Sur le plan environnemental, il y a des dispositions à prendre. La députée de Vachon, qui a toujours démontré une très grande sensibilité quant à la protection de l'environnement, elle qui est ingénieure, je m'interroge beaucoup. Elle dit que les choses n'avancent pas, on est face à une rénovation majeure d'un quai qui va nécessiter des millions d'investissements.

Alors, moi, dans mon esprit, là, il n'y a pas de doute, c'est important de rénover le quai de Rimouski, et ça se fera. Et c'est une responsabilité fédérale, et nous, comme gouvernement, on a déjà pris nos responsabilités à l'effet d'investir 6,2 millions pour mettre ce navire à niveau. Il est important pour la recherche, il est important pour l'avenir maritime du Québec, et on va tout faire, et on veut tout faire, mais il faut s'enlever de l'esprit, là, qu'aujourd'hui, le 20 et quelques avril, qu'on arrive avec un marteau puis une scie, puis on rénove le quai à matin, là, ce n'est pas comme ça que ça va se faire. Alors, je pense que tout le monde qui nous écoute comprend que c'est un chantier majeur que nous souhaitons réaliser. Et moi, je travaille en collaboration avec la communauté de Rimouski et la communauté entière du Bas-Saint-Laurent, qui a besoin de ce quai-là, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Mégantic.

• *(20 h 10)* •

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Je voudrais, tout d'abord, commencer en discutant le commentaire sur la qualité des informations que la députée de Vachon a reçues quant aux crédits, qui sont déjà une grande amélioration comparé à ce qu'on avait en 2013 lorsqu'on faisait partie de l'opposition.

Donc, moi, je voudrais parler un petit peu ce soir des retombées économiques de la Stratégie maritime. Le gouvernement a annoncé, comme le ministre l'a mentionné, en juin 2015 la première stratégie maritime du Québec. La Stratégie maritime constitue un projet collectif dont les retombées positives bénéficieront à l'ensemble des régions du Québec. Elle contribuera au développement économique maritime et à la prospérité du Québec, et ce, dans le respect de la population et de l'environnement. Or, le développement des connaissances stratégiques par une utilisation judicieuse et rigoureuse des fonds octroyés est essentiel à l'élaboration des plans d'action spécifiques et adéquats des 82 actions prévues à la mise en oeuvre de la Stratégie maritime. Donc, l'économie, l'environnement et le social sont les trois volets de la stratégie si j'ai bien compris.

L'économie maritime, c'est non seulement le transport maritime, mais aussi les pôles logistiques, les zones industrialoportuaires, la formation d'une main-d'oeuvre qualifiée, la recherche et le développement, la pêche et l'aquaculture, ainsi que le tourisme. Avec le volet environnement, nous protégeons les écosystèmes fluviaux et marins, nous améliorons la gestion de risques liés au transport maritime et nous contribuerons à la lutte contre les changements climatiques.

Enfin, par le volet social, nous assurerons la création d'emplois stimulants dans toutes les régions du Québec, nous favoriserons les retombées économiques locales ainsi que l'attraction et la rétention des jeunes en région. La Stratégie maritime permettra la création de 30 000 nouveaux emplois directs et des investissements publics et privés de 9 milliards de dollars. Donc, la stratégie a été conçue en partenariat avec les intervenants du milieu, et ce, au bénéfice de l'ensemble de la population du Québec.

Le gouvernement du Québec a annoncé trois programmes spécifiques liés à la Stratégie maritime. Le premier, d'une enveloppe de 30 millions, vise des projets touristiques. Il a été annoncé le 20 février 2015. À ce jour, au moins 12 projets totalisant 48,9 millions ont bénéficié d'une aide financière directe de 10,4 millions en provenance de cette enveloppe.

Le deuxième programme apporte un soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime. Doté d'une enveloppe de 200 millions, il a été adopté le 29 novembre 2015. À ce jour, sept projets ont été déposés dans le cadre de ce programme. Ils sont actuellement évalués par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Le troisième programme, annoncé le 3 mars 2016, prévoit une enveloppe de 300 millions issue du Fonds de développement économique dans le cadre du programme ESSOR. Il vise à soutenir des projets d'investissements privés qui seront soumis dans le cadre du développement des zones industrialoportuaires. À ce jour, une vingtaine de projets ont été déposés et sont en analyse au ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

À ce point, jusqu'à maintenant, 45 projets ont été annoncés dans le cadre de la Stratégie maritime, pour un investissement global de 730 millions. Est-ce que le ministre peut nous faire un inventaire et nous présenter l'ensemble de cette situation pour nous faire comprendre l'ampleur de la Stratégie maritime à ce jour?

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

**M. D'Amour :** Merci, M. le Président. Écoutez, on va sans doute avoir l'occasion, ce soir, de faire le tour de chacun des projets, mais ce que je veux mentionner, c'est que, d'abord, la Stratégie maritime du Québec est une stratégie intégrée. Et ce qu'on a voulu, c'est de faire en sorte, là, d'impliquer l'ensemble des ministères pour faire en sorte que ce soit un succès. On parle, à l'intérieur de tout ça, de main-d'oeuvre parce que la main-d'oeuvre est importante. On sait très bien que, sur un horizon de trois ans, on a besoin de plus de 2 500 travailleurs et travailleuses. Alors, je suis très fier de pouvoir dire aussi ce soir, M. le Président, lorsqu'on parle de ressources humaines, très fier de pouvoir vous dire que l'Institut maritime de Rimouski a vu bondir, depuis deux ans, le nombre d'inscriptions à l'intérieur de l'Institut maritime de Rimouski. Il en va de même pour l'École nationale des pêches de Grande-Rivière, où on assiste à une augmentation de 30 % des inscriptions.

Alors, une stratégie intégrée, ça veut dire une stratégie qui s'intéresse au développement de nos pôles logistiques. Une stratégie intégrée veut dire qu'on va mettre sur pied tout un réseau de zones industrialoportuaires. J'en ai parlé tantôt, c'est 16 zones industrialoportuaires. Évidemment, lorsqu'on parle de stratégie intégrée, il faut faire dans l'innovation, dans la recherche, dans le développement, dans les technologies, et c'est ce que prévoit la Stratégie maritime. Alors, dès les premiers mois suite à l'élection, on s'est mis au travail pour en arriver à cette stratégie qui a été annoncée.

Le député, à juste titre, fait référence aux projets qui ont été annoncés, 45. Et là on ne parle pas de projets sous analyse, des projets annoncés, signés dans bien des régions du Québec. Le programme touristique, effectivement, 30 millions de dollars, des projets ont été annoncés à Bic, ont été annoncés dans le secteur de Rivière-du-Loup, ont été annoncés dans Sorel-Tracy. On parle de la consolidation du réseau des escales de croisières au Québec, ce n'est pas rien. Avec 30 millions de dollars, là, ce qu'on a suscité, ce qu'on a réussi à faire, c'est d'aller chercher des investissements quand même très importants, colossaux. Ça bénéficie à chacune des régions parce que la Stratégie maritime...

Mon collègue parlait tantôt du livre de son chef, parlait du plan Saint-Laurent indirectement, la stratégie... il y a une grande différence entre le plan Saint-Laurent et ce que nous, on a proposé aux Québécois. Nous, on propose une stratégie pour les régions du Québec. Je pense que, pas une seule fois dans le plan Saint-Laurent, on ne parle de régions. On parle d'environnement dans notre Stratégie maritime, on parle des pêches dans notre Stratégie maritime. Alors, ça, c'est propre à ce que nous avons proposé aux Québécois et aux Québécoises.

Alors, 45 projets, ça veut dire quoi pour le Québec en termes d'engagements financiers? Ça veut dire 96 millions de dollars, une somme d'argent active, annoncée, donc qui permet d'aller chercher d'autres investissements, qui suscite une participation du monde privé, d'une part, du gouvernement canadien à travers certains projets d'infrastructure. On est sincèrement très fiers de cela. Et, lorsqu'est venu le temps de présenter aux Québécois la Stratégie maritime, on l'a fait sous l'angle de 30 000 emplois sur 15 ans et on s'est dit : Il faut qu'on soit certain de notre coup, on a fait valider ces chiffres-là, notamment par l'Institut de la statistique du Québec, qui non seulement nous confirme la possibilité de créer 30 000 emplois au cours des 15 prochaines années au Québec, mais on parle également de plus d'une vingtaine de milliers d'emplois indirects. Alors, c'est le produit, c'est la stratégie gouvernementale qu'on met au service des Québécois, qu'on met au service des régions, et on est dans l'action plus que jamais, M. le Président.

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

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Écoutez, on nous parle de 45 annonces, est-ce qu'il y a d'autre chose qui s'en vient? Comment ça va se développer, ça, dans le futur? Est-ce qu'il y a des annonces de prévues? On a parlé de 45 annonces, mais le futur s'annonce comment?

**M. D'Amour :** Bien, le futur s'annonce très bien. M. le Président, vous me permettrez, je vais aller plus loin, là.

**Le Président (M. Reid) :** Oui.

**M. D'Amour :** Maintenant, en ce qui touche, en ce qui regarde toute la question des zones industrialoportuaires, j'ai parlé tantôt de 16 zones, puis c'est un élément important. Et, lorsqu'on parle d'annonces potentielles, je vais vous dire que, d'ici le 24 juin, M. le Président, j'aurai l'occasion de compléter ma tournée au Québec, j'aurai l'occasion d'annoncer 16 zones industrialoportuaires qui ont déjà été ciblées.

Je vais vous dire comment ça se passe. Premièrement, je vais y aller région par région parce que, les 16, on les retrouve dans neuf régions administratives du Québec. Ça va intéresser nos collègues.

D'abord, le Bas-Saint-Laurent, il y a Rimouski, avec une vocation scientifique dont j'ai parlé tantôt, il y a Matane qui est en lice, Gros-Cacouna, du côté de Cacouna, près de Rivière-du-Loup. Au Saguenay – Lac-Saint-Jean, bien sûr, il y a le port de Saguenay. Il y a le port de Québec. Il y a le port de Trois-Rivières en Mauricie, le port de Montréal. Sur la Côte-Nord, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles. En Gaspésie, le port de Gaspé est directement concerné. Et il y a en Montérégie quatre sites différents : Contrecoeur, Côte-Sainte-Catherine, Salaberry-de-Valleyfield et Sorel-Tracy. Et demain, d'ailleurs, j'invite le député de Nicolet-Bécancour à être avec nous, c'est Bécancour qui est concernée.

Et, sur les 16, il y en a quatre, donc, de signées et annoncées. Alors, parmi celles-ci, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sorel-Tracy et Bécancour, alors, des ententes signées. Ça veut dire quoi, une entente signée? Ça veut dire qu'on ne va pas régler ça, là, sous l'angle d'une entente Québec-régions. Moi, je le dis autrement, c'est une entente régions-Québec. Et, au moment de la signature de l'entente, les régions disposent d'une somme de 125 000 $ pour leur permettre de faire un plan de développement. Alors, ça, c'est dans l'action maintenant.

Qui retrouve-t-on à l'intérieur des comités locaux? D'abord, les fonctionnaires de l'ensemble des ministères, que ce soit le Transport, l'Économie, l'Environnement, les Affaires municipales, le Tourisme, dans certains cas les Ressources naturelles. Alors, on retrouve des représentants des ministères à l'intérieur de ce comité local et, bien sûr, des intervenants régions. Alors, ce sont d'abord les gens de la région qui vont intervenir à travers leur développement de cette zone industrialoportuaire, c'est important. Et on n'arrive pas les mains vides. Au-delà du 125 000 $ par comité local, nous avons mis en place, comme gouvernement, un programme de 300 millions de dollars, une somme de 300 millions qui est active, qui était disponible le jour même de l'annonce le 3 mars dernier. Alors, au gré des projets qui vont s'installer à l'intérieur de ces zones, on sera à même d'investir et faire en sorte que les projets se réalisent et permettent la création d'emplois.

Alors, lorsque le député de Dubuc me demande quels sont les prochains gestes à poser, je vous dirais que, parmi l'ensemble des gestes – puis j'aurai l'occasion de revenir sur d'autres éléments tout à l'heure – il y a les zones industrialoportuaires, qui ont demandé beaucoup d'énergie, mais, d'ici le 24 juin, c'est fait. Et, à l'intérieur de cette enveloppe de 300 millions de dollars, je peux vous confirmer qu'on a, quoi, 16 ou 17 projets déposés au ministère de l'Économie présentement, des projets porteurs, issus des communautés. Des projets issus de Québécois, mais ce seront également des projets qui nous viendront de l'étranger parce qu'on s'entend ensemble... Et ce n'est pas strictement les régions qui font de la prospection, c'est le gouvernement du Québec, par l'entremise de ses ministères également, qui agit de façon à attirer des promoteurs, à attirer des investisseurs. Ça fait partie de nos gestes économiques à l'intérieur de la stratégie qui vont créer une grande différence dans ces neuf régions administratives.

• *(20 h 20)* •

Et je peux vous dire qu'on est attendus. Actuellement, là, au gré de nos visites, de notre tournée, les maires nous appellent, nous contactent en disant : Matane, c'est quand? Rimouski, c'est quand? Alors, on signe des ententes et on débarque. Demain, c'est Bécancour. Je vais, je crois, la semaine prochaine dans le secteur de Valleyfield, et on va rouler tambour battant comme ça, de façon à ce que, le 24 juin ou à peu près, là, on peut déborder de quelques jours... Ça va faire en sorte que les 16 zones auront été implantées. Alors, ça touche parfois des administrations portuaires fédérales. Dans d'autres cas, ça touche des propriétés municipales. Alors, on est présents et on va faire en sorte de développer ce territoire.

Je pourrais enchaîner avec un autre programme qu'on a annoncé un peu plus tôt dans le temps, un programme de 200 millions de dollars qu'on a annoncé en novembre dernier du côté de la Mauricie, Trois-Rivières. C'est un programme qui, actuellement, se situe au ministère des Transports. Trois volets dans le programme, trois volets. Un premier qui touche les infrastructures, un deuxième qui touche le transport maritime courte distance. Et, là-dessus, vous savez que le transport maritime... Transport maritime courte distance, je vous le définis, là, c'est tout le transport maritime qui se fait sans traverser l'océan. Ça, c'est du transport maritime courte distance. Ça peut être à l'intérieur du Québec, ça peut être d'une province à l'autre, avec les Provinces maritimes et le Québec.

Le navire est le moyen de transport de marchandises, M. le Président, à la fois le plus sécuritaire et le plus respectueux de l'environnement. Alors, ça, pour nous, c'était très important. Alors, le transport maritime courte distance, il y a un volet dans le programme du 200 millions qui nous permet d'accorder, M. le Président – et ce n'est pas rien – jusqu'à concurrence de 1 million de dollars par année pendant trois ans pour supporter une nouvelle route maritime courte distance. Alors, le transport maritime, je le répète, plus sécuritaire, plus respectueux de l'environnement. Alors, c'est un outil dont on s'est doté. Et ce n'est pas tout, on veut vraiment favoriser ce transport maritime courte distance, que l'on appelait à l'époque le cabotage. On vient d'investir dans une étude aussi avec les Armateurs du Saint-Laurent qui va nous permettre d'évaluer certaines nouvelles avenues aussi, qui va toujours nous permettre d'aller plus loin. Alors, ça, pour nous, c'est très important.

Et il y a un troisième volet, il y a un troisième volet qui touche le transport de passagers. Alors, ça aussi, ça fait partie des éléments qui, pour nous, sont très importants. Alors, lorsque le député de Dubuc me parle d'annonces, là, nous logeons à cette enseigne présentement, on est rendus à cette étape. Et, dans le programme de 200 millions, il y a sept projets différents présentement sous analyse, dont un qui est accepté pour Trois-Pistoles, Les Escoumins. Alors, voyez-vous, on est dans l'action.

Je pourrais aussi vous parler de nos pôles logistiques. C'est connu, la députée de Vachon m'a déjà questionné ici, en Chambre, là-dessus, ça touche notamment Contrecoeur – d'ailleurs, c'est le député de Verchères qui, tout récemment, tout récemment, à Montréal, me disait sa satisfaction de voir Contrecoeur, dans sa région, retenue comme futur pôle logistique – c'est sans compter la présence de Vaudreuil-Soulanges. Alors, des annonces, il y en a 45 de faites à venir jusqu'à maintenant pour 100 millions, tout près de 100 millions et des retombées de 730 millions. Je dois vous dire, M. le Président, d'ici la fin de l'année... et, si on pouvait se porter dans le temps, là, dans un an, à la prochaine étude des crédits, je pense que tout le monde dans cette Chambre va être très impressionné du travail qui aura été réalisé. Plus que jamais le Québec fait dans l'action maritime, on est partout, dans chacune des régions. On a voulu d'abord que ce soit

un outil de développement régional, ça l'est. Bien sûr, Québec en bénéficie, Montréal en bénéficie, alors on est au rendez-vous du développement, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Alors, si on est dans toutes les régions, je vous poserai une question sur l'Estrie tantôt. M. le député de Huntingdon a manifesté l'intention de poser une question.

**M. Billette :** Merci beaucoup, M. le Président. Je vais essayer de faire rapidement. Je veux saluer, pour commencer, saluer mes collègues, également M. le ministre, son équipe, les gens de l'opposition également et tous les gens qui nous accompagnent aujourd'hui soit par la télévision ou qui sont ici en direct à nous écouter.

Je pense, c'est un projet important qu'on parle pour le Québec ce soir au niveau du transport maritime. Le ministre a déposé une stratégie, une stratégie gouvernementale, de toute l'équipe gouvernementale, une stratégie, je pense, qui parle d'avenir pour nos jeunes, qui met également en évidence une infrastructure unique qu'on a ici qui est le Saint-Laurent, qui est notre système de transport maritime, qui a un développement, un potentiel incroyable, je pense, pour toutes les communautés le long de ces rives-là et même, extra rive, les entreprises qui, des fois, peuvent bénéficier d'un transport, peuvent devenir des joueurs économiques très importants également.

Et tout ça déposé en juin dernier. Le ministre nous en avait bien parlé tantôt, 30 000 emplois d'ici 15 ans, 9 milliards d'investissements. C'est ce qu'on appelle — et même mon collègue du deuxième groupe d'opposition en a parlé tantôt — un projet structurant. Je pense qu'il reconnaît bien... C'est mon collègue whip également qui a bien reconnu l'importance de ce projet-là, c'est apprécié. Et je vais dire, c'est un projet important aussi bien au niveau économique, que ce soit par les pôles logistiques, que ce soit par la zone industrialoportuaire, la formation de la main-d'oeuvre... Je vais vous dire, il y a une gamme... M. le ministre en a parlé, je trouvais ça très intéressant, également au niveau social, création d'emplois, occupation du territoire.

Je viens de région, on demeure le long... ma région est le long du fleuve Saint-Laurent. Je veux dire, il y a un impact très, très, très important au niveau environnemental également, la lutte aux changements climatiques. On le sait, on en fait. Puis même la députée de Vachon peut reconnaître l'importance, au niveau environnemental, de réduire les gaz à effet de serre. Donc, c'est une contribution très, très importante.

