



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

TRENTE-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le mardi 24 mai 2005 — Vol. 38 N° 44

Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volet Affaires maritimes

**Président de l'Assemblée nationale:
M. Michel Bissonnet**

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

Débats de l'Assemblée	145,00 \$
Débats des commissions parlementaires	500,00 \$
Pour une commission en particulier:	
Commission de l'administration publique	75,00 \$
Commission des affaires sociales	75,00 \$
Commission de l'agriculture, des pêcheries et de l'alimentation	25,00 \$
Commission de l'aménagement du territoire	100,00 \$
Commission de l'Assemblée nationale	5,00 \$
Commission de la culture	25,00 \$
Commission de l'économie et du travail	100,00 \$
Commission de l'éducation	75,00 \$
Commission des finances publiques	75,00 \$
Commission des institutions	100,00 \$
Commission des transports et de l'environnement	100,00 \$
Index (une session, Assemblée et commissions)	15,00 \$

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
Distribution des documents parlementaires
1020, rue des Parlementaires, bureau RC.85
Québec, Qc
G1A 1A3

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

Consultation des travaux parlementaires de l'Assemblée ou des
commissions parlementaires sur 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 mardi 24 mai 2005 — Vol. 38 N° 44

Table des matières

Affaires maritimes	1
Remarques préliminaires	1
Mme Julie Boulet	1
Mme Lorraine Richard	3
Discussion générale	3
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral	3
Entretien des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins par le gouvernement fédéral	6
Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski	7
Projet de réouverture du canal Soulanges à la navigation de plaisance	8
Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord	9
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)	10
Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord (suite)	10
Programme d'aide en transport maritime	14
Étude des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent	16
Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)	16
Centre de formation aux mesures d'urgence	17
Service de traversier Tadoussac—Baie-Sainte-Catherine pendant l'été	18
Intentions quant à une hausse des tarifs de la Société des traversiers du Québec	18
Programme d'aide au transport maritime (suite)	18
Entretien des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins par le gouvernement fédéral (suite)	19
Aménagement d'une desserte ferroviaire entre le parc industriel et le port de Baie-Comeau	19
Entretien des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins par le gouvernement fédéral (suite)	19
Aménagement d'une desserte ferroviaire entre le parc industriel et le port de Baie-Comeau (suite)	19
Suivi du Forum de concertation sur le transport maritime	20
Lien interrives Gaspésie—Anticosti—Côte-Nord	21

Autres intervenants

M. Tony Tomassi, vice-président

M. Janvier Grondin
M. Norbert Morin
Mme Charlotte L'Écuyer
M. Réjean Lafrenière
M. Jean-Pierre Soucy
Mme Solange Charest
M. Jean Rioux
M. Marjolain Dufour

* M. André Bossé, ministère des Transports

* Témoin interrogé par les membres de la commission

Note de l'éditeur: Les crédits du volet Promotion et développement de la Capitale-Nationale du ministère des Transports ont été étudiés à la Commission de l'aménagement du territoire le 24 mai 2005.

Le mardi 24 mai 2005 — Vol. 38 N° 44

**Étude des crédits du ministère des Transports (2):
volet Affaires maritimes***(Quinze heures quatorze minutes)*

Le Président (M. Tomassi): À l'ordre, s'il vous plaît! Je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande aux membres de la commission ainsi qu'aux personnes présentes dans la salle de bien vouloir fermer leurs téléphones cellulaires pendant la séance.

Le mandat de la Commission des transports et de l'environnement est de procéder à l'étude des crédits budgétaires relevant du ministre des Transports, programmes 1 à 3, pour l'année financière 2005-2006. Une enveloppe totale de 12 heures a été allouée pour l'ensemble de ces programmes, dont deux pour l'étude de l'élément de programme Transport maritime qui sera étudié aujourd'hui.

M. le secrétaire, y a-t-il des remplacements?

Le Secrétaire: Oui. M. Dubuc (La Prairie) est remplacé par M. Rioux (Iberville); Mme Harel (Hochelaga-Maisonneuve) est remplacée par Mme Richard (Duplessis); M. Thériault (Masson) est remplacé par M. Dufour (René-Lévesque); et M. Tremblay (Lac-Saint-Jean) est remplacé par Mme Charest (Rimouski).

Affaires maritimes

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le secrétaire. Avant de débiter avec les remarques préliminaires, j'aimerais bien savoir si les membres de la commission désirent étudier ces crédits avec une discussion d'ordre général, avec un bloc de temps de 20 minutes de chaque côté. Ça va? Ça va, Mme la ministre? Oui? Alors, ça va.

Remarques préliminaires

Alors, Mme la ministre déléguée aux Transports, pour vos remarques préliminaires.

