



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 113

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (2) :
Affaires maritimes

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 113

Table des matières

Affaires maritimes	1
Discussion générale	1
Adoption des crédits	21
Documents déposés	21

Intervenants

M. Alexandre Iracà, président

M. Jean D'Amour
M. Gaétan Lelièvre
M. Jean-Denis Girard
M. Donald Martel
Mme Caroline Simard
M. Serge Simard
M. Ghislain Bolduc

- * M. Georges Farrah, ministre du Conseil exécutif
- * Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur : La commission a aussi siégé en après-midi et en soirée 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 27 avril 2017.
Les crédits du volet Réforme des institutions démocratiques et du volet Commission d'accès à l'information du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 25 avril 2017.
Les crédits du volet Conseil exécutif du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 26 avril 2017.
Les crédits du volet Affaires autochtones du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 27 avril 2017.
Les crédits du volet Affaires intergouvernementales canadiennes du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 3 mai 2017.

Le mercredi 26 avril 2017 — Vol. 44 N° 113

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (2) : Affaires maritimes

(Onze heures trente-deux minutes)

Le Président (M. Iracà) : À l'ordre, s'il vous plaît! Alors, à l'ordre! Nous allons débiter nos travaux. Je souhaite la bienvenue à tous. Nous allons passer, je le présume et je l'espère, un beau deux heures d'étude de crédits budgétaires ensemble. Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du volet Affaires maritimes, relevant du portefeuille Conseil exécutif, pour l'exercice financier 2017-2018. Une enveloppe de deux heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. M. Bourgeois (Abitibi-Est) sera remplacé par M. Girard (Trois-Rivières); M. Plante (Maskinongé) par Mme Simard (Charlevoix—Côte-de-Beaupré); Mme Vallières (Richmond) par Mme Nichols (Vaudreuil); M. Gaudreault (Jonquière) par M. Lelièvre (Gaspé); et M. Lemay (Masson) par M. Martel (Nicolet-Bécancour).

Affaires maritimes

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la secrétaire. Étant donné qu'une période de deux heures est prévue pour ce volet, il n'y aura pas de remarques préliminaires. Nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 15 minutes, incluant les questions et les réponses. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée cet avant-midi... plutôt cet après-midi, donc à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ces crédits.

Puisque nous avons débuté, Mme la secrétaire, à 11 h 32 et qu'une période de deux heures doit être consacrée à l'étude des crédits, il y a consentement, je présume, pour qu'on puisse poursuivre nos travaux au-delà de l'heure prévue. À cet effet, nous terminerons à 13 h 32. Alors, je vois des signes de tête un peu partout qui me disent que vous me donnez le consentement à terminer à 13 h 32. C'est ce qui sera fait.

Discussion générale

Je suis maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle. M. le député de Gaspé, la parole est à vous.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Je tiens à saluer tous les collègues de l'ensemble des formations politiques, l'ensemble des permanents, employés de l'État qui assistent le ministre et, bien sûr, le ministre responsable de la Stratégie maritime, un dossier extrêmement important, un dossier qui touche beaucoup les régions, bien sûr. Quand on parle de Stratégie maritime, hein, il n'y a pas beaucoup d'eau salée au centre-ville de Montréal, sur la rue Sainte-Catherine. Donc, c'est plus dans nos régions ressources qu'on espère que le déploiement de la stratégie va se faire, des régions qui ont grandement besoin d'être appuyées par des initiatives majeures de la part des deux paliers de gouvernement.

J'aimerais, d'entrée de jeu, M. le Président, si vous le permettez, faire une introduction un peu plus générale quant à la répartition des enveloppes. Vous savez, la Stratégie maritime est une des deux stratégies nationales porte-étendards du gouvernement du Québec, avec le Plan Nord, qui ont été annoncées lors du discours inaugural du premier ministre pour assurer la relance sociale et économique du Québec. Donc, une stratégie sur laquelle comptent effectivement nos régions pour pouvoir être appuyées dans différents dossiers, différents projets.

Quand on regarde le déploiement des enveloppes, c'est assez difficile de trouver les sommes qui sont dédiées à la Stratégie maritime de façon directe, de façon, je dirais, singulière parce que finalement, quand on regarde le budget ou les sommes allouées dans le cadre des différents budgets depuis l'arrivée du gouvernement en place, on voit qu'il y a un budget, bon, qui relève du Conseil exécutif, entre autres, concernant le fonctionnement du ministère dont le ministre assure la responsabilité, mais, pour ce qui est des investissements, on voit aussi que les sommes sont puisées à même différents ministères. Par exemple, on trouve plusieurs annonces au niveau du tourisme, où l'actuelle ministre du Tourisme consacre plusieurs millions d'investissements dans le cadre de dossiers touristiques, mais souvent c'est annoncé sous l'égide de la Stratégie maritime. C'est la même chose au niveau des Transports, et on pourrait nommer d'autres ministères.

Donc, j'aimerais entendre le ministre sur un peu la façon dont le gouvernement gère cette stratégie-là au plan financier parce qu'en regardant les différents documents budgétaires gouvernementaux ce n'est pas toujours évident de voir vraiment, là, quels sont les argents, là... Dans le fond, la vraie question que les gens se posent, là, les intervenants, puis, moi, ce que j'entends comme critique à la Stratégie maritime beaucoup de la part des commentants dans le domaine, c'est : Il y a comment d'argent neuf là-dedans? Comment est-ce qu'il y a d'argent dédié, là, strictement à la stratégie, puis qu'est-ce que ça amène de plus, là? Parce qu'on voit, comme je le mentionnais tantôt, que beaucoup de sommes sont puisées à même les différents ministères, je pense, par exemple, au niveau du tourisme. Bien, le ministère du Tourisme, dans les dernières années, a toujours investi des sommes pour les croisières internationales. On voit beaucoup d'annonces

au niveau des croisières. Bien, avec ou sans stratégie, il y aurait eu quand même, je présume, des investissements pour permettre de supporter la continuité du développement de la filière des croisières.

Donc, c'est la question que j'adresserai au ministre : Quelles sont les sommes spécifiquement et en addition des budgets réguliers qui sont dédiées à la Stratégie maritime? Merci.

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

M. D'Amour : Alors, merci beaucoup, M. le Président. Tout d'abord, vous allez me permettre de saluer les collègues présents ici aujourd'hui, tout d'abord le député de Gaspé, le député de Nicolet-Bécancour, de Dubuc, de Trois-Rivières, de Mégantic, de Vaudreuil, d'Ungava et finalement de Charlevoix—Côte-de-Beaupré.

Vous me permettez une petite parenthèse également pour souligner la présence de gens présents à l'intérieur de ces auditions aujourd'hui, qui vont nous prêter main forte. Alors, de mon cabinet, à ma gauche, M. François Bégin, directeur de cabinet. Il y a Christian Therrien, Léa Bédard, Marc Lapointe et Mme Véronique Michaud.

Du côté du Secrétariat aux affaires maritimes, à ma droite, M. Georges Farrah. Daniel Paquet et Mme Grenier sont également avec nous. Et, du côté du ministère de l'Économie, Richard Masse, Claude Drapeau, Jacques La Rue, Stéphane Bergeron et Marco Blouin. Alors, voilà l'équipe qui, au cours...

Une voix : Stéphane Pigeon.

M. D'Amour : Stéphane Pigeon, effectivement, oui. Je ne l'avais pas nommé? Je l'ai nommé. Voilà.

Une voix : Bergeron. C'est Pigeon.

M. D'Amour : Pardon, j'ai dit Bergeron plutôt que Pigeon. Je m'en excuse.

Alors, la question est posée. La question est tout à fait pertinente. Je veux d'abord expliquer la place de la Stratégie maritime à l'intérieur des opérations gouvernementales. Vous savez, la Stratégie maritime a une forme de rôle pivot, hein, c'est un rôle de collaboration, et la Stratégie maritime est au cœur de neuf ministères différents parce que, lorsqu'on parle du Saint-Laurent, bien sûr, on parle de transport, on parle d'économie, on parle de tourisme, on parle d'environnement.

À la question spécifique sur la question financière, en fait, le cadre financier de la Stratégie maritime depuis même sa création, hein, depuis notre premier budget en tant que gouvernement, est de l'ordre de 1,5 milliard de dollars. C'est beaucoup d'argent. Et le député pose la question à savoir s'il s'agit d'argent neuf. Effectivement. Et, de ce cadre financier de 1,5 milliard carrément dédié au développement maritime québécois, bien, il y a différents programmes qui ont été créés. Je pense, entre autres, au programme qui vise le développement de nos zones industrialo-portuaires, dont on parlera plus tard ce matin.

On a fait référence au tourisme, je donne un exemple concret. Nous allons bientôt inaugurer un nouveau terminal de croisières du côté de Montréal, un investissement de près de 80 millions de dollars, pour lequel la Stratégie maritime contribue dans une mesure de 20 millions. Il y a 15 millions de la ville de Montréal, et le reste vient de l'Administration portuaire de Montréal. Alors, c'est dire à quel point on a le souci de l'efficacité sur le plan des finances.

• (11 h 40) •

Alors, on fait affaire avec l'ensemble de ces ministères. Le rôle de mon voisin de droite, M. Farrah, est un rôle de coordination, faire en sorte que, lorsqu'un projet est déposé chez nous, à la Stratégie maritime, nous ayons non seulement les leviers, mais la capacité technique d'analyser rapidement et de pouvoir donner des réponses. D'ailleurs, la structure est à ce point fonctionnelle, M. le Président, que je peux vous indiquer d'entrée de jeu aujourd'hui qu'à venir jusqu'à maintenant, dans le cadre de la Stratégie maritime, ce sont 187 projets qui ont vu le jour, qui ont été annoncés, qui sont soit réalisés ou en voie de réalisation. Et ça représente des retombées majeures. Il est question de retombées de 1 230 000 000 \$, M. le Président. C'est beaucoup d'argent. Et la part du Québec pour ce 1 230 000 000 \$ se situe à hauteur de 25 %.

Alors, le député a raison de soulever deux faits en particulier que j'ai relevés tout à l'heure. Effectivement, la Stratégie maritime, c'est un levier financier parce qu'à nos projets se greffe parfois l'entreprise privée. Sur certains autres projets, c'est le gouvernement fédéral, les administrations portuaires, fédérales également, et il y a les municipalités, dans certains projets touristiques, qui sont partenaires. Donc, ce fait est relevé.

L'autre, le député de Gaspé a raison, M. le Président, lorsqu'il dit : On a raison de souligner l'importance de la Stratégie maritime pour les régions. Je me permets de le citer. Effectivement, on a voulu, en tant que gouvernement, que la stratégie soit un outil de développement pour chacune des régions. Et vous me permettez, là, et je terminerai là-dessus, d'élaborer un peu concernant les projets dans les différentes régions du Québec. Il y en a 15 qui sont touchées aujourd'hui à travers les 187 projets. Montréal, j'en parlais il y a un instant, ce sont 17 projets qui ont été annoncés, dans Chaudière-Appalaches, quatre. La région championne en termes de nombre de projets, c'est celle du député de Gaspé, Gaspé—Îles-de-la-Madeleine, en fait. Il est question aujourd'hui, là, de 52 projets annoncés, 21 projets sur la Côte-Nord, neuf en Mauricie, 15 dans la Capitale-Nationale, pas moins de 31 dans le Bas-Saint-Laurent. Il y en a six en Montérégie, sept au Saguenay—Lac-Saint-Jean, un dans le Nord-du-Québec. Il y en a deux en Outaouais, trois dans le Centre-du-Québec, en Estrie, deux, Abitibi-Témiscamingue, un, on comprend que le fleuve est un peu loin, mais, tout de même, il y a un projet en Abitibi-Témiscamingue, six dans les Laurentides, et des initiatives panquébécoises, il y en a six.

Alors, c'est un outil de développement régional, à n'en pas douter, efficace. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Tout simplement, question de partialité pour le temps de question et réponse. M. le député de Gaspé.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. J'aimerais aborder maintenant justement un peu, à la suite de l'intervention du ministre, qui parlait de la répartition des enveloppes... Quand on parle de projets, oui, il y a peut-être une quantité appréciable de projets dans les régions dites ressources, les régions plus du Québec maritime, mais, quand on parle d'enveloppe, de répartition de l'enveloppe, c'est à ce niveau-là que j'aimerais souligner ou apporter une attention particulière sur cette dimension-là.

Selon les chiffres disponibles dans les différents documents gouvernementaux, on voit, par exemple, que les régions urbaines, notamment à Montréal, récoltent 72 % des enveloppes issues de la stratégie, les régions manufacturières sont à 9 millions et les régions ressources sont à 36 millions. Donc, la répartition se résume ainsi : 72 % à 73 % pour la région de Montréal, 5 % à 6 % pour les régions manufacturières et 21 % pour les régions ressources. Puis là on parle de budgets affectés spécifiquement dans les zones industrialo-portuaires. C'est clair que, quand on regarde la répartition, malheureusement, pour les régions ressources, même s'il y a plusieurs petits et moyens projets qui sont annoncés dans les régions ressources, on parlait, bon, d'annonces majeures en termes de quantité au niveau de la région Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine, oui, peut-être en termes de quantité, mais, en termes d'enveloppe, ce sont des projets de beaucoup moins grande envergure.

L'autre élément que j'aimerais amener, on parle de ZIP, bon, au niveau budgétaire. J'aimerais parler d'une ZIP qui touche mon comté, soit la ZIP de Gaspé, la zone industrialo-portuaire du port de Gaspé. Pour l'instant, après trois ans, on est à la troisième année de mise en place de la stratégie, malheureusement, à part d'une étude qui est en cours pour déterminer le potentiel éventuel du deuxième plus grand port au monde après Rio de Janeiro, au-delà d'une étude de 125 000 \$, malheureusement, il n'y a pas d'action concrète. Puis là je pourrais amener le ministre sur un élément notamment extrêmement délicat et sensible ces temps-ci, le fameux chemin de fer.

On parle, dans la Stratégie maritime, beaucoup d'intermodalité. Je ne pense pas qu'on peut penser développer une zone industrialo-portuaire s'il n'y a pas des services de raccordement au réseau routier, au chemin de fer. Et j'aimerais savoir concrètement comment le ministre responsable, bon, de la Stratégie maritime, peut amener le dossier du chemin de fer à avancer, à progresser, parce que c'est évident que le chemin de fer est un outil essentiel. C'est un enjeu reconnu prioritaire par l'ensemble des intervenants du milieu. Et le fait d'amener le chemin de fer jusqu'à l'extrémité de la péninsule, notamment à Gaspé, où est la ZIP, serait un avantage indéniable. Donc, comment expliquer qu'au niveau de la Stratégie maritime on n'a pas senti encore d'effort, rien de concret pour aider ou un dénouement favorable pour permettre le dénouement du dossier du chemin de fer en Gaspésie?

M. D'Amour : Alors, il y a...

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

M. D'Amour : Il y a, M. le Président, trois questions ou trois sujets différents à l'intérieur de l'intervention du député et une correction que j'amènerai à la fin.

D'abord, sur la question des enveloppes régionales, je tiens à souligner, et je vais faire un parallèle avec Montréal parce que le député de Gaspé a parlé de Montréal, la valeur totale des projets pour Montréal à ce moment-ci, c'est 508 millions de dollars, et la valeur totale des projets pour la Gaspésie—Îles-de-la-Madeleine est de 126 millions de dollars. Alors, quand on fait un parallèle, il faut considérer que la région de la Gaspésie et des Îles-de-la-Madeleine a reçu tout de même un très grand nombre de projets, et on y va en fonction des projets déposés en termes d'analyse.

Je vais donner simplement quelques exemples d'investissements massifs du côté de la Gaspésie et Les Îles-de-la-Madeleine. Entre autres, parmi les exemples que je veux donner, construction de six bateaux de recherche et de sauvetage au chantier de Forillon, à Gaspé. On parle de 45 millions de dollars. 21 millions de dollars dans la réalisation de certaines phases de travaux d'exploration, gaz naturel, effectués... bon, ça va, 21 millions. 12,5 millions à Merinov. 10 millions, développement touristique, coeur villageois de Rivière-au-Renard, ça a été annoncé. 3 millions, agrandissement de l'hôtel de ville, salle communautaire aux Îles-de-la-Madeleine, alors 3,1 millions de dollars. Et j'ai une liste, M. le Président. Je ne veux pas... parce que j'utiliserais tout mon temps, là. Je veux signifier au député de Gaspé, je veux lui faire prendre conscience de l'importance des investissements reliés à la Stratégie maritime dans sa région. On en est très fier.