Puis, lorsqu'on parle de la région chez nous, je peux vous parler du port de Valleyfield. M. le ministre en a parlé, c'est un port que j'ai bien connu en tant que commissaire industriel pour la ville de Salaberry-de-Valleyfield pendant quelques années. On avait à travailler avec une infrastructure qui date de 1966, un des seuls ports municipaux autogérés au Québec. Et je vais vous dire, c'est un port qui avait été créé pour la venue d'entreprises, d'usines. On a maintenant des Noranda CEZinc qui sont établis qui bénéficiaient des industries du port. Mon collègue également, ici, de Mégantic, dans une autre carrière, a bien connu l'usine d'Eka Chimie, qui font venir le sel par le port de Valleyfield, qui est un intrant, à ce moment-là, au chlorate de sodium, hein, qu'ils font à l'usine Et, je veux dire, tout ça a amené, là, des Valport, des McAsphalt, des compagnies. Et tout ça, c'est 350 emplois, 350 emplois, à part les sous-traitants. On parle d'un impact économique dans nos régions lorsqu'on met en place une stratégie qui est très importante.

Et même vous allez rester surpris, Valleyfield, qui est la municipalité... Salaberry-de-Valleyfield, probablement la plus au sud, c'est la municipalité qui approvisionne le Grand Nord. M. le ministre est venu, on l'a visité. J'invite tout le monde à venir voir ça, c'est vraiment impressionnant. Et l'impact pour les entreprises de pouvoir amener leurs produits au port de Valleyfield, ils embarquent ça via NEAS ou, des fois, Desgagnés également. Lorsqu'ils partent de Sainte-Catherine, lorsqu'ils ont un survolume, ils vont à Salaberry-de-Valleyfield. Je vais vous dire. ça a un impact sur nos commerçants, nos fournisseurs qui est vraiment, vraiment impressionnant. Ça fait rouler l'économie, ça crée des emplois, et je vais dire : Chapeau, M. le ministre! Chapeau à votre équipe également pour avoir mis de l'avant...

On le sait que Valleyfield a un projet très important, le développement... Ils sont victimes de leur succès, ils ne fournissent pas actuellement. Ils ont un projet de développement, puis je pense qu'il semble très intéressant, qu'il sera analysé par vous, M. le ministre, au moment où on se parle.

Mais je voudrais savoir, vous avez parlé tantôt, là... On parle de différentes facettes. Vous avez parlé du tourisme, vous avez parlé du milieu culturel, même. Vous avez parlé également du milieu de la faune parce que c'est important, on parle... on joue dans l'eau, à ce moment-là, l'environnement. Le municipal également, les municipalités sont très impliquées. Je vous écoute parler, là, c'est très intéressant, mais comment vous faites la coordination, la concertation entre ces différentes entités là, ces différents ministères, à ce moment-là, pour faciliter le développement dans l'harmonie de la Stratégie maritime?

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le ministre, je crains que vous ne deviez commencer votre réponse dans le prochain bloc gouvernemental parce que celui-ci est terminé. Alors, nous allons passer à un bloc pour le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Nicolet-Bécancour.

**M. Martel :** Merci, M. le Président. C'est vrai que tantôt je mentionnais que je trouve que c'est un projet structurant. Puis je vous ai mentionné que, pour réussir, il faut que ça soit un projet crédible. Vous avez parlé tout à l'heure, M. le ministre, plusieurs fois qu'il y a des projets qui ont atteint 730 millions jusqu'ici. Moi, je trouve que c'est un peu exagéré.

Je vous fais juste la lecture de... L'aménagement d'un terminal à conteneurs au port de Montréal, secteur Viau, en janvier 2015, ce projet-là avait été annoncé avant le lancement de la Stratégie maritime, 176 millions. Un contrat de construction de six bateaux de la Garde côtière canadienne du Chantier naval Forillon, aucun lien avec le gouvernement du Québec. La seule chose, ici, j'ai un communiqué où on dit : Québec se réjouit. Contrat du gouvernement fédéral pour prolonger la durée de vie du navire Henri Larsen de la Garde côtière canadienne en juillet 2015. Encore là, aucun lien

avec le gouvernement du Québec. Le communiqué, encore là : Québec se réjouit. C'est la participation du Québec. Un autre projet : Appui du gouvernement fédéral au port de Québec pour son projet d'expansion, en juillet 2015. Pas d'implication directe du gouvernement, 60 millions. Là, j'ai un autre communiqué ici, là, c'est : «Se réjouissent» parce qu'il y a plus qu'un ministre.

M. le ministre, j'en ai nommé pour 300 millions. Je pense qu'ils font partie des 730 millions. Est-ce que vous êtes d'accord avec moi qu'on devrait le retirer, la Stratégie maritime n'a absolument rien à voir avec ces projets-là?

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

• *(20 h 30)* •

**M. D'Amour :** Alors, M. le Président, on a entendu beaucoup de choses de la part des oppositions concernant la Stratégie maritime, hein? Parmi celles-là, au cours des derniers mois, on disait : Il n'y a rien dans la Stratégie maritime, on n'annonce rien, il n'y a pas de projets.

Premièrement, je me permets de rappeler, parce que le député de Nicolet-Bécancour fait nettement référence à la question fédérale, tout comme la députée de Vachon le faisait tout à l'heure, j'ai entre les mains la Stratégie maritime, page 14, M. le député, et il est écrit en toutes lettres : «Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin d'optimiser sa participation dans les sites portuaires du Québec, notamment dans le cadre du nouveau plan Chantiers Canada.»

Alors, le député de Nicolet-Bécancour, je suis convaincu qu'il n'apprend pas ce soir que la Stratégie maritime, c'est justement... c'est dans cette direction qu'on s'en va, en ce sens qu'on a prévu à l'intérieur de la stratégie des investissements totaux de 9 milliards de dollars. Alors, quand le député de Nicolet-Bécancour se levait en Chambre puis il disait que c'est irréaliste, le gouvernement fédéral n'embarquera pas, voilà des exemples qui font en sorte que le gouvernement fédéral est au rendez-vous de la Stratégie maritime. Les 9 milliards de dollars qui ont été prévus sous forme de retombées, M. le Président, il y a la part du Québec dans différents projets et il y a la part du secteur privé qui est non négligeable. Ce qu'on veut, c'est susciter des investissements privés. J'en parle depuis tout à l'heure, j'ai parlé des zones industrialoportuaires, ça en fait partie. Alors, pour nous, c'est important. Le gouvernement canadien est au rendez-vous. Oui, on est intervenus, M. le député, pour que la Davie soit récipiendaire du projet, là, Resolve, la fameuse rénovation du navire. Ça, on l'a fait. Ce n'est même pas dans les retombées, mais on l'a fait. Puis oui, on est intervenus, puis on voulait que ça se fasse, la construction des six navires du côté de Forillon, parce que c'est un chantier maritime... qui est le premier, d'ailleurs, que j'ai visité quand j'ai été nommé ministre.

Pour nous, ça, c'est bien important, la cohésion à travers tout ça, hein, parce qu'effectivement il y a quelques ministères impliqués. Pour revenir aux premiers éléments de votre question, il y a plusieurs ministères impliqués. C'est la raison d'exister du Secrétariat aux affaires maritimes. C'est le lieu de coordination entre les ministères. On s'est donné les outils nécessaires pour être capables d'aller chercher des résultats sur le plan des investissements, alors ce n'est pas pour rien que c'est majeur. Alors, dans le 9 milliards, M. le député de Nicolet-Bécancour... je tiens à lui souligner, M. le Président, que c'est ainsi que c'était prévu.

Et des investissements fédéraux et des investissements du privé dans la Stratégie maritime, il faudra s'y faire, oui, il y en aura d'autres. Et, je le répète, le 9 milliards, nous, comme gouvernement, on va être présents au rendez-vous, on l'est déjà. Le 300 millions des zones industrialoportuaires, les 200 millions des transports pour, notamment, des projets en transport maritime courte distance, ou infrastructures, ou passagers, on est là. On fait tous notre bout de chemin. La semaine dernière, c'était l'objet de la rencontre avec le ministre fédéral des Transports, je sollicite des investissements fédéraux. Nous le faisons comme Conseil des ministres. Notre premier ministre parle au premier ministre du Canada en lui disant : Il faut que tu sois au rendez-vous. C'est la toute première stratégie maritime au Canada. On est en lien avec les administrations portuaires canadiennes et on va continuer parce que c'est porteur pour le Québec.

Et je le disais tout à l'heure, si on pouvait se voir dans un an, un an plus tard, si on pouvait figurer les retombées, moi, j'ai l'impression qu'on va marquer des points économiques importants, justement parce que l'ensemble des partenaires y croient, au point d'intervenir dans des projets. Et on a une équipe, là, de gens qui m'entourent qui, à tous les jours, à tous les jours, se consacrent au développement de la Stratégie maritime, ça va faire une belle différence.

Vous avez raison, M. le député de Nicolet-Bécancour, de dire que c'est structurant puis que c'est bon, une stratégie maritime pour le Québec. Moi, ça me réjouit le coeur, et, sincèrement, là, vous êtes le bienvenu. J'aime bien entendre vos propos, et vous êtes le bienvenu non pas dans l'élaboration de la stratégie, parce qu'elle est déjà élaborée, mais dans son développement. Et puis ça, là, peu importe le comté au Québec, s'il y a des projets, sachez qu'on est là pour les recevoir, pour les analyser. Et, si on peut faire des annonces, on en sera le plus heureux possible.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.

**M. Martel :** Ce que je comprends, M. le Président, c'est que le ministre, même si on parle de 176 millions avant le lancement, on calcule ça dans le 730 millions. Et, quand le gouvernement du Québec se réjouit, on va le calculer aussi, même si sa contribution se limite à ça.

Il y a d'autres exemples dans le 730 millions... Moi, je considère que c'est beaucoup gonfler le bilan. Le ministre inclut aussi des investissements du volet tourisme qu'il associe à la Stratégie maritime. Par exemple, la construction d'un passage derrière la chute Montmorency pour 8 millions. L'aménagement d'un parcours nocturne illuminé à Chandler, 600 000 $. Création d'un parc thématique sur les pirates au port de Montréal, 559 260 $. Agrandissement des jardins de Métis par l'ajout de promenades de sentier, 218 000 $. Écoutez, la création d'un parc thématique, je suis allé voir un petit peu, là, c'est quoi. Là, on parle de stratégie maritime, on parle d'effets structurants pour l'économie, là. Création du parc thématique Voiles en voiles, écoutez, là, financer un attrait... Échapper à la pieuvre, Mission d'espionnage, un autre attrait

touristique, Mission sabotage, Mission Barberousse, mur d'escalade, tu sais, je veux dire, on peut mettre n'importe quoi, là, puis ça fait à la sorte qu'on discrédite le projet. On n'est pas contre ces projets-là. Même si le gouvernement participe au financement de ça, moi, je n'ai rien contre ça, ça peut être une bonne idée pour animer le port de Montréal, mais je veux juste qu'on parle des vraies affaires par rapport à la Stratégie maritime.

Selon lui, il fait un lien direct avec le développement du secteur maritime. Le lien est très difficile à établir entre le développement du secteur maritime et le soutien financier à un parc thématique sur les pirates. Quel est le lien entre l'installation d'un carrousel et d'un parc d'hébertisme dans le parc thématique sur les pirates à Montréal et une stratégie maritime? Quel est le lien entre l'implantation d'un jardin de sculptures et d'un projet d'écopâturage aux Jardins de Métis... dans la Stratégie maritime?

**Le Président (M. Reid) :** Alors, merci, M. le député de Nicolet-Bécancour. M. le ministre.

**M. D'Amour :** Alors, M. le Président, je vais rendre ça le plus simple possible. Alors, le député demande quel est le lien, il y en a un. Ça s'appelle le fleuve Saint-Laurent.

Et je vais vous les définir, les projets. Manicouagan, village de Tadoussac, organisation du coeur touristique de Tadoussac, construction d'une gare maritime et aménagement du quai. À Carrefour maritime de Tadoussac, revitalisation de la marina, augmentation des places à quai pour les croisières, excursions et modernisation des pontons. C'est dans l'eau, c'est le Saint-Laurent. Coop de solidarité du Cap Jaseux, construction d'un quai ainsi que d'une infrastructure d'accueil portuaire afin d'accueillir la navette maritime du fjord au Parc aventures Cap Jaseux. Ville de Baie-Saint-Paul, construction d'une annexe pavillonnerie sur le Saint-Laurent et aménagement d'une passerelle dans les marais salins à l'ouest du quai de Baie-Saint-Paul.

J'ai toute la liste, là. J'ai des projets en Gaspésie, M. le Président, dans le Bas-Saint-Laurent. Agrandissement de la salle d'exposition du musée Empress of Ireland, ça, c'est du côté de Rimouski, c'est l'histoire maritime, entre autres. Croisières Navark, développement d'un réseau de transport nautique entre le Vieux-Port de Montréal... Il y a la société du parc côtier Kiskotuk dans le Bas-Saint-Laurent.

Le projet, là, le projet que le député de Nicolet-Bécancour définit point par point, là, c'est Voiles en voiles à Montréal, au Port de Montréal. C'est un projet touristique pour les familles qui a été, pour sa première saison de mise en opération, en 2015, un succès. Ça rapporte pour le Québec.

Il y a des projets maritimes partout en Mauricie. Ville de Trois-Rivières, aménagement d'une gare maritime au parc portuaire.

C'est sans compter toute l'industrie des croisières sur le fleuve. Ça rapporte aux communautés le long du Bas-Saint-Laurent. C'est sans compter nos neuf escales de croisières internationales au Québec. J'aurai sans doute l'occasion d'en parler.

Et j'achève au niveau de ma tournée, là, acquisition du navire Famille Dufour basé à Rivière-du-Loup afin de répondre à la forte demande de la clientèle asiatique. Vous savez, à Rivière-du-Loup, un coin que je connais assez bien, je suis le député de Rivière-du-Loup, l'été dernier, durant la saison de pointe, il y a eu jusqu'à 1 000 touristes par jour qui ont pris place à bord d'un navire de croisière fluvial pour l'observation des baleines. 1 000 croisiéristes par jour qui embarquent et qui débarquent du navire, qui vont au restaurant, qui consomment des... Et on doit s'adapter à la clientèle asiatique, c'est de l'argent neuf qui entre au Québec.

Les Amis des Jardins de Métis — là, ça s'approche de la Gaspésie, on sait que la CAQ et la Gaspésie, ça ne va pas vraiment ensemble — bonification du produit Jardins de Métis. Je ne sais pas si le député est déjà allé aux Jardins de Métis, on a les deux pieds dans l'eau du Saint-Laurent. Il n'y a pas plus touristique, il n'y a pas plus Bas-Saint-Laurent, il n'y a pas plus fleuve Saint-Laurent que les Jardins de Métis.

Des projets, là — et j'en ai toute une autre page, puis je fais grâce, là, de cette nomenclature — c'est important. Ça coûte 30 millions sur trois ans au gouvernement du Québec. Si on considère les retombées économiques, là, maintenant et pour plus tard, le navire qui a été acquis de la famille Dufour pour les croisières à partir de Rivière-du-Loup, ce n'est pas pour un an, pas pour deux ans, c'est pour très longtemps. Alors, c'est un placement économique très rentable pour le Québec et, surtout, très rentable pour les régions parce que ça crée beaucoup d'emplois pour les étudiants, ça crée beaucoup d'emplois tout court dans l'économie de nos régions, on en a besoin. Et, en autant que je suis concerné, l'industrie touristique, depuis toujours, est basée sur le Saint-Laurent, qui offre un point de vue magnifique à peu près partout et qui offre des infrastructures de qualité à peu près partout. Notre rôle à nous, là, c'est de coordonner et de faire en sorte qu'il y ait un développement. Moi, je suis très fier de ça, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.

• *(20 h 40)* •

**M. Martel :** M. le Président, je veux remercier le ministre parce que mon objectif, c'était un peu de démontrer qu'il ne faut pas que ça soit un fourre-tout, la Stratégie maritime, puis le ministre est en train de faire cette démonstration-là. Moi, je vais parler des programmes concrets, du bilan concret des programmes de projets d'investissement. Le ministre a aussi rappelé la somme de 200 millions prévue dans le Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime qui avait été annoncée en novembre. Nous avons eu recours à une demande d'accès à l'information auprès du ministère des Transports pour obtenir l'information. Le ministre nous indique qu'à la fin janvier aucun projet n'a été accepté ou rejeté dans le cadre du programme. Le ministère confirme-t-il cette information ou confirme-t-il qu'aucun projet n'a encore été accepté et que, les 200 millions prévus pour le programme, il n'y a encore rien de dépensé?

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

**M. D'Amour :** C'est totalement faux. C'était peut-être la réalité fin janvier. Puis je tiens à rappeler au député que le programme a été lancé en Mauricie en novembre, O.K., qu'après novembre il s'est passé une période qui s'appelle les fêtes. Et, lorsqu'on parle d'un programme aussi élaboré, ça nécessite la préparation d'un projet. Et, au moment où je vous parle, là, il y a sept projets qui ont été déposés, et dont un a été accepté, pas encore annoncé. Il va s'ajouter aux 45, ce sera bientôt 46, là. Alors, il y a sept projets. Et, dans un programme comme celui-là, lorsqu'on parle de transport maritime courte distance, on ne sort pas d'une boîte de céréales un projet, là. Alors, c'est un projet qui nécessite une forme d'élaboration. C'est des ententes parfois entre des ports, entre des armateurs. Alors, ça, c'est très important. Lorsqu'on parle d'un projet d'infrastructure, il faut toujours bien faire des plans, là. Tu sais, on ne va pas investir... Je reviens à mon exemple de deux-par-quatre tantôt, ce n'est pas comme ça que ça se fait. On a un programme de 200 millions à la disposition de l'industrie maritime au Québec. Il y a un projet qui a été accepté, les autres sont sous analyse, et puis on va vous tenir au courant quant au dépôt de projets parce que c'est important.

Alors, si on a prévu au ministère des Transports un budget de 200 millions, c'est qu'on évalue qu'au cours des prochaines années on est en mesure d'investir cet argent-là, et ça va se traduire par des emplois. Quand le député emploie une expression qui me fait sursauter un peu, il dit : C'est un projet fourre-tout, je répète que la Stratégie maritime est une stratégie intégrée qui touche un ensemble de ministères parce que le fleuve, il est parfois touristique, il est parfois culturel. Le fleuve fait appel à des besoins, en matière de ressources humaines, de qualité. Donc, le fleuve, c'est aussi la formation d'une main-d'oeuvre, c'est l'avenir de l'Institut maritime à Rimouski. Puisqu'on pratique l'industrie de la pêche, bien, c'est l'École des pêches, ce sont des pêcheurs, ce sont des transformateurs. Le fleuve, non seulement il est beau, mais il est économique, M. le député, et c'est ça, la Stratégie maritime.