Mme Julie Boulet

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Je vais saluer les gens de l'opposition. Bonjour. Je trouve toujours qu'on est très loin quand on est ici. Alors, permettez-moi, je vais vous présenter les gens qui sont autour de moi, parce qu'évidemment ils sont de l'aide technique, du support technique pour certains dossiers. Alors, j'ai, à ma gauche, M. Meloche, qui est le directeur des services aériens, maritimes, ferroviaires — je n'y vais pas par ordre d'importance par contre, là, je vais faire le tour; il y a M. Bossé, qui est sous-ministre adjoint aux opérations de l'Est du Québec; j'ai M. Couture, qui est derrière moi, ici, qui est sous-ministre adjoint à la direction générale; et j'ai le sous-ministre en titre, M. Florent Gagné, qui est avec nous; ainsi que M. Gagnon, qui est le directeur de la Société des traversiers du Québec.

Alors, bonjour, tout le monde et mes chers amis collègues. Alors, comme vous le savez, le ministre des Transports, M. Michel Després, est retenu par les travaux de la Commission de l'aménagement du territoire et il doit procéder à l'étude des crédits budgétaires à titre de ministre responsable de la région de la Capitale-Nationale. M. Després se joindra à nous un peu plus tard afin de procéder à l'étude des crédits de l'ensemble du ministère des Transports.

En guise d'ouverture, j'aimerais consacrer le temps à ma disposition à un dossier sous ma responsabilité, un dossier important, pour ne pas dire prioritaire, un dossier qui me tient particulièrement à coeur, celui du transport maritime. Le transport maritime et fluvial est sans aucun doute un élément clé du développement économique régional et touristique du Québec. Les bases de notre intervention dans le secteur maritime sont le Forum de concertation sur le transport maritime ainsi que le Programme d'aide en transport maritime, deux leviers importants de la mise en oeuvre de la Politique de transport maritime et fluvial adoptée par le gouvernement en 2001.

Je vous parlerai d'abord du Forum de concertation, que j'ai l'honneur de coprésider avec le président de la SODES, M. Guy Véronneau. Il regroupe les représentants de l'ensemble du milieu maritime québécois. Les membres de ce forum sont fermement engagés dans un travail de partenariat qui a déjà donné quelques résultats concrets, dont les principaux sont l'adoption du plan d'action 2004-2006 qui vise notamment à favoriser la compétitivité et la promotion du transport maritime et du fleuve Saint-Laurent, ainsi que le développement du transport maritime de courte distance.

La mise en oeuvre du plan d'action 2004-2006 du forum contribue à soutenir le rôle stratégique du transport maritime dans l'économie du Québec et dans l'ensemble des activités de transport. Le principal atout que nous avons à l'égard du mode de transport maritime est bien sûr le fleuve Saint-Laurent. Avec ses quelque 1 500 km de voie navigable, le fleuve Saint-Laurent est l'une des plus longues voies maritimes du monde et une formidable route commerciale. Même si c'est par le Saint-Laurent que nous transportons le plus de marchandises, il ne demeure pourtant utilisé qu'à une fraction de sa capacité, à savoir seulement 100 millions de tonnes par an, environ.

C'est pourquoi nous avons procédé à l'élaboration d'un plan de promotion majeur qui est présentement en cours de réalisation. Ce plan vise ultimement à accroître le trafic maritime sur le Saint-Laurent, autant le transport de marchandises que celui des passagers. En effet, il est essentiel, à l'ère du Protocole de Kyoto, non seulement de reconnaître, mais aussi de mettre en oeuvre les avantages du transport maritime au regard des émissions de gaz à effet de serre et donc de revitaliser un secteur dont les potentialités sont considérables en termes de services et d'infrastructures.

La protection de l'environnement, la diminution de la congestion routière et une utilisation optimale et combinée des forces de chacun des modes de la chaîne intermodale militent en faveur d'une revitalisation du transport par eau en général et du cabotage en particulier.

Parallèlement, nous menons d'autres actions concrètes en collaboration avec nos partenaires privés afin de favoriser la valorisation du Saint-Laurent. Parmi ces actions, mentionnons la conception et la mise en ligne prochaine d'un site Internet sur la valorisation du Saint-Laurent. Ce site vise à sensibiliser le grand public à la richesse de notre grande voie navigable afin de susciter la fierté et favoriser la réappropriation du fleuve par le plus grand nombre.

● (15 h 20) ●

Il est entendu que la revitalisation visée du transport maritime s'inscrit dans une démarche concertée qui concilie tous les usages. C'est la raison pour laquelle le ministère a participé activement à l'élaboration de la Stratégie de navigation durable, rendue publique le 21 mars dernier, et contribue actuellement à une démarche en profondeur destinée à aboutir à une véritable gestion intégrée du Saint-Laurent. La Stratégie de navigation durable, dont je viens de vous parler, est le fruit d'un long travail de concertation avec l'ensemble des acteurs du milieu, y compris la société civile, les différents usagers et le gouvernement fédéral. Quant à la gestion intégrée du Saint-Laurent, elle est élaborée présentement par un groupe de travail fédéral-provincial auquel le ministère participe.