Le député de Gaspé souligne la zone industrialo-portuaire de Gaspé. Effectivement, le projet de création de cette zone a été annoncé, a bénéficié, comme dans les autres zones industrialo-portuaires au Québec, d'une enveloppe de 125 000 \$. et actuellement, là, la communauté de Gaspé, la communauté du député, se structure au niveau de l'implantation de cette zone, ce qui n'a pas empêché, à ce moment-ci, des investissements parce que j'ai fait le tour du Québec, M. le Président, et, à chaque occasion que j'avais d'annoncer la création d'une ZIP, donc une forme de conseil de développement composé des fonctionnaires et de gens d'affaires, à chaque fois, je leur disais : Écoutez, on n'a pas à attendre que la zone soit totalement définie afin de pouvoir procéder à des investissements.

Ici, en date du 13 janvier dernier, M. le Président, création de 265 emplois en Gaspésie. Québec attribue près de 5,7 millions de dollars à l'entreprise LM Wind Power Canada. Alors, c'est dans la zone industrialo-portuaire de Gaspé. Je suis très fier de le souligner. Gaspé, d'ailleurs, qui, à travers la création et le développement des zones, figure aux premières loges en termes de développement, qui figure parmi les premières zones à accueillir ce développement. 265 emplois à Gaspé, à Gaspé ou en Gaspésie, c'est extraordinaire.

Il y a un autre exemple, également, le travail... Moi, je rends hommage aux gens qui composent la ZIP en Gaspésie parce qu'ils ont bien perçu le potentiel de développement. Et c'est un rapport que j'avais récemment de la part de nos collaborateurs du ministère de l'Économie : à Gaspé, les choses vont rondement dans la création de la zone, et déjà on peut noter des investissements.

Je termine sur le dernier volet d'intervention du député...

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

M. D'Amour : ...oui, rapidement, concernant le chemin de fer. Écoutez, j'étais ministre responsable de la Gaspésie au moment où le gouvernement s'est porté acquéreur de la voie ferrée, du chemin de fer. Si ça n'avait pas été le cas, aujourd'hui ce chemin de fer serait démantelé, et les créanciers, gaspésiens dans la très grande majorité, auraient perdu beaucoup d'argent.

Il y a présentement un chantier sur le plan de la structure concernant le développement du chemin de fer, et j'y tiens à ce point que le chemin de fer, tout comme le camion, c'est un outil complémentaire dans l'application de la Stratégie maritime. Donc, on y croit, et le ministre responsable de la Gaspésie fait le travail nécessaire. Sans doute aura-t-il de bonnes nouvelles pour vous éventuellement.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Nous allons procéder au prochain bloc, qui appartient à la partie gouvernementale. Et je cède de ce pas la parole au député de Trois-Rivières.

• (11 h 50) •

M. Girard : Merci beaucoup, M. le Président. À mon tour de vous saluer, M. le Président, saluer le M. le ministre ainsi que M. Farrah, qui fait un excellent travail dans la Stratégie maritime, tous les collègues, l'opposition officielle, deuxième opposition, les collègues de ce côté-ci.

Donc, c'est un plaisir pour moi d'être ici pour parler de Stratégie maritime. Vous savez qu'à Trois-Rivières le port de Trois-Rivières est un outil de développement économique extrêmement important pour la région de la Mauricie.

Je vais vous faire un petit peu d'historique. Le port de Trois-Rivières, en 2001, a mis en place une stratégie qui s'appelle Cap sur 2020, donc comment on se rend en 2020 au port de Trois-Rivières. Et, dans sa stratégie qui a été faite en 2011, c'est une stratégie qui se voulait vraiment être marquante pour la région de Trois-Rivières. En 2014, la mise en oeuvre a vraiment commencé à débouler au niveau de la stratégie, et ce qui a aidé beaucoup à cette stratégie de Cap sur 2020 à Trois-Rivières pour la reconstruction, l'agrandissement, entre autres, du quai 13, du quai 14, les hangars 24, 25, c'est vraiment la Stratégie maritime du Québec qui a donné un coup de main. Même que le port de Trois-Rivières a accéléré ses investissements, et Cap sur 2020 est presque réalisé aujourd'hui, en 2017. Et le port de Trois-Rivières planche maintenant sur Cap sur 2030. Donc, on regarde déjà vers 2030.

Je me suis permis d'amener certains documents qui vont renchérir également sur ce que le député de Gaspé a dit tout à l'heure sur certains secteurs. On parlait beaucoup d'investissements. Un document ici lorsque le ministre était à Trois-Rivières pour annoncer un montant de 200 millions dans les ports du Québec. Bien sûr, ce 200 millions là, qui a été annoncé le 29 novembre 2015, dès la fin de 2015 et en début 2016, Trois-Rivières en a profité. Un autre article de journal, que j'ai ici, qui mentionne que la reconstruction du quai n° 13 de Trois-Rivières représente des investissements en infrastructures de 50 millions de dollars. Les travaux comprennent la démolition du hangar n° 13, la reconstruction du quai 13, la consolidation du quai 14 et l'aménagement d'aires d'entreposage extérieures pour aménager des voies ferroviaires — donc, on parlait beaucoup du ferroviaire tout à l'heure — qui vont donner un accès plus grand à l'ensemble des infrastructures de Trois-Rivières.

Donc, de grandes ambitions pour le port de Trois-Rivières, ce qui nous permet, le 13 juin 2016, toujours avec le ministre, de pouvoir faire d'autres annonces, à ce moment-là pour prolonger le quai 10. À ce moment-là, c'est un montant de 16,5 millions de dollars qui est investi à Trois-Rivières pour le quai n° 10. 12 000 mètres carrés d'espace supplémentaire qui va être ajouté à l'actuel quai n° 9, qui est vraiment comblé. On a besoin d'espace supplémentaire. Dans ce projet, Québec, par la Stratégie maritime, injectera 4,9 millions de dollars. Avec 55 millions de camions... 55 000, pas 55 millions, c'est beaucoup, 55 000 camions, 11 000 wagons de train et 200 navires marchands et de croisière qui transitent chaque année par le port de Trois-Rivières, les attentes sont grandes, et la Stratégie maritime est au rendez-vous.

Et j'ai encore beaucoup d'investissements qui se sont faits, mais je veux laisser un peu de place au ministre pour nous expliquer ce qui s'est fait. J'ai parlé du quai 10, du quai 13, les hangars, etc. Bien sûr, la zone industrialo-portuaire à Trois-Rivières. La zone industrialo-portuaire est confirmée chez nous. Déjà, des investissements ont été faits dans cette zone.

Donc, je vais vous citer le P.D.G. du port de Trois-Rivières, qui nous disait... qui parlait au ministre à ce moment-là : «Vous nous donnez les outils. C'est à nous maintenant de déposer des projets porteurs pour la région.» Et, de ce fait, confirmait le dépôt de deux projets importants pour la zone industrialo-portuaire trifluvienne, dont un est déjà réalisé, et d'autres projets sont toujours en train de se développer pour mettre en place la zone industrialo-portuaire de Trois-Rivières.

L'année 2016 a été vraiment marquée par des investissements majeurs à Trois-Rivières. Donc, le journal *L'Écho de Trois-Rivières* en faisait mention, que 2106 a été une excellente année. 178 navires, dont 18 escales de croisière, un trafic de 2,8 millions de tonnes métriques de marchandises, ce qui porte les bénéfices en hausse à 1,8 million, soit une hausse de 300 000 \$ de plus que l'an passé. Donc, plusieurs grandes annonces ont rythmé la dernière année, au cours de laquelle 26 millions ont été investis, dont 9 millions proviennent du secteur privé et une grande portion provient de la Stratégie maritime du Québec. Donc, nouveau terminal, nouvelle gare maritime, nouvelles infrastructures, nouvelles zones industrialo-portuaires. Et, à ceci, je faisais une vérification dans les derniers jours et je voyais que plusieurs dizaines d'emplois sont disponibles au port de Trois-Rivières, des emplois de débardeurs. Et je veux également saluer aujourd'hui les gens du port de Trois-Rivières, M. Gaétan Boivin, le P.D.G. du port, qui travaille de façon très active à développer le port, ainsi que les partenaires du port. Je pense, entre autres, au groupe Somavrac, au groupe G3, au groupe Logistec, qui sont des partenaires du port, qui eux aussi engagent des gens parce qu'ils augmentent la quantité de chargements, déchargements des navires, augmentent leur productivité et ont besoin de main-d'oeuvre, et ce qui est excellent pour Trois-Rivières et la région de la Mauricie. Donc, le port de Trois-Rivières est un levier incontournable de développement économique pour la région, et la Stratégie maritime est vraiment un outil qui nous permet de développer cette région.

Donc, le député de Gaspé parlait des régions, des régions ressources tout à l'heure. Nous sommes en action, et j'aimerais vous entendre, M. le ministre. Bon, j'ai parlé beaucoup de ce qui se passe à Trois-Rivières. Je sais qu'il y a des projets similaires à travers le Québec. La Stratégie maritime, en termes d'investissements dans les régions et en termes de création d'emplois pour le Québec et pour les régions du Québec, ça peut ressembler à quoi?

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le député de Trois-Rivières. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, merci, M. le Président. On est à l'étude des crédits, parlons chiffres. Tout ce dont vient d'aborder le député de Trois-Rivières se traduit par un total, hein? Et le total d'investissements, à venir jusqu'à maintenant en Mauricie, relié à la Stratégie maritime, il est question de 94 millions de dollars et un peu plus. C'est près de 100 millions de dollars. Grâce à quoi? Bien sûr, la Stratégie maritime joue son rôle, mais, n'eût été de l'engagement de la communauté de Trois-Rivières et, je dirais, de l'ensemble de la Mauricie, finalement, ça n'aurait pas été nécessairement possible. Alors, ce sont des projets concrets. Pas des projets qui vont aboutir dans 10 ans, des projets qui se réalisent maintenant. Alors, en termes de création d'emplois, c'est définitivement porteur.

Et, voyez-vous, à travers ce réseau de zones industrialo-portuaires que nous avons créé au Québec, au total, il y en a 16, ce qu'on a voulu, c'est justement créer un partenariat régions-Québec, pas Québec-régions. C'est d'abord un outil de développement pour les régions et par les régions. Alors, ces projets, on les a reçus. Et, fait à noter, M. le Président, dans l'analyse de ces projets, on fait référence à un programme que j'ai effectivement annoncé il y a bientôt deux ans en Mauricie, 200 millions de dollars. À partir du moment où un projet est déposé, à l'intérieur de deux mois, M. le Président, on est en mesure de donner une réponse. Donc, nous faisons dans l'action économique régionale.

Une parenthèse pour vous dire où est-ce qu'on retrouve ces fameuses zones industrialo-portuaires, ces parcs industriels à proximité des ports, il y a Gaspé, il y a Matane, Rimouski, Cacouna, Baie-Comeau, Port-Cartier, Sept-Îles. Il y a également Québec, Bécancour, Trois-Rivières, Sainte-Catherine. Il y a Sorel-Tracy, Montréal. J'en oublie probablement, mais...

Une voix : Valleyfield.

M. D'Amour : Valleyfield. La volonté que nous avons, c'est de couvrir l'ensemble du Québec sur les deux rives, avoir des lieux d'implantation potentiels pour des entreprises, pour des usines en vue d'exporter ou importer et transformer des produits sur les sites portuaires. C'est ça qu'on a voulu créer. On l'a réussi avec beaucoup de succès à venir jusqu'à maintenant.

Alors, le processus est enclenché quant à la définition des zones. Ça n'empêche pas plusieurs zones, je vous dirais la grande majorité actuellement, d'avoir présenté des projets industriels. C'est le cas de Saguenay, c'est le cas de Québec, c'est le cas de Trois-Rivières, c'est le cas de Bécancour. Alors, l'opération est en fonction, est en marche, et ça donne déjà des résultats.

Sur la question de l'emploi, il y a un défi relié à la Stratégie maritime à ce moment-ci, M. le Président, puis je suis heureux d'être avec un groupe de parlementaires et de pouvoir échanger là-dessus. Au moment où je vous parle, l'industrie affiche un besoin de 2 700 ressources à l'échelle du Québec. À quels niveaux? Que ce soit au niveau des pilotes, des matelots, peu importe, là, les débardeurs sur le site des quais, je ne dirais pas qu'on est en pénurie de main-d'oeuvre, mais c'est un défi quand même important. C'est un enjeu, un enjeu qui se définit de différentes façons.

Premièrement, on a besoin de féminiser l'industrie maritime au Québec. 32 % de nos travailleurs dans l'industrie, 32 % seulement, ce sont des femmes. Si on prend l'ensemble des industries québécoises, les femmes sont présentes dans une mesure de 38 %. Donc, il y a une côte à monter, si vous me permettez l'expression. Sur le plan de la jeunesse maintenant, il y a aussi des besoins majeurs. La moyenne d'âge, là, à l'intérieur de l'industrie maritime québécoise se situe entre 45 et 65 ans. Je comprends que, lorsqu'on est une personne, 45, 50 ans, on n'est pas vieux, on est jeune. Mais, lorsque ton industrie a entre 45 et 65 ans, ça envoie le signal : Où sont les jeunes de 25 et 30 ans? Il y a un enjeu de ce côté-là, sur lequel je suis intervenu directement auprès de l'Institut maritime du Québec. Alors, il y a des besoins à combler.

Et la question du député de Trois-Rivières me permet, M. le Président, de faire une annonce ce matin en termes de création d'emplois. Et ce n'est pas le ministre que je suis, c'est l'Institut de la statistique du Québec qui le confirme. Les 187 projets annoncés, à venir jusqu'à maintenant, ont permis la création de 7 000 emplois directs et indirects. La méthode de calcul de l'Institut de la statistique du Québec nous le confirme. On avait eu des résultats importants, nous, on en était très fiers : 5 000 emplois. Aujourd'hui, on est à 7 063 emplois créés. On parlait d'un terminal de croisière tout à l'heure à Montréal. La liste des 187 projets, je la regardais encore au cours des dernières heures, il y a des emplois là-dedans. Là, je parle strictement des projets qui ont été annoncés à venir jusqu'à maintenant. C'est sans compter tous ceux qui sont sous analyse au moment où je vous parle.

Alors, ce sont, pour nos régions, les gens qui vivent en région et même les gens qui vivent dans la capitale ou dans la métropole... il y a des emplois disponibles partout. Il y a un enjeu de formation. Ce n'est pas par hasard qu'on est en voie de création d'un diplôme d'études professionnelles en matelotage. Ça devrait être annoncé au cours des prochaines semaines. J'espère que ça pourra être effectif à compter de septembre parce qu'on a besoin de matelots. On a besoin de débardeurs. On a besoin de pilotes. Et, au Québec présentement, il y a à peu près un peu plus de 200 pilotes. Je parlais de féminiser l'industrie tout à l'heure. À travers les 200 et quelques pilotes québécois, il y a six femmes seulement.

Alors, il y a des défis qui sont devant nous, des défis qu'on est prêts à relever, des défis... régions. Garder nos jeunes en région. Voilà que le secteur maritime est une opportunité grandissante, ce qui était vrai il y a cinq ans, c'est une chose,

mais ce qui est vrai aujourd'hui en termes de perspectives, c'est différent, c'est supérieur. Et, soit dit en passant, on paie de bons salaires dans l'industrie maritime au Québec. Alors, voilà ce qu'est la stratégie, M. le Président.

• (12 heures) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Trois-Rivières.

M. Girard : Et je pourrais dire que, pour Trois-Rivières, ce n'est pas fini. Pour 2017, ce que l'on prévoit, c'est 14,8 millions d'investissement, dont tout près de 5 millions qui proviennent de la Stratégie maritime. Donc, on continue à investir. La mise en place du quai n° 10 commence à se faire à Trois-Rivières. On commence toujours à voir les grues, on commence à voir le chantier. Donc, non seulement ce sont des emplois au niveau des débardeurs, mais ce sont des emplois en termes de construction, en termes de mise en place.