Puis moi, j'aimerais tellement, M. le Président, qu'on la partage. Il y a les députés, de ce côté-ci de la Chambre... Moi, je dis aux députés, que ce soit de l'opposition officielle, de la deuxième opposition, qu'ils sont les bienvenus. Il ne faudrait pas que, pour eux, là, la seule occasion de parler de la Stratégie maritime, que ce soit une fois par année aux crédits. Je le dis, M. le Président, au député, il est le bienvenu demain. On va parler de sa région parce que c'est au service de Nicolet-Bécancour, cette stratégie. S'il y a un endroit au Québec qui peut bien en profiter puis en bénéficier, c'est bien Nicolet-Bécancour. Il y a là des installations portuaires exceptionnelles, d'une qualité rare. Et, comme le député de René-Lévesque l'a fait récemment dans ma tournée à Baie-Comeau... En pleine conférence de presse, je me suis adressé au député de René-Lévesque et je lui ai demandé s'il voulait nous aider. Savez-vous quelle a été sa réponse, M. le Président? Ce n'est pas un grand libéral, le député de René-Lévesque, il nous a dit oui. Deux fois dans la conférence de presse, il dit : Oui, je vais vous aider. Je m'attends à la même chose du député de Nicolet-Bécancour parce qu'il risque d'y avoir de beaux projets industriels à Nicolet-Bécancour.

Et, s'il y a des projets touristiques, est-ce que le député vient de me dire que des projets touristiques, il n'y en aura pas, puis il n'en fera pas cheminer à l'intérieur de Nicolet-Bécancour? Moi, je pense qu'il va le faire, M. le Président. Puis, s'il le fait, je vais l'en féliciter parce que c'est ça, l'avenir économique du Québec, c'est culturel, c'est économique, c'est patrimonial, mais c'est bon pour le Québec.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.

**M. Martel :** Écoutez, le ministre a aussi rappelé l'enveloppe de 300 millions du fonds. Vous savez, M. le Président, moi, j'essaie de voir des projets concrets. Les projets qu'on a mentionnés, qui ont été financés, je suis très content de ça. J'essaie juste de faire un départage sur une vision économique de la stratégie et des emplois, des retombées directes concrètes. Le ministre, ça va faire deux ans, là, qu'il est nommé en poste, et moi, j'ai hâte qu'on annonce des projets, là, où on va avoir des nombres de travailleurs qui vont être appelés. Donc, je disais qu'il y a une enveloppe de 300 millions du Fonds de développement économique pour soutenir des projets dans les zones industrialoportuaires. Or, aux demandes de renseignements particuliers, question 45, du deuxième groupe d'opposition, on nous indique : Aucun financement n'a été attribué en 2015-2016. 17 projets sont présentement en analyse. Cette information corrobore celle du ministre de l'Économie, qui nous avait répondu à la mi-février : Aucun projet n'a encore été soutenu ou rejeté dans les zones industrialoportuaires. Le ministère procède présentement à la signature d'ententes de collaboration comme celle de Bécancour, que le ministre a parlé.

Une autre question très simple : Le ministre confirme-t-il que cette information... confirme-t-il qu'il n'y a aucun projet qui a été financé sur les 300 millions? Je veux dire que... Non, c'est ça, la question, 300 millions.

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

**M. D'Amour :** Alors, M. le Président, le programme de 300 millions de dollars — ce n'est pas rien, quand même — a été annoncé le 3 mars pas 1982, le 3 mars 2016. O.K.? On est le 21 avril, ça fait un peu plus d'un mois, là. Si je calcule bien, ça fait à peu près un mois et demi qu'on a mis en place ce programme, qu'on a mis ce programme-là à la disposition des promoteurs, 300 millions il y a un mois et demi. M. le Président, est-ce qu'on va recevoir le lendemain deux projets puis on va, le lendemain, dire : Oui, c'est correct, ça fonctionne? Ce n'est pas comme ça qu'on fait le travail, on le fait de façon rigoureuse.

Le 3 mars, j'ai annoncé au nom du gouvernement que le 300 millions était disponible. Depuis, nous avons reçu exactement, là — vérification faite — au cours des dernières heures, là, 17 projets, et ce ne sont pas de petits projets. Nous avons reçu 17 projets sous analyse actuellement. Parce que, M. le Président, on ne va pas annoncer des projets sans prendre le temps de les analyser. Je tiens à préciser au député de la CAQ, au député de Nicolet-Bécancour, qu'on travaille avec l'argent des contribuables. Alors, ça mérite une minutie et un respect en toutes circonstances, et il faut toujours bien qu'on se donne le temps d'analyser nos projets.

Alors, le programme, il est là depuis un mois et demi. On a reçu 17 projets. Alors, si on figure ça sur un horizon d'un an, là, alors on va avoir un beau problème, on va peut-être manquer d'argent dans le temps. Mais, si on manque d'argent, là, ça veut dire qu'on aura investi, nous, 300 millions. C'est sans compter la contrepartie financière de la part de l'entreprise privée parce qu'on mise, nous, sur nos entreprises pour créer des emplois. On parle de plan économique? On en a un, plan économique, notamment qui touche l'innovation puis le développement, et on est en droite ligne avec ça.

Alors, ce qu'on a fait, M. le Président, on a, il n'y a pas encore 10 mois, adopté, présenté notre Stratégie maritime, on l'a officialisée au mois de juin dernier. Et on y va dans un concept intégré, et on y va étape par étape. Là, on est rendus à l'étape des zones industrialoportuaires dans 16 communautés localisées dans neuf régions du Québec. Ça, ça a été le premier geste, on les a identifiées. Je les ai énumérées tantôt, là, il y a le Bas-Saint-Laurent là-dedans, la Mauricie, la région de Montréal, la Côte-Nord, la Montérégie, la Gaspésie. On couvre le Québec d'un côté puis de l'autre du Saint-Laurent puis pratiquement d'un bout à l'autre. Alors, on a identifié nos zones. On a financé cette enveloppe-là de 300 millions de dollar, on l'a annoncée le 3 mars dernier. On est le 21 avril, et on a reçu 17 projets différents. Et, hier, j'avais l'occasion de rencontrer l'équipe des fonctionnaires à l'Économie, où on me dit que les choses se passent très bien. Ce sont eux qui font l'analyse, hein, ça relève de leurs responsabilités, et les choses, ma foi, vont très bien, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Huntingdon, est-ce que vous voulez rappeler la question que vous aviez posée au ministre tout à l'heure?

**M. Billette :** Je pense qu'elle était assez claire, il s'en souvient bien, on parlait des régions à ce moment-là, les impacts, mais surtout la concertation qu'il va y avoir entre les différents paliers de développement au niveau de la Stratégie maritime.

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, à vous la parole.

**M. D'Amour :** Bien, les paliers de développement, vous savez, on parle d'un outil de développement régional. Dans chacune des occasions, là, ce sont les régions directement concernées qui nous interpellent à travers leurs projets. Que ce soit au niveau touristique, dans un premier temps, que ce soit au niveau industriel, il y a un intérêt qui est palpable, qui existe depuis le début, et ces gens-là sont nos partenaires. Ce sont eux qui nous amènent les projets, et nous, on définit les programmes et on fait dans l'action. Et moi, je suis en perpétuelle tournée du Québec, M. le Président. Moi, j'ai été nommé ministre en avril 2014, ça fait deux ans, et on fait des tournées.

Puis il y a un volet important dont on n'a pas parlé beaucoup ce soir encore, M. le Président, puis je veux l'aborder parce que, là aussi, ça se passe en région, c'est tout le volet de la recherche et de l'innovation. Et il se faisait déjà de la recherche au Québec. On n'a pas inventé la recherche dans le domaine maritime, ça existait déjà. Mais ce qu'on veut, c'est consolider, c'est d'aller beaucoup plus loin. J'aurai l'occasion, un peu plus tard ce soir, de parler de l'institut franco-québécois sur la recherche dans le monde maritime, mais, lorsqu'on parle des paliers, là, ça en fait partie, ça. Alors, le tourisme intervient, l'éducation intervient, on parle de la recherche également. C'est l'avenir du développement de notre industrie maritime. Ça, pour nous, c'est très important, on veut investir dans le domaine de la recherche et on va le faire.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Je passe la parole maintenant à M. le député de Jean-Lesage.

• *(20 h 50)* •

**M. Drolet :** Oui, M. le Président. Bien, M. le Président, permettez-moi de saluer les collègues, saluer mon collègue ministre, mes collègues de l'Assemblée, de... parlementaires et aussi toute l'équipe du ministre.

Je suis heureux d'intervenir, M. le Président, ce soir pour la Stratégie maritime, mais particulièrement pour parler d'une coopération scientifique en appui au secteur maritime entre la France et le Québec. Eh oui, M. le Président, le premier ministre a exprimé le souhait de créer un institut franco-québécois destiné aux questions maritimes. Cette initiative a été accueillie favorablement par le président de la République française, M. François Hollande, lors de son passage en sol québécois les 3 et 4 novembre 2014.

L'Institut France-Québec pour la coopération scientifique en appui au secteur maritime réunira des experts de la France et du Québec en un espace commun voué au partage d'expertise, de connaissances, de données d'information et d'infrastructures afin d'explorer les aventures au développement. Son objectif vise à doter le Québec d'une infrastructure collective de recherche et de transfert de savoirs et de technologies. L'IFQM comportera à la fois un volet dédié à la recherche et à la mise en réseau de chercheurs, ainsi qu'un volet dédié aux politiques publiques et au renforcement de la capacité d'action du gouvernement. Le développement des connaissances scientifiques dans le domaine maritime constitue un volet important de la Stratégie maritime, et ce, afin de mieux répondre aux défis — tant économique, social, qu'environnemental — du milieu.

Le 6 mars 2015, à Paris, lors de la 18e rencontre des premiers ministres québécois et français, M. notre premier ministre et Manuel Valls ont signé une déclaration d'intention commune en vue de créer l'IFQM. Depuis cette date, les deux premiers ministres ont formé un groupe de travail chargé d'élaborer une proposition conjointe d'institut. Comme coprésident de ce groupe de travail, on y retrouve M. George Farrah, secrétaire général associé aux affaires maritimes, et son homologue français, M. Michel Aymeric, secrétaire général de la mer.

Le 22 décembre 2015, une proposition complète de projet a été entérinée. Les assises de l'unité québécoise de coordination de l'IFQM et du réseau québécois maritime seront au coeur de l'UQAR à Rimouski. Voilà une très bonne nouvelle pour Rimouski, M. le Président. Le cadre financier est de 1,1 million sur trois ans. Un projet d'entente politique

des premiers ministres pourrait être signé lors de la 19e rencontre des premiers ministres prévue en juin 2016. L'IFQM fournira aux décideurs des connaissances scientifiques au développement maritime. Voilà, M. le Président, une très bonne nouvelle de collaboration au développement du secteur maritime, qui, en fait, déborde nos frontières.

Permettez-moi de citer, en fait, un communiqué de presse de l'UQAR, de l'université de recherche du Québec à Rimouski : «Les Fonds de recherche du Québec de l'Université du Québec à Rimouski se réjouissent du projet de création d'un institut franco-québécois voué au développement maritime. L'établissement d'un tel institut international donnera une impulsion majeure au développement des connaissances liées au secteur maritime.» Sûrement aussi, M. le Président, que le quai aussi viendra bientôt.

Alors, M. le ministre, j'aimerais ça peut-être que vous nous ajoutiez à ces belles nouvelles cette politique-là.

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

**M. D'Amour :** Alors, le député de Jean-Lesage a raison de se réjouir de la création de cet institut franco-québécois. Juste avant de parler de l'institut plus en détail, j'ai souvent dit ce soir que le Québec est la première province au Canada à se doter d'une stratégie maritime. Mais je vais vous dire, M. le Président, ailleurs dans le monde, il n'y a pas beaucoup de juridictions non plus qui se sont dotées d'une véritable stratégie maritime. Ce que ça nous permet, entre autres — justement, dans le cadre de cette mission en France, je me souviens très bien, on y a participé en mars 2015 — c'est justement ce positionnement du Québec, ce positionnement du Québec qui fait qu'à travers... dans les autres pays, à l'international, le Québec est mieux considéré, on reconnaît l'expertise du Québec. On reconnaît que le Québec s'est bien développé sur le plan maritime, mais surtout qu'on se donne une stratégie maintenant pour aller encore plus loin.

Donc, lorsqu'on parle aux Français, ça fait un peu prétentieux de le dire qu'on parle à nos vis-à-vis parce qu'ils ont une histoire beaucoup plus longue que la notre et une expertise beaucoup plus développée, mais on considère le Québec au point de vouloir créer cet institut. Et je vais vous dire, dès les premiers moments, on s'est entendus sur les principes, qui font en sorte que, dès juin prochain, dans quelques semaines, lors des rencontres alternées avec la France, le premier ministre français, M. Valls, sera au Québec, particulièrement à Rimouski. Parce que je peux me permettre d'en parler, c'est su, c'est connu, on en a déjà parlé sur le plan médiatique, alors le premier ministre français, le premier ministre du Québec qui seront ensemble à Rimouski pour l'inauguration de l'institut franco-québécois sur la recherche dans le monde maritime. M. le Président, le signal est fort, il y a là une reconnaissance du savoir québécois par nos amis français.

Et cet institut sera porteur de projets intéressants. Et pourquoi Rimouski? Bien, il y a l'université, d'abord l'Université du Québec à Rimouski, mais Rimouski, d'abord et avant tout, est la technopole maritime du Québec. À Rimouski gravitent un certain nombre d'institutions. J'ai parlé de l'institut maritime de Rimouski, qui fait dans la formation. J'ai parlé de l'ISMER, de l'Institut des sciences de la mer, notamment, qui fait une différence. Ce n'est pas par hasard qu'on reconnaît le quai de Rimouski ou la zone industrialoportuaire de Rimouski comme étant un territoire où on veut développer la science, nos connaissances, et, là-dessus, on ajoute l'institut franco-québécois sur la recherche dans le monde maritime. Ça va se passer ici, dans nos régions, soit dit en passant, avec le premier ministre français, on en est très, très fiers.

Évidemment, depuis mars 2015, on a travaillé sur toute la question du financement. On connaît nos chercheurs, on connaît les grandes orientations de la recherche qu'on va réaliser ensemble, et il faut se réjouir de ça. La notoriété du Québec, la réputation du Québec, la reconnaissance des connaissances dans le domaine maritime, c'est important.

Et ce n'est pas tout. Au-delà de l'institut maritime de Rimouski, il y a un événement qui se tient, qui s'appelle la Conférence internationale sur les biotechnologies marines. Cette année, là, en 2016, cet événement mondial aura lieu en Norvège en octobre. Et en 2017, M. le Président, justement parce que le Québec a une stratégie maritime, justement parce que le Québec finance la recherche et le développement des biotechnologies marines, bien, le congrès mondial va avoir lieu au Québec, à Rimouski, en octobre 2017. Quand on y pense, là, ce n'est pas rien, M. le Président.

Et, strictement sur la question de la conférence internationale, pensons strictement à la question des retombées économiques, pensons à tout ce qui va rester aussi. Pensez à la perception du Québec, à la reconnaissance de la recherche qui se fait du côté de Rimouski en additionnant l'institut franco-québécois sur la recherche. Vraiment, là, la Stratégie maritime, c'est un outil de développement pour nos régions, et je suis très fier que nous annoncions très bientôt la création de l'institut franco-québécois.

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

**M. Simard :** Merci, M. le Président. M. le Président, j'ai l'opportunité ce soir de parler de la Stratégie maritime. Je vais vous dire, à mes oreilles, la Stratégie maritime, c'est du bonbon. C'est du bonbon pourquoi? Parce que moi, M. le Président, j'habite dans une région... je demeure sur le bord du fjord, à côté du fjord, je vois les navires passer tous les jours depuis que je suis petit, M. le Président, puis, quand je n'en vois pas, ça me tanne. J'aime ça, des navires, j'aime ça.

Et, véritablement, vous allez comprendre que la région du Saguenay — Lac-Saint-Jean a été découverte par la compagnie des 21. La compagnie des 21, elle, c'est une compagnie qui avait été amenée, justement, pour faire le transport du bois, pour couper du bois, du pin, pour l'envoyer en Europe, et, véritablement, ça prenait un port pour ça. Et ça a été, je vous dirais, la première industrie qui a été installée au Saguenay — Lac-Saint-Jean, c'est un port de mer. Et bien sûr, par la suite, avec la colonisation, etc., on a construit, on a transporté du bois. On appelait ça de la pitoune, là, on a transporté ça par des petites goélettes qu'on a vues passer sur le fleuve, qu'on a vues passer... puis qui, nécessairement, étaient construites très souvent en Gaspésie, très souvent dans Charlevoix.

Et c'est comme ça, bon an, mal an, que la région s'est construite, et jusqu'à l'arrivée, bien sûr, de l'Alcan. L'Alcan, qui a construit, elle, un port de mer en eau profonde, qui, nécessairement, transporte beaucoup de tonnages de bauxite

pour fournir ses usines dans notre région. Et bien sûr, par la suite, il y a eu d'autres ports qui se sont installés, le port de Saguenay, qui est un port en eau profonde. Et, dernièrement, il y a le quai des croisières, chez nous, qui est installé. Et, prochainement, il y a un projet de mine, la mine Ariane, chez nous, qui est en gestation pour installer un port de mer à Saint-Fulgence. Donc, dans mon comté, M. le Président, j'aurai quatre ports de mer lorsque le port d'Ariane Phosphate sera mis en place. Donc, vous comprendrez que, pour ma région, c'est extrêmement important. Et, véritablement, le fait qu'on ait toutes ces portes-là ouvertes sur le monde, c'est intéressant pour un comté, c'est intéressant encore plus pour une région, M. le Président.

Donc, c'est la raison pour laquelle je vous disais que, pour moi, c'est du bonbon, la Statégie maritime. Parce qu'en réalité il faut qu'on soit en mesure de développer nos zones industrialoportuaires. Une zone industrialoportuaire, vous comprendrez que c'est un parc industriel. Il s'agit d'un espace délimité servant à des fins industrielles et situé à proximité de services portuaires ainsi que d'infrastructures routières et ferroviaires. Le port de Rio Tinto Alcan, c'est exactement ça. Il y a des rails de chemin de fer, les bateaux arrivent, on prend la bauxite — ou encore, quand on exporte, c'est de l'aluminium — on prend la bauxite et l'alumine, on apporte ça dans nos usines et, véritablement, on fait tout ça par train et par... Bien sûr, lorsqu'il arrive trop de bateaux, on transporte ça aussi par camion, et c'est un petit peu comme ça que ça se passe.