D'ailleurs, le forum porte une attention particulière à nos liens de coopération avec le gouvernement fédéral. Nous désirons, entre autres, obtenir du gouvernement fédéral un régime équitable des coûts absorbés par l'industrie maritime, notamment ceux liés à l'environnement, à la sécurité, y compris le taux de recouvrement des services de la Garde côtière canadienne, et aux mesures de sûreté qui sont imposées à notre industrie maritime. Nous allons, pour ce faire, réaliser une étude comparative entre les ports du Saint-Laurent et les ports américains concurrents. À la lumière de cette étude, nous ferons les représentations nécessaires auprès du gouvernement fédéral afin de préserver les avantages comparatifs de notre industrie et de notre réseau portuaire.

Par ailleurs, le gouvernement est particulièrement actif en matière de formation et de recherche. Ainsi, le ministère des Transports participe à un protocole d'entente, signé le 5 janvier 2004 avec Emploi-Québec, le ministère de l'Éducation et la Table sectorielle de l'industrie maritime du Québec, qui porte sur la planification et le financement des activités de formation de l'industrie maritime du Québec.

Conscients de l'importance de la recherche et du développement, nous avons donné suite à un des éléments du plan d'action 2004-2006 du forum, à savoir la création d'une chaire en gestion du transport maritime, dont j'ai eu le plaisir de faire l'annonce le 13 novembre 2003. Il s'agit d'un partenariat entre le secteur privé, l'Université du Québec à Rimouski et le ministère, lequel engage 60 000 \$ annuellement, durant trois ans.

J'aimerais maintenant aborder avec vous le Programme d'aide en transport maritime. Ce programme est un des principaux leviers dont nous disposons pour favoriser le développement du transport maritime. En 2004-2005, plus de 2,4 millions ont été engagés pour la

réalisation de neuf projets, dont cinq d'infrastructures, trois études et un de promotion. Cette aide financière a permis de générer des investissements totaux de 23 millions de dollars.

Dans l'application du programme, le ministère met l'accent sur le développement de l'intermodalité. C'est ainsi que six des neuf projets subventionnés au cours de la dernière année ont un caractère intermodal, soit ceux sur le terminal de vrac à Trois-Rivières, le lien ferroviaire à Sept-Îles, l'amélioration des infrastructures ferroviaires du terminal d'IMTT-Québec, la modernisation du terminal de vrac solide d'Arrimage du St-Laurent, à Québec, l'étude sur le lien informatisé sur la traverse Saint-Siméon et les études préalables à la construction d'un terminal pétrolier à Port Saguenay.

Par ailleurs, je vous rappelle que, le mois dernier, nous avons conclu avec le gouvernement fédéral une entente de principe sur les infrastructures de transport dites prioritaires. Cette entente prévoit des investissements totaux de 100 millions de dollars sur cinq ans pour la réalisation de projets ferroviaires et intermodaux. Nous en sommes très satisfaits, puisque cette entente favorisera sans contredit la contribution du mode maritime dans la chaîne logistique des transports au Québec. Compte tenu de la nécessité de continuer à réhabiliter le réseau des CFIL, il ne faut pas s'étonner que 75 % des montants prévus y sont consacrés. Cependant, le Québec s'engage aussi à investir 10 millions, auxquels s'ajouteront 15 autres de la part du secteur privé, pour des infrastructures intermodales, incluant le volet maritime.

Le dossier de la cession des ports. Nous avons été en mesure de débloquer, M. le Président, un dossier majeur qui touche l'économie régionale du Québec en concluant récemment avec le gouvernement fédéral une autre entente très satisfaisante qui porte sur la propriété des ports. Cette entente prévoit que, conformément à notre position, le gouvernement fédéral conservera la responsabilité des ports dits stratégiques, soit ceux de Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna et Matane. Pour les autres ports régionaux visés par le programme de transfert, nous veillerons à ce que les éventuelles cessions de propriété soient accompagnées de conditions favorables au milieu qui les prendra en charge, notamment en prévoyant des compensations financières adéquates.

Par ailleurs, un dossier important retiendra l'attention du ministère des Transports au cours de la présente année, soit l'avenir de la Société des traversiers du Québec. Depuis plusieurs mois déjà, nous nous penchons sur différentes approches à privilégier eu égard au mode de fonctionnement de la Société des traversiers. Récemment, ma collègue ministre présidente du Conseil du trésor a rendu public le rapport de M. Thomas Boudreau, qui privilégie des ententes avec le secteur privé pour chacune des traverses de la société. En ce sens, le rapport rejoint notre préoccupation de revoir les façons de faire à la société.