Pour ce qui est de la ZIP, la zone industrialo-portuaire, on parle pour cette année d'un investissement de 10 millions, donc l'aménagement d'une surface d'entreposage de 40 000 mètres carrés avec la construction d'un nouveau hangar, encore là de la construction, des emplois dans la région et un agrandissement des surfaces d'entreposage.

Je vais terminer en parlant encore de Trois-Rivières, mais cette fois-ci de notre nouvelle gare maritime au parc portuaire. Ce qui est intéressant, et je pense que ça vaut la peine de le montrer... ce que l'on a maintenant à Trois-Rivières, qu'on n'avait pas dans le passé, des bateaux de croisière qui accostent régulièrement à Trois-Rivières. On n'en a pas autant qu'au Saguenay, je discutais avec mon collègue tout à l'heure, mais on est quand même rendus avec 5 000 croisiéristes à chaque année à Trois-Rivières. Donc, la Stratégie maritime a contribué à la hauteur de 168 000 \$ pour la création d'un nouveau terminal permanent pour les croisiéristes. Donc, je vous cite M. Gaétan Boivin, P.D.G. du port de Trois-Rivières : «Ça fait beaucoup plus professionnel. Beaucoup d'argent a aussi été investi sur les quais, qui vont permettre un meilleur accostage des bateaux de croisière et un meilleur accueil de nos croisiéristes.»

Le maire Yves Lévesque de Trois-Rivières mentionne que «c'est un secteur d'activité qui n'est pas facile à développer — les croisières — mais c'est un marché qui est en croissance». Et je peux vous dire aujourd'hui que c'est une belle continuité avec l'annonce de cette nouvelle gare maritime qui va être permanente, qui va pouvoir accueillir les croisiéristes.

Donc, M. le Président, pour nous, à Trois-Rivières, la Stratégie maritime, c'est bien sûr le port de Trois-Rivières. C'est également de la construction autour du port de Trois-Rivières. C'est également de l'importation et de l'exportation. Beaucoup de grains transitent par Trois-Rivières. C'est de toute beauté de voir, à Trois-Rivières lorsqu'on est au centre-ville, les bateaux qui sont en train de charger des éoliennes, des éoliennes qui sont fabriquées chez Marmen, chez nous, à Trois-Rivières, et qui sont exportées partout aux États-Unis, partout à travers le monde, par bateau avec la Stratégie maritime, de voir tout le transbordement qui se fait pour nos différentes entreprises. J'ai vu également dans les dernières semaines, ça a fait les manchettes, une pièce énorme pour Hydro-Québec pour des barrages qui a été fabriquée à Trois-Rivières par une usine qui s'appelle FAB 3 R et qui a été envoyée par bateau vers Sept-Îles pour ensuite être expédiée à Hydro-Québec par camion.

Donc, la Stratégie maritime, le port de Trois-Rivières, est un outil essentiel au développement économique, est un outil essentiel pour l'exportation des produits de la région. Et on se doit de continuer à développer cet excellent outil. Et je remercie tous les gens du port de Trois-Rivières, qui font un excellent travail pour le développement économique, et qui sont également très impliqués au niveau social pour la ville de Trois-Rivières, et qui participent à notre développement. Merci.

Le Président (M. Iracà) : Mes remerciements, M. le député de Trois-Rivières. Nous allons terminer ce bloc pour en débiter un autre avec le deuxième groupe d'opposition. M. le député de Nicolet-Bécancour, la parole est à vous.

M. Martel : Merci, M. le Président. Bien, je vous salue, M. le Président. Première fois, je pense, que j'assiste à une commission où vous présidez. Donc, je suis en évaluation.

Je veux saluer évidemment le ministre. Le ministre, ça fait longtemps qu'il veut que je lui pose des questions. Là, on arrive à ce moment-là. Je veux saluer aussi mes collègues du gouvernement, députés, et saluer mon collègue de Gaspé et ancien collègue D.G. de MRC puis ami également. Donc, très contente d'être avec vous.

M. le ministre, vous parlez à un converti du potentiel du développement du fleuve Saint-Laurent. Vous ne serez pas surpris que je vous rappelle que le chef de mon parti, M. François Legault, a écrit un livre sur la stratégie Saint-Laurent. Ce livre-là, il avait beaucoup de volets. Notamment, on fait allusion à la beauté, hein? Vraiment, au Québec, on est chanceux d'avoir... partout où qu'on se promène le long du fleuve Saint-Laurent, on a des paysages vraiment incroyables. Tout le potentiel... l'autoroute un peu navale. Il y a des potentiels aussi, en bordure du fleuve Saint-Laurent, des terres qui sont contaminées, qui pourraient être revalorisées et exploitées éventuellement. Nous, on parlait, dans le livre de monsieur... mon chef, des zones d'innovation, tout le potentiel de la pêche. Bref, il y a beaucoup, beaucoup de potentiel.

Donc, le gouvernement du Parti libéral, qui arrive puis qui nomme quelqu'un à la Stratégie maritime, moi, je trouve qu'au départ c'est une bonne idée. Il y a des volets qui ne sont pas couverts un peu dans votre mandat, qu'on aurait voulu, là, un petit peu plus, au niveau économique. Mais où est-ce que j'ai des problèmes avec la Stratégie maritime, c'est difficile d'évaluer la différence que ça fait par rapport à avant.

Ce serait peut-être ma première question, puis je vais poursuivre un peu dans la même veine : Juste pour notre bénéfice puis le bénéfice des gens qui nous regardent, pouvez-vous faire un portrait de l'organisation du secrétariat à la Stratégie maritime, le nombre d'employés puis c'est quoi, les mandats de ces personnes-là, très sommairement, là?

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

M. D'Amour : Merci, M. le Président. D'abord, je tiens à rappeler que la Stratégie maritime du Québec, c'est d'abord et avant tout une stratégie de développement économique. C'est de l'argent neuf en très grande partie, qui nous permet... Puis, dans le fond, je vais répondre par des exemples concrets, M. le Président.

Tantôt, il y a le député de Trois-Rivières qui s'exprimait sur la réalisation d'un très grand nombre de projets. Sans la Stratégie maritime, les projets dont vient de parler le député n'auraient pas vu le jour. En tout cas, le gouvernement du Québec n'aurait pas pu être partenaire. Nous avons aujourd'hui une Stratégie maritime. L'autre, je pense, là, des meilleurs exemples que je peux donner, on en parle depuis tantôt, la jetée Alexandra ou le terminal de croisières du côté de Montréal. Sans le gouvernement du Québec... et, si vous posez la question à Mme Sylvie Vachon, qui est présidente-directrice générale du port de Montréal, si vous soustrayez le 20 millions du gouvernement, est-ce que le projet se réalise? La réponse est non. Et, dans chacun des 187 projets, je vous dirais, la grande majorité de ces projets ne se réaliseraient pas. C'est comme si, tout à coup, hein, on prenait conscience de l'importance du Saint-Laurent au Québec, qui est occupé et qui est... partout, avant même Champlain, les Premières Nations y étaient. Il y a une industrie qui était déjà florissante. Admettons-le, ce n'est pas la Stratégie maritime qui a créé l'industrie, mais l'industrie, aujourd'hui, vit ou vibre à un rythme différent. C'est-à-dire qu'on va beaucoup plus loin. On a le pouvoir de l'initiative, à travers la Stratégie maritime, qui nous permet la réalisation des projets.

Quant à la coordination, M. le Président, le Secrétariat aux affaires maritimes, c'est une équipe de huit personnes. Son rôle central est un rôle de coordination entre les ministères. Lorsqu'un projet est déposé, c'est important qu'il le soit auprès des bonnes instances. Lorsque c'est un projet touristique, on s'en va au Tourisme. Lorsque c'est un projet qui touche les pêches, on s'en va à l'Agriculture, Alimentation et Pêcheries. Lorsque c'est un projet économique, nos amis du ministère de l'Économie sont avec nous dans le cadre du programme Essor ou autres. On est en mesure de soutenir les différents projets.

Alors, c'est essentiellement un rôle de coordination, mais, depuis le début, ça a été la création de la Stratégie maritime, sa mise en oeuvre. Et, soit dit en passant, la Stratégie maritime, là, on parle beaucoup des résultats importants, puis c'est bien qu'on le souligne ensemble, puis je pense qu'il y a une belle unanimité à travers les formations politiques à cet effet aujourd'hui, mais il faut dire qu'on n'a pas tout à fait deux ans. Alors, c'est un court laps de temps. On a une coordination. Et le député m'interroge à savoir comment ça fonctionne. Je lui donne cet aperçu.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour.
• (12 h 10) •

M. Martel : Très rapidement, ce que je vous demande, M. le ministre, c'est : Il y a huit personnes, ça, j'avais vu ça dans les premières réponses, décrivez-moi le... Il y a huit personnes. Il y a deux secrétaires, il y a trois professionnels. Les huit personnes, décrivez-moi les fonctions, s'il te plaît

M. D'Amour : Bien, je pense qu'avec votre permission il y a M. Farrah qui est avec nous aujourd'hui, qui est le secrétaire général associé, je vais lui laisser le soin non pas de présenter nommément son équipe, mais parler de son fonctionnement.

Le Président (M. Iracà) : Alors, je constate qu'il y a consentement, M. le député de Nicolet-Bécancour?

M. Martel : Oui, oui, oui. Absolument.

Le Président (M. Iracà) : Alors, vous connaissez la formule, vous devez vous nommer, ainsi que votre titre, avant de répondre à la question.

M. Farrah (Georges) : Alors, bonjour à tous. Alors, Georges Farrah, secrétaire général associé aux Affaires maritimes. Alors, essentiellement, dans notre rôle de coordination, huit personnes, donc le secrétaire général, moi-même, avec cinq professionnels qui sont affectés à des mandats particuliers, donc des mandats économiques. Alors, on a des mandats au niveau environnemental, des mandats de transport. Alors, ces gens-là travaillent avec les différents ministères pour lesquels ils sont en relation pour le suivi des actions qui concernent ces ministères-là, et, en soutien, une secrétaire et une adjointe administrative. Alors, essentiellement, c'est la composition du secrétariat.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. Farrah. M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : J'ai écrit une petite maxime ici : Qui trop embrasse mal étreint. Moi, mettons, si j'avais une critique par rapport à la Stratégie maritime, c'est ça.

Vous dites : 187 projets, 22 mois de réalisation. Là, j'entends, il y a cinq professionnels. Ça veut dire que chaque professionnel réalise deux projets par mois. J'ai un petit peu d'expérience, là. Je vous donne juste un exemple. Quand j'étais à la MRC, on avait un projet de restauration puis de construction de bibliothèque, on faisait affaire avec le ministère de la Culture à Trois-Rivières, à Québec. Je pense que ça a pris trois ans.

Ça fait que, quand vous dites qu'il y a 187 projets, 22 mois, ça veut dire que vous dites que chaque professionnel réalise deux projets par mois. Pour moi, M. le ministre, ça ne fait pas crédible. Puis c'est ça que je trouve... Moi, j'aimerais ça... J'écoutais mon collègue de Trois-Rivières tantôt parler des projets qu'il y a eu au port. C'est vrai que c'est intéressant puis d'avoir une coordination. Moi, c'est ces choses-là, c'est la différence. Je ne veux pas qu'on noie le poisson. Je pense qu'il y a un moyen de faire un bon développement, mieux que qu'est-ce qu'on faisait par rapport à la Stratégie maritime au fleuve, mais ce n'est pas nécessaire de noyer puis de vouloir en mettre trop. Moi, c'est ça que je reprocherais à la stratégie.

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

M. D'Amour : Oui. Vous me permettez, M. le Président, de citer le député. 21 avril 2016, on réalise le même exercice qu'aujourd'hui, et M. le député de Nicolet-Bécancour déclarait ceci : «Mais moi, j'ai peur qu'on discrédite un peu la Stratégie maritime. [...]Moi, je pense que c'est un projet qui est sérieux, [que] c'est un projet qui est structurant pour le développement économique [du] Québec...» Et le député me susurre à l'oreille qu'il n'a pas changé d'opinion. J'en suis très fier et très heureux.

Je voudrais juste, en complément à la réponse de mon collègue Farrah tout à l'heure, vous indiquer que ce ne sont pas uniquement les cinq personnes du Secrétariat aux affaires maritimes, ce n'est pas leur rôle d'analyser les projets. Dans le fond, l'équipe est beaucoup plus grande que ça.

Je vous donne un exemple. Lorsqu'il est question d'un programme, celui de 200 millions dont on parlait tout à l'heure, ce programme est administré par le ministère des Transports. Alors, ce sont les fonctionnaires du ministère des Transports qui analysent et qui font les recommandations nécessaires. C'est exactement la même chose dans tous les ministères, là. Lorsqu'il est question d'un projet touristique, ça s'en va au Tourisme, lorsqu'il est question de développement de recherche, d'innovation, de science, bien, c'est exactement le même processus. Ce sont les ministères concernés qui analysent. Les grandes orientations sont définies par mon cabinet, par le Secrétariat aux affaires maritimes de façon à ce que soit efficace.

Et je tiens à dire au député, qui dit : Qui embrasse trop mal étroit, c'est une expression connue, cependant, la Stratégie maritime, c'est un tout. C'est une vision intégrée où on parle d'économie, d'environnement et de bien-être des communautés, ce sont les trois grands thèmes. Il y a, à l'intérieur de la stratégie, 82 actions. Et ça, c'est interlié. On ne peut pas parler de développement économique au Québec, M. le Président, sans parler d'environnement. On ne peut pas parler de développement de l'emploi sans parler de formation, ça va de soi. Et, lorsqu'on parle du Saint-Laurent, qui est un peu la colonne vertébrale de l'économie québécoise ou l'aorte économique, comme je le disais hier à la blague, c'est important qu'on développe nos connaissances, il est important qu'on parle d'environnement.

Alors, ce sont les équipes des ministères qui sont dans l'action. C'est une stratégie gouvernementale qui touche un ensemble de ministères. Et, si on arrive aujourd'hui à être en mesure de parler de 187 projets différents, de 15 régions maritimes et d'emplois, c'est parce que c'est l'ensemble du gouvernement qui est mis à contribution. Oui, c'est ambitieux. Ça tombe bien, on a de l'ambition, et ce n'est pas terminé. Ce qu'on veut, là, puis pour résumer en une phrase, c'est de prendre le Québec maritime dans son ensemble et puis le rendre encore plus concurrentiel parce que, grâce à notre fleuve, on fait affaire avec le monde. On vit, là, à l'ère de l'entente de libre-échange avec l'Union européenne. Il faut se dire entre nous, là, ce sont des centaines de consommateurs auxquels on a un accès plus facile maintenant. Alors, à nous de se positionner.

Je dis souvent à mes collaborateurs : La Stratégie maritime, on n'est pas arrivés trop tard, mais c'était le temps qu'on accoste, c'était le temps qu'on arrive avec la Stratégie maritime. Et, je me permets de le rappeler, là, nous sommes la seule province au Canada encore aujourd'hui, malgré qu'on a lancé l'opération en 2014, nous sommes la seule province au Canada à s'être dotée d'une stratégie maritime. Et, si vous faites le tour dans d'autres sociétés dans le monde, ils ne sont pas si nombreux que ça, là, les gens qui se sont dotés d'une stratégie. Nous, on l'a, exploitons-la maintenant.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Nicolet-Bécancour, il vous reste 3 min 30 s.

M. Martel : Oui, merci. Ce que j'essaie de démontrer, c'est... Moi, j'aimerais ça qu'on voie les projets, puis vous le dites vous-même, M. le ministre, qu'ils ne touchent à tous les projets, puis on le voit. Tu sais, il y a des projets qui viennent du fédéral, où ils ont été annoncés ça fait quand même très longtemps. Moi, j'aimerais ça qu'on puisse évaluer la Stratégie maritime, là, en fonction des répercussions qu'elle crée, qu'elle génère. Il y avait quand même une... le port de Trois-Rivières existait avant la Stratégie maritime. Puis, quand je dis que c'est trop important pour perdre la crédibilité, moi, je vois les annonces à la télévision, qui sont faites, très, très bien faites, là, ça a coûté 681 000 \$ pour faire cette campagne de publicité là, et je me dis : À part de faire la promotion du gouvernement, à quoi ça sert? Qu'est-ce que les citoyens... qu'est-ce que ça apporte en générescence au niveau du développement économique, de l'utilisation de la Stratégie maritime? C'est beaucoup de sous, 681 000 \$, pour... Puis, tu sais, des fois, on parle de plan marketing, de stratégie marketing. Moi, j'aimerais ça, c'est sérieux, il y a vraiment un bon potentiel au Québec de développer la Stratégie maritime, de faire plus au niveau économique, puis je ne veux pas qu'on le perde avec des détails comme ça.