• *(21 heures)* •

Cette proximité représente un avantage comparatif et considérable pour les entreprises, notamment pour celles du secteur de la transformation, puisqu'elle permet un accès facilité aux intrants et une distribution adéquate à des marchandises produites vers le marché nord-américain... internationaux. Lorsque la forêt fonctionnait à fond de train, M. le Président, le port de Grande-Anse était extrêmement utilisé. Pas le port de l'Alcan, pas de port de Rio Tinto, le port de Grande-Anse. La raison, c'est un port public. Et tout le bois qui était exporté vers les grands marchés, la pâte, lorsque les papetières fonctionnaient, c'était fait par le port de Grande-Anse.

Maintenant, voilà que la forêt est un petit peu diminuée, mais le port de Grande-Anse demeure, M. le Président, un port où on est en mesure, justement, d'avoir une vision sur de nouveaux développements. Juste un exemple, le Nord-du-Québec. On parle ici du Plan Nord. Le Plan Nord, lorsqu'on monte directement au nord du Saguenay — Lac-Saint-Jean, on arrive, justement, dans le Nord-du-Québec. Pas sur la Côte-Nord, au Nord-du-Québec. Donc, il y a plusieurs mines en gestation dans le Nord-du-Québec. Pour avoir accès aux grands marchés internationaux, on va venir vers le port de Grande-Anse. Donc, à partir de là, M. le Président, c'est des développements de plusieurs centaines... je dirais plusieurs millions de tonnes par année qui vont arriver au port de Grande-Anse, de là l'importance d'avoir les infrastructures nécessaires.

Maintenant, dans le port de Grande-Anse, M. le Président, il y a du développement à venir. On a des projets pour le port de Grande-Anse, et c'est là que la Stratégie maritime est intéressante pour nous. En tout cas, je pense ça — tout à l'heure, je poserai la question au ministre, M. le Président — on a un projet de 300 millions de dollars, là, un projet d'usine de fonte brute, un projet de 300 millions de dollars qui créerait 300 emplois chez nous. Donc, on a l'opportunité d'avoir une stratégie qui va nécessairement être favorable aux entrepreneurs, aux investisseurs. Et ça, pour ces projets-là, c'est extrêmement important. Je vais laisser le ministre, tout à l'heure, nous en parler un peu, M. le Président.

Aussi, au port de Grande-Anse, M. le Président, on a un projet qui s'appelle Énergie Saguenay. On en parle ouvertement parce que c'est un projet, M. le Président — tenez bien votre tuque — de 7,5 milliards de dollars d'investissement. C'est intéressant. On sait pertinemment que le gaz naturel va nous aider, au Québec, à diminuer nos gaz à effet de serre parce qu'on va le dire, c'est une énergie de transition. Donc, à partir de là, c'est intéressant d'avoir accès à ces gaz-là pour être en mesure d'atteindre les objectifs qu'on s'est donnés à Paris et dans bien d'autres endroits où on a parlé d'environnement. Et je suis convaincu, moi, que ce genre de projet là est excellent pour l'ensemble du Québec, mais aussi excellent pour une région comme la mienne parce que ce projet-là, aussi, pourrait créer 300 emplois. Et vous comprendrez que, lorsque ces industries-là viennent s'installer sur un port comme le port de Grande-Anse, on peut dire que c'est du bonbon parce qu'avec une stratégie comme la Stratégie maritime ça va, justement, avoir encore un plus d'intérêt pour les investisseurs. Le développement d'une zone industrialoportuaire, M. le Président, c'est là pour créer des emplois et développer une région. Encore une fois, c'est encore bien plus là pour développer un comté comme le mien avec quatre ports, M. le Président. C'est ça qui est intéressant.

L'augmentation des exportations québécoises. On sait pertinemment qu'on a besoin de travailler sur nos exportations vers les grands marchés, et ça nous donne cette opportunité-là par cette Stratégie maritime qui nous donne une bonne tape dans le dos en nous disant : Regardez, vous êtes bons dans ça, mais nous autres, on va vous aider à être encore meilleurs. C'est ça qui est intéressant.

Chez nous, dans mon comté, M. le Président, on a aussi un port de croisière. Pas n'importe lequel, M. le Président, le port de croisière qui a gagné le premier prix pour la réception des passagers depuis quatre ans. Le meilleur au monde, M. le Président, comme disait mon maire, le maire de Saguenay, le meilleur au monde par rapport à la réception des passagers. Ce n'est pas moi qui le dis, ça a été choisi par les passagers eux-mêmes, M. le Président, dans un sondage qu'à chaque année l'ensemble des tours opérateurs font vers les passagers, et ils demandent à leurs passagers : Aïe! coudon, quel port vous avez aimé le mieux visiter? Bien, les passagers, en grande majorité, ont répondu le port de croisière de Saguenay. Et c'est comme ça que ce prix-là est décerné à Saguenay.

Donc, on peut dire que ça dessert bien et puis... Je vais juste vous donner une petite statistique, M. le Président, on a commencé chez nous avec... En 2006, le port de croisière, il est rentré, je pense... si ma mémoire est bonne, c'est neuf bateaux, mais il y en avait qui passaient dans le fjord, puis c'était tout, là. Il y en a juste quelques-uns qui ont arrêté, même pas neuf, on a eu 16 998 passagers. En 2015, M. le Président — je ne ferai pas la nomenclature de chaque année, là — on a eu 45 456 passagers et membres d'équipage. Dans les statistiques, M. le Président, on dit que chaque passager,

normalement, dépense... 120 $ par passager et 90 $ par membre d'équipage. Si on multiplie ça par ce nombre-là, c'est intéressant pour une région, M. le Président, touristiquement parlant, c'est vraiment intéressant pour les infrastructures touristiques d'une région, pour les infrastructures touristiques d'une municipalité.

Et, bien sûr, là-dessus, je prends comme exemple Québec, qui, elle, avec ses croisières, développe son aéroport, est en mesure également de développer son port. C'est ça, créer de l'activité économique. Et on peut faire ça, M. le Président, avec quoi? Avec une stratégie maritime telle que le gouvernement libéral met en place. C'est pour ça, c'est fait spécifiquement pour ça, et ça va nous donner une chance, au niveau des régions, M. le Président, d'être en mesure de se développer.

J'en aurais encore en masse à dire, M. le Président, il reste quatre minutes. Mais je sais que mon ministre a le goût de parler 10 minutes, ça fait que je vais lui poser une question, M. le Président. M. le ministre, pouvez-vous nous expliquer en quoi la Stratégie maritime peut aider les ports de mon comté, les ports de l'ensemble des comtés et de l'ensemble des municipalités du Québec par rapport au développement et avec les différents programmes que vous proposez?

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

**M. D'Amour :** Bien, je vais vous dire que, sur la question portuaire, sur le plan économique, le Québec en bénéficie déjà beaucoup, M. le Président. Il y a 16 000 emplois qui sont générés, justement, par les activités portuaires du Québec, et on parle de retombées annuelles de 2,1 milliards de dollars. Et ce qu'on veut, justement, par la stratégie maritime, c'est pousser vers ce développement-là. C'est la raison pour laquelle on a reconnu nos zones. Là où il y a un port, vous le remarquerez, M. le Président, là où il y a un port, non seulement au Québec, mais ailleurs au Canada puis ailleurs dans le monde, là où il y a un port, il y a une activité économique plus intense. Là où il y a un port, les familles s'installent. Il y a un niveau de revenus plus élevé parce que les métiers, dans le domaine maritime, sont bien payés habituellement, M. le Président. Et la Stratégie maritime s'attarde à ce volet-là, ce n'est pas par hasard. On veut exporter davantage parce que nos ports de mer, c'est un outil pour nos exportations. On veut créer des emplois de qualité. C'est un transport qui est plus respectueux de l'environnement, alors c'est clair que pour nous il y a un intérêt.

Juste vous dire qu'un navire, sur le plan environnemental, une parenthèse, M. le Président, un navire de taille moyenne, c'est l'équivalent de 225 wagons de train et de 870 camions-remorques. C'est dire à quel point, sur le plan environnemental, c'est important. Mais la raison pour laquelle on investit, c'est justement pour créer des emplois, pour augmenter l'activité économique du Québec dans neuf régions. Nos 16 zones, je le répète, sont dans neuf régions du Québec. Je parle de programmes depuis le début de la soirée, on a parlé de ce programme de 300 millions qui est collé directement à la réalité de nos ports de mer, de nos zones industrialoportuaires, il y a le 200 millions qui a été annoncé en novembre. Alors, notre rôle, c'est de faire en sorte de mettre les outils en place pour que les régions s'approprient ces outils-là et transforment le tout en emplois. Et ce qui est intéressant, c'est que les gens dans les régions sont directement impliqués. Que ce soit au niveau des administrations portuaires canadiennes, que ce soit à travers la gestion des ports qui appartiennent au Québec, celui de Bécancour, qui appartiennent aux municipalités, je vous dirais que tout le monde est sur la même ligne de départ pour faire en sorte de créer des emplois.

Lorsque je parle de la création des zones et des comités locaux, c'est une première étape parce qu'on veut aller beaucoup plus loin que ça, on veut spécialiser nos ports. Tantôt, je parlais de Rimouski, qui aura une vocation davantage scientifique. Dans d'autres régions, ça peut être la forêt. Dans d'autres régions, ça peut être l'industrie bioalimentaire qui fait appel, par exemple, à un transport de produits par conteneur réfrigéré. C'est des choses qu'on envisage à ce moment-ci.

• *(21 h 10)* •

Aujourd'hui, je vous dirais qu'au niveau de la stratégie c'est une porte ouverte sur une nouvelle forme de développement, et, au cours des prochains mois et des prochaines années, on va accentuer le développement, on va le préciser dans certaines zones, on va l'accélérer, on va être en lien avec des partenaires, des promoteurs, on va annoncer des projets et on pense que ça va avoir aussi un effet d'entraînement qui va créer une différence économique. Le député de Dubuc parle à juste titre, là, justement, des retombées. Je pense que c'est l'une des régions par excellence, là, pour définir ce que peut apporter un port dans une région. Les ports du Saguenay, c'est carrément ça. On parle des croisières, c'est multifonctionnel. Donc, on parle de croisières, on parle de transport industriel, mais le dénominateur commun de ça, c'est l'emploi.

Et le rôle que veut se donner le gouvernement du Québec, c'est d'accompagner. On ne veut pas s'imposer, on veut accompagner, on veut être un partenaire de la région. C'est pour ça tantôt que je parlais des partenariats. Les comités locaux, là, ce sont des partenariats en région de Québec, et on veut aller aussi loin et aussi vite que les régions elles-mêmes. Je pense que le signal ne peut pas être plus clair, ne peut pas être plus positif, ne peut pas être plus orienté vers l'avenir et la création d'emplois. Rappelez-vous, hein, on veut former, on veut garder notre monde, puis on veut faire en sorte qu'on puisse développer nos emplois partout sur le territoire.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. C'est la fin du bloc gouvernemental. Nous allons passer à un bloc suivant de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon.

**Mme Ouellet :** Oui. Bien, merci, M. le Président. Nous avons fait exactement la même analyse concernant les annonces. Donc, des 45 annonces qui ont été réalisées, nous en avons trouvé 21 avec des sommes reliées à la Stratégie maritime. Donc, beaucoup d'annonces... C'est vraiment une... On appelle ça une stratégie maritime, mais on pourrait appeler ça une stratégie de communication ou une stratégie de relations publiques parce que, vraiment, beaucoup d'annonces dans cette stratégie-là... Et, dans les 21 où il y avait de l'argent, il y en a 11 qui sont reliées au tourisme. Effectivement, des projets intéressants, mais des projets de tourisme, et dont deux des projets avaient déjà été annoncés dans la stratégie

touristique de la mise en valeur du Saint-Laurent touristique du gouvernement du Parti québécois. Donc, un petit peu plus de la moitié des annonces avec montants étaient reliées à des projets de tourisme. Et deux annonces qui, dans le fond, se répètent, donc un petit peu de recyclage d'annonces, là. Donc, un 200 millions qui avait été annoncé, là, le 29 novembre 2015 du côté d'une enveloppe du MTQ qui a été réannoncé une deuxième fois, là, le 3 mars 2016.

Donc, effectivement, une stratégie touristique qui fait beaucoup de... une stratégie — c'est un lapsus, mais combien révélateur — maritime qui se rapproche beaucoup d'une stratégie touristique. Et on est tout à fait d'accord, le développement touristique, c'est un développement intéressant, un développement économique, mais il y a beaucoup plus que cela dans une stratégie touristique... une stratégie maritime. Ils sont tellement interreliés. Donc, une stratégie maritime.

M. le Président, nous avions beaucoup de questions, et je pense qu'il y a eu une confusion au niveau des communications. Étant donné que la Société des traversiers du Québec était sous la Stratégie maritime jusqu'à tout dernièrement, nous avions demandé que la STQ soit présente au bloc ce soir. Et ça nous avait été confirmé que la STQ serait là toute la journée, mais j'ai l'impression que ceux qui nous l'ont confirmé du côté du gouvernement libéral avaient dans leur tête juste pour les crédits Transport. Donc, c'est pour ça que je dis qu'il y a probablement eu une confusion dans les communications, mais nous étions sur l'impression qu'il y aurait la STQ qui aurait été présente ce soir.

Parce que je veux bien une stratégie maritime, mais la Société des traversiers du Québec, même si elle relève du ministère des Transports, je veux dire, c'est tout à fait en lien, et on a plusieurs questions. Je vais me permettre de les poser quand même, puis le ministre pourra peut-être répondre. Comme il a suivi la STQ jusqu'à tout récemment, il pourra peut-être répondre à un certain nombre de questions concernant la STQ parce qu'effectivement, sur le projet du F.-A. Gauthier, le ministre délégué a probablement suivi pas mal, parce que, depuis qu'il était là, il suivait la STQ à l'époque, donc un traversier, malheureusement, qui a été donné à l'extérieur du Québec, alors que, je le répète, les chantiers maritimes de Davie auraient pu s'en occuper, qui a fait l'objet de plusieurs bris mécaniques... On parle de 128 bris mécaniques, mais au moins... Je pense que c'est deux. Le ministre pourra me corriger, mais deux arrêts de service complets, ce qui fait en sorte que les gens, entre Baie-Comeau, Godbout et Matane, ne pouvaient plus voyager, les gens ont été obligés de faire le détour par Québec ou de coucher sur place. Extrêmement, extrêmement problématique.

Mais en plus nous avait-on dit à l'époque que, comme on voulait une technologie de gaz naturel liquéfié, il fallait aller en Italie, alors qu'on sait maintenant que la Davie aurait pu également le faire, mais dont... cette technologie-là ne fonctionne toujours pas du côté du gaz naturel liquéfié. Donc, je ne sais pas si le ministre délégué peut nous informer des prévisions concernant, là, la capacité de fonctionner au gaz naturel liquéfié d'un projet, là, je le rappelle, qui devait coûter, là, 135, je crois, millions, et qui est rendu à 175 millions, et dont les quais aussi ont passé, là, au moins du simple au double. Donc, l'ensemble des quais, là, pour les trois traverses, c'est passé de 40 millions à 125 millions. Donc, je ne sais pas s'il peut nous donner un peu d'information concernant, là, le F.-A. Gauthier.

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

**M. D'Amour :** Je pense qu'il y a effectivement confusion, M. le Président, quant à la présence de la Société des traversiers cet après-midi aux crédits du ministère des Transports parce que le président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, M. Jocelyn Fortier, a passé huit heures aujourd'hui aux crédits du ministère des Transports, il y a même la CAQ qui lui a posé une question. Alors, je ne sais pas où était la députée de Vachon, là. Alors, il y a eu confusion, je ne veux pas aller plus loin là-dessus.

Vous comprendrez la situation. Moi, en janvier, il y a eu le remaniement ministériel qui a fait que la Stratégie maritime se retrouve là où elle doit être maintenant, c'est-à-dire à l'Économie. Alors, la STQ relève du ministre des Transports, je suis à l'Économie maintenant. Alors, vous comprenez que la question est un peu délicate pour moi. Mais je ne comprends pas, là, cet après-midi, le président-directeur général était présent, il a passé huit heures, il a répondu à une question de la CAQ. Je pense qu'on n'a pas rêvé à ça, personne. Une fois que c'est dit, juste une précision — et c'est la seule réponse que je me permettrai concernant le F.-A. Gauthier, M. le Président — le F.-A. Gauthier est un navire impressionnant. Sérieusement, j'étais sur le F.-A. Gauthier il y a deux semaines, c'est un excellent navire, confortable. Et j'ai eu l'occasion de discuter avec les passagers qui s'y trouvaient, et c'est une traversée qui, dans le temps, se déroule très bien.

Maintenant, un navire, par définition, c'est une pièce unique. Et, dans ma propre circonscription, l'année dernière, j'ai vécu l'arrivée du Peter-Fraser, qui est un navire qui fait la navette entre L'Isle-Verte et Notre-Dame-des-Sept-Douleurs, un navire qui n'a pas du tout la même envergure, la même ampleur, on parle d'un navire qui a été construit au coût d'une dizaine de millions de dollars. Alors, il y a une période d'ajustement, il y a une période de rodage. Ce n'est pas simple. Même qu'on s'est interrogé à L'Isle-Verte, il y a plus d'un an, en se disant : Mais quel est ce navire? Mais je peux vous dire que la dernière saison a été exemplaire. Alors, les correctifs ont été apportés. Et ce qu'on m'a expliqué, c'est que tout ce qui a été brisé ou tout ce qui était à changer, à modifier, ça s'est fait à la période de garantie. Et, si vous posez la question à l'ensemble des armateurs, je vais vous dire une chose, c'est toujours comme ça pour un navire, c'est toujours comme ça. Alors, c'est une période de rodage, c'est une période d'ajustement, et je suis convaincu que le F.-A. Gauthier va pouvoir naviguer au cours des prochains mois sur le Saint-Laurent entre Matane, Baie-Comeau et Godbout avec beaucoup de succès.

Et, lorsqu'on parle de navires construits au Québec, je me permets également de rappeler à la députée de Vachon que la Davie s'est vu confier la construction de deux navires faisant la liaison entre Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine. Alors, Davie a eu sa part de chantier, le gouvernement du Québec est intervenu pour que le projet Resolve se réalise du côté de la Davie également.

Alors, je limiterai ma réponse à ces quelques faits, M. le Président. Vous le comprendrez, la Société des traversiers du Québec relève de mon collègue le ministre des Transports, nous, maintenant, nous logeons du côté de l'Économie, de la Science et de l'Innovation.

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

**Mme Ouellet :** Oui. J'entends bien, mais je dois vous avouer que, oui, on savait que la STQ était présente du côté des Transports, mais notre compréhension, c'était qu'elle serait également présente ce soir du côté de la Stratégie maritime. Je comprends qu'il y a eu confusion, mais je vous donne juste notre compréhension des choses. Et, oui, j'ai très bien vu le président de la STQ, il n'était pas juste là pendant les huit heures, il était là pendant les 10 heures de la commission, mais notre compréhension était qu'il serait également présent ce soir. Donc, on se reprendra avec la STQ.