Cependant, je tiens à rassurer la population et surtout les utilisateurs des services de la Société des traversiers du Québec que toute cette démarche devra répondre à deux exigences fondamentales, à savoir: faire la démonstration que la voie retenue s'accompagne d'une amélioration du service aux citoyens et finalement respecter les conventions collectives des employés de la Société des traversiers du Québec. En ce sens, j'ai déjà

mandaté le ministère pour qu'il procède à l'examen détaillé de l'ensemble des services de la société.

En conclusion, M. le Président, j'ajouterais que nos actions se poursuivent en partenariat avec le milieu maritime en vue de l'atteinte de nos principaux objectifs, et ce, notamment à travers la mise en oeuvre du plan d'action du Forum de concertation sur le transport maritime, dont le processus suit son cours normal, et les programmes d'aide en transport maritime et intermodal. Toutes nos actions vont en ce sens, et je demeure persuadée qu'elles contribuent ainsi grandement au développement économique du Québec. Je suis maintenant disponible à reprendre à vos questions.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Duplessis, pour vos remarques préliminaires.

Mme Lorraine Richard

Mme Richard: Merci, M. le Président. C'est avec plaisir que je participe aujourd'hui à cette commission réunie pour l'étude des crédits en transport maritime. Comme vous le savez, les affaires maritimes ont été une préoccupation majeure pour le précédent gouvernement. Le Parti québécois a su reconnaître l'importance de ce secteur pour l'activité économique et culturelle du Québec en mettant sur pied la politique maritime et fluviale en juin 2001.

Cette politique s'articule autour de quatre axes principaux: accroître l'utilisation du Saint-Laurent comme voie de transport et de commerce; utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec; accroître la promotion et la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent; et finalement favoriser la formation de la main-d'oeuvre. Nous croyons que cette politique est encore plus pertinente aujourd'hui et essentielle à l'évolution des affaires maritimes au Québec.

M. le Président, tous les Québécoises et Québécois savent que le fleuve Saint-Laurent, c'est l'un de nos joyaux les plus précieux. Et l'industrie maritime joue un rôle d'ailleurs très important dans le développement économique du Québec, qu'il s'agisse de transport de marchandises ou de personnes, de tourisme ou de construction navale. Malheureusement, le Parti libéral ne semble pas aller de l'avant avec cette politique et ne s'appuie pas sur des efforts constants. On ne constate pas ça malheureusement sur le terrain, à tous les jours. Le Parti québécois avait fait vraiment de cette politique-là... On avait mis des choses en marche, on avait aussi délimité, on pourrait dire, des axes, avec des politiques qui devaient aller de l'avant. On avait quand même certains échéanciers, mais en tout cas on ne le constate pas présentement, on doit malheureusement dire qu'il y a une certaine négligence dans le suivi qui devait être apporté à la politique maritime et fluviale.

Il reste encore beaucoup de choses à faire pour s'assurer que le transport maritime au Québec se développe davantage et que la population — et ça, je tiens à le dire — de toutes les régions du Québec puisse en bénéficier, et ce, de la meilleure façon. Faut-il rappeler à ce gouvernement que le Saint-Laurent, c'est une richesse culturelle mais aussi économique et naturelle pour le Québec et que

nous avons tout intérêt à investir en celui-ci afin de le préserver? De plus, dans le respect du Protocole de Kyoto, le gouvernement a la responsabilité de privilégier le transport maritime et non de sabrer dans son budget, comme c'est fait actuellement.

● (15 h 30) ●

En conclusion, M. le Président, je rappelle à cette commission que nous sommes réunis aujourd'hui pour mettre en lumière les dépenses effectuées par le gouvernement. Cependant, ce que nous cherchons également à savoir, aujourd'hui, ce sont les actions entreprises par ce gouvernement afin de favoriser, de promouvoir et d'améliorer le transport maritime au Québec. En voyant les chiffres du présent budget, plusieurs inquiétudes demeurent et on est porté à croire que la situation du transport maritime n'ira pas en s'améliorant, avec ce gouvernement. J'espère donc — et je le souhaite sincèrement — que nos échanges serviront à répondre à mes questions et à celles de mes collègues sur des sujets de grande importance. Et je vais prendre le temps qu'il me reste pour poser plus de questions, parce que j'en ai énormément. Je viens d'une région où le fleuve Saint-Laurent est extrêmement important. Mme la ministre a déjà visité ma région et elle sait combien le transport maritime, c'est important dans une région comme sur la Côte-Nord également. Donc, j'ai des questions qui vont être un plus pertinentes tantôt sur des enjeux pour le Québec au complet et pour la région aussi, également, de la Côte-Nord. Merci, M. le Président.

Discussion générale

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée de Duplessis. Nous allons commencer maintenant la période de 20 minutes. Alors, la parole à la députée de Duplessis.