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

M. D'Amour : M. le Président, combien reste-t-il de temps?

Le Président (M. Iracà) : Alors, il vous reste 1 min 50 s.

M. D'Amour : S'il arrivait que je déborde, parce qu'occasionnellement ça m'arrive, je prendrai ce temps, avec la collaboration de mes collègues, sur le temps qui appartient au groupe gouvernemental.

Le Président (M. Iracà) : 1 min 40 s.

M. D'Amour : Alors, ceci dit, la question est sérieuse et pertinente, la réponse le sera également. Le député pose la question : Pourquoi, en quelque sorte, avez-vous investi près de 700 000 \$ dans une campagne de publicité? Bien, je

vais le dire très clairement. Depuis tout à l'heure, je parle de nos pénuries de main-d'oeuvre. Si vous parlez de l'industrie maritime à quelqu'un qui vit sur Le Plateau, à Montréal, à un jeune qui a aujourd'hui 17 ans, 18 ans, 19 ans, il y a de fortes chances qu'il n'ait pas souvent, dans sa vie, entendu parler de l'industrie maritime. C'est important de faire valoir ces opportunités de carrière. On est en pénurie, 2 700 personnes. Donc, c'est une belle sensibilisation non seulement dans les grands centres, mais dans chacune des régions du Québec.

On parle, depuis le début de nos travaux en commission aujourd'hui, de 16 zones industrialo-portuaires, de ce chapelet de zones d'un bout à l'autre du Québec, sur les deux rives. C'est important d'en faire la promotion parce que, oui, on souhaite des investissements de l'étranger, mais on souhaite des investisseurs au Québec, des investissements réalisés par des Québécois. C'est important d'en faire la promotion. Lorsqu'on parle de l'industrie touristique, il y a les touristes qui nous viennent de l'Europe, des provinces canadiennes, des États-Unis, mais on voyage au Québec aussi. C'est important de faire la promotion. Il y a des Québécois, malheureusement, qui n'ont pas encore découvert la Gaspésie ou qui n'ont pas encore découvert la Mauricie. C'est important de faire connaître ce potentiel.

Alors, c'est un premier geste qui a été posé sur le plan des communications, et je tiens à dire au député de Nicolet-Bécancour que ce n'est pas un placement inutile. C'est un investissement qui met en évidence une industrie qui a besoin de se rajeunir, qui a besoin de ses travailleurs, qui a besoin de ses régions, qui a besoin de ses partenaires. Alors, voilà ma réponse, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, ça complète le bloc parfaitement dans les temps. Alors, nous allons débiter — bravo, M. le ministre! — un autre bloc avec la partie gouvernementale pour une période de 15 minutes. Et, de ce pas, je vais céder la parole à la députée de Charlevoix. La parole est à vous.

• (12 h 20) •

Mme Simard : Merci, M. le Président. Alors, fière représentante de Charlevoix—Côte-de-Beaupré, je vais commencer par saluer les collègues de l'Assemblée nationale, de même que le ministre et les membres du cabinet qui l'accompagnent, de même que les professionnels, et je vais prendre le temps de saluer M. Pigeon, qui est ici présent et qui est un représentant, donc un citoyen de la circonscription de Charlevoix—Côte-de-Beaupré, plus précisément de la Côte-de-Beaupré.

Alors, écoutez, je suis extrêmement contente d'être ici aujourd'hui pour pouvoir m'entretenir durant les crédits des affaires maritimes avec mes collègues. Et on a bien parlé de ce sujet déjà. On a parlé, entre autres, du volet Tourisme de la Stratégie maritime, qui m'interpelle énormément comme députée, donc, d'une circonscription qui voit le Saint-Laurent dans plusieurs de ses municipalités et qui également regroupe deux îles, soit l'île d'Orléans et l'île aux Coudres. Et nous avons parlé également des croisières internationales. Donc, pour avoir moi-même participé au développement de l'industrie des croisières au Québec et avoir eu le privilège de voir arriver les navires dans chacun des neuf ports du Québec, je dois vous dire que c'est une industrie qui me passionne, mais également qui nous nourrit comme société québécoise. Un sujet dont on a aussi parlé est les besoins de main-d'oeuvre. Et c'est de cela précisément que je voudrais m'entretenir davantage avec le ministre aujourd'hui.

Quand on parle de besoins de main-d'oeuvre, vous l'avez exprimé, ils sont grands dans l'industrie maritime. Alors, on sait que, d'ici 2018, on estime à près de 2 700 le nombre de postes à combler dans l'industrie maritime, ce qui inclut, comme vous l'avez mentionné tout à l'heure, les sous-secteurs du transport des personnes, des marchandises. Et il y a aussi les opérations effectuées en milieu portuaire, de même que l'administration et les services maritimes. C'est parmi le personnel navigant, cependant, que les besoins se font le plus importants, et il a été effleuré tout à l'heure le DEP en matelotage.

Je voudrais que l'on parle davantage de ce DEP. Et, comme nous avons peu de temps, je vais quand même laisser la parole rapidement au ministre, alors à savoir, par exemple, combien de futurs matelots et de futures matelotes, parce qu'il y en a peu, mais nous en souhaitons davantage, pourront être formés à chaque cohorte, qui doivent débiter, vous avez mentionné, probablement en 2017. Et également est-ce que ça permettra de combler une pénurie déjà existante?

Le Président (M. Iracà) : Merci, Mme la députée. Je cède la parole à M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, mes salutations à la députée de Charlevoix—Côte-de-Beaupré. Une parenthèse. Charlevoix—Côte-de-Beaupré est localisé à l'intérieur du territoire de la Capitale-Nationale : 15 projets, M. le Président, 15 projets. Certains, d'ailleurs, ont été annoncés, le Musée maritime de Charlevoix, quelques bonnes nouvelles. Et l'autre bonne nouvelle qui suit, c'est qu'il y a d'autres projets. C'est 88 millions d'investissements à l'intérieur même de la Capitale-Nationale. Alors c'est bien sûr la proximité du port de Québec, mais l'ensemble du territoire fluvial.

Ceci dit, effectivement, et on nous le dit depuis trois ans maintenant, et c'est la table sectorielle main-d'oeuvre de l'industrie maritime qui nous interpelle, et on nous dit : Ça ne se dément pas, on a besoin de 2 700 personnes. Ce qui est intéressant, c'est que le Québec possède sur son territoire l'Institut maritime du Québec, mais qui est à Rimouski. Et je vous indique, M. le Président, qu'il s'agit du seul institut francophone en Amérique du Nord, qui fait un excellent travail avec une antenne à Saint-Romuald. Mais on a un défi. Une fois que c'est dit, là, effectivement, on a besoin de pilotes. Puis former un pilote sur le plan maritime, là, pour avoir pris place à bord d'un porte-conteneurs ces derniers temps entre Québec et Trois-Rivières avec l'association des pilotes, du moins leur représentant, ça prend 10 ans à être en matière de former un pilote. Entre le moment où on se retrouve à l'Institut maritime à Rimouski, on doit franchir un certain nombre d'étapes. Voyez-vous, on doit maintenant former ces gens-là.

J'ai eu l'occasion de rencontrer, à Montréal il y a à peu près deux mois, les représentants de l'Association des employeurs maritimes. On a effectivement besoin de débardeurs. Et, voyez-vous, M. le Président, l'image qu'on de faisait

des débardeurs à une époque, là, avec plein de taches d'huile au visage, et tout ça, ça a changé. Ça a changé. Les technologies se sont développées. On parle maintenant de grues électriques, on parle de travailler dans le confort, mais des emplois à ce point importants et bien payés aussi. Ça me donne l'occasion de vous dire, là, qu'un débardeur formé par l'association, au terme de sa cinquième année de travail, peut espérer un salaire en fonction de la convention collective, d'ailleurs dont la durée est collée au temps lié à la Stratégie maritime, on parle d'une convention de neuf ans, on peut toucher jusqu'à 110 000 \$, 111 000 \$ par année. Ce n'est pas rien. Alors, c'est ça, moi, que... C'est la promotion que je souhaite faire des métiers et des professions à l'intérieur de l'industrie.

On a besoin de personnes, et j'y songe sérieusement, là, au niveau des cuisines. On a besoin de cuisiniers. On n'est pas cuisinier sur un navire comme on l'est dans un restaurant. On ne peut pas stocker à l'infini de la nourriture. Alors, il y a un nombre assez impressionnant de facteurs qui font en sorte que je pense qu'on devrait peut-être créer, au Québec, une cohorte au niveau de la cuisine à bord des navires. Alors, c'est tout ça qu'on regarde de façon sérieuse.

Quant à la question spécifique du DEP en matelotage, ce sont les syndicats eux-mêmes qui sont venus nous rencontrer, soit dit en passant, M. le Président, qui ont manifesté ce besoin-là à l'intérieur des navires. Et ce sont des emplois quand même bien payés, là. On parle de matelots. Pour une saison moyenne de travail de neuf ou 10 mois par année, on parle de salaires de 45 000 \$ pour l'an un, ce qui n'est pas mauvais.

Alors, à la question : Combien qu'on peut en former?, ce qu'on est en train de mettre sur pied présentement en termes de programme en collaboration avec le ministère de l'Éducation, on pense à entre 20 et 30 par année. Et c'est l'Institut maritime qui aura ce mandat de les former. D'ailleurs, à l'intérieur de l'institut au moment où on se parle, là, il y a à peu près 350 inscriptions, ça ne se dément pas année après année. On parle même d'une augmentation. Il y a davantage de finissants ce printemps que les années précédentes. On parle d'une centaine de finissants. C'est un bon signe, ça va bien, ça va mieux, mais on doit former davantage. On a besoin de matelots, de débardeurs, de pilotes, de gens dans les cuisines. On a besoin... à tous les niveaux de l'industrie de cette main-d'oeuvre.

Il y a des gens qui nous écoutent, M. le Président, ce matin, qui sont des pères, des mères, des jeunes qui sont à la recherche d'une opportunité de carrière ou d'emploi. Il faut le faire. Il y a des opportunités également lorsqu'on parle de l'école nationale des pêches en Gaspésie, M. le Président, à Grande-Rivière, que j'ai visitée trois fois plutôt qu'une. Il y a de la place. Le député de Gaspé peut en témoigner, il y a de la place. On veut ces jeunes-là à l'intérieur de nos établissements et on est tous, comment dire, à leur service. Que les jeunes... d'ailleurs il y en a eu quelques-uns qui ont sollicité le Secrétariat aux affaires maritimes pour être guidés là-dedans. Et, lorsque j'aurai du temps, c'est une denrée rare, c'est notre matière première en politique, mais parfois on en manque un peu, je rêve du jour, et je le dis en présence des gens de mon cabinet, où je vais aller dans les écoles parler de l'industrie maritime. Je veux aller intéresser nos jeunes à ces opportunités d'emploi qui s'offrent à eux maintenant. Et on en a... le besoin, là, il est urgent, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Mme la députée... Charlevoix-Beaupré.

Mme Simard : Merci beaucoup. Bien, écoutez, je ne peux aborder le sujet des besoins de main-d'oeuvre sans citer et sans référer au fait que, chez nous, Le Groupe Océan a également des besoins de main-d'oeuvre. On sait que Le Groupe Océan est un fleuron du maritime. Donc, merci, M. le Président. Vu le temps, je vais passer la parole à mon collègue de Dubuc, qui va poursuivre l'étude des crédits avec un autre sujet.

Le Président (M. Iracà) : Certainement. Merci, Mme la députée. Alors, M. le député de Dubuc, il vous reste 7 min 15 s.

M. Simard : Bon, M. le Président, je ne suis pas certain de finir, mais je passerai à un autre bloc, s'il y a lieu.

Le Président (M. Iracà) : La parole est à vous.

M. Simard : D'abord, M. le Président, je vais faire, bien sûr, l'apologie de la Stratégie maritime. La raison, M. le Président, c'est que dans ma ville, dans ma région, on a trois ports importants. On a un port de croisières, on a un port privé, qui est le port de RTA, et puis on a le port de Grande-Anse, qui, lui, est en développement d'une façon très importante. J'y reviendrai plus loin.

D'abord, premièrement, cette année, on a bénéficié justement, dans le cadre de la Stratégie maritime, plus du côté tourisme, on a eu des... la ville a eu nécessairement une subvention, presque pratiquement 2 millions de dollars, pour des infrastructures nécessaires pour, encore une fois, développer le port de croisières. Soit dit en passant, le port de croisières à Saguenay, c'est 53 bateaux l'an prochain. 53 bateaux, avec la capacité qu'ils ont aujourd'hui, M. le Président, c'est des dizaines de milliers de passagers. Donc, je dois vous dire que c'est extrêmement important au point de vue tourisme. Le fait de faire venir des bateaux dans notre milieu, ça a fait une extension de l'industrie touristique jusqu'à approximativement au mois de novembre, alors qu'avant la période touristique se terminait à la fin d'août. Donc, des retombées extrêmement importantes pour un milieu comme la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean.

Et, juste pour faire un message du commanditaire, soit dit en passant, notre port touristique de croisières a gagné pendant quatre ans la meilleure réception au monde. Puis là il y en a qui vont dire : Il prend les mots du maire de Saguenay, mais, vraiment, c'est la meilleure réception au monde. Et ça, ce n'est pas les bateaux qui ont choisi ça. C'est des sondages qui sont faits auprès des passagers. Donc, ce sont les passagers qui ont donné cette note-là au port de croisières de Saguenay. Tout ça, M. le Président, ça fait la démonstration que l'industrie de la mer, l'industrie des ports de mer, ça crée de l'emploi, ça crée de l'effervescence économique. Et l'objectif, justement, c'est de s'assurer que l'on puisse continuer dans cette

veine-là. Et j'aimerais entendre le ministre par rapport au volet touristique, qu'est-ce que ça peut créer, la Stratégie maritime, M. le Président.

• (12 h 30) •

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

M. Simard : Je reviendrai plus tard.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Oui, oui. Il vous reste 4 min 20 s. M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, M. le Président, parlons en termes d'argent d'abord. Je vous le rappelle, le gouvernement a mis en place, sur le plan touristique, un programme de 30 millions de dollars carrément dédié à la Stratégie maritime. Tantôt, on parlait d'argent neuf, là, c'en est. D'ailleurs, une précision que j'aimerais apporter, là, sur le 1,5 milliard dont je parlais tantôt, il y a 600 millions d'argent neuf, mais le 900 millions qui est réalisé en termes d'investissement à partir de programmes réguliers, c'est de l'argent maintenant qui est carrément dédié au développement maritime du Québec. Donc, ce cadre financier, ça va pour le développement de l'industrie maritime.

Sur le plan touristique, d'abord, je pense que... J'étais à Saguenay hier, j'étais à Saguenay, et puis j'ai eu l'occasion de participer à un colloque sur la sécurité lorsqu'il est question de croisière, de circulation de bateaux de croisière sur le Saint-Laurent. Hier, c'était un enjeu dont on a discuté toute la journée, j'y étais. Et juste faire un rappel au niveau de l'industrie touristique, là, ce que représentent les croisières au Québec. Nous avons présentement neuf escales de croisière au Québec, aux Îles-de-la-Madeleine, à Gaspé, à Saguenay, à Québec, à Montréal, bref, neuf escales que nous souhaitons comme gouvernement, puis c'est un choix qui a été fait, c'est qu'on veut les consolider.

Tantôt, on parlait de Montréal, investissement majeur pour un terminal. Il y a un projet qui est envisagé, depuis un certain nombre d'années, par Québec également, qu'on regarde du coin de l'oeil. Lorsque le port de Québec sera prêt à foncer, on sera là. Quatre fois de suite, meilleur accueil mondial au niveau des croisières à Saguenay, il faut le faire. Et ça, ça vous revient, ça revient carrément à la région. Année après année, l'industrie des croisières à Saguenay a su se renouveler à travers des activités différentes qui font en sorte que, lorsqu'on arrive à Saguenay, qu'on est un croisiériste, bien, on se sent bienvenu. La Stratégie maritime nous permet justement d'aller plus loin. Tantôt, c'est le député de Trois-Rivières qui disait : Chez nous, ça a été 168 000 \$ d'investissement. Parfois, ce n'est pas des millions, mais on essaie de faire la différence.