Mais d'apprendre que vous êtes maintenant au Développement économique, c'est une bonne nouvelle parce que, justement, du côté de la Stratégie maritime, c'est surprenant de voir que tout ce qui se passe au Chantier Davie ne s'y rattache pas, Chantier Davie qui est le plus grand chantier naval du Canada, je rappellerai, le meilleur chantier naval d'Amérique du Nord. Et justement, si vous êtes délégué à l'Économie, il devrait y avoir des liens. Et j'aimerais juste rappeler qu'est-ce qui se passe du côté de la Davie... Et merci de rappeler que la Davie a les traversiers de Tadoussac et de Baie-Sainte-Catherine, et c'est grâce au gouvernement du Parti québécois parce que le Parti libéral, lui, pour le F.-A. Gauthier, n'avait pas fait affaire avec la Davie et est allé en Italie. Donc, merci de le rappeler parce que je crois qu'effectivement c'est important de faire travailler les gens de chez nous, les gens du Québec, qu'on a des compétences, on a des expertises.

• *(21 h 20)* •

Mais, si je reviens au chantier maritime de la Davie, je voudrais vous rappeler qu'il y a tout un programme, actuellement, canadien du côté des navires, une annonce qui a été faite en 2011 de 33 milliards de dollars de contrats, et vous vous rappelez, ces 33 milliards de dollars là, il y a la grosse, majeure partie qui est allée... je crois que c'est 26 à 27 milliards au chantier d'Irving à Halifax, et un 5, 6 milliards qui est allé à Seaspan à Vancouver, et, lors de cette annonce-là, zéro, zéro pour les chantiers maritimes de Lévis, alors que les chantiers maritimes de Lévis représentent, je le répète, le plus grand chantier maritime du Canada. Depuis ce temps, il y a eu quelques contrats qui ont été octroyés, là, au chantier maritime de Davie, mais pas du tout de la même ampleur que le 33 milliards. Et peut-être juste rappeler au ministre délégué que ce 33 milliards là est évalué par la Stratégie nationale d'approvisionnement en matière de construction navale une somme globale de 100 milliards. Ça, si le Québec avait eu des retombées économiques à la proportion de ce que le Québec envoie à Ottawa, ça représenterait 20 milliards de dollars de retombées économiques pour le Québec. Lorsqu'on parle de développement économique, là on parle. À 20 milliards de retombées économiques pour le Québec, là on parle pas mal plus que ce qu'on retrouve actuellement dans la Stratégie maritime.

Ça fait qu'assez surprenant de voir que tout ce dossier-là est totalement absent de la Stratégie maritime. Et, actuellement, vous savez que le chantier maritime de Davie fait des représentations auprès du gouvernement du Canada — on appelle ça une offre non sollicitée — pour la construction de trois navires, dont un brise-glace et deux navires polyvalents, et je me demandais quelles sont les représentations du gouvernement pour faire en sorte que le chantier maritime puisse avoir ces contrats-là, qui représentent quand même une toute petite partie de ce qui a été donné ailleurs au Canada, alors que nous avons ici, dans la région de Québec, le plus grand chantier maritime du Canada et que nous sommes très, très, très loin de notre juste part. Et là on ne parle pas juste d'argent, on parle d'emplois, d'emplois ici, au Québec. Donc, j'aimerais savoir quelles sont les représentations qui sont faites et comment ça se fait que ces enjeux-là sont totalement absents de la Stratégie maritime du Québec.

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

**M. D'Amour :** Décidément, M. le Président, la confusion règne chez la députée de Vachon ce soir. Je tiens à corriger une affirmation. Les deux navires de Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine, les contrats ont été accordés de gré à gré à la Davie par le gouvernement libéral avant l'arrivée du gouvernement du Parti québécois, et ce, je m'en souviens très bien. Elle a un recherchiste près d'elle, sans doute pourra-t-il lui fournir l'information avec précision, avec les dates, dans les prochaines minutes, et l'admettra-t-elle. Alors, les deux contrats, là, ont été accordés par le gouvernement libéral de gré à gré à la Davie, qui éprouvait des difficultés financières. Pour sauver la Davie, là, pour sauver les emplois à Lévis, le gouvernement a octroyé... C'était en 2011. Le gouvernement du Québec a octroyé au chantier en 2011 un contrat de 125 millions de dollars pour la construction de ces deux navires. Alors, c'est notre engagement dans les activités de l'entreprise. Alors, c'est aussi clair que ça. Alors, c'est en 2011. Le PQ n'était pas au pouvoir en 2011. Alors, je voulais strictement corriger l'information.

Sur la question des contrats fédéraux, M. le Président, la députée de Vachon parle beaucoup du chantier maritime de la Davie à Lévis. Effectivement, c'est un excellent chantier qui a développé une expertise exceptionnelle, mais, au Québec, il y a d'autres chantiers. Et on va conclure sur la question de la Davie, là, le projet Resolve, qui lui dit sans doute quelque chose, bien, le projet Resolve a été confié au chantier de la Davie suite à des représentations de notre gouvernement. C'est le gouvernement du Québec qui est intervenu auprès du gouvernement fédéral et qui a dit : On veut notre part. On veut notre part du gâteau, mais notre part de contrats, et ce projet-là a été octroyé à la Davie, et on en est très fiers. Voilà des retombées concrètes. Alors, si je considère le projet Resolve et que j'additionne ça aux deux bateaux de Tadoussac — Baie-Sainte-Catherine, contrats de 125 milliards, concernant la Davie, et encore récemment, le gouvernement fait plus que sa part, le gouvernement du Québec, et les employés qui travaillent au chantier de la Davie, les centaines d'employés qu'on y retrouve sont très conscients — parce que j'ai été au chantier de la Davie — ils sont très conscients de l'apport important du gouvernement du Québec.

Puisqu'on parle de contrats fédéraux, Forillon, c'est au Québec, la députée de Vachon le sait très bien, c'est en Gaspésie, et j'ai visité le chantier de Forillon à deux reprises. J'ai eu l'occasion de recevoir M, Côté en Gaspésie, on a discuté ensemble. M. Côté est venu me voir à mon bureau, il y a six navires de la Garde côtière canadienne qui ont été

confiés au chantier de Forillon en Gaspésie. Ce n'est quand même pas rien. Alors, six navires de la Garde côtière, ça représente des millions de contrats. Pendant ce temps, lorsqu'on parle de nos chantiers maritimes, il y a le Groupe Océan, qui est à L'Isle-aux-Coudres. On voyait des informations circuler, là, dans les médias récemment à l'effet qu'Océan tourne à plein régime, encore des centaines d'employés qui travaillent.

Je suis allé, Mme la députée de Vachon, M. le Président, je suis allé du côté du chantier aux Méchins, chez Mme Verreault, où on ne fait pas de construction de navires, mais on fait de la restauration, de la rénovation de navires, on a élargi la cale sèche de façon à recevoir davantage de navires. Et là la phase II du projet, on veut l'allonger, et on est en lien présentement avec Mme Verreault aux Méchins, justement pour faire en sorte de réaliser ce projet-là dans son ensemble, et ça va se traduire, me dit-on, par une centaine d'emplois supplémentaires. C'est sans compter Méridien du côté de Matane, et il y en a d'autres. Alors, moi, je suis très fier, je suis très fier de ça.

Je tiens à ajouter que, concernant — je reviens un peu en arrière — Resolve, le 30 novembre 2015, le gouvernement du Canada a signé un contrat avec Resolve pour l'allocation d'un navire de ravitaillement reconstruit par Davie. Le navire transformé est au chantier depuis octobre, et les travaux ont débuté, et la valeur de ce contrat, M. le Président... Tantôt, la députée de Vachon disait : 20 milliards, c'est de l'argent, puis il faut notre part. Bien, il y a 787 millions de contrat là. C'est de l'autre côté du fleuve, là, c'est tout près d'ici, tout près du parlement, de l'Assemblée nationale, de l'autre côté, des centaines de travailleurs et de travailleuses qui vont réaliser ce contrat-là, sans compter les 125 millions des deux bateaux de Tadoussac. C'est sans compter les six navires de la Garde côtière du côté de Forillon et combien d'autres projets qui vont être consentis à nos chantiers maritimes au Québec.

Et, dans la Stratégie maritime, dans le plan d'action, page 20, concernant nos chantiers maritimes québécois, il y a plusieurs gestes qui ont été posés concrètement qui vont soutenir nos chantiers : offrir une déduction additionnelle pour amortissement de 50 % aux armateurs québécois à l'égard des travaux de construction ou de rénovation de navires qui sont réalisés par des chantiers maritimes québécois; offrir une réserve libre d'impôt destinée aux armateurs québécois pour financer les travaux d'entretien, de rénovation ou de construction de navires qu'ils confieront à un chantier maritime québécois; maintenir le crédit d'impôt remboursable pour la construction ou la transformation de navires. Alors, il y a d'autres moyens financiers qui vont être définis, travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens. Page 20 de la Stratégie maritime.

Savez-vous, M. le Président, moi, j'aurais aimé, j'aurais aimé que les députés de l'opposition... Je crois que le député de Bécancour-Nicolet l'a fait, mais j'aurais aimé que la députée de l'opposition officielle prenne la peine de lire la Stratégie maritime du Québec. Je pense que je vais lui en dédicacer une copie ce soir. Page 20, il est écrit, et je cite — comme dirait le ministre de la Santé, je m'autocite : Travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens. Ça, ça veut dire, M. le Président, qu'on est en lien avec le gouvernement fédéral. Et ce qu'on souhaite, c'est le développement de nos emplois ici, au Québec, dans nos chantiers maritimes, parce qu'on figure parmi les meilleurs. On a développé une expertise qui est reconnue dans le monde, ce n'est pas rien, là. Que ce soit la Davie, que ce soit à Forillon, on fait bien les choses. Et on fait notre travail, n'en doutez point, Mme la députée de Vachon.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Alors, Mme la députée de Vachon, il reste deux minutes et quelques secondes.

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Je trouve ça désolant d'entendre le ministre délégué de dire qu'il va me donner — puis il fait des blagues — la stratégie pour que je la lise. Ça, c'est des blagues style du ministre de la Santé et ce n'est pas des blagues très, très parlementaires. Je crois que ce n'est pas du niveau... Et inquiétez-vous pas, les documents, nous les lisons et nous les regardons. Ça ne veut pas dire que nous avons la même opinion que vous concernant ces documents-là. Je trouve ce genre de blague là extrêmement déplacé, M. le Président.

Donc, je veux juste rappeler au ministre délégué, qui nous parlait du projet Resolve, en fait, qu'il s'attribue l'ensemble des mérites du contrat de Resolve, que ce projet-là a été annoncé en plein dans la campagne électorale fédérale et que c'était un enjeu électoral fédéral très, très clair, et c'est dans ce contexte-là que ce projet-là a été annoncé. Donc, je pense qu'il y a beaucoup d'autres choses qui ont milité en faveur de ce projet-là. Et c'est très bien, le projet Resolve, mais que le ministre délégué se contente de ce projet-là, qui est un projet de 300 millions de dollars, alors que les autres chantiers maritimes au Canada ont eu des contrats de l'ordre de 33 milliards de dollars, je trouve que le ministre délégué manque beaucoup, beaucoup d'ambition.

Moi, je crois que nous devrions avoir notre part de ces contrats-là. Et 300 millions, c'est un petit début, hein, et c'est loin d'atteindre la part que nous devrions avoir. Et, si nous évaluons au pourcentage de la part que le Québec a dans l'ensemble des contrats canadiens de votre succès, vous n'auriez même pas la note de passage. Donc, je pense que, très clairement, les efforts ne sont clairement pas suffisants, et nous devrions avoir une part beaucoup plus grande que celle-là. Et, dans tout son discours précédent... J'avais posé une question très précise au ministre délégué, mais je n'ai pas eu de réponse concernant les trois contrats qui sont en cours, quelles sont les démarches qui seront faites de la part du gouvernement du Québec auprès du gouvernement du Canada, et je n'ai pas eu l'ombre de début d'une réponse concernant ce dossier-là. Le ministre est allé dans plein de directions, mais pas de réponse à ma question.

• *(21 h 30)* •

**Le Président (M. Reid) :** Merci, Mme la députée. Le bloc est terminé, nous passons maintenant au dernier bloc complet du gouvernement. M. le député de Huntingdon.

**M. Billette :** ...de la critique de l'opposition officielle de toujours terminer ses questions. Mais je pense qu'on est quand même galants, on va laisser la question...

**Le Président (M. Reid) :** Ne prêtons pas d'intentions, M. le député. Je vais vous donner la parole, vous pourrez faire ce que vous voulez avec votre parole.

**M. Billette :** On va donner la parole au ministre pour répondre à la question.

**Le Président (M. Reid) :** Voilà. Voilà.

**M. D'Amour :** Il y a tellement d'informations à corriger, M. le Président, c'est important que je le fasse, et on va rappeler certains faits. Effectivement, le contrat de Resolve avait été accordé par le gouvernement conservateur, mais n'avait jamais été signé. Ce qui a fait en sorte que la Davie, aujourd'hui, puisse compter sur ce contrat non pas de 300 millions, là, mais de 587 millions au total — c'est ce que ça peut donner, là — c'est parce que les deux premiers ministres, le nouveau premier ministre du Canada, l'automne dernier, M. Trudeau, et notre premier ministre à nous, se sont entretenus, et le contrat a pu être réglé à ce moment-là. C'est suite à l'une de nos interventions parce qu'on tenait à l'activité économique de la Davie, parce qu'on tient à l'expertise de la Davie, et on a fait notre travail conformément à ce qui est écrit, je le rappelle, M. le Président, en toutes lettres à la page 20 de la Stratégie maritime, «travailler de concert avec le gouvernement fédéral afin que les chantiers maritimes québécois participent au renouvellement de la flotte de navires canadiens».

Quant au projet Resolve, la compagnie Irving, à Halifax, voulait obtenir ce projet-là. N'eût été de l'intervention de notre gouvernement l'automne dernier, c'est un contrat qui aurait échappé à la Davie. Alors, on a fait plus que notre travail pour un contrat qui pourra atteindre 587 millions de dollars. Si on additionne à ce qui a été donné du côté des deux navires de Tadoussac, on ajoute 125 millions de dollars, le gouvernement fait plus que sa part.

Forillon. Forillon, ça s'est passé au cours des deux dernières années, quelques mois, à peu près un an, et c'est le propriétaire du chantier lui-même qui, un jour, est arrivé à mon cabinet en disant : Nous avons obtenu le contrat de construction de six navires de la Garde côtière canadienne. Pas un, pas deux, pas trois, six. C'est des retombées concrètes, directes. Moi, je n'aime pas ça quand on minimise le travail qui est réalisé. Moi, je voudrais que ça se fasse en partenariat. C'est des contrats pour des travailleurs au Québec, dans nos régions. En Gaspésie, là, c'est des emplois importants pour eux, à temps plein puis à l'année, là. C'est une autre dimension qu'on donne à Forillon, Forillon qui est passé d'une étape où on construisait des navires de pêche... là, on parle de navires de la garde côtière, c'est majeur.

Moi, je me réjouis pour la Gaspésie puis je les félicite, on parle d'innovation. Ça, c'est en droite ligne avec la Stratégie maritime. On parle d'emplois de qualité, ça fait aussi partie de nos intentions à l'intérieur de la Stratégie maritime. Puis on parle de la Davie, puis je ne veux pas oublier Océan là-dedans, qui font un travail absolument remarquable. On parle de milliers d'emplois qui sont liés à nos chantiers maritimes. On peut-u cesser d'être réducteur et d'apprécier le talent québécois, d'apprécier les investissements québécois, d'apprécier cet esprit d'entrepreneur là qu'on a chez nous, dans nos régions? Ça, c'est important.

Il y a une chose que je tiens à dire aux régions, puis aux chantiers maritimes, puis aux installations portuaires : Tout ce monde-là peut compter sur le gouvernement actuel, le gouvernement libéral, qui est au coeur de la première Stratégie maritime du Québec, qui a des ambitions colossales qu'on entend bien réaliser avec la collaboration de nos députés. Et je le répète, M. le Président, puis je le fais en tout respect et en toute amitié, moi, j'aimerais ça que les députés de l'opposition se joignent à nous. Sur la ligne de départ, au niveau de la Stratégie maritime, là, il y a le monde municipal qui est derrière nous, il y a la Fédération des chambres de commerce qui est derrière nous, la fédération de l'entreprise indépendante qui est avec nous, les régions sont aux premières loges de ce développement. Les seuls qui manquent, M. le Président, c'est les députés de l'opposition. Le député de Nicolet-Bécancour, là, semble vouloir collaborer, puis j'en suis fier, de ça, puis je le félicite pour ça, je le félicite.

Puis Mme la députée de Vachon, M. le Président, elle est aussi la bienvenue. Puis je le dis en tout respect, et je suis sincère, et je lui offre, hein si elle veut qu'on se rencontre quelques heures pour qu'on puisse partager ensemble sur la Stratégie maritime, si elle a des idées, si elle a des projets, si elle a des propositions à nous faire, je m'engage, là — puis on est ensemble, c'est une diffusion publique — je m'engage à l'entendre avec beaucoup d'ouverture puis avec beaucoup de respect pour qu'on puisse amener l'industrie maritime du Québec plus loin.

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

**M. Billette :** Merci beaucoup. Très intéressant, M. le Président, ce qu'on entend. Je pense que c'est au-dessus de la partisanerie, on parle du développement, de l'avenir de nos enfants. M. le ministre, je tiens à vous féliciter, je pense qu'on est capable de jouer au-dessus de la partisanerie lorsqu'on veut parler de l'avenir du développement économique, et vous le faites très bien. Donc, merci et félicitations au nom de tous les Québécoises et Québécois.

Un sujet que je veux aborder avec vous, on parle depuis tantôt de développement économique, de création d'emplois, des emplois spécialisés, des emplois bien rémunérés, puis je pense que c'est important dans toutes les régions du Québec. Mais, si on regarde les chiffres de l'emploi au niveau de l'offre en tant que telle ou la demande d'emplois, on est en pénurie actuellement de 2 000 emplois, des emplois vraiment spécialisés. On parle des emplois principalement dans le domaine du matelotage, on en parle, de 2 000, pénurie de 2 000 actuellement. Et le gouvernement, M. le Président, vous êtes sans le savoir, et M. le ministre également, on travaille beaucoup à l'arrimage entre la formation et l'emploi. Donc, je pense, ce qui est important, on est en train de mettre une stratégie en place qui va avoir des besoins de main-d'oeuvre, de main-d'oeuvre spécialisée, des opportunités, et c'est rare qu'on entende un jeune dire : Je vais m'en aller matelot, faire partie d'un équipage d'un navire. Et la Stratégie maritime, c'est ce que ça va offrir à nos jeunes, nos jeunes de nos régions, des emplois bien rémunérés, des emplois en région.

Donc, j'aimerais savoir, M. le Président, de la part du ministre, est-ce qu'il y a une stratégie qui a été mise en place pour pouvoir s'assurer qu'on ait la main-d'oeuvre disponible pour combler le développement qu'on va faire à partir de la Stratégie maritime?