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral

Mme Richard: Merci. J'ai rappelé les grandes lignes de la politique maritime et fluviale élaborée et la mise en oeuvre par le Parti québécois en 2001, dans mes remarques préliminaires, je l'avais dit, c'est: accroître l'utilisation du Saint-Laurent; utiliser les avantages du Saint-Laurent comme outils de développement socio-économique des régions du Québec; accroître la promotion, la valorisation des activités maritimes sur le Saint-Laurent; favoriser la formation de la main-d'oeuvre et le savoir-faire des Québécois. Comment y arriver? Bon, on est passés par des forums de concertation sur le transport maritime, un programme de soutien à des projets maritimes, un réseau stratégique de ports québécois, la promotion du fleuve et des activités maritimes, un soutien actif à la formation et à la recherche.

Je souhaite donc revenir, en première question, sur un sujet majeur de cette politique, le réseau stratégique des ports québécois et le programme de cession des ports fédéraux.

L'état de la situation. En janvier 2005, le gouvernement fédéral a annoncé qu'il conservait la propriété et il maintiendrait en bon état les infrastructures utilisées dans les ports stratégiques tels que Baie-Comeau, Gaspé, Gros-Cacouna et Matane. La ministre déléguée

aux Transports en a fait mention tantôt, dans ses remarques préliminaires. M. le Président, je dois rappeler qu'à Baie-Comeau des travaux sont estimés de 8 à 10 millions qui sont nécessaires, et ce, dans l'immédiat. À Gaspé, la Corporation portuaire de Gaspé ne gère plus le port depuis janvier 2005. Gros-Cacouna, à quand le cabotage entre Cacouna et Baie-Comeau pour relever justement le taux d'achalandage? Matane, la ville n'a pas les fonds nécessaires pour assurer l'entretien régulier des infrastructures. Et vraiment tous ces ports-là sont dans des états assez lamentables.

Ma question: Qu'advient-il de ces quatre ports que le fédéral a décidé de conserver sous sa juridiction? Plus le temps passe, plus les infrastructures se détériorent. Et quelles mesures concrètes entend entreprendre la ministre déléguée aux Transports afin de régler ce problème? Je le sais que j'ai déjà posé des questions, j'en ai déjà discuté avec la ministre. On nous dit que c'est en discussion, que c'est en processus, mais, moi, je veux savoir quand.

Et deuxième question. La ministre en a fait mention tantôt aussi, quant aux ports régionaux, et plus particulièrement — je vous le donne comme exemple parce qu'on a déjà échangé beaucoup là-dessus — au sujet du port de Havre-Saint-Pierre, vous m'avez déjà dit que c'était presque réglé. On s'est parlé, c'était verbalement. Mais, moi, je peux vous dire qu'au moment où on se parle c'est des négociations, ils n'ont pas encore les sommes sur la table, et je vous dirais qu'on se demande quand les sommes vont être là, quand l'entente va-t-elle être réellement signée. Parce que toute la cession des ports, ça fait très, très longtemps qu'on en parle. On peut négocier, mais, à un moment donné, il faut poser des actions concrètes parce que, je vous l'ai dit, mais je vous le répète, la situation se détériore de jour en jour. Donc, Mme la ministre, j'espère avoir des réponses à mes questions sur la cession des ports.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. Mme la ministre déléguée aux Transports.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, ça me fait plaisir de répondre à cette question-là. C'est d'autant plus une question très importante parce que je pense que ça a été le dossier, depuis que je suis là, le dossier sur lequel on a investi le plus d'énergie. Je suis même allée à Havre-Saint-Pierre une fois... même deux fois, là. Alors, écoutez, je comprends très bien, là, l'importance et l'urgence d'agir.

Alors, on sait que le programme de désaisissement des ports a été mis sur pied par Transports Canada en 1996, et le projet à l'époque était accompagné d'un fonds de transition de 125 millions de dollars, il a été par la suite augmenté à 170 millions de dollars. Et on était très heureux, à l'hiver 2005, lorsque l'entente est survenue entre le ministère des Transports du Québec et Transports Canada, parce que ça faisait plus de 10 ans qu'on essayait de négocier cette entente-là et que le réseau stratégique des ports avait été clairement établi par le Forum de concertation, par l'ensemble du milieu maritime qui avait reconnu les ports nationaux qui devaient être visés puis qui devaient être protégés dans une telle entente avec le fédéral.

Alors, le forum et les intervenants nous ont dit: Écoutez, les quatre infrastructures, Baie-Comeau, Gaspé,

Gros-Cacouna et Matane, sont des infrastructures stratégiques en termes de développement économique dans chacune de ces régions-là, sont des infrastructures qui valent beaucoup d'argent, donc d'une importance, là, en termes d'investissement pour ces communautés-là. Alors, c'était important de les reconnaître dans une classe à part et de faire en sorte que ces infrastructures-là ne soient pas transférées au Québec, ne soient pas transférées aux régions mais qu'elles soient maintenues sous la responsabilité, sous la charge du gouvernement fédéral.