Au niveau des croisières, je vous donne l'exemple, M. le Président. En octobre, l'année dernière, je ne me souviens pas de la date précisément, là, il s'est pointé, au port de Québec, six navires de croisières, et, en même temps, 20 000 croisiéristes et membres d'équipage ont envahi les boutiques, les restaurants à Québec. Ça, c'est l'équivalent de la ville où j'habite, moi. Rivière-du-Loup, c'est 20 000 citoyens. C'est de prendre toute la ville de Rivière-du-Loup et de l'amener au même endroit, à Québec, en leur disant : Maintenant, dépensez, investissez, achetez des souvenirs. Allez vous nourrir, allez manger, boutiques de vêtements. C'est une manne pour le Québec. C'est de l'argent neuf. On parle souvent de nos exportations en disant : C'est de l'argent neuf. Lorsque les croisiéristes arrivent ici, au Québec, peu importe le lieu où ils se retrouvent, habituellement, les gens dépensent, achètent différents biens, des biens évidemment taxables. C'est bon pour le Québec. Ça, c'est un volet. C'est la députée de Charlevoix qui s'exprimait tout à l'heure, j'ai fait allusion rapidement au Musée maritime de Charlevoix. Je pourrais vous parler d'Écomonde du côté de Sorel-Tracy, de Voiles en voiles à Montréal. Ce sont des projets concrets qui ont vu le jour grâce à la Stratégie maritime.

Il est question de 30 millions dans un programme bien particulier, mais encore là, lorsqu'il est question du tourisme, on peut faire appel à d'autres programmes. Mais on est, je vous dirais, entre guillemets, un peu le catalyseur de tous ces projets qui sont déposés chez nous ou dans les ministères, mais, sur le plan touristique, on est déterminés à jouer pleinement notre rôle au niveau de la Stratégie maritime. Dans toutes les régions du Québec, qu'on soit en Gaspésie, qu'on soit en Mauricie, qu'on soit dans le Bas-Saint-Laurent, à Québec, à Montréal ou ailleurs, il y a un rôle qu'on se doit de jouer, mais ça tombe bien parce qu'on a l'argent, on a les programmes puis on a l'ambition qu'il faut pour le faire. Alors, voilà.

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

M. D'Amour : Si vous me permettez, M. le Président, quelques instants. C'est le député de Dubuc qui parlait de son port tout à l'heure. Juste vous dire, vous me permettez cette promotion rapide, le port de Saguenay, qui, au Québec, là, figure parmi les mieux positionnés... Si on tient compte de la capacité portante au port de Saguenay, de la présence de la voie ferrée, d'un réseau routier de qualité et de la volonté de la communauté de Saguenay, sincèrement, ça fait une différence. C'est le maire de Saguenay, Jean Tremblay, avec qui j'avais l'occasion de converser quelques minutes hier, qui me disait à quel point, là, que le port de Saguenay est le fer de lance de son développement au cours des prochaines années. Ça, c'est la musique à mes oreilles. Ça veut dire qu'on s'approprie la Stratégie maritime, qu'on s'approprie les programmes du gouvernement pour favoriser des investissements.

Je n'ai pas l'intention d'aller plus loin aujourd'hui quant à l'identité des promoteurs avec lesquels on travaille, mais je confirme, M. le Président, qu'il y en a un certain nombre à Saguenay, desquels le député de Dubuc s'occupe au quotidien, c'est sans compter la présence de son ministre régional, qui est le premier ministre du Québec. Alors, on est sur une bonne lancée à Saguenay.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, sur ces belles paroles, nous allons terminer ce bloc. Vous êtes toujours dans les temps. Alors, nous allons débiter un autre bloc de 15 minutes avec l'opposition officielle, et je cède la parole au député de Gaspé.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. Tout à l'heure, lors de l'intervention, ma première intervention avec le ministre, on a parlé, bon, d'investissements, de répartition des investissements entre les grands centres, entre les régions. Quelques précisions, là, quant à moi, s'avèrent essentielles. On parlait d'une centaine de millions d'investissements dans la région de la Gaspésie et des Îles. Le ministre a mentionné le Chantier naval Forillon, un projet pour les frégates de la Garde côtière canadienne. Je rappellerais au ministre que, hein, c'est une annonce qui a été faite préalablement, là, à la mise en chantier, là, de la stratégie, et, à ma connaissance et selon les informations reçues du promoteur du chantier maritime, il n'y a pas eu, là, d'implication financière du gouvernement du Québec. C'est un contrat de la garde côtière. Je ne pense pas que le Québec soit rendu à financer encore les croisières de la garde nationale. Donc, 45 millions sur 100 quelques millions, déjà, il y a la moitié du budget apparemment attribué à la Gaspésie qui vient de sauter. Bon, on a d'autres exemples, mais on va passer.

J'aimerais aborder davantage l'aspect des quais. Vous savez, lors de la préparation de l'étude des crédits, on a pris en note plusieurs doléances de la part de communautés qui sont aux prises avec des problèmes majeurs au niveau de leurs quais. Je pense à Port-Cartier, par exemple, la chambre de commerce locale, qui, récemment, sollicitait une intervention, là, rapide, du gouvernement du Québec pour la mise à niveau du quai municipal, donc une intervention qui se fait attendre, là, et malgré des engagements, même lors de la dernière campagne électorale, qu'on retrouve dans le communiqué de presse de la Chambre de commerce de Port-Cartier, communiqué émis le 25 avril, récemment.

Du côté de Percé, un quai qui appartient — puis c'est la situation classique, là — au gouvernement du Québec... fédéral, je m'excuse, le gouvernement canadien, Pêches et Océans, plus précisément. Le quai va être abandonné, peut-être même fermé, s'il n'y a pas preneur. Le gouvernement fédéral demande à la municipalité de Percé de devenir propriétaire, la ville refuse, et on est dans une impasse. Percé est la capitale touristique de la Gaspésie. 90 % des navires qui accostent au quai de Percé sont des navires qui font le tour de l'île Bonaventure et du rocher Percé, donc une infrastructure qui appartient au gouvernement du Québec, à la SEPAQ.

90 % des navires qui sont au quai de Percé le sont pour desservir un parc québécois, et silence radio du côté du gouvernement du Québec. Pourquoi le gouvernement n'est-il pas, avec la Stratégie maritime ou d'autres outils, présent dans ce dossier pour prendre la relève? Si vraiment le fédéral se retire, est-ce que c'est équitable de demander à une communauté comme Percé, une municipalité dévitalisée, de soutenir une infrastructure comme un port de mer pour desservir à 90 % un parc québécois? Moi, ça m'apparaît carrément intolérable. C'est inadmissible.

Du côté de Rimouski aussi, l'Institut maritime, le ministre en a parlé. Bien, les gens de l'UQAR sont inquiets. Le fameux navire Coriolis, qui est condamné à être hébergé au quai de Québec parce que le quai de Rimouski n'est pas dans un état pour recevoir ce navire de recherche là. Le ministre a mentionné à plusieurs reprises l'importance, bon, de Rimouski, de l'Institut maritime, de tout l'aspect recherche qui est très présent dans la Stratégie maritime. Mais comment expliquer que le quai de Rimouski n'est pas supporté, que la communauté de Rimouski n'est pas supportée par le gouvernement du Québec, par la Stratégie maritime? Si le fédéral se désiste, pourquoi le Québec n'est-il pas en appui à la communauté de Rimouski?

Gaspé, hein, je reviens là-dessus. Le ministre a parlé tantôt d'effervescence économique. Oui, mais rappelons-nous qu'au moment où on se parle il n'y a pas un sou d'investi dans les infrastructures dans la zone industrialo-portuaire de Gaspé, pas un sou, sauf une étude en cours. Donc, s'il y a des emplois chez LM, c'est grâce au dynamisme des dirigeants, de la compagnie, du milieu socioéconomique, la ville, la chambre de commerce, ce n'est pas grâce, encore, à la Stratégie maritime. Donc, une étude, M. le ministre, c'est intéressant, mais il faut aller plus loin. Le chemin de fer, on en a besoin. Puis, rapidement, la direction de LM est sortie, dans les journaux dans les dernières semaines, publiquement, ils ont besoin du chemin de fer pour garantir l'approvisionnement et aussi l'exportation des pales d'éoliennes.

Donc, quand serez-vous au rendez-vous pour confirmer la venue du chemin de fer jusqu'à Gaspé? Ça, ça serait un beau dossier de Stratégie maritime, d'intermodalité. Je suis convaincu que vous êtes conscient de ce que je vous dis là, mais il faut aller plus loin, il faut confirmer ces sommes-là. La région a besoin de ces confirmations-là.

Blanc-Sablon également, la Basse-Côte... beaucoup de préoccupations, l'approvisionnement. Tant que la route ne sera pas construite... Le préfet, M. Armand Joncas, récemment encore dans les médias, dénonçait la situation de précarité que les gens de la Basse-Côte... se retrouvent. Pourtant, ce serait un beau dossier, toute la question de l'isolement des gens de la Basse-Côte. Pourquoi la stratégie n'est-elle pas plus présente pour supporter les gens de la Basse-Côte-Nord?

• (12 h 40) •

Vous savez, on a vraiment, vraiment des beaux dossiers, des dossiers qui sont sur la table, sur la planche à dessin. Les intervenants des régions sont dans l'attente, là, d'un soutien gouvernemental, et on a besoin vraiment de réponses. Pas d'études, de réponses.

Les gens d'Exploramer... un des rares musées de la mer au Québec a été abandonné au plan du financement dès l'arrivée de votre gouvernement. Vous étiez ministre responsable de la région à l'époque, vous connaissez très bien le dossier. Les gens de Sainte-Anne-des-Monts, de La Haute-Gaspésie sollicitent un projet de... une intervention gouvernementale. On a un projet de relance, là, qui va vous être présenté. J'ai assisté à la présentation récemment. C'est important. La région de La Haute-Gaspésie est la seule région qui n'a pas de projet touristique majeur. On voit partout dans la péninsule, il y a des projets au niveau tourisme, mais, dans La Haute-Gaspésie, le seul dossier sur lequel repose l'économie touristique, le dossier majeur, c'est Exploramer. Donc, un beau dossier aussi pour impliquer dans la Stratégie maritime. Ces gens-là attendent depuis des années un investissement.

La bataille du Saint-Laurent, centre d'interprétation présenté dans le dossier de... par la municipalité de Grande-Vallée, le secteur de L'Estran, pas de projet majeur à ce niveau-là aussi. C'est un dossier qui a été déposé l'an dernier, ça a été refusé.

Le train L'Amiral. On a parlé beaucoup de croisières. Troisième destination des croisières au Québec : Gaspé. Malheureusement, on avait un service de train pour transporter des croisiéristes de Gaspé à Percé, parce qu'on sait que

tous les croisiéristes qui viennent à Gaspé veulent voir le fameux rocher Percé, on a interrompu le dossier du train des croisières pour un seul pont qui n'est pas en état. Et le chemin de fer appartient à Transports Québec. C'est le gouvernement du Québec, depuis deux ans bientôt, qui est propriétaire du chemin de fer. Et, pour quelques millions à un seul pont, on a privé un produit touristique extrêmement important pour le développement des croisières. On a été une des premières communautés à embarquer dans ce projet-là, des croisières internationales. C'est une réussite, mais, écoutez, on doit faire venir des voitures Coach, des autobus de Coach de Laval pour transporter nos croisiéristes de Gaspé à Percé. Le train était un moyen de transport essentiel. Un pont à réparer, M. le ministre, ça serait un beau dossier à glisser aussi dans la stratégie des croisières.

Vous avez parlé également de l'EPAQ, l'École des pêches et de l'aquaculture de Grande-Rivière. Écoutez, à moins qu'un dénouement s'est passé dans les derniers jours, là, on ne parle pas de semaines, derniers jours, la seule école des pêches spécialisée de l'aquaculture du Québec est dans l'attente de la confirmation de son budget pour après le 30 de juin. C'est la première fois, depuis les années 40, que l'École des pêches et de l'aquaculture de Grande-Rivière n'a pas la confirmation que son budget va être reconduit.

On le sait, il y a eu des études de réalisées sur l'avenir de l'école des pêches. On avait un moratoire de trois ans, les trois ans se termine le 30 de juin, et l'EPAQ est dans l'attente de la confirmation de son budget. Il y a des professeurs, il y a des chercheurs, il y a des étudiants. Vous avez parlé d'écoles de matelotage tantôt. Ça serait le fun si on pouvait faire un maillage avec l'EPAQ. Ces gens-là tentent, là, de trouver des nouvelles clientèles pour assurer la meilleure rentabilité possible de notre seule école des pêches et d'aquaculture au Québec.

Donc, oui, c'est le fun de voir, je dirais, les objectifs que se donne la stratégie, mais dans le concret, sur le terrain, dans les régions plus maritimes, ce qu'on sent, c'est que les projets ne semblent pas lever à la hauteur des attentes du milieu. Donc, ces quelques dossiers, c'est beaucoup, M. le ministre, que je vous amène, mais mon objectif était de vous sensibiliser au fait qu'il y a plusieurs secteurs, hein, maritimes du Québec qui sont dans l'attente, là, d'annoncer... d'annonces, c'est-à-dire, du gouvernement dans le cadre de la stratégie. Puis on espère que vous serez un partenaire, avec l'ensemble des autres ministères, notamment dans les dossiers que je viens d'annoncer. Merci.

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

M. D'Amour : Alors, il reste combien de temps au...

Le Président (M. Iracà) : 6 min 20 s.

M. D'Amour : Six minutes. Vous allez comprendre, M. le Président, que je vais pleinement les utiliser parce que la question touche différents aspects sur lesquels j'aimerais revenir. D'abord, sur la question de Port-Cartier, sur l'aménagement ou la transformation du port de Port-Cartier, nous en sommes en lien avec la région, avec Mme Doyle, la mairesse, avec M. Bernard Gauthier, un autre Bernard Gauthier. On a un projet présentement sur la table qui, à ce jour, est incomplet, mais j'ai déjà demandé à l'équipe de mon cabinet, en mettant à contribution la députée de Duplessis... on va se tenir une rencontre bientôt par visioconférence de façon à faire évoluer ce projet-là.

Percé, effectivement, le quai appartient à Pêches et Océans Canada. Je comprends très bien le député, M. le Président, qui dit : Écoutez, Percé, compte tenu de la population, on ne peut pas récupérer. Moi, je vais vous dire, M. le Président, le gouvernement fédéral, en autant que je suis concerné, a une responsabilité. Et le gouvernement fédéral doit s'en acquitter. J'ai déjà eu l'occasion d'avoir cette conversation-là avec M. Marc Garneau, qui est ministre des Transports, et M. Dominic LeBlanc, qui est de Pêches et Océans Canada, en leur disant : Vous avez une responsabilité de père ou de mère de famille. Lorsque vous êtes propriétaire d'une maison, M. le Président, vous avez le devoir de l'entretenir. C'est la même chose lorsqu'on est un gouvernement versus le quai de Percé. Rimouski, c'est exactement le même scénario. Il est anormal, à mon sens, que le quai de Rimouski soit partiellement fermé. Ce n'est pas normal. Puis M. le député a oublié d'autres ports importants, comme celui de Matane. Moi, je veux en parler. C'est important, Matane. Matane aura bientôt atteint sa durée de vie, là, utile. Il faudra des investissements.

Alors, moi, j'ai clairement indiqué au gouvernement fédéral, depuis que je suis ministre responsable des Affaires maritimes... Vous savez qu'il y a un programme de dessaisissement, M. le Président. On est d'accord avec certaines infrastructures, mais encore faut-il que le gouvernement fédéral s'acquitte de sa contrepartie financière. Puis je ne veux pas que ça se fasse coin de table. Il faut que, sur un horizon de 25 ans, nous soyons en mesure de rassurer nos communautés à l'effet qu'il y a de l'argent pour ces rénovations-là. Alors, j'ai parlé de Matane.