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

**M. D'Amour :** Alors, on est déjà, M. le Président, devant une situation particulière. D'un côté, nous bénéficions au Québec d'institutions de formation de grande qualité. On pense à l'institut maritime à Rimouski, j'en ai parlé. Il y a le volet pêche, là, avec l'école nationale des pêches de Grande-Rivière. Bien, dans les deux cas, là, au cours des deux dernières années, avec l'arrivée de la Stratégie maritime et le fait qu'on a identifié les possibilités d'emplois, on assiste à une augmentation significative. Il y a même une entente entre les deux institutions dont je parle maintenant, alors on échange les jeunes. Il y a deux semaines, j'étais à Baie-Comeau, et le directeur général du cégep de Baie-Comeau s'interrogeait en disant : Est-ce que nous aussi, on peut établir une entente avec l'institut maritime de Rimouski? Bien, j'ai dit : Parlez-vous, et ils se parlent, ces gens-là.

Maintenant, la réalité, à quoi sommes-nous confrontés? D'ici trois ans, les besoins en matière de ressources humaines, M. le Président, on parle de 2 000 à 2 500 travailleurs et travailleuses dont on a absolument besoin. Des officiers de niveau supérieur, bien sûr, mais aussi des gens à terre. Lorsqu'on parle du développement de l'industrie, de la logistique, on a besoin de spécialistes, de techniciens dans le domaine qui vont nous aider à développer cette industrie-là. Les matelots... Et c'est le député de Vimont, qui, il y a quelques mois, m'interpelle en disant... Puis il est arrivé au bureau, ici, à l'Assemblée nationale, accompagné d'un président syndical, en nous disant : On manque de matelots, il faut absolument former des matelots le plus rapidement possible. Et des matelots, vous savez, pour une première année de travail, là, on parle d'un salaire annuel de 40 000 $ à 45 000 $ pour commencer. Et j'ai déjà annoncé qu'en septembre 2017 l'endroit va se définir, on va offrir un D.E.P. en matelotage au Québec pour nos entreprises, pour nos armateurs, pour nos navires de croisière.

On parle de matelots, mais les besoins sont beaucoup plus grands, on parle de besoins en matière de logistique. Vous savez, on mange sur les bateaux, on a besoin d'employés liés à la restauration. On doit parfois réparer des navires en route, là, sur l'eau, alors on besoin de mécaniciens, on a besoin de plombiers, on a besoin d'électriciens spécialisés dans le monde maritime. On parle d'une pénurie de main-d'oeuvre actuellement. Si on veut que l'industrie se développe bien, on doit combler ces besoins-là. Et, traditionnellement, ce ne sont pas des métiers... Moi, avec ma conjointe, on a quatre enfants, et, lorsqu'est arrivé le temps du choix de la carrière, sincèrement, M. le Président, pas souvent, chez nous, on a parlé des carrières maritimes. Puis j'ai vérifié, si vous êtes un jeune de Montréal sur le Plateau, il y a de fortes chances que, l'industrie maritime, que vous ne la connaissiez pas vraiment. Ce n'est pas des métiers dont on a fait la promotion, ce ne sont pas des professions que l'on connaît naturellement.

Et j'ai eu l'occasion de sensibiliser les formateurs du côté de l'institut maritime de Rimouski, et on va faire une meilleure promotion dans l'avenir, on va faire ces métiers... J'ai manqué un peu de temps, là, au cours de l'hiver parce que je projetais — et ça fait toujours partie de mes projets — visiter quelques écoles secondaires, rencontrer les jeunes de deuxième et troisième secondaire, le moment où on fait des choix de carrière, pour leur dire : L'industrie maritime vous ouvre les bras, il y a des possibilités d'emploi. Et on parle de très bons salaires, on parle d'emplois bien payés, là, de professionnels, de techniciens à tous niveaux, je le répète. On a besoin de restaurateurs, on a besoin d'électriciens, de plombiers, d'officiers de niveau supérieur et de matelots. Alors, le D.E.P. en matelotage, ce n'est pas par l'opération du Saint-Esprit que ça arrive, là, ça fait qu'il y a des gens qui y ont pensé et des gens qui sont en train de mettre cette formation-là en place pour que, dès septembre 2017 — ça, c'est un geste concret, là — des jeunes puissent aborder cette formation-là en fonction des besoins qu'on a. Si on veut bien développer notre industrie, encore faut-il avoir les ressources humaines nécessaires.

Et ça figure... il y a tout un chapitre, là, au niveau de la formation à l'intérieur de la Stratégie maritime, et nous travaillons conjointement avec la table au niveau de la main-d'oeuvre présentement, la table sectorielle main-d'oeuvre. C'est M. Claude Mailloux, qui fait partie du forum maritime, qui nous guide, qui est un expert dans le domaine, qui nous guide pour qu'on soit en mesure de doter l'industrie des travailleurs et des travailleuses nécessaires. C'est vraiment passionnant, une carrière dans le domaine maritime. On parle de croisières depuis le début de la soirée, des croisières sur le fleuve, des croisières internationales. Il y a les navires... les porte-conteneurs. Il y a des carrières internationales, il y a des carrières exceptionnelles qui permettent à nos jeunes de s'épanouir, puis d'être heureux, puis d'avoir un revenu qui va leur permettre de bien vivre. Ça, pour nous, c'est une priorité, c'est très important.

• *(21 h 40)* •

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Jean-Lesage.

**M. Drolet :** Merci beaucoup, M. le Président. M. le Président, écoutez, moi aussi, j'interviens sur un petit point. Je trouve déplorable qu'on ne peut pas mettre de l'avant... et travailler ensemble pour comprendre l'importance que ça peut avoir. Les ports existent déjà, les ports sont là. Il y en a qui sont à améliorer, mais on comprend bien que les ports existent déjà. Et de faire en sorte qu'on puisse mettre en valeur cette situation-là dans chacune de nos régions du Québec, ça ne touche même pas juste les ports des libéraux, ça touche les ports de tout le monde, de tous les collègues qui ont la chance d'en avoir, dont moi, j'en ai un à Québec, le Port de Québec.

Alors, vous comprendrez bien que c'est bien dur d'entendre, des fois... vouloir faire de la partisanerie. C'est sûr, c'est peut-être normal de le faire dans des moments comme celui-là, mais il faut quand même admettre qu'il y a quand même une différence ce soir d'opposition dans la façon de voir les choses. Alors, ça, je tenais à le dire avant mon entrée de jeu.

Ce matin, j'étais aux crédits du Tourisme, M. le Président, avec mon collègue de Nicolet-Bécancour, et aussi on a vu à quel point il y avait une... On n'était pas en opposition, au contraire, parce qu'on sait l'importance que le tourisme peut avoir pour chacune de nos régions. Et moi, j'ai parlé du tourisme d'affaires, qui est important dans des périodes de l'année... souvent même que ça complète une saison parce que ça arrive à des moments, septembre, octobre, novembre, auxquels il y a beaucoup d'importance parce que les saisons touristiques ont pris fin.

Alors, vous comprendrez bien que le tourisme de croisière est, tout de même, le même genre de comparaison qu'il est important de mentionner. Parce que, pour être à Québec, ici, vous savez à quel point qu'il y a une valeur, depuis des années, qui s'ajoute aux bateaux de croisière. C'est incroyable, le nombre de bateaux qui viennent, et vous comprendrez bien que ça, ça met en valeur la ville de Québec. Ça donne aux restaurateurs et aux hôteliers, à tous ceux qui bénéficient, les marchands... parce que les gens qui passent ici, bien, retiennent Québec, mais, en même temps, consomment à ce moment-là. Alors, c'est une vitrine extraordinaire pour la ville de Québec, et puis j'ai de la misère à saisir pourquoi qu'on peut être contre d'améliorer ce genre de situation là.

Quand on regarde la stratégie en plus dans son ensemble et on constate à quel point le ministre y met une passion, mais aussi à quel point aussi à tous ceux... en tout cas, le Port de Québec, je parle à la direction régulièrement pour différentes autres raisons, et à quel point ils sont fiers de voir qu'on met une importance à cela pour donner davantage de crédibilité. Puis ça, M. le Président, c'est dans toutes les régions et tous les autres ports que le ministre a parlé tantôt, et mes collègues aussi. Puis mon collègue de Dubuc mentionnait tout à l'heure l'importance que ça a per capita, les retombées économiques de chacun pour les régions du Québec. Alors, c'est difficile d'être contre le progrès. Il me semble que, des fois, il faut peut-être prendre le temps de dire les choses telles qu'elles sont puis de comprendre qu'à part la partisanerie, là, à un moment donné, là, il faut avoir une certaine logique.

Alors, M. le Président, j'aimerais que le ministre nous en parle davantage parce que je pense que... D'abord, premièrement, le Port de Québec, il y a un projet d'agrandissement très important, très important pour les citoyens de Québec parce que, de un, comme vous l'avez dit vous-même, c'est de l'employabilité très, très, très payante, et c'est important de la considérer, cette employabilité-là. Et aussi les retombées que ça peut permettre d'avoir, naturellement, tous ces visiteurs-là qui viennent au Port de Québec, parce que... Pourquoi? Il est à proximité de la ville. Il n'est pas à 20, 30, 40 kilomètres du... non, il est à proximité de la ville.

Alors, il y a un autre projet aussi, M. le Président, que je veux que le ministre nous en parle, l'agrandissement... Puis Beauport 2020, j'aimerais ça vous entendre un peu là-dessus, M. le ministre.

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

**M. D'Amour :** ...il y a quelques volets dans la question du député de Jean-Lesage, le député de Jean-Lesage, qui est directement concerné par la vie économique que génère le Port de Québec. Vous savez, ce sont des milliers d'emplois. Ce n'est pas rien, là, on parle de 7 000 emplois directs. C'est une entreprise quand même très importante.

Je vais aborder ma réponse sous deux angles : d'abord, les croisières et le développement potentiel du Port de Québec. Au niveau des croisières internationales, juste rappeler, M. le Président, que le Québec compte neuf escales de croisière de calibre international. On pense aux Îles-de-la-Madeleine, on pense à Gaspé, à Saguenay, à Baie-Comeau, Trois-Rivières, évidemment Québec, Montréal. Je ne sais pas si j'en oublie, il y en a neuf. La volonté gouvernementale, c'est de les consolider. Parce qu'on a une responsabilité avec les escales de croisières, c'est de faire en sorte que nos croisiéristes soient bien reçus, retrouvent les attraits qu'ils espèrent.

Sur la question de Québec, c'est vraiment au Québec, à travers le réseau des neuf, j'oserais dire, l'une des plus performantes. En octobre, et je crois que c'est le 20 octobre dernier... on me corrigera si j'ai la mauvaise date, là, mais ce que je sais cependant, c'est qu'il y a une journée en particulier où on a reçu six navires de croisière ici, au Port de Québec. C'était très impressionnant, j'ai eu l'occasion d'aller y jeter un coup d'oeil, et les six navires de croisière, là, ont permis à Québec de recevoir 20 000 personnes en une journée. 20 000 personnes, M. le Président, c'est l'équivalent de la population totale de la ville de Rivière-du-Loup dans ma circonscription. C'est l'équivalent de la ville de Rivière-du-Loup qui débarque à Québec en une seule journée pour découvrir nos attraits, découvrir nos restaurants, nos boutiques, nos produits et surtout l'accueil de Québec.

Sur le plan économique, ce fut une saison record en 2015. Sur le plan économique, c'est majeur. Ce n'est pas pour rien que, dans la Stratégie maritime, M. le Président, page 23, on veut moderniser, développer le tourisme lié notamment aux croisières de niveau international, on veut investir. Dans le budget du gouvernement, on avait prévu une somme de 25 millions pour l'agrandissement du terminal de croisière Ross Gaudreault ici même, à Québec. Il y a des projets dont vous entendrez parler très, très bientôt du côté de la jetée Alexandra à Montréal. On parle de dizaines de millions de dollars que nous allons investir dans l'industrie des croisières. Donc, c'est dans la Stratégie maritime, c'est en toutes lettres, là, page 23. Pour ceux qui ne l'ont pas lu, je pense que c'est important de le faire.

Ça, c'est le volet croisières. Sur le plan économique, sur le plan social, c'est l'occasion pour la ville de Québec et le Québec de se démarquer. Donner juste... Petite parenthèse, je pense que j'en ai déjà parlé, mais je le répète, c'est important. J'étais, un jour, il y a deux ans, aux Îles-de-la-Madeleine, et c'était un lundi, se pointe aux Îles-de-la-Madeleine un navire de croisière. Et je faisais une tournée, et, ce jour-là, l'équipage du navire a acheté 5 000 $ du fromage — on connaît tous le Pied-De-Vent aux Îles-de-la-Madeleine, d'ailleurs M. Farhat, notre secrétaire général associé, sait très bien de quoi je parle — à la fromagerie aux Îles-de-la-Madeleine, 5 000 $ de fromage et 8 000 $ de poisson. Aux Îles-de-la-Madeleine, un après-midi, un navire de croisière, l'équipage, 13 000 $ de retombées directes. C'est ça, l'industrie des croisières pour le Québec. Donc, nous allons consolider chacune de nos escales avec le temps. Il y a déjà le Saguenay qui figure parmi les meilleures destinations d'accueil dans le monde, on est fiers de ça. Et, éventuellement, on verra dans les prochaines années si on peut développer. Premier volet.

Sur la question du Port de Québec et du développement Beauport 2020, voilà un projet extraordinaire que nous appuyons. Évidemment, il y a des étapes, sur le plan de l'évaluation environnementale, qui doivent se réaliser. Et je tiens à le souligner que l'administration portuaire de Québec fait un travail colossal, n'a rien négligé, de façon à répondre à chacune des questions qui sont abordées et qui sont posées, ont mis les citoyens dans le coup véritablement — permettez-moi l'expression, là — pour faire une différence. Et c'est un projet de grande communauté, Québec et Beauport 2020. Pour avoir revu les images de ce développement encore récemment, c'est un beau projet. Puis je ne veux pas qu'il y ait d'ambiguïté dans l'esprit de qui que ce soit, puis je félicite le député de Jean-Lesage de poser cette question-là, nous, le gouvernement du Québec, on souhaite appuyer ce projet-là.

Il s'agit d'investissements fédéraux, soit dit en passant, d'investissements fédéraux. Ça va permettre quoi? Éventuellement, dans les prochaines années, d'accueillir un nombre grandissant de navires. La Stratégie maritime, c'est ça, on veut exporter davantage. Un port de mer, c'est un outil d'exportation majeur. Bien sûr, on importe, mais on exporte. Et c'est ce qu'on veut faire, on veut faciliter la vie de nos entrepreneurs, de nos usines manufacturières, de nos entrepreneurs qui produisent, qui exportent. Alors, c'est ce qu'on veut faire.

Québec est un acteur important. Il faut dire qu'il y a là une équipe qui est d'avant-garde, une équipe qui fait un travail vraiment remarquable. Et je tiens à le souligner, et nous, on va appuyer, on va appuyer. Il y a d'autres projets que je n'ai pas abordés, là, l'espace Dalhousie, qui est actuellement en construction. On veut revoir l'ensemble de ce secteur dans le temps, il y a là un intérêt de la ville de Québec. Je me souviens de conversations que j'ai eues avec le maire Régis Labeaume. Pour lui, c'est important, puis c'est important pour nos familles à Québec, c'est important pour notre activité économique. Mais qui dit activité économique dit aussi activité sociale. Ça permet d'améliorer l'environnement, l'environnement économique de Québec, et c'est bon pour l'ensemble des Québécois.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, M. le député de Mégantic. Il reste 2 min 30 s.

• *(21 h 50)* •

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Je réitère les informations du ministre parce que, comme on le sait très bien, le tourisme, c'est un élément très important, mais le tourisme d'affaires, qui est complémentaire au tourisme... Vous savez, quand on va à Las Vegas, ou à La Nouvelle-Orléans, ou à Orlando, le tourisme, c'est l'élément important, mais le tourisme d'affaires, qui est conséquent à cette population-là, a des retombées encore plus considérables. Et puis on en parlait, moi et mon collègue de Jean-Lesage, et, vous savez, à Québec, l'automne, là, après le tourisme puis après la tombée des feuilles, si on n'avait pas le tourisme d'affaires, on trouverait ça difficile. Donc, le tourisme a des conséquences directes dans notre milieu, puis je pense qu'il faut féliciter le ministre sur le sujet parce qu'on en a besoin.

Moi, je voudrais ouvrir un autre sujet, qui est, en fait, la recherche et le développement. Le développement des connaissances scientifiques dans le domaine maritime nous permettra non seulement d'exploiter notre fleuve et ses affluents de façon intelligente et pérenne, mais également de nous guider dans la prise de décision. J'ai eu personnellement la chance d'avoir une couple de projets qui ne se sont, malheureusement, pas matérialisés, mais dont... J'avais eu la chance de participer avec le ministre sur des projets d'innovation, de développement de technologies qui avaient un potentiel très intéressant, puis on voulait choisir le Québec à cause, justement, de ses compétences, ses connaissances dans le domaine maritime. Donc, ce n'est pas une fiction, c'est une réalité, le Québec peut, aujourd'hui, compter sur l'expertise et le savoir-faire de véritables leaders en recherche maritime.

Les centres de recherche à vocation industrielle tels que le Centre de recherche sur les biotechnologies marines sont importants pour l'économie du Québec, car ils permettent d'établir le lien entre la recherche, qu'elle soit fondamentale ou appliquée, et les entreprises qui bénéficieront de ces innovations. Le développement du secteur marin à Rimouski par la Stratégie maritime représente, pour le centre de recherche en biotechnologies maritimes, une opportunité pour la création d'un pôle d'excellence dans le domaine des sciences de la mer. La disponibilité des ressources naturelles du Québec maritime... l'estuaire du golfe... et du golfe Saint-Laurent est un atout non négligeable pour la prospérité de la filière des biotechnologies marines.

En novembre 2015, la direction du transport et de la logistique et la direction régionale du Bas-Saint-Laurent...

**Le Président (M. Reid) :** ...

**M. Bolduc :** Bon, bien, je reviendrai...

**Le Président (M. Reid) :** Vous pourrez continuer, il va rester un dernier bloc. Alors, nous arrivons à la période, effectivement, où nous allons passer le dernier bloc de chaque formation politique en calculant tous les temps qui n'auront pas été pris lors des remarques préliminaires, etc., et nous commençons par un bloc du deuxième groupe d'opposition d'une durée de 12 minutes.

**M. Martel :** Merci, M. le Président. M. le Président, vous savez, le fleuve Saint-Laurent, là, c'est un peu le coeur du Québec. Si le Québec est ce qu'il est aujourd'hui, c'est en grande partie à cause du fleuve Saint-Laurent. Puis, au fil des années, on s'en est toujours servi. Il donne de l'eau potable à beaucoup de municipalités, il a servi pour le transport des marchandises, il a servi pour l'installation des communautés.