Alors, on était très heureux de conclure cette entente-là parce que ça faisait 10 ans qu'on discutait de part et d'autre mais sans jamais réussir à en venir à une entente. Alors, cette entente-là prévoit que le gouvernement fédéral conservera la propriété des ports commerciaux nationaux et qu'il en assurera la responsabilité et la mise à niveau. Alors ça, c'est l'entente qu'on a avec le fédéral. Et ça, c'est une entente qui a été clairement établie, il y a eu des échanges, on a tout ça par écrit. Alors, écoutez, ça, c'est une entente qui protège les quatre ports, et je pense que les gens de ces régions-là peuvent être rassurés par rapport à cette entente qui a été faite.

L'autre portion du dossier, c'est qu'on se rappellera que la cession des autres installations portuaires touchées par le programme de Transports Canada... On sait qu'il y avait 37 infrastructures, dont 10 terminaux de traversiers qui avaient déjà été cédés à la Société des traversiers du Québec. Donc, il reste à peu près une vingtaine de ports et infrastructures maritimes qui feront l'objet de cession de la part de Transports Canada.

Alors, ce qu'il est important de rappeler, c'est que, dans chacune de ces régions-là, il y a une volonté qui est clairement établie, qui est ferme, les gens veulent avoir, veulent s'approprier cette infrastructure-là. Mais, nous, ce qu'on dit, c'est qu'il faut faire du cas par cas, il faut analyser sérieusement, minutieusement chacune des demandes de transfert, de cession pour que les compensations financières provenant du gouvernement fédéral lors de la cession permettent une mise à niveau satisfaisante des infrastructures et puissent assurer également l'entretien sur une période de 25 ans de ces infrastructures-là.

Alors, ce qui est important, notre mandat à nous, notre mission, si je puis dire, c'est qu'on ne peut pas laisser faire ça aussi puis laisser aux régions, dire: On négocie trop rapidement puis on se contente d'un montant... qui paraît bien souvent important, significatif, mais on sait que ces infrastructures-là sont très onéreuses à réparer. Quand on arrive en dessous de l'eau, c'est souvent des surprises, c'est souvent beaucoup plus cher qu'on l'avait anticipé. Et c'est important de bien accompagner les gens, et c'est pour ça que les dossiers se font un par un.

Il y a également, aussi, en 2004, la mise en place par Transports Canada d'un groupe de travail interprovincial sur la cession portuaire auquel participe le ministère. Alors, c'est la province de Terre-Neuve et du Labrador qui en assure la coordination.

Alors, évidemment, on va en venir au dossier de Havre-Saint-Pierre parce que la députée est préoccupée par ce dossier-là. On la comprend, c'est son village, sa communauté. Alors, je suis moi-même allée voir les infrastructures à Havre-Saint-Pierre, et il y a vraiment une volonté ferme, les gens se sont mobilisés, se sont concertés derrière ce projet-là. Les gens veulent prendre

à leur charge cette infrastructure-là parce qu'elle est stratégique en termes d'activité économique pour le milieu et pour l'ensemble de la région.

Alors, Transports Canada a offert tout près de 13 millions pour la reconstruction du quai. Alors, c'est une enveloppe qui a été bonifiée. On est partis à 9,7 millions, je pense, Mme la députée, et on a réussi à faire augmenter le montant que Transports Canada... Parce qu'il y a tout le temps une marge de manoeuvre, là, qu'on... un 10 %, à peu près, là, qu'on ne connaît pas. Et des fois on commence les travaux puis il y a des imprévus, alors c'était important de prévoir ce coussin-là. Alors, à 13 millions, je pense que tout le monde se sent confortable, autant les gens de la communauté de Havre-Saint-Pierre que les gens chez nous, au ministère des Transports, alors les gens qui connaissent ça, les ingénieurs et les gens de la direction.

Alors, le plan d'affaires correspond aux attentes du ministère des Transports, la convention de cession a été déposée et analysée. Il restait seulement quelques points portant sur l'environnement, O.K., parce que les plans d'eau, les lots d'eau... C'est une rétrocession des lots d'eau qui appartiennent au gouvernement du Québec. Alors, il y avait quelques points de précision pour l'Environnement. Et l'autre, c'était pour le soutien technique des Travaux publics Canada qu'il restait à préciser. Et, en ce sens, il y a une lettre qui a été envoyée aux gens de Havre-Saint-Pierre le 28 avril dernier, qui demande aux gens de Havre-Saint-Pierre de fournir des compléments d'information par rapport à ces deux thèmes-là, ces deux éléments-là. Et il y a eu une dernière rencontre qui a eu lieu les 16 et 17 mai 2005 pour finaliser le dossier.