Quand le député parle de Gaspé, si Gaspé éprouve des besoins en matière d'infrastructures, encore faudrait-il qu'ils nous le fassent savoir. En autant que je suis concerné aujourd'hui, et mes collaborateurs me l'indiquent, on n'a pas de dossier. Aide-toi, et le ciel t'aidera. Alors, je suis convaincu que vous serez une voie de transmission importante, M. le député, et sachez que je vais être heureux de vous recevoir quand vous aurez un projet du côté de Gaspé. Je ne doute pas qu'il y en ait un, mais, quand vous serez prêt, la porte de mon cabinet vous sera ouverte de façon à ce qu'on puisse discuter ensemble.

Sur la question du chemin de fer, j'en ai parlé tantôt. Une stratégie maritime, ça ne peut pas se vivre autrement que par l'intermodalité. On en a besoin. Je suis à ce point d'accord avec le député de Gaspé que je faisais partie du groupe des deux ministres qui ont fait en sorte de l'acquérir. Moi, je me souviens, M. le Président, puis je vous raconte tel que je l'ai vécu, c'est en novembre, je suis en Gaspésie et j'apprends par les médias que la compagnie de chemin de fer vient de se placer sous la protection de la Loi sur les faillites. Alors, c'est clair que, ce faisant, s'il y a faillite éventuellement, bien, la voie ferrée, le syndicat va la vendre, et il y a des risques qu'on vive un démantèlement. Ce n'est pas acceptable, ça. Alors,

on a payé, nous, comme gouvernement, avec l'argent des citoyens, puis on était fiers de le faire, puis, si c'était à refaire, on le referait, on a acquis cette voie ferrée là.

Et je m'étais informé, j'avais dit : Écoutez, à combien se montent les créances, et qui sont les créanciers? Très majoritairement, des Gaspésiens qui auraient perdu de l'argent, M. le Président. Et mon collègue et moi, ce qu'on s'est dit, c'est qu'il faut éviter ça, il faut éviter le démantèlement et les Gaspésiens, les entreprises gaspésiennes à qui on doit de l'argent, il faut que ces gens-là soient payés. Alors, je suis parti, je suis allé en Gaspésie rencontrer les préfets, et tous les préfets peuvent en témoigner, et je leur ai dit : Voici la solution telle qu'on la propose. Maintenant, pour réaliser un chantier de cette envergure-là, c'est beaucoup d'argent. Je suis en lien avec mon collègue responsable de la Gaspésie, qui est également ministre de l'Éducation, de façon à ce que les choses évoluent.

Le dossier est l'objet d'analyses. C'est clair que, lorsque le gouvernement a pris cette décision d'acquiescer le chemin de fer, c'était clair qu'on voulait éviter le démantèlement. Alors, ce qui était vrai il y a trois ans est encore vrai aujourd'hui. Alors, je tiens à rassurer le député là-dessus parce que le dossier évolue.

Quant à l'EPAQ, l'école nationale des pêches, et l'Institut maritime de Rimouski, je voudrais dire au député, M. le Président, que l'entente existe déjà. J'ai assisté, il y a un peu plus d'un an, à cette annonce, à ce rapprochement entre les deux institutions de façon à ce qu'on partage au niveau des clientèles et qu'on est en complémentarité. C'est tout à fait sain pour la région. Quant à leur financement, au niveau de l'École des pêches, le député nous l'apprend. Alors, le téléphone, ça existe. S'il y a un problème en regard du financement, j'ai une équipe au service de l'École des pêches. Alors, je peux très bien intervenir et les aider, le cas échéant. Je pense que c'est important de le souligner.

Je veux terminer sur quelques éléments rapidement, là, c'est important de le faire. Sur la question du chantier maritime Forillon, je veux indiquer au député, M. le Président, que j'ai rencontré à plusieurs reprises M. Côté, même un samedi matin, parce qu'on parlait de main-d'oeuvre. J'ai eu l'occasion de parler à M. Côté encore récemment sur une avenue potentielle des contrats pour Forillon, des contrats qu'il n'a pas pu récupérer, compte tenu du volume d'affaires qu'il a à traiter. Mais nous sommes en lien, M. le Président. Et l'annonce des navires, des six navires, a été faite après la Stratégie maritime, et j'en ai pour preuve que M. Côté est venu me rencontrer à mon cabinet à ce moment-là, lorsqu'il a obtenu le contrat. On était ensemble. Alors, je pense qu'un petit coup de téléphone, ça aiderait beaucoup le député de Gaspé à se faire raconter l'histoire autour de ça.

Si c'est à l'intérieur des documents contenant les 187 projets, M. le Président, c'est que, nécessairement, nécessairement, soit moi, personnellement, comme ministre ou l'un de mes collaborateurs est intervenu parce que, s'il n'y a pas eu d'intervention de notre part, M. le Président, à quelque niveau que ce soit, on n'est pas dans le tableau. Ça, c'est une condition que j'ai émise très clairement. Si on intègre un projet dans le tableau, c'est que le Québec, à un moment ou à un autre, a eu son mot à dire, a collaboré, a fait des appels, a reçu des gens et, le cas échéant, a financé.

Alors, je pense que je fais un survol, là, des dossiers qui ont été abordés par le député de Gaspé. Si j'en oublie, qu'on me le dise, mais j'essaie d'être le plus complet possible.

• (12 h 50) •

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Alors, ceci met fin à ce bloc. Nous allons procéder à un autre bloc de 15 minutes avec la partie gouvernementale, et je cède à nouveau la parole au député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. D'abord, d'entrée de jeu, M. le Président, pour les gens qui nous écoutent, je vais tenter qu'on puisse travailler un petit peu avec notre mémoire et notre imagination. Vous savez, le gouvernement du Québec, M. le Président, a une vision de développement du Québec. Donc, si vous regardez, M. le Président, sur une carte géographique, vous avez le Nord-du-Québec, on parle ici d'une vision du Plan Nord. Vous avez l'Abitibi-Témiscamingue, qui est, je vous dirai, la partie ouest du Québec pour être en mesure de développer le Plan Nord dans la partie ouest. Vous avez également le Nord-du-Québec, qui est le centre du Québec. On parle de Chibougamau et Chapais, etc., dans le centre du Québec. Et le Saguenay—Lac-Saint-Jean est situé au centre du Québec.

Vous avez également la Côte-Nord, qui, elle, est à l'est du Québec. Donc, à partir de là, on a un port qui s'appelle le port de Sept-Îles, qui, lui, sert de développement justement, sert d'infrastructure pour développer le Plan Nord, mais du côté est, pour justement les projets miniers. Avec le Plan Nord, la Stratégie maritime va permettre justement de s'assurer que nos ressources naturelles servent les emplois aux Québécois. C'est comme ça que le gouvernement pense qu'on est en mesure de se développer.

Maintenant, pour ce qui ramène à ma région, il y a... bien, je vous dirai, l'année passée, on travaille encore là-dessus, on a fait, en juin 2015, un sommet économique et dans lequel on avait 11 tables, 11 tables d'analyses sur différents aspects, dont la table des transports. Et puis la table des transports, vous comprendrez que c'est tellement important, le transport, au niveau du développement, on n'en sort pas. On a le transport ferroviaire, on a le transport par camion, mais on a le transport aussi par bateau. Pour être en mesure d'ouvrir le Québec sur le monde, ça prend nécessairement une zone industrialo-portuaire qui se tient. Donc, la stratégie... la stratégie minérale, la Stratégie maritime va servir justement à avoir la possibilité d'exporter vers les grands marchés. Et c'est une des raisons que cette table-là avait toute son importance.

Maintenant, autant je vous parlais tout à l'heure du port de Sept-Îles, hier on a fait la démonstration, le gouvernement était à l'oeuvre... on a acheté au port de Sept-Îles parce que le terrain de Cliffs Resources, qui a fermé momentanément ses opérations, venait enclaver le port de Sept-Îles et handicapait le développement de la Côte-Nord, M. le Président. Donc, le gouvernement, par la Société du Plan Nord, a acheté ce terrain-là, et on est en mesure aujourd'hui de dire qu'on a des partenaires, des partenaires miniers, qui vont développer Sept-Îles, le port de Sept-Îles. Et on parle pratiquement là, l'an prochain, de 14 millions de tonnes qui vont passer par le port de Sept-Îles en supplément parce que c'est actuellement des entreprises qui n'opèrent pas, M. le Président. Donc, c'est intéressant pour le développement.

Maintenant, j'en reviens à ma région. Le port de Saguenay est, pour le Saguenay—Lac-Saint-Jean, ce que le port de Sept-Îles est pour la région de la Côte-Nord, M. le Président. Donc, c'est très important qu'on puisse être en mesure

de donner toutes ces possibilités-là à la région du Saguenay—Lac-Saint-Jean, ma région. Mais, pour exporter, M. le Président, des ressources naturelles, ça prend des projets. Justement, il y a des projets qui sont potentiellement extrêmement importants pour notre région. On parle ici de... le projet minier du lac Paul, Ariane Phosphate, qui est en développement, qui va créer... je vous dirais, pendant la construction, c'est au-delà de 500 emplois, 375 emplois dans les opérations. Donc, ces gens-là vont exporter sur les grands marchés et vont créer nécessairement de la richesse au niveau de ma région.

Et également une mine qui est dans Nord-du-Québec, qui va s'appeler BlackRock, M. le Président. On parle ici d'un investissement de 1 milliard de dollars. On parle de 1 300 emplois directs et indirects. Et le gouvernement, là-dessus, avait une vision pour aider l'entreprise, qui, soit dit en passant, est une entreprise québécoise. Il y a eu des investissements par le fond Capital Mines Hydrocarbures, M. le Président. Et c'est comme ça qu'avec ces projets-là qu'on va avoir du tonnage à exporter sur les grands marchés et potentiellement aussi à développer, à faire de la deuxième transformation au port de mer, qui s'appelle le port de Saguenay.

Mais pour ça, M. le Président, pour ça, il faut absolument qu'on soit en mesure d'avoir les infrastructures nécessaires pour recevoir, pour recevoir ces projets-là. Et moi, ce que... On a besoin d'infrastructures. Je vais vous en citer quelques-unes, là, infrastructures au port parce que le port, encore une fois, c'est une clé de notre développement. On a besoin d'une... Voyons! J'ai perdu ici mon papier. Bon, O.K. Je l'ai. Un convoyeur multiressource, M. le Président, qui va pouvoir servir à plusieurs entreprises sur le port, donc de l'investissement extrêmement important et exactement pareil comme le port de Sept-Îles a besoin d'un équipement semblable, M. le Président, et également des infrastructures de distribution d'eau parce que, là, on ne parle pas d'un tuyau pour la menée d'eau pour prendre notre douche, là, là-dedans, là. On parle de grandes capacités d'eau pour les entreprises qui vont opérer sur la zone industrialo-portuaire. Donc, il faut amener ces infrastructures-là, M. le Président, et également les infrastructures nécessaires pour la distribution d'énergie électrique avec la capacité nécessaire pour bien servir les entreprises qui vont s'installer dans le cadre, justement, de ce développement minier, qui, soit dit en passant, est un nouveau créneau pour ma région.

La question que je veux poser au ministre à ce moment-ci, M. le Président, c'est : M. le ministre, quel moyen ou programme dans la Stratégie maritime peut s'associer avec le port de Grande-Anse pour répondre aux besoins du développement du port de Grande-Anse? J'aimerais vous entendre là-dedans, M. le ministre.

Le Président (M. Iracà) : Alors, il y a un souhait pour vous entendre, M. le ministre.

M. D'Amour : Alors, le député m'entendra, M. le Président. Mais, d'abord, tantôt, j'ai oublié un volet de la question du député de Gaspé. En quelques secondes, le député de Gaspé a fait référence à Exploramer. J'aimerais simplement rappeler à cette commission que, depuis 2000, l'an 2000, le ministère du Tourisme a injecté dans Exploramer 375 000 \$, le ministère de la Culture et des Communications a injecté 767 000 \$, le ministère des Affaires municipales a injecté, investi 760 000 \$, le ministère de l'Économie, 263 000 \$. Total : 2 165 000 \$. En toute amitié, M. le Président, j'aimerais, pendant que je répons au député de Dubuc... Combien le gouvernement du Parti québécois, pendant 18 mois, a versé à Exploramer? J'aimerais le savoir.

Ceci dit, ceci dit, j'aimerais... bien, sur les deux questions fort pertinentes d'ailleurs de la part du député de Dubuc, rarement a-t-on vu un député connaître aussi bien son comté, alors le convoyeur, sur deux choses, deux fronts, le convoyeur, c'est un projet, là, qui est admissible dans un programme qui est géré au ministère des Transports, un programme de 200 millions de dollars. J'ai eu l'occasion, il y a deux semaines, de rencontrer M. Laberge, deux ou trois semaines, M. Laberge, qui est président-directeur général du port de Grande-Anse, où on a abordé cette question-là. C'est clair que c'est un besoin. Et, parce que c'est un besoin, et parce que le port deviendrait davantage concurrentiel, puis c'est un facteur de localisation pour des usines, pas une, mais des usines éventuellement, ce projet, actuellement, bien, va faire l'objet d'une analyse très sérieuse, très rigoureuse, avec l'objectif d'y contribuer. Alors, c'est ça, la Stratégie maritime.

C'est évident aussi que, lorsqu'on aborde la question des ports au Québec, plus spécifiquement les 16 zones industrialo-portuaires, on est conscients, comme gouvernement, que ça amène une pression au développement. Ça amène une pression pour certaines infrastructures. On parle d'eau potable, d'eaux usées dans certains cas. Le projet énergétique, hein, amener de l'énergie au port, ce n'est pas banal non plus. Et on a posé un premier geste dans le dernier budget que notre collègue des Finances a déposé récemment, c'est qu'on a mis en place un programme. Il y a 2,5 millions présentement dans ce programme-là pour justement réaliser les études préliminaires qui vont nous dire quels sont les besoins spécifiquement. Puis, par la suite, bien, on verra, du côté de du MAMOT, comment on peut financer des projets. Mais c'est la première fois, là, dans l'histoire d'un gouvernement, qu'il y a de l'argent comme ça qui ouvre la porte au développement d'infrastructures sur le site de ports de mer.

Alors, la question est pertinente, et je suis très heureux de pouvoir y répondre de façon affirmative. Ce n'est pas des choses qu'on promet, c'est des choses qu'on a incluses à l'intérieur du budget. Ça fait partie de nos orientations. Aujourd'hui, on parle de Saguenay, M. le Président, mais on pourrait parler de Sorel-Tracy, on pourrait parler de Sainte-Catherine. D'ailleurs, j'ai eu l'occasion de rencontrer Mme Bates, la mairesse de Sainte-Catherine, pas plus tard que la semaine dernière. Alors, on parle exactement de ces projets-là puis on en a besoin. Alors, que ce soit en Montérégie, en Mauricie ou au Saguenay, il y a des possibilités. Alors, on est à cette enseigne, on veut collaborer et on le fera.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Dubuc, il vous reste cinq minutes.

• (13 heures) •

M. Simard : Cinq minutes. Donc, M. le Président, vous comprendrez que le tout... parce que le port de Grande-Anse, il faut bien se le dire, est en plein milieu du Québec, et c'est lui qui va permettre justement au centre du Québec, par rapport au Plan Nord, à se développer et de s'assurer justement que l'ensemble des Québécois va pouvoir bénéficier d'une sortie

sur le monde parce que vous comprendrez que le fait de devoir aller vers Montréal si on vient du centre du Québec, dans le Nord, au niveau du Plan Nord, ça n'a aucun sens. Même environnementalement ou encore au niveau des coûts, ça ne tient pas la route. Maintenant, c'est la même affaire si vous venez de l'Est, M. le Président. Si vous voulez développer le port... pas le port, mais le Plan Nord du côté est, vous ne pouvez pas venir au centre du Québec, ça n'a aucun sens. Vous allez passer par le port de Sept-Îles.

Donc, le port de Saguenay va être véritablement, pour l'ensemble du Québec, la porte sur le monde lorsqu'on veut développer le Nord-du-Québec, pas le nord-ouest du Québec, le Nord-du-Québec. On parle de Chibougamau, Chapais, aller jusque le territoire cri qui est juste en face de nous lorsqu'on regarde le Québec en face. Donc, de là l'importance, M. le Président, d'être en mesure d'avoir un gouvernement qui voit, qui a une vision, le Plan Nord, qui, lui, va être servi par la Stratégie maritime, qui va servir justement les infrastructures pour prendre la porte du monde entier, M. le Président. Et moi, je suis extrêmement fier de constater qu'il y en aura pour tout le monde, il y en aura autant pour... du côté de Montréal et du côté de Sorel-Tracy, qu'il y en aura du côté de la Côte-Nord, qu'il y en aura aussi pour ce qui est du Nord-du-Québec. Et je suis extrêmement satisfait de voir que tout ça, M. le Président, ça se tient. Et, si on... je vous dirais qu'on regarde à moyen terme, et si les marchés continuent à être ce qu'ils sont aujourd'hui, les Québécois vont être en mesure de créer de l'emploi et d'avoir un avenir certain, M. le Président. Je vous remercie.