Mon chef a écrit un livre pour dire : On pourrait en faire plus avec le fleuve Saint-Laurent. Le gouvernement libéral a fait la Stratégie maritime, puis je dis amicalement, inspirée un peu de la stratégie Saint-Laurent. Je l'ai dit tantôt, il y a des affaires de bonnes là-dedans. Le ministre, il dit : Est-ce qu'on pourrait travailler avec l'opposition? Écoutez, à Bécancour, c'est le seul port qui appartient au Québec. Vous savez, M. le ministre, le parc industriel de Bécancour, depuis 15 ans — puis

je ne vous rends pas responsable de ça, mais c'est un des plus beaux potentiels — on a perdu plus d'emplois dans le parc industriel qu'on en a créé depuis 15 ans. Le port, il peut être beaucoup plus, beaucoup mieux utilisé. C'est sûr que je vais travailler, c'est sûr que je vais travailler avec vous par rapport à ça, mais demandez-moi pas d'être complaisant. Mon travail, moi, c'est d'être critique, d'être exigeant. Vous avez une responsabilité, on vous a confié un beau mandat, et moi, j'ai des attentes par rapport à des projets concrets, et je pense, comme ministre, vous avez cette responsabilité-là de livrer. Ça fait deux ans que vous êtes là, il y a des annonces qui ont été faites, des enveloppes disponibles. Moi, j'ai hâte qu'on annonce des projets concrets. Les 730 millions, je ne les banalise pas, c'est des bons projets, mais je pense qu'ils auraient pu être réalisés même sans la stratégie Saint-Laurent. Mais là vous avez un défi devant vous avec les 500 millions, puis c'est ça qu'il faut remplir.

Tout à l'heure, vous avez parlé — effectivement, je l'ai lue, la stratégie Saint-Laurent — vous avez vanté une mesure fiscale à l'intérieur, vous dites : Le gouvernement avait présenté... C'est-à-dire que c'est moi qui dis ça : Le gouvernement avait présenté dans son budget de 2014-2015 deux mesures pour aider les armateurs à moderniser leurs flottes de navires, pour lesquelles ils avaient prévu 1,3 million sur trois ans. Vous les avez aussi réannoncées en 2015. La première mesure est la création d'une réserve libre d'impôt pour financer des travaux d'entretien, de rénovation, de construction de navires qui seraient confiés à un chantier maritime québécois.

Ça fait deux ans que vous avez annoncé ça. Pouvez-vous me dire, concrètement, M. le ministre, combien d'entreprises, combien ont profité de ça?

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le député de Nicolet-Bécancour. M. le ministre.

**M. D'Amour :** Alors, différents aspects. Le premier aspect de l'intervention du député touche toute la question de Bécancour. Effectivement, c'est une propriété du gouvernement du Québec. Et, effectivement, je vais vous donner mon avis, là, on peut faire plus et on peut faire mieux avec les installations de Bécancour, et on a, je dirais, la responsabilité et le devoir de le faire. Je ne peux pas répondre de ce qui s'est fait ou pas fait il y a 15 ans, je ne peux pas répondre de ce qui s'est fait ou pas fait il y a 10 ans, mais je sais que, maintenant, on a une stratégie maritime et je vous dirais que, dans l'évaluation qu'on faisait, là, à savoir si un territoire ou l'autre deviendrait une zone industrialoportuaire, ça allait de soi. Ça allait de soi, c'est une propriété du gouvernement du Québec, il y a là des terrains de grande qualité. J'y suis allé, j'ai fait le tour avec M. Richard deux fois plutôt qu'une. Ça a été le lieu d'annonces, là, pour différents projets — d'ailleurs, vous y étiez, M. le député — et il y a beaucoup de choses à faire avec Bécancour, et la Stratégie maritime va nous permettre d'y arriver. En plus, on arrive avec des sommes d'argent importantes, 300 millions de dollars.

Voyez-vous, la Stratégie maritime se déploie par étapes. Alors, on parle beaucoup ce soir des zones industrialoportuaires, j'ai parlé de ce programme lancé à Trois-Rivières. Il y a des choses concrètes qui ont été faites concernant la recherche. Je vous parle d'un D.E.P. en matelotage, et une précision que je voudrais apporter, là, concernant le volet formation, il y a de l'argent aussi, on a mis 15 millions de dollars sur trois ans. Ça, c'est des choses qui ont été annoncées, puis on est dans l'action.

Concernant les chantiers maritimes, on va y arriver, c'est une autre étape, c'est une autre étape. Il y a des éléments, effectivement, qui étaient contenus dans le budget, mais on a besoin de travailler davantage de concert avec nos chantiers maritimes pour mieux définir nos outils pour les aider et les soutenir. Il y a une conjoncture d'événements qui fait en sorte présentement que les chantiers ont beaucoup de travail, ont beaucoup de projets à réaliser. On a parlé de la Davie avec les deux navires de Tadoussac, projet Resolve. On a parlé d'Océan, les manchettes en faisaient état récemment. Du côté d'Océan, à L'Isle-aux-Coudres, sans jeu de mots, on a le vent dans les voiles, ça va très bien. Forillon a un carnet de commandes bien rempli. Mais je vous dirais que, dans l'évolution de la Stratégie maritime, toute la question des chantiers, on va y revenir pour mieux définir notre offre. Parce que je comprends que l'industrie maritime évolue très rapidement, puis, au niveau des chantiers, les outils qu'on a mis en place ont peut-être besoin d'être bonifiés ou d'être modifiés.

À la question claire : Est-ce qu'il y a des projets sur la table présentement?, il y a différents projets qui n'ont jamais été enregistrés et déposés, là, dans la mesure où on doit retravailler sur certains avantages qu'on veut mettre en place. Alors, je réponds clairement à la question à cet égard.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.

**M. Martel :** Ce que vous me dites, M. le ministre, c'est qu'il n'y a eu aucune entreprise qui a profité de cette mesure-là. Moi, je serais curieux de savoir... Je pense que c'est 1,3 million sur trois ans, j'aimerais ça savoir où est cet argent-là.

Puis vous avez annoncé une deuxième mesure, déduction additionnelle pour amortissement de 50 % pour la construction ou la rénovation de navires. Le gouvernement avait budgété 1,1 million sur trois ans dans son budget il y a deux ans. Encore ici, l'information est très difficile à obtenir pour faire un suivi de cette mesure budgétaire en 2014. Un an plus tard, combien de projets, combien de bateaux, combien d'armateurs se sont prévalus de ces mesures? Et quelle valeur monétaire est-ce que ça représente?

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

**M. D'Amour :** Juste une question de particularité, là, il est question de mesures fiscales, M. le Président, qui relèvent du ministre des Revenus, et il y a des éléments de confidentialité dans ces dossiers-là qui sont délicats, là. Alors, je ne veux pas nécessairement aller plus loin là-dessus. Je ne sais pas si le député a une sous-question ou veut intervenir, là, je sens que...

**M. Martel :** C'est-à-dire je ne demande pas qui...

**Le Président (M. Reid) :** M. le député.

**M. Martel :** Je ne demande pas qui, je demande combien, combien qu'il y a d'argent qui a été dépensé avec ça. C'est évident que je ne demanderais pas quelle entreprise a bénéficié de...

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

**M. D'Amour :** Comprenez, M. le Président, une mesure fiscale, dans le temps, ça s'applique sur un an, deux ans ou trois ans. Alors, difficile pour moi de répondre à une question aussi précise et aussi pointue, M. le Président, pour différentes raisons. D'abord, il y a un volet de confidentialité. Mais le député me répond : Je ne loge pas à cette enseigne, je ne veux pas en savoir tant. Mais, dans l'autre volet, ça touche des mesures fiscales, ça relève du ministère des Revenus. C'est difficile pour nous d'aller plus loin parce qu'il y a un étalement dans le temps, M. le Président.

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.

• *(22 heures)* •

**M. Martel :** M. le Président, je ne le sais pas — puis ce n'est pas méchamment, là — je ne le sais pas si le ministre, il sait que, pour avoir droit à cette mesure-là, on doit obtenir un certificat d'autorisation du ministère de l'Économie. Nous, on a demandé, de notre côté, au ministère combien qu'il a délivré de certificats pour que des entreprises puissent s'en servir. La réponse du ministère à notre demande d'accès est très surprenante. Depuis deux ans, il n'y a aucun certificat qui a été émis. Donc, il ne peut pas y avoir aucun armateur, aucun navire, aucun projet qui a bénéficié de cette mesure-là.

**Le Président (M. Reid) :** Oui, allez-y.

**Des voix :** ...

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

**M. D'Amour :** Alors, concernant le crédit d'impôt remboursable pour les constructeurs de navires, pour chacune des cinq dernières années financières incluant 2015-2016, alors, concernant le premier volet, les vérifications effectuées dans le cadre de nos recherches, le ministère a émis 39 certifications d'admissibilité, et aucune demande n'a fait l'objet d'un refus. Et, quant à l'autre volet, on n'a pas eu de demande, M. le Président. Quant à l'autre volet, le ministère n'a reçu aucune demande de certification pour la mesure fiscale. Alors, je ne peux pas être plus clair que ça.

**Le Président (M. Reid) :** M. le député de Nicolet-Bécancour.

**M. Martel :** Combien de temps qu'il me reste, M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Trois minutes.

**M. Martel :** Trois minutes. Nous avons accueilli le p.l. n° 85 favorablement malgré certains aspects qui devraient être corrigés. Notamment, on souhaite — puis ça se peut que la question soit longue, puis je suis certain que vous allez être intéressé à la continuer plus tard, là — s'assurer que les pôles logistiques de Contrecoeur et de Vaudreuil soient implantés dans un même échéancier et que l'un n'ait pas préséance sur l'autre. Or, selon certains acteurs économiques de Montréal, le pôle logistique de Vaudreuil-Soulanges risquerait de faire très mal au port de Montréal et d'avantager le chemin de fer américain CSX au détriment du Canadien National. CSX est le chemin de fer américain pour lequel a été construit un terminal ferroviaire avec l'aide de 12,6 millions du gouvernement du Québec. Certains craignent que la construction du pôle logistique à Vaudreuil incite les commerçants à faire passer leurs marchandises par le port de New York, ce qui réduirait les affaires du port de Montréal, une extension du port de New York, selon plusieurs. Très inquiet, le président et chef de direction du CN, Claude Mongeau, a écrit au premier ministre pour le mettre en garde contre les dangers du projet. Le président de la Chambre de commerce de Montréal métropolitain fait aussi partie de ceux qui s'inquiètent.

Pouvez-vous rassurer tous les gens et leur garantir que le pôle logistique de Vaudreuil ne nuira pas à l'économie métropolitaine?

**Le Président (M. Reid) :** M. le ministre, vous avez 1 min 30 s.

**M. D'Amour :** Bien, le député soulève un point, un bon point, mais qui a déjà été l'objet de discussion. Je vais vous dire, M. le Président, on a eu cette discussion-là, il y a à peu près deux ans, au moment de notre arrivée. Dans les mois qui ont suivi, j'ai eu l'occasion de rencontrer les intervenants de Montréal, du port de Montréal, de la Chambre de commerce de Montréal, même des gens de Logistek et compagnie, qui nous disaient avoir un certain nombre de craintes, et on a atténué ces craintes-là parce que ce que l'on fait, c'est dans un esprit de complémentarité. Alors, on est capables de développer Vaudreuil-Soulanges et développer Montréal en même temps. Ce n'est pas les mêmes territoires, ce n'est

pas les mêmes besoins sur le plan de l'intermodalité, alors tout le monde, je pense, a été rassuré. Il y a eu quelques rencontres, notamment avec le Forum maritime, que je copréside, ces craintes-là ont été manifestées, mais ça relève d'une autre époque, d'un autre moment. Aujourd'hui, les gens travaillent ensemble, de concert, de façon à développer les territoires en complémentarité.

Alors, c'est clair qu'il y a de la concurrence, M. le Président, du côté de Cornwall. Si on veut concurrencer l'Ontario, encore faut-il être bien localisé. Vaudreuil-Soulanges est une opportunité pour nous, tout comme Contrecoeur en est une autre. Ce n'est pas rien, Contrecoeur. Alors, on a décidé de le faire. Et l'ensemble de nos partenaires ont été rassurés de nos interventions et de l'esprit avec lequel nous cheminons présentement.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. C'est la fin du bloc. Nous allons passer maintenant à un bloc... le dernier bloc de l'opposition officielle pour une durée de 5 min 30 s.

**Mme Ouellet :** Oui. Merci, M. le Président. Donc, je voudrais faire quelques rectifications également. Donc, je pense que, lorsque le ministre délégué parle de la première Stratégie maritime du Québec, il a la mémoire sélective ou la mémoire courte, je lui avais déjà dit qu'il y a eu une première politique de transport maritime et fluvial au Québec, qui date de 2001, sous l'ancien gouvernement du Parti québécois : accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce; utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socioéconomique des régions du Québec; accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent; et favoriser la formation de la main-d'oeuvre et le savoir-faire québécois. Donc, expertise, innovation, développement. Donc, je pense, M. le Président, il faut faire attention lorsqu'on parle ici. au salon bleu. Et ça existait, ça date de 2001, donc je pense que ce n'est pas exact de dire que c'est la première stratégie du gouvernement.

Je voudrais aussi revenir sur une affirmation du ministre délégué et lui confirmer que le contrat pour les deux traversiers qui sont actuellement en construction, c'est signé le 16 mai 2013 et qu'avant ça la construction n'avait pas commencé parce qu'il y avait des problèmes. Donc, sur le site de la Davie, vous allez voir que la Davie signe un contrat avec la STQ, et c'est le 16 mai 2013. Donc, je voulais quand même juste rectifier qu'avant ça, effectivement, il y avait eu des pourparlers, mais qu'aucune construction n'avait, donc, commencé. Donc, voilà pour les rectifications.

En fait, non, il en reste une autre, rectification. Et ça, M. le Président, je trouve que c'est un drôle de procédé, le ministre délégué insinuait un petit peu plus tôt, il dit : Si les oppositions veulent collaborer... comme si nous ne collaborions déjà pas. Et, donc, nous avons collaboré. Vous avez fait une consultation sur la Stratégie maritime, nous vous avons envoyé une lettre avec des propositions. Donc, nous participons à plusieurs forums. Donc, je veux juste rectifier, je trouve que ce genre d'insinuation là n'a pas sa place. Et nous y croyons, au transport maritime. Preuve est faite que, déjà depuis 2001, il y a des documents qui sont déposés et qu'il y a du travail qui a été fait dans ce sens-là.

Je voudrais, tout comme mon collègue, revenir sur la question du pôle logistique de Vaudreuil parce qu'effectivement le projet de loi a été déposé, mais pas encore, je crois, là, étudié, et il a fallu... Dans la question du pôle logistique, effectivement, il y a deux emplacements, un emplacement à Vaudreuil-Soulanges et un emplacement à Contrecoeur, et, très clairement, l'emplacement de Vaudreuil-Soulanges nécessitait du dézonage et se retrouve dans une zone qui, effectivement, de l'avis de plusieurs, favoriserait le port de New York au détriment du port de Montréal, tandis que, du côté de Contrecoeur, c'est déjà sur un site industriel. Et il a fallu l'intervention du ministre de l'Agriculture pour nous confirmer qu'il n'y aurait pas de dézonage du côté du port de Vaudreuil, et je voudrais donc avoir, là, l'engagement du ministre délégué qu'effectivement... Parce que ça fait partie des meilleures terres agricoles du Québec, nous avons eu des représentants de plusieurs agriculteurs. Dans cette région-là, il y a de la relève, et donc les agriculteurs ont des enfants qui veulent prendre la relève de leurs terres — ce n'est quand même pas si courant que ça — tellement que ce sont des bonnes terres, et je voudrais un engagement formel à ce qu'il n'y ait pas ni de dézonage ni d'expropriations directes ou indirectes dans le secteur de Vaudreuil-Soulanges.

**Le Président (M. Reid) :** ...

**M. D'Amour :** M. le Président, très rapidement, très, très rapidement, premièrement, ce qu'avait proposé aux Québécois en 2001 le Parti québécois, ce n'était pas une stratégie maritime, c'était une politique maritime avec un budget de combien, M. le Président? Je m'en souviens très bien, j'étais maire, je me rappelle de ma déception parce que j'ai assisté à cette présentation d'une politique, il y avait 50 millions, M. le Président, pour l'ensemble de l'oeuvre. Il y avait tellement peu d'argent que cet argent-là n'a jamais été dépensé, M. le Président. Et la politique relevait strictement du ministère des Transports, alors que, nous, la stratégie, bien, c'est un rassemblement de ministères, c'est une cause commune gouvernementale, c'est un projet collectif, et nous sommes financés dans un cadre financier, justement, sur cinq ans, de 1,5 milliard. Alors, comparativement à 50 000 $, là, pour une politique improvisée coin de table, on n'est pas très impressionnés. Ça, c'est un premier élément.

Deuxièmement, lorsqu'on parle des pôles logistiques, effectivement — c'est sur notre temps, M. le Président, que je prendrai ces quelques instants — c'est que...

**Le Président (M. Reid) :** ...pas vous passer la parole, là.

**M. D'Amour :** ... sur la question du projet de loi n° 85, M. le Président, il y aura une période de consultation...

• *(22 h 10)* •

**Le Président (M. Reid) :** Le bloc est terminé, M. le ministre, alors je vais passer la parole à un député membre de la commission — parce que vous n'êtes pas membre de la commission — M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Je vais donner la parole au ministre pour qu'il puisse finir son intervention puis je prendrai par la suite...

**Le Président (M. Reid) :** À vous la parole, M. le ministre.

**M. D'Amour :** Sur la question de Vaudreuil, premièrement, il n'y a pas de port à Vaudreuil, Mme la députée de Vachon. Encore faudrait-il que vous le sachiez, vous le savez maintenant.

Projet de loi n° 85, M. le Président, projet de loi n° 85 sera étudié, il y aura des consultations. Chose certaine, ce qui a été dit — et je tiens à le réitérer ce soir — il n'y aura pas de dézonage parce qu'on n'en a pas besoin. Il y a déjà des propriétés qui sont dézonées, qui vont nous servir pour implanter ce pôle logistique. Alors, l'engagement a été pris formellement par notre gouvernement, on n'a pas besoin de dézoner des terres agricoles. Parce que, vous savez quoi, si on n'a pas besoin de le faire, on est très heureux de ne pas le faire parce que l'industrie agricole, ça génère des emplois, et sur le plan économique et social, puis c'est la meilleure façon d'occuper notre territoire. On est très sensibles à ça, alors ce n'est pas prévu, puis il n'y en aura pas, puis l'engagement est formel.