Alors, la Corporation de développement et de gestion du port du Havre-Saint-Pierre doit faire parvenir le plan d'affaires final et les documents appuyant ce plan, et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et des Parcs doit finaliser le décret autorisant la rétrocession des lots d'eau dans le cadre de la cession du port de Havre-Saint-Pierre. Alors, le dossier chemine très, très bien. On est sur la finalité, sur la conclusion de cette entente-là. Les travaux ou les travaux techniques pourraient débuter dès cette année. Alors, on attend que le milieu réponde à nos demandes, là, aux derniers petits points d'éclaircissement qui sont nécessaires à l'aboutissement du dossier, Mme la députée.

● (15 h 40) ●

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Il me reste encore du temps un petit peu, monsieur... Merci. Mme la ministre, bon, je suis bien contente pour Havre-Saint-Pierre. Et, pour en avoir déjà discuté avec vous et avec certains de vos fonctionnaires, je veux dire, le danger qu'il y avait, c'était justement que, oui, la communauté voulait prendre possession du port, mais il fallait penser aussi à l'entretien. Et tantôt vous avez dit: Bon, nous, quand on a négocié, on s'assure que l'entretien, pour les 25 prochaines années, est là. De ce que je comprends de votre réponse, c'est que c'était 9 millions, on l'a bonifié à 13 millions, donc on s'est assuré du coût de l'entretien pour plusieurs années. Est-ce que ce sera...

Parce qu'il n'y a pas juste le port de Havre-Saint-Pierre. Moi, je suis bien contente pour ma région, mais

est-ce que, les autres ports régionaux, on va procéder — parce qu'il y en a d'autres, là — est-ce qu'on va procéder de la même façon? Les communautés qui voudront trouver preneur chez elles par des corporations privées ou peu importe, prendre possession de leur port, s'assurer, bon, de la réparation et aussi s'assurer... Parce que c'était ça aussi, nous, le gouvernement du Parti québécois, dans la cession des ports, c'était ça qui était important, de ne pas refiler après l'entretien aux communautés, de s'assurer, quand on négocie avec Ottawa, qu'il y ait une bonification aussi pour l'entretien. Est-ce qu'il y en a d'autres à part que le port de Havre-Saint-Pierre? Et est-ce que ce seront les mêmes conditions?

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. C'est assurément la démarche, le processus qu'on va suivre dans chacun des cas, des dossiers, ce sera du cas par cas. Et ce qu'on veut s'assurer, c'est de bien accompagner les communautés et de s'assurer que les compensations financières soient justes, et équitables, et satisfaisantes pour que le milieu ne se retrouve pas avec une infrastructure qu'il n'est pas capable d'assumer. Alors ça, ça fait partie, là, de notre mandat à nous.

Et je pense qu'il y a une très, très grande préoccupation chez nous... c'est ça, il y a une très grande préoccupation chez nous parce que le milieu n'a souvent pas l'expertise, alors, comme je le disais, souvent, au départ, le montant, il semble alléchant — et j'aurais d'autres exemples à vous donner — le montant souvent, au départ, il semble alléchant, les gens disent: Aïe, on nous donne 5, 6, 7, 8 millions... C'est beau quand on regarde ça d'une première vue, mais il faut s'assurer que, premièrement, ça réponde aux besoins, mais, deuxièmement, qu'on assure les dépassements de coûts. Parce que, si on n'a pas de coussin puis qu'on n'est pas capables d'assumer les dépassements de coûts, on a en partant déjà un problème. Et après ça c'est d'assurer la pérennité et l'entretien de cette infrastructure-là sur une période, là, qui peut s'étendre jusqu'à 20, 25 ans. Alors, oui, c'est la procédure que nous suivrons sur chacun des dossiers où nous procéderons, là, à la cession des infrastructures portuaires.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre.

Mme Richard: Petite question?

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

Mme Richard: J'aimerais savoir avec qui la ministre déléguée a été en contact, quels ports régionaux... a déjà commencé ou a amorcé certaines discussions en vue de prendre possession des ports régionaux.

Mme Boulet: ...on a Masson... Regardez, j'ai toute la liste ici, là. Il y en a plusieurs, là, qui sont en attente de transfert. Mais Havre-Saint-Pierre était évidemment le plus prêt. Alors, c'est pour ça que... Le plus prêt et le plus urgent, je dirais, parce qu'on avait déjà fermé une infrastructure. Alors, on a Masson-Angers, on a...

Une voix: Le décret.

Mme Boulet: Le décret, oui. Voulez-vous que je vous dise où c'est rendu aussi à chacun d'eux ou je vous dis... Alors, Masson-Angers, le décret est passé au Conseil des ministres la semaine dernière, alors on va procéder à la cession du quai incessamment. Il y a Les Escoumins—Trois-Pistoles qu'on est en discussion, en fait il y a une discussion d'amorçage entre Transports Canada et les gens du milieu. Il y a Havre-Saint-Pierre. Il y a Sorel-Tracy. J'ai même discuté avec votre collègue le député de Sorel, et la ville a demandé l'autorisation de commencer les discussions avec Transports Canada. Et on a Notre-Dame-du-Lac—Saint-Juste-du-Lac, on a Pointe-au-Pic—Cap-à-l'Aigle, on a Portneuf. Ce sont tous des dossiers qui sont sur le point et qui sont en attente. Mais, comme je vous dis, on va y aller un par un puis on va s'assurer que les montants nécessaires seront au rendez-vous et que les transferts se feront conformément à nos besoins, mais conformément également aux besoins des régions du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: On va entamer un autre bloc?