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

Une voix : Est-ce que vous avez des choses à ajouter?

Le Président (M. Iracà) : Est-ce que, M. le ministre, vous aviez un complément?

M. D'Amour : Bien, je pense qu'à travers toutes les affirmations du député de Dubuc c'est clair qu'il y a une synergie grandissante entre la Stratégie maritime et le Plan Nord. Il y a des opportunités d'affaires. Et je réitère mon message à l'effet que, que ce soit dans le Nord-du-Québec ou au Saguenay—Lac-Saint-Jean, on souhaite être présents puis on veut collaborer à... dans l'esprit du Secrétariat aux affaires maritimes, dans un souci de coordination et d'efficacité, M. le député.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. M. le député de Mégantic, pour un temps restant de deux minutes.

M. Bolduc : Merci, M. le Président. Je vous reconnais. Je salue mes collègues de l'Assemblée nationale, M. le ministre, votre équipe, bonjour.

Dans le cadre de la Stratégie maritime, M. le ministre, le MAPAQ s'est donné comme cible d'octroyer 15 millions en aide financière au cours des trois prochaines années, la stratégie pour le développement des biotechnologies marines. Les projets financés serviront principalement à l'aquaculture, la durabilité des pêches ainsi que des biotechnologies. On a même, moi et vous, eu l'opportunité de travailler sur certains projets qui n'ont pas abouti à des résultats, mais on a vu qu'à l'intérieur de ce cadre de travail là, il peut y avoir des projets qui sont presque inimaginables en termes de potentiel de développement. Et le développement industriel de la filière québécoise des biotechnologies peut être considéré comme jeune et émergent. On est dans un nouvel environnement, on est dans un milieu où il y a encore beaucoup de choses à découvrir. Je pense qu'il est très intéressant de s'assurer que tout ça va avoir la chance d'évoluer.

La filière des biotechnologies englobe actuellement une trentaine de PME qui valorisent la biomasse marine québécoise et ses extraits. Et j'espère que vous allez avoir la chance de nous parler de combien de choses on peut extraire, justement, de ce qu'on a déjà en opération. Dispersé sur le territoire aussi, le centre de gravité de tout ça se retrouve dans le Bas-Saint-Laurent, et on a une quinzaine de centres de recherche et de liaison de transferts. Donc, les biotechnologies marines constituent un créneau porteur et les biotechnologies marines sont en plein essor au Québec avec un marché mondial estimé à 2,4 milliards. Donc, c'est quelque chose de très, très important.

Est-ce que vous pouvez nous parler un peu de quels secteurs des biotechnologies marines sont les plus porteurs pour le Québec?

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, malheureusement, la réponse devra suivre dans un autre bloc parce que nous sommes rendus au dernier bloc. Et je cède la parole au deuxième groupe d'opposition pour un temps approximatif de huit minutes. M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : Merci, M. le Président. M. le ministre, je vais me limiter dans mes préambules, là, mais, dans ma liste de questions, il me reste trois questions. Si vous vous êtes capable d'avoir des réponses assez brèves, là.

La première question, c'est par rapport au projet de loi n° 85. Votre gouvernement a déposé le projet de loi n° 85, je pense, ça a été en 2015. Je ne me souviens pas exactement la période. Le projet de loi n° 85, c'est l'implantation des pôles logistiques dans les zones industrialo-portuaires et d'un corridor de développement économique le long de l'autoroute 30. Ça fait au moins deux ans que ça a été déposé. Je ne sais pas si c'a été dans votre cour à un moment donné, mais j'aimerais ça savoir est-ce que ça va revenir à l'ordre du jour bientôt.

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

M. D'Amour : Alors, très rapidement, c'est clair que ça va revenir à l'ordre du jour parce que ce secteur-là, qui est voué au développement d'un pôle logistique, non seulement ça faisait partie d'un engagement électoral auquel nous

avons cru et auquel nous croyons toujours... Et juste vous dire qu'actuellement il y a différentes analyses, parce qu'il y a des territoires à définir. Alors, on est là-dessus présentement. Les choses évoluent, même si le projet de loi n'a pas été appelé en Chambre, mais l'orientation du gouvernement demeure clairement.

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre. Est-ce que vous vouliez ajouter quelque chose? Ça va? M. le député de Nicolet-Bécancour.

M. Martel : Je vais aller à mon autre question, mais, juste si vous avez une idée du temps, là : la prochaine année?

M. D'Amour : Je n'ai pas eu l'occasion, M. le Président, de m'entretenir avec le leader de notre formation politique, mais je pourrai le faire de façon à entretenir le dialogue entre nous.

M. Martel : Merci, j'apprécie. Deuxième question. L'an passé, vous vous rappellerez, il y avait un projet à Bécancour, Sainte-Angèle-de-Laval, la construction d'une tour d'observation. Si je me rappelle, quand on avait questionné l'étude des crédits l'année passée, on a vu que la Stratégie maritime ou les diverses enveloppes budgétaires du gouvernement avaient financé des projets similaires à ça. Le gouvernement a financé en partie la construction de la tour à Sainte-Angèle, mais à partir du fonds de diversification, qui était dévolu normalement pour d'autres raisons. Ce que je veux savoir, M. le ministre, c'est : Est-ce que, parce qu'on a un fonds de diversification chez nous, on n'a pas eu accès aux autres fonds? Pourquoi vous avez choisi le fonds de diversification de la région Mauricie—Centre-du-Québec pour financer ce projet-là?

M. D'Amour : En fait...

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

M. D'Amour : Vous permettez, M. le Président? En fait, la présence de ce fonds de diversification permet justement de financer ce type de projet là. Hein, je comprends qu'on veut garder le fonds puis on veut moins dépenser possible, mais je vais voir. Je prends avis de cette question-là, sincèrement. Puis je me souviens que vous m'en avez parlé, du projet, à quelques reprises, d'ailleurs. Vous avez joué votre rôle de député adéquatement. Mais je vais voir. Mais le fonds de diversification, c'est de l'argent du gouvernement.

Tantôt, quand je disais : La Stratégie maritime se sert des leviers autour d'elle de façon à pouvoir intervenir puis à financer des projets, c'est exactement ça que ça veut dire. Alors, c'est dans le fonds de diversification que l'argent semble provenir, mais je vais voir et vous revenir là-dessus. Est-ce qu'à votre connaissance il manque des fonds présentement dans le projet?

M. Martel : Non, non, non. Moi, j'avais trouvé ça curieux, quand on voit tous les projets qui ont été financés, que celui, parce qu'il était à Bécancour, parce qu'il y avait un fonds... tu sais, c'est comme si on a profité de ce fonds-là, mais, à mon avis, on aurait dû le financer à partir d'un autre fonds.

M. D'Amour : Si mon souvenir est fidèle, M. le Président, c'est qu'il y avait une question de délais, il faut que je le vérifie pour être certain, là. Il fallait agir avec une certaine rapidité, et c'est le chemin le plus court qui se présentait à nous de façon à pouvoir régler le projet. Troisième question, M. le député.

• (13 h 10) •

M. Martel : Troisième question : vous savez que le gouvernement du Québec est propriétaire d'un port, très, très beau port, très utile, qu'on pourrait en faire encore plus à Bécancour. La semaine passée ou voilà deux semaines, il y a des promoteurs qui sont venus par rapport au projet de la société métal international, un très, très beau projet. On parle d'un investissement dans le parc industriel de Bécancour de 1 milliard de dollars. Et la beauté, une des beautés de ce projet-là, c'est qu'on va avoir besoin pratiquement d'un quai supplémentaire parce que tout le transport de l'acier qui va arriver à Bécancour puis qui va repartir, ça va demander presque la possession ou l'utilisation du quai sept jours par semaine.

Je voulais savoir si vous êtes interpellé par rapport à cette situation-là et quel rôle vous allez jouer parce que les promoteurs, quand ils sont venus chez nous, ils nous ont mentionné qu'ils auraient besoin de support, ils auraient besoin d'aide. Moi, j'ai décelé, dans le type de support qu'ils auraient besoin, notamment une amélioration par rapport au port de Bécancour. Quel rôle vous allez jouer là-dedans?

Le Président (M. Iracà) : M. le ministre, à l'intérieur de 2 min 30 s, s'il vous plaît.

M. D'Amour : Alors, ce n'est pas un rôle que nous allons jouer parce que c'est un rôle qu'on joue déjà du côté du ministère de l'Économie. Alors, actuellement, le ministère accompagne les promoteurs qui souhaitent réaliser des projets d'envergure dans ce secteur-là. On en est en processus d'étude de préféabilité, mais on est déjà présents dans le dossier. Ça, c'est un front sur lequel on est présents.

Le deuxième, parce que, vous le soulevez vous-même, ça nécessite un certain nombre d'infrastructures, nous sommes en lien avec la société de développement du port de Bécancour, nous sommes en lien avec M. Richard, et, on me confirme, le projet est sous analyse présentement. Alors, le rôle qu'on va jouer, si on peut y investir, M. le Président, c'est clair qu'on va être présents, tant à l'intérieur des infrastructures, parce qu'on a un programme, pour ça, qui relève du ministère des Transports, que dans l'entreprise parce que, lorsqu'on parle de zone industrialo-portuaire, nous avons, pour

les entreprises, une enveloppe qui provient du programme Essor et une enveloppe dédiée pour les ports ou les zones industrialo-portuaires de 300 millions de dollars.

Alors, le promoteur ne peut pas tomber, M. le Président, à un meilleur endroit qu'au Québec, d'une part, et, au Québec, il y a un endroit, effectivement un port, dont le gouvernement est propriétaire, c'est Bécancour. Ça me permet de dire à quel point, puis, s'il y a des gens qui nous écoutent, Bécancour est une terre d'accueil exceptionnelle, là. On parle de terrains de grande dimension, on parle de belle capacité portante, on parle d'une société qui est prête à recevoir les promoteurs maintenant, c'est son rôle. Puis ce que j'aime beaucoup du port de Bécancour, c'est ce lien de proximité et de collaboration également avec le port de Trois-Rivières. Ce n'est pas banal, ce qui se fait dans ce coin du Québec.

Alors, à la question précise du député sur cette entreprise, on le confirme sur les deux fronts, tant à l'Économie que du côté du Secrétariat aux affaires maritimes via le Transport, on est présents, on est là. Non seulement on accompagne, mais, si on peut investir au terme d'analyses, sachez que vous serez le premier informé, M. le député, ou l'un des premiers.

Le Président (M. Iracà) : Merci, M. le ministre. Il reste 30 secondes.

M. Martel : Bon, bien, juste un complément d'information à ce que M. le ministre disait par rapport au parc industriel. Évidemment, c'est le plus beau potentiel au Québec, probablement au Canada. En plus du port en eau profonde, il y a la voie ferrée, il y a l'autoroute 30 qu'on voudrait, à un moment donné, un peu plus longue, là. Mais je pense que, pour attirer la grande industrie, c'est le meilleur potentiel au Québec. Et je pense que les investissements que vous pouvez apporter à l'égard du port, c'est une propriété québécoise, hein, le port, je pense que ça ne peut être que bénéfique pour le développement économique du Québec.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Merci, M. le député. Ceci met fin à votre... Malheureusement, il ne reste plus de temps. Je vais procéder maintenant avec le groupe de l'opposition officielle pour un temps de 4 min 45 s. M. le député de Gaspé, la parole est à vous.

M. Lelièvre : Merci, M. le Président. C'est toujours trop court, hein, les interpellations, l'étude des crédits. On aurait beaucoup d'échanges beaucoup plus complets à avoir.

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

M. Lelièvre : Écoutez, je vais être obligé de revenir encore sur le dossier du Chantier naval Forillon parce qu'on est à l'étude des crédits, puis je pense qu'il faut donner l'heure juste. Puis je ne peux pas prêter de mauvaises intentions au ministre, mais il faut quand même préciser parce qu'on a eu l'occasion d'avoir deux échanges sur le fameux dossier de la Garde côtière fédérale avec le Chantier naval Forillon. Le ministre a mentionné à deux reprises que le projet de 45 millions devait être inclus dans la Stratégie maritime, dans le bilan de la stratégie. Mais j'ai devant moi un document officiel qui émane du Conseil exécutif, l'étude des crédits 2017-2018. Le document s'intitule Demandes de renseignements particuliers du deuxième groupe d'opposition, programme 7, Secrétariat aux affaires maritimes. Et, dans le déploiement des sommes, on voit effectivement un projet de 45,8 millions comme contrat au Chantier naval Forillon de Gaspé, mais, contribution gouvernementale du gouvernement du Québec, 0,00. Donc, le ministre, tantôt, a été habile en disant : Bien, écoutez, le promoteur était dans mon bureau, à mon cabinet. On jasait. Mais, vous savez, M. le ministre, si on mettait dans notre bilan politique tous les dossiers des gens avec qui on prend un café ou on jase, je pense que ça fausserait un peu la donne. Donc, je tiens à le dire, ce projet-là, qui totalise la moitié des investissements que vous avez, lors de la première intervention aujourd'hui, attribués à la Gaspésie, au-delà de 100 millions, bien, il y en a la moitié, 45 millions, qui, malheureusement, n'ont pas nécessité aucun investissement du gouvernement du Québec. Donc, ça m'apparaissait important d'amener cette précision.

Écoutez, en guise de conclusion, ce que j'aurais le goût d'ajouter, c'est que la Stratégie maritime, c'est un beau dossier. Ça pourrait être un beau dossier, encore mieux, mais le Québec maritime puis des régions comme la Gaspésie et Les Îles, la Basse-Côte-Nord, l'Est-du-Québec puis d'autres régions aussi, mais notamment ce qu'on appelle de Québec maritime, a besoin, hein, de réformes, de politiques, de stratégies de cette nature-là, mais il faut aller un peu plus loin, là, que ce qu'on fait présentement. C'est clair, les investissements, à mon avis, sont un peu, je dirais, étirés, là, hein? On a l'exemple avec le chantier maritime de Gaspé. On pourrait donner deux autres exemples. Le ministre parlait d'une annonce en Abitibi. Mais je l'ai devant moi, là, c'est à La Tuque, un investissement dans des équipements de performance environnementale pour des piscicultures. Est-ce qu'un projet de pisciculture en Abitibi devrait être dans le bilan du MAPAQ? Probablement. De la Stratégie maritime? Laissez-moi en douter. Donc, on pourrait étirer, je pense, l'évaluation dossier par dossier, puis on arriverait probablement à la conclusion que les quelques milliards qu'on attribue en termes de retombées à la stratégie sont peut-être un peu étirés. Je vais être poli, je vais dire le mot «étirés».

Deuxième élément qui est clair, c'est qu'on semble avoir peut-être devancé dans l'annonce de la Stratégie maritime, on a devancé des... ou on a oublié, plutôt, des étapes qui sont extrêmement importantes, c'est la question de la négociation avec le gouvernement fédéral. On a parlé beaucoup d'interventions au niveau des quais, qui sont en attente de décision soit du fédéral soit du gouvernement du Québec, et ce qu'on constate, que ça soit au niveau du quai de Percé, au niveau du quai de Gaspé, au niveau du quai de Blanc-Sablon, ces quais-là, pour la plupart, sont propriété du gouvernement fédéral, Rimouski aussi, Matane, on pourrait faire le tour, et, après trois ans de lancement de la Stratégie maritime, on n'a toujours pas réussi à trouver une stratégie pour rallier le gouvernement fédéral à votre stratégie québécoise. Donc, ça, ça m'apparaît un élément majeur. Et, vous savez, on peut étudier puis étudier, mais, à un moment donné, il va falloir arrêter

d'étudier puis commencer à intervenir sur ces quais-là. Et ces quais-là appartiennent pour la plupart au gouvernement fédéral, qui n'est pas au rendez-vous.