Sur la question des pôles logistiques, au départ on ne parlait pas de Contrecoeur, et son collègue le député de Verchères, avec qui j'ai eu l'occasion de m'entretenir à quelques reprises, est très heureux de l'implantation d'un pôle logistique dans Contrecoeur. Alors, ça fait partie des bonnes nouvelles. Mais je le rappelle, hein, il n'y a jamais eu de stratégie maritime avant, il n'y avait qu'une politique financée à raison de 50 millions de dollars, tellement peu d'argent, tellement pas de place pour les projets que l'argent n'avait pas été utilisé, du moins en partie. Alors, aujourd'hui, on compare ça à un cadre financier de 1,5 milliard, une stratégie qui regroupe l'ensemble des intervenants, tant au niveau gouvernemental que des régions, qui met tout le monde au travail, qui s'attarde à la formation, au tourisme, à la science, à l'innovation, à l'exportation, au développement de nos régions. C'est la première fois que ça arrive dans l'histoire du Québec.

**Le Président (M. Reid) :** Merci. M. le député de Mégantic.

**M. Bolduc :** Merci, M. le Président. Je voudrais revenir à mon sujet de recherche et développement, que j'avais brièvement amorcé. Donc, en novembre 2015, la Direction du transport et de la logistique de la Direction régionale Bas-Saint-Laurent du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, accompagnée des directions régionales du ministère des Affaires municipales et de l'Occupation du territoire et du ministère des Transports, rencontrait des intervenants locaux à Rimouski concernant la mise en place d'une zone industrialoportuaire sur ce territoire.

Le maire de Rimouski a indiqué, lors d'un panel de discussion organisé par la Chambre de commerce de Rimouski en janvier dernier, qu'il souhaitait que le port ait une vocation scientifique. La ville souhaite développer un projet permettant d'accroître le positionnement du port comme une zone de savoir et de haute technologie en lien avec le domaine maritime. La ZIP, la zone industrialoportuaire de Rimouski, aura une orientation non pas basée sur l'attraction d'entreprises manufacturières, mais basée sur le développement du secteur du savoir. Possédant déjà un positionnement intéressant comme ville maritime dans le domaine du savoir, l'Université du Québec à Rimouski propose un programme de formation et de recherche en océanographie reconnu au niveau international. Son navire de recherche, le Coriolis II, permet aux étudiants et aux chercheurs la collecte de données nécessaire à l'avancement des connaissances scientifiques dans le domaine marin. L'Institut maritime du Québec offre des formations uniques en navigation, et son centre collégial de transfert de technologies, innovation maritime procure des services de développement de produits et en logistique auprès de nombreux clients québécois, notamment auprès des armateurs.

Le Centre de recherche en biotechnologie marine possède une expertise de renom dans le contrôle associé au développement des biotechnologies marines et fait affaire avec des partenaires et entreprises du Québec et de l'étranger.

Le cendre interdisciplinaire de cartographie des océans se distingue dans le domaine de la cartographie marine, un secteur encore peu développé au Canada. L'entreprise développe ses propres programmes de formation en ligne, qui sont reconnus pour le marché mondial.

La Stratégie maritime prévoit une enveloppe de 5 millions sur cinq ans au soutien de projets de recherche appliquée. Le gouvernement du Québec prévoit également une enveloppe budgétaire d'un million pour le Centre de recherche sur les biotechnologies marines.

Le budget 2016-2017 ajoute aux sommes déjà annoncées une enveloppe de près de 10 millions sur cinq ans, entre autres pour l'entretien et la maintenance du navire de recherche océanographique Coriolis II, 6,2 millions sur cinq ans, le financement de projets du Centre interdisciplinaire de développement en cartographie des océans et la réalisation d'études, de travaux liés au déploiement de la Stratégie maritime, notamment en caractérisation socioéconomique de la filière des biotechnologies marines au Québec, 0,8 million.

Donc, M. le ministre, j'aimerais vous entendre sur l'ensemble de ces vecteurs-là, et quelles retombées, et quels impacts ça va avoir pour la recherche et le développement et l'université de Rimouski.

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

**M. D'Amour :** Bien, d'abord, M. le Président, le député de Mégantic a fait allusion à la zone industrialoportuaire à Rimouski, j'aimerais quand même préciser, là, pour l'ensemble des gens qui nous écoutent comment les choses se sont déroulées. Parce que j'ai parlé de spécialisation de certaines zones tout à l'heure, Rimouski, ça allait vraiment de soi. Je me souviens d'une rencontre à laquelle j'ai participé le 11 décembre. J'étais conférencier à la chambre de commerce, j'ai eu l'occasion de rencontrer le député de Rimouski à ce moment-là, le maire de Rimouski, où on a abordé la question. Et la

question qui était posée : Est-ce qu'on veut un développement industriel lourd du côté de Rimouski, compte tenu de la localisation du port?, et ça allait de soi. Et ça allait de soi.

La demande m'a même été formulée par le député fédéral en disant : Nous, ce qui nous intéresse, c'est la science, c'est le développement de nos connaissances. Et on est déjà bien outillés avec l'Institut des sciences de la mer notamment, le centre de développement sur les biotechnologies marines, qui connaît un succès fulgurant depuis un certain nombre d'années, en fait depuis sa création. C'est la technopole maritime du Québec. Ça nous a amenés, le 11 décembre, à prévoir une autre rencontre qui a été, en quelque sorte, un sommet sur les biotechnologies marines. Ça s'est tenu le 18 mars dernier à Rimouski. Alors, on en est venus à cette conclusion.

Maintenant, le rôle de l'Université du Québec à Rimouski, il est majeur. Et je donne en référence le nom de Jean-Pierre Ouellet, qui est le recteur de l'Université du Québec à Rimouski, qui est à l'origine, aux côtés du premier ministre et de moi-même, pour la création de l'institut franco-québécois sur la recherche. L'institut sera localisé à l'UQAR à Rimouski, puis on en est très fiers, puis on en est très, très heureux. Il n'y a pas d'autre endroit où je voudrais que ce soit installé parce que l'expertise existe et l'expertise a été développée.

Maintenant, à travers toutes ces organisations — parce que le monde de la recherche dans le domaine maritime au Québec est quand même très intéressant et très développé — alors, ce que nous avons proposé à l'intérieur de la Stratégie maritime, c'est une série de mesures. Et, parmi celles-là, c'est la création de Réseau Québec maritime, c'est-à-dire une forme de parapluie sur l'ensemble de l'oeuvre au niveau de la recherche, un regroupement pour éviter la duplication, maximiser l'efficacité de la productivité et le résultat positif de ces recherches. Il y a d'ailleurs une somme d'argent qui est prévue, qui sera annoncée éventuellement lorsque tout sera ficelé, là, au cours des prochaines semaines, plus tôt que tard, soit dit en passant, M. le député. Alors, probablement plus de 3 millions de dollars pour répertorier l'ensemble de ces travaux-là au niveau de la recherche, réunir... ou d'unir l'ensemble des chercheurs pour faire en sorte de créer une différence.

Ce que l'on veut, c'est fédérer les forces vives de la recherche maritime au Québec. Et ça nous manquait, et c'est les chercheurs eux-mêmes qui nous ont fait signe. Dans la consultation qu'on a menée, on nous a dit : On veut être encore plus efficaces. On a les connaissances, on a tout ce qu'il faut, mais on a besoin, là, de regrouper l'ensemble de nos forces pour faire en sorte d'être plus performants. Alors, ça aussi, ça va être porteur pour l'avenir maritime au Québec. On a besoin de la recherche scientifique. Et, lorsqu'on circule, lorsqu'on fait la promotion à l'étranger de la Stratégie maritime, on nous en parle. Alors, on échange. Et ça va être une façon aussi d'attirer des chercheurs, d'avoir un plus grand nombre de connaissances, d'expertises, et c'est au profit de nos régions et au profit du Québec.

Alors, tout ça s'intègre. Voyez-vous, depuis le début, on parle de la stratégie sous différents angles. Mais ce qu'il faut voir, c'est la cohésion, c'est l'orientation générale. Alors, à travers les ministères qui sont impliqués, c'est un monde de collaboration, et tout ça est coordonné... Si le secrétariat existe, là, c'est pour la coordination de l'ensemble des activités de la Stratégie maritime. Tout ce qui touche les volets qu'on a abordés ce soir — parce qu'on a fait un bon tour d'horizon — bien, tout ça est coordonné au niveau du Secrétariat aux affaires maritimes. Alors, si j'additionne ça au fait que nous ne sommes plus aux Transports — ce fut un passage très heureux, soit dit en passant — mais que nous sommes à l'Économie, il y a un autre signal qui s'ajoute à ça, c'est que, la Stratégie maritime, nous voulions en faire un outil de développement économique, et c'est tout ça qui se confirme depuis l'annonce officielle du mois de juin dernier à Montréal. On est fiers de ça, et ça s'est fait dans un esprit de collaboration tout à fait exceptionnel.

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

**M. Simard :** Combien de temps, M. le Président?

**Le Président (M. Reid) :** Neuf minutes.

• *(22 h 20)* •

**M. Simard :** Neuf minutes. Mon Dieu! M. le Président, la Stratégie maritime, a beaucoup de volets qui sont importants pour, justement, le développement des ports. Mais vous comprendrez, M. le Président, que, lorsqu'on touche nécessairement au maritime, lorsqu'on touche à l'eau, là il faut bien penser qu'on a un ministère de l'Environnement qui regarde tout ce qu'on fait, et c'est normal, et c'est très important parce qu'en réalité, aujourd'hui, l'environnement, nos enfants nous le disent, que c'est important, encore plus que nous, parce qu'en réalité, nous, vous savez, on faisait moins attention que les autres avant, là, il faut bien se le dire. Pour faire un petit jeu de mots, on tirait nos vieux pneus sur la grève, ce n'était pas grave, mais à cause... Un coup que le pneu était disparu, on pensait qu'il était parti, il n'y avait pas de problème.

Donc, à partir d'aujourd'hui, maintenant, je pense qu'il faut aller plus loin que ça, il y a de la recherche qui doit se faire, M. le Président, et puis le développement des connaissances scientifiques dans le domaine maritime constitue un volet important de la Stratégie maritime, et ce, afin de mieux répondre aux défis, tant économique, social qu'environnemental, du milieu. Dans tous les milieux du Québec, on doit faire de la recherche lorsqu'on veut faire des projets, c'est important de se le dire.

Dans le cadre de la Stratégie maritime, annoncée le 29 juin 2015, l'annexe IX, intitulée Favoriser le développement des connaissances dans le domaine maritime, M. le Président... Je la montre ici, c'est l'annexe IX, qui est à la page, si ma mémoire... à la page 26 de la stratégie, et ça dit ceci, M. le Président, c'est: favorise le développement de connaissances dans le domaine maritime; prévoit la création du Réseau Québec maritime afin d'unir les structures de recherche, d'innovation déjà existantes et la variété des expertises requises pour mieux faire face aux enjeux maritimes. Ceci aura pour objectif d'amener le Québec à offrir des infrastructures les plus modernes et de disposer des ressources humaines les mieux formées.

Donc, lorsqu'on veut faire du développement, il faut faire du développement intelligent, M. le Président. Il faut s'assurer que, lorsqu'on pose des gestes de développement dans un domaine donné, celui, bien sûr, du maritime... il faut qu'on s'assure qu'on respecte notre environnement et connaître les effets de ce qu'on fait comme développement sur la nature, sur ce qui se passe au niveau de l'habitat du poisson, il faut le dire comme ça, et, véritablement, c'est des recherches qui sont extrêmement importantes.

Le Réseau Québec maritime permettra de regrouper l'ensemble des acteurs de la filière maritime — universités, centres de recherche, gouvernement du Québec, gouvernement fédéral, industries — afin de fédérer les structures de recherche, d'innovation existantes et de mettre en oeuvre les programmations intersectorielles de recherche appuyant la Stratégie maritime. Le projet de création d'un réseau Québec maritime est né d'une concertation entre le Secrétariat aux affaires maritimes, l'UQAR et le Fonds de recherche du Québec qui ont réuni des chercheurs de l'ensemble des universités du Québec, des représentants de ministères, d'organismes, de collèges, de centres de recherche concernés par les questions maritimes en novembre 2014 sur le campus de l'UQAR, à Lévis... que le Québec s'arrime avec la France, qui a déjà un tel réseau.

M. le Président, je pense qu'on n'a rien inventé. Les Français ont, je vous dirais, une histoire maritime incroyable, je pense que c'est même eux autres qui sont venus ici pour découvrir le Canada, M. le Président. Et on est tous un petit peu descendants français. Donc, à partir de là, on voit de quelle façon... Puis ça s'est fait par bateau, ça, M. le Président. Si ça s'est fait par bateau, c'est parce que, nécessairement, ils ont encore plus de connaissances que nous là-dedans. On a, oui, développé une certaine expertise, mais ces gens-là peuvent nous aider encore une fois à parfaire nos connaissances, et on peut s'entraider par rapport à ce qui se passe chez nous, et de là l'importance, M. le Président, de travailler avec nos amis français.

M. le ministre, j'aimerais savoir — en quelques mots, bien sûr, parce que je pense qu'il ne nous reste pas beaucoup de temps — c'est quoi que ça peut faire pour nous aider à se développer de travailler au niveau de la recherche pour être en mesure, justement, de faire les choses correctement.

**Le Président (M. Reid) :** Il reste quatre minutes.

**M. D'Amour :** Bien, M. le Président, à la base même de la Stratégie maritime, on a des décisions à prendre, on a des projets à implanter, puis il est question d'acceptabilité sociale. Je vous donne ça comme exemple. Tu sais, l'acquisition de connaissances va nous permettre quoi? De prendre des décisions plus éclairées, de prendre des décisions plus éclairées lorsqu'on arrive à... Dans le fond, pour l'implantation d'un projet dans une région, peu importe laquelle, bien, ça permet, sur le plan de l'acceptabilité sociale, de pouvoir s'adresser à nos citoyens en leur disant : Voyez-vous, nos décisions, là, ont été prises en regard de la science. Le réseau québécois, là, au niveau de la recherche maritime, c'est ce que ça va nous permettre, de prendre des décisions éclairées, puis, en bout de piste, c'est rassurant pour nos citoyens, on prend des décisions éclairées. Sur le plan de l'acceptabilité sociale, ça vient faciliter le travail et ça vient nous donner des garanties.

Parce que la Stratégie maritime, notamment, on parle de l'appliquer et de la vivre en fonction de nos intérêts environnementaux, on veut respecter l'environnement, alors la science a un rôle à jouer. La science a un rôle à jouer à tout niveau. Lorsque viendra le temps de faire des travaux dans l'implantation de nos zones industrialoportuaires, ce sera significatif à tout niveau. On a parlé de main-d'oeuvre également, ça en fait partie, c'est un enjeu majeur. Et, lorsqu'on parle de science, lorsqu'on fait notre développement maritime, puis on le fait avec la complicité de nos partenaires à l'international, ça nous permet de poser des gestes, comme ce fut le cas au cours des derniers mois. Lorsqu'on parle de signature d'une entente de partenariat entre le centre interdisciplinaire des océans à Rimouski, on l'a fait dans cette mesure-là. Il y a des contrats de recherche, signature d'une entente-cadre de coopération entre l'Institut des sciences de la mer de Rimouski et l'institut maritime flamand en Belgique, signature d'une entente de collaboration entre le Centre de recherche sur les biotechnologies marines à Rimouski... avec des centres américains localisés en Caroline du Nord, aux États-Unis. Ça permet tout ça. Alors, tout part de la science.

Alors, c'est la raison pour laquelle la science occupe une très grande place à l'intérieur de la Stratégie maritime et que l'ensemble de ces connaissances sont répertoriées sous le parapluie du Réseau Québec maritime. Je vous dirais que ça fait partie des premières orientations de la Stratégie maritime. Dès le départ, dès le moment où on a commencé à y travailler, ça faisait partie... c'était aux premières loges de nos préoccupations. On est content de ça, de l'avoir fait, et on veut pousser le plus loin possible. Parce que la stratégie, c'est un premier plan d'action, cinq ans, et il y aura d'autres étapes par la suite. La stratégie, elle est là pour rester. Elle relève maintenant de l'économie, elle est là pour rester. La science fait partie de nos préoccupations.

Ceci dit, M. le Président, je veux profiter de nos derniers instants... Je ne sais pas s'il y a des remarques de fermeture.

**Le Président (M. Reid) :** Non.

**M. D'Amour :** Il n'y en a pas. Bien, je vais me permettre de dire en terminant que je suis très heureux d'avoir eu l'occasion de participer à l'étude de ces crédits ce soir parce que ça nous permet de parler de cette stratégie, de la démystifier aux yeux des Québécois. Elle est palpable maintenant, elle se traduit dans des projets vraiment précis. Je le rappelle, 45 projets annoncés, un engagement du gouvernement du Québec de près de 100 millions de dollars — 96 millions pour être précis — et des retombées directes de l'ordre de 729,8 millions. 730 millions, on va s'entendre là-dessus sans trop de problèmes.

Et, lors du prochain rendez-vous sur les crédits, dans un an, M. le Président, vous allez être impressionné du chemin économique et social que nous aurons parcouru. Nous voulons innover. Nous voulons développer nos technologies. Nous

voulons que notre main-d'oeuvre soit au rendez-vous, que nos ressources humaines soient formées, on veut les garder. On veut occuper notre territoire, on veut créer de l'activité économique partout avec la complicité de chacun de nos partenaires.

Moi, je tiens à remercier ce soir de façon toute particulière ceux qui forment le Secrétariat aux affaires maritimes, qui font un travail colossal. Je veux remercier mon cabinet à travers mon directeur de cabinet, que j'ai oublié de présenter en début de soirée, François Bégin. Je veux remercier nos alliés, nos alliés du ministère des Transports, qui, depuis le début, sont aux premières loges de la conception, de la préparation de cette Stratégie maritime, et aujourd'hui nos amis du ministère de l'Économie, de la Science et de l'Innovation, évidemment nos collègues du gouvernement, nos collègues de l'opposition.

Et c'est une belle aventure. Nous naviguons sur des eaux pas toujours tranquilles, mais la Stratégie maritime est porteuse pour le Québec, et on va marquer des points sur le plan de notre vie économique et sociale de façon très, très, très importante au cours des prochaines années. Je vous remercie, M. le Président.

**Adoption des crédits**

**Le Président (M. Reid) :** Merci, M. le ministre. Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires du volet Stratégie maritime relevant du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2016-2017 étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à sa mise aux voix. Le programme 7, Affaires maritimes, est-il adopté?

**Des voix :** Adopté.

**Mme Ouellet :** Sur division.

**Adoption de l'ensemble des crédits**

**Le Président (M. Reid) :** Adopté sur division. Et également, les crédits budgétaires du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2016-2017 sont-ils adoptés?

**Des voix :** Adopté.

**Mme Ouellet :** Sur division.

**Documents déposés**

**Le Président (M. Reid) :** Adopté sur division. En terminant, je dépose les réponses aux demandes des renseignements de l'opposition officiellement.

La commission, ayant accompli son mandat, ajourne ses travaux sine die. Merci. Bonne fin de soirée.

*(Fin de la séance à 22 h 29)*