Donc, je souhaite sincèrement que la Stratégie maritime déploie des investissements puis une effervescence économique dans nos régions, mais il me semble y avoir un grand absent, c'est le gouvernement fédéral. Et j'aimerais que, dans les prochains mois, que soient réactivées les négociations avec le gouvernement fédéral parce que, sinon, on va arriver à un cul-de-sac tantôt. Comment penser déployer une stratégie maritime au Québec si nos quais, nos principales infrastructures, ne sont pas au rendez-vous? Merci, M. le Président.

Le Président (M. Iracà) : Merci. Alors, il reste 15 secondes, M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, je prendrais les 15 secondes pour répondre. Et je vais déborder sur le bloc du gouvernement, si vous permettez.

Le Président (M. Iracà) : Oui. Bien, à ce moment-là, je peux transférer directement au gouvernement et vous pourrez...

M. D'Amour : Ah! mais je tiens à mes 15 secondes, vous savez.

Le Président (M. Iracà) : Oui.

M. D'Amour : Alors, quant au temps de nos échanges, M. le Président, je voudrais rappeler que c'est le député de Gaspé, c'est l'opposition officielle qui a décidé de passer de trois heures à deux heures pour la Stratégie maritime. Ce n'est pas mon choix. Ceci dit, le député souligne que le gouvernement fédéral a investi 45 millions pour six navires au chantier Forillon. C'est tout à fait vrai. C'est tout à fait vrai. Et savez-vous ce qui est intéressant à l'intérieur de la Stratégie maritime? Ce qu'on a toujours dit, c'est que c'est un levier de développement économique en termes d'investissement. Le 1 230 000 \$ investi dans l'industrie maritime québécoise présentement, là, la part du Québec est de 25 %. Nous générons pour plus de 1,2 milliard de projets grâce à un investissement du Québec de 323 millions de dollars. M. le Président, ça s'appelle faire des affaires pour les Québécois avec les Québécois.

Et il y a des investissements du gouvernement fédéral, n'en déplaise au député de Gaspé, M. le Président. Dans la Stratégie maritime à venir jusqu'à maintenant, les investissements fédéraux, quoique l'oeuvre est inachevée, et je suis assez d'accord pour dire qu'il y a des ports qui ont besoin non seulement de réfection, mais vraiment, là, de travaux majeurs, le fédéral a tout de même investi 396 millions. Le monde privé a investi à ce jour 276 millions, M. le Président, je n'invente pas ça. Et les autres partenaires, c'est-à-dire les administrations portuaires canadiennes, les municipalités, d'autres institutions, ont investi pour 234 millions. Le propre de la stratégie, c'est un levier. Les gens de Trois-Rivières et de la Mauricie ont compris ça.

• (13 h 20) •

Quant à la Gaspésie, j'y reviens, M. le Président. Je suis certain que le député de Gaspé va être très sensible aux gestes qu'on a posés. 3 millions qu'on a investis dans la modernisation de fermes marines du Québec, c'est bien en Gaspésie, ça, projet... l'établissement d'une usine de transformation du phoque aux Îles-de-la-Madeleine, 2,8 millions de dollars, la modernisation et l'automatisation des deux usines de transformation de produits marins ainsi que du vivier de l'entreprise LA Renaissance aux Îles-de-la-Madeleine, 1 680 000 \$. M. le Président, j'en ai des pages, et ça me fera plaisir... parce que c'est la toute première fois que j'ai le privilège d'être questionné par le député de Gaspé sur la Stratégie maritime, c'est la première fois. J'en suis fier et heureux parce qu'on a évidemment beaucoup de choses à dire.

Tout à l'heure, le député de Dubuc m'a questionné sur le volet Biotechnologies marines. Et, là-dessus, la Gaspésie... c'est-à-dire le député de Dubuc, pardon... Mégantic, Mégantic. Il y a, en termes de biotechnologies marines, là, des retombées potentielles, pour le Québec, majeures. Pour qui? Pour l'ensemble du Québec, mais particulièrement pour la Côte-Nord, pour la Gaspésie, pour le Bas-Saint-Laurent, pour les Îles-de-la-Madeleine. Nous sommes présents dans le développement des biotechnologies marines au Québec depuis une quinzaine d'années. Il y a une quinzaine de centres de recherche présentement dans l'action puis il y a 27 entreprises qui ressortent du peloton, qui font dans la transformation de produits. Qu'est-ce qu'on fait, M. le Président? Lorsqu'on parle de biotechnologies marines, qu'est-ce que c'est? Notamment, c'est les rejets de l'industrie de la pêche. Ce sont les écailles de crevettes, les carapaces de homard, une foule de produits qui sont transformés. On en fait des produits pharmaceutiques, hein, pour la santé des citoyens, on en fait des produits pharmaceutiques. On en fait des produits cosmétiques, pour lesquels il y a un marché extraordinaire. On s'en sert également pour des produits alimentaires, des compléments alimentaires, ça fait partie des recherches qui sont menées présentement, et puis on peut en faire des matières fertilisantes. Ce sont quatre exemples, simplement, que je veux donner pour dire que c'est l'avenir.

Présentement au Québec, là, on transforme à peu près 20 % à 25 % de la matière au niveau de nos biotechnologies marines. Si je fais un comparable avec d'autres sociétés dans le monde, particulièrement l'Islande, c'est 80 %, 85 %. Et ça, là, pour chaque volume, ce sont des emplois. En Islande, lorsqu'il y a une usine de transformation des produits de la pêche, à côté ou pas tellement loin, il y a une usine de transformation des biotechs marines. Alors, je ne dirai pas qu'on a du retard parce que ce serait manquer de respect à l'égard de ceux qui font vivre cette industrie-là au Québec, je pense à Merinov en Gaspésie, je pense au Centre de recherche et de développement sur les biotechs marines du côté de Rimouski, des institutions pour lesquelles le gouvernement, d'ailleurs, à ce moment-ci, investit beaucoup d'argent. Puis on s'est dit : Vous avez besoin d'air frais pour respirer, là, on vous donne de l'argent, de la prévisibilité. Ce qu'on a fait à Rimouski récemment, on a

établi le financement pour trois ans. On leur a dit : Maintenant, vous faites des travaux de recherche, puis continuez, vous le faites bien, et développez.

Alors, il y a, pour nous, ici, au Québec, là, matière à création d'emplois parce que le mandat du premier ministre qui m'a été confié, moi, il y a trois ans, c'est de prendre l'argent lié à la Stratégie maritime et de transformer chaque dollar en emploi. Les biotechnologies marines, c'est exactement ce qu'on est en train de faire présentement, c'est un chantier qui se développe. D'ailleurs, on aura d'autres présentations à faire à l'étranger éventuellement pour créer des partenariats. Et je tiens à vous dire que... octobre, ça s'en vient, le mois d'octobre. À Rimouski, au Québec, Rimouski va être le théâtre d'un congrès mondial sur le développement des biotechnologies marines qui s'est tenu, en 2016 à Oslo, en Norvège. On y était, avec plus d'une vingtaine de représentants québécois. LA Renaissance des Îles-de-la-Madeleine, le CRBM de Rimouski, Merinov, en Gaspésie, nous accompagnaient. Ça fait en sorte, là, qu'en octobre prochain Rimouski, au Québec, va recevoir 200 à 250 visiteurs de pays différents : le Portugal, l'Argentine, l'Italie, des gens avec qui on peut créer des alliances, des gens avec qui on parle déjà, avec qui on a créé des liens. Notamment, j'ai eu l'occasion de rencontrer ici, au Québec, les représentants du Portugal, justement, de l'Argentine, j'ai eu l'occasion d'accompagner une vingtaine de représentants d'une douzaine de pays du monde l'automne dernier. Il y a le consul d'Israël qui s'intéresse à LA Renaissance, aux Îles-de-la-Madeleine, on pense pouvoir créer des liens. C'est de l'argent neuf. Ce sont des opportunités économiques maintenant pour nous au Québec. Alors, moi, je vais faire la sensibilisation nécessaire auprès de nos transformateurs parce que ce que l'on rejetait dans l'environnement anciennement devient une richesse économique tout à fait exceptionnelle. Et, pour aider le développement de ces projets-là, au-delà de la recherche, bien sûr, on veut l'implantation d'entreprises. Ça peut très bien se faire dans nos zones industrialo-portuaires.

Voyez-vous, M. le Président, on a une vision intégrée du développement maritime au Québec. Je pourrais vous parler — parce qu'on n'est pas loin de ce volet-là — de recherche scientifique. Nous avons créé, il y a un peu plus d'un an et demi, le Réseau Québec maritime. Nous avons décidé de fédérer l'ensemble des travaux de recherche de nos chercheurs québécois en lien avec des chercheurs, notamment en France, on a créé l'institut France-Québec sur la recherche dans le domaine maritime.

Puis on va plus loin que ça. Parce que le Saint-Laurent, c'est notre richesse à nous, hein, c'est notre ADN, c'est notre moteur économique sur les deux rives d'un bout à l'autre du Québec, on met en place, là, au cours des prochaines semaines, le centre d'expertise et de prévention des incidents sur le Saint-Laurent. Ça va être localisé aux Îles-de-la-Madeleine, M. le Président. Ça va être 10 à 15 employés aux Îles-de-la-Madeleine qui vont coordonner l'ensemble de l'oeuvre au niveau de la prévention et de l'expertise en lien avec nos partenaires fédéraux, en lien surtout avec nos communautés municipales dans les régions du Québec. Advenant un incident, là, le Québec est aux premières loges. Il n'y en a pas d'autres qui ont fait ça avant nous. On le fait avec beaucoup de fierté. C'est une question de sécurité d'abord pour les communautés le long du Saint-Laurent puis c'est une question d'acceptabilité sociale parce que, depuis le début au niveau de la Stratégie maritime, ce qu'on dit, c'est que, oui, on veut faire du développement économique, et jamais on ne le fera au détriment de notre environnement. Donc, entre les deux, il fallait le trait d'union, il fallait ce centre de recherche, d'expertise, très crédible. Alors, on est dans ce domaine-là.

Le développement maritime du Québec, il est intégré, M. le Président. Jamais l'a-t-on vécu avec autant d'intensité, jamais n'a-t-on suscité autant aussi l'adhésion de l'industrie. Pensez aux gens de la Société de développement du Saint-Laurent, la SODES. Et là je déborde, je déborde. Pensons à la Fédération des chambres de commerce du Québec, au Conseil du patronat du Québec, à la fédération de l'entreprise indépendante du Québec, tous ces gens-là s'approprient la Stratégie maritime. Et que dire de nos autres partenaires, les armateurs, les chantiers maritimes, les gens qui font vivre et vibrer l'industrie touristique au Québec? Nous sommes des partenaires.

Sincèrement, M. le Président, je suis heureux des crédits aujourd'hui. Évidemment, on aurait pu aborder de façon beaucoup plus pointue les chiffres parce qu'on les a. Habituellement, qui dit crédits dit chiffres. On aurait pu échanger beaucoup là-dessus parce que, oui, on investit, on sait exactement dans quelle direction, on sait exactement avec qui on va travailler sur le plan du partenariat. Ça, c'est stimulant pour l'économie du Québec. On est en train de livrer, aujourd'hui au Québec, ce pour quoi on s'est engagés en campagne électorale. On fait exactement ce qu'on dit qu'on ferait. Dans les actions, les 82 actions de la Stratégie maritime, il y en a 70 % qu'on a déjà abordées, M. le Président. Alors, on va continuer. J'ai déjà hâte aux crédits l'an prochain, hein, pour prendre la mesure du chemin qu'on aura parcouru ensemble.

Puis vous me permettez, parce que je crois comprendre que le temps file un peu, d'émettre un souhait, une volonté très sincère, soit dit en passant. Moi, je suis heureux du ton de nos discussions, de nos échanges aujourd'hui. C'est la première fois, là, ce sont nos quatrièmes crédits, puis je pense qu'on arrive à bien s'entendre, puis je suis très heureux que mes collègues... le gouvernement, ça va, je suis très heureux de leur appui, mais que les collègues des deux oppositions, d'une même voix ou à peu près, disent : Écoutez, c'est sérieux, la Stratégie maritime. C'est important, puis on veut aller plus loin.

Moi, je vous lance l'invitation, puis j'aimerais ça, puis je suis très sincère, qu'on puisse se rencontrer en cours de route, là, hein? On peut se parler, on peut échanger. Sans doute avez-vous des idées, vous en avez manifesté quelques-unes. Moi, je ne suis pas du tout réfractaire à ça. Ce qu'on veut au Québec, c'est l'industrie maritime la plus dynamique, la plus engagée qui soit, la plus créatrice de richesse qui soit. On aurait pu échanger ensemble, M. le Président, là, jusqu'à 18 heures ce soir. On aurait pu prendre chacun de ces projets-là, les définir en termes de perspectives de création d'emplois, ce que ça donne dans les régions, la fierté que ça génère. Moi, je suis très fier de ça.

Reste-t-il du temps pour d'autres questions, M. le Président?

Le Président (M. Iracà) : Alors, bien sûr, M. le ministre. Alors, il reste un beau trois minutes. M. le député de Mégantic, M. le député de Trois-Rivières ou... À qui je cède la parole? M. le député de Trois-Rivières. Il vous reste trois minutes.

M. Girard : Merci, M. le Président. Le ministre était sur une belle lancée, et je ne pensais pas avoir le temps de poser une autre question. Vous avez abordé...

M. D'Amour : ...

M. Girard : Vous avez abordé...

Le Président (M. Iracà) : Il reste 2 min 40 s.

Une voix : ...

M. Girard : Oui. Bien, vous avez abordé un petit peu le thème international, le Portugal, la France. Je voulais vous amener sur l'impact. Vous êtes allé à travers le monde pour parler de la Stratégie maritime, pour aller vendre la Stratégie maritime, pour attirer des investissements étrangers, aller faire de la prospection. Vous avez également reçu des gens d'à travers le monde qui sont venus voir comment ça se passe, la Stratégie maritime. Donc, ma question est un peu de nous entretenir sur quel est le rayonnement international, et comment les autres pays voient ça, et quels vont être les impacts pour le Québec à l'international.

Le Président (M. Iracà) : Alors, sur l'international, en moins de deux minutes, M. le ministre.

M. D'Amour : Bien, les gens, M. le Président, la réalité, c'est que les gens nous sollicitent présentement. Alors, on a reçu évidemment beaucoup de visiteurs étrangers. Je parlais d'Israël tantôt, l'Italie, l'Argentine, le Portugal, ce sont des gens que j'ai rencontrés ici, au Québec. On nous a demandé parfois aussi d'accompagner des ports dans leurs démarches de prospection. Et on nous reçoit avec une grande crédibilité. Le Québec est un joueur maritime maintenant considéré dans le monde. On a une belle histoire. Ce n'est pas qu'il ne s'est fait rien avant, au contraire, mais on a une belle crédibilité sur laquelle on va tabler pour le développement de nos projets au cours des prochaines années.

• (13 h 30) •

M. le Président, le temps file. Vous me permettez en terminant de remercier nos partenaires, nos collaborateurs, les gens du ministère de l'Économie, du Secrétariat aux affaires maritimes, de mon cabinet pour le travail rigoureux non seulement pour les crédits, mais le travail rigoureux qui est réalisé à chaque jour pour faire grandir l'industrie maritime et faire grandir le Québec. Moi, je suis très fier de ce réseau de compétences qui m'entoure. On retrouve des gens compétents partout dans nos secteurs d'activité. Les chercheurs sont extraordinaires dans le domaine maritime. On a cette chance-là de travailler ensemble d'un commun accord pour développer notre industrie.

C'est le message de conclusion que je voulais apporter aujourd'hui. Vous dire que la porte de mon bureau, elle est ouverte, elle est ouverte en fonction du développement. Vous ne nous dérangez jamais, on est à votre service, et que voguent nos navires.

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

Adoption des crédits

Le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires du volet Affaires maritimes, relevant du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2017-2018, étant presque écoulé, nous allons maintenant procéder à la mise aux voix du programme 7. Ainsi, le programme 7, Affaires maritimes, est-il adopté?

Des voix : Adopté.

Le Président (M. Iracà) : Adopté sur division, Mme la secrétaire.

Documents déposés

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

La commission suspend ses travaux jusqu'à 15 heures où elle se réunira à la salle Louis-Hippolyte-La Fontaine afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du portefeuille Transports, Mobilité durable, Électrification des transports. Merci beaucoup.

(Fin de la séance à 13 h 31)