Le Président (M. Tomassi): Bien, si vous voulez entamer... C'est parce que le député de Beauce-Nord avait une question sur les ports aussi. Alors, M. le député de Beauce-Nord.

Mme Richard: Allez-y.

Entretien des quais de Trois-Pistoles et des Escoumins par le gouvernement fédéral

M. Grondin: Merci, M. le Président. Écoutez, dans la discussion, vous avez effleuré un petit peu la question que je voulais vous apporter. C'est sûr que dans mon comté il n'y en a pas de port, c'est des ponts, nous autres, qu'on a.

Une voix: D'autres genres de ports.

M. Grondin: Oui, on a d'autres genres de ports, Mais on n'a pas besoin de quais. On a des quais de chargement. Moi, justement, la question qu'on m'avait proposé de vous poser, c'était le port des Escoumins et des Trois-Pistoles... Parce que c'est des bateaux, je pense, qui font la traversée, c'est des privés qui sont là, les ports sont fédéraux, mais les traversiers sont privés. Et puis les gens se posent la question s'il n'y a pas de démarche qui est faite pour réparer ces ports-là. Dans quelques années, ce ne sera plus fonctionnel, ça, ces ports-là. Et puis est-ce que les discussions avec le fédéral pour voir à la réparation de ces quais-là sont en processus?

Mme Boulet: O.K. Oui, ça va, M. le député, merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, écoutez — merci, M. le Président — alors, je suis contente que vous souleviez la

question. Puis sûrement que ça intéresse également beaucoup la députée de Duplessis parce qu'elle a soulevé cette question-là également à la période de questions.

Bon, le quai des Escoumins et de Trois-Pistoles — parce que c'est deux quais — Transports Canada est en négociation actuellement pour le transfert des deux quais à la Corporation des infrastructures portuaires des Escoumins et à la Corporation des quais de Trois-Pistoles. Alors, il y a eu une négociation, puis le gouvernement du Québec a donné le O.K. pour qu'il y ait négociation entre les corporations et Transports Canada. Transports Canada a offert présentement 13 millions pour la reconstruction des deux quais.

Là où il y a un problème... En fait, il y a deux problèmes. C'est qu'en attendant Transports Canada a jugé qu'il y avait une des infrastructures qui était non sécuritaire, donc il l'a fermée, ça fait que ce qui fait qu'il y a eu une cessation des opérations. Alors, on a cessé toute opération, donc il y a évidemment, là, des pertes d'emplois. Et moi, comme je vous dis, là, je pense à tous ces gens-là dans le milieu qui ont perdu ou qui éventuellement... — parce que ce n'est pas commencé peut-être, je pense, Lorraine, ça commence là, là, c'est ça — alors, les gens qui vont perdre leur emploi. C'est beaucoup de pertes également pour l'ensemble des communautés. Alors, en termes de retombées économiques, c'est important. Alors, il faut penser à ces travailleurs-là.

Écoutez, ce qui est important à bien saisir, c'est que, un, Transports Canada a fermé une infrastructure parce qu'elle ne répondait pas aux normes de sécurité de Transports Canada. Et, deux, c'est que les 13 millions semblent largement insuffisants pour réparer les deux infrastructures. On estime — et ça, ça vient des gens, là, de la Corporation des trois quais et de la Corporation des infrastructures portuaires des Escoumins — on estime plutôt la reconstruction à 24 millions de dollars. Alors, on est très loin, là. Vous voyez qu'il y a 13 millions, d'une part, qui est offert, qui est sur la table, et les coûts réels estimés par tous les professionnels, les ingénieurs sont plutôt à la hauteur... on estime qu'ils vont ressembler plutôt à un montant totalisant 24 millions de dollars. Alors, on est très, très loin, M. le député, d'une entente, là, parce que c'est un écart qui est important.

Alors, ce que Travaux publics Canada a décidé de faire, c'est d'investir 100 000 \$ pour procéder à des sondages afin de permettre l'optimisation du design des quais. Alors, ça commence là, là, présentement. Alors, c'est une étude, ils vont aller sonder la portion sous-marine des infrastructures, alors voir l'état de dégradation, comment on peut estimer plus précisément l'ampleur des coûts pour réparer ces quais-là. Alors, là, c'est ce qu'on est après faire.

On est en lien, nous, avec Transports Canada. Moi, j'ai parlé à mon homologue du fédéral, on est en lien. Il me dit: Bien, écoutez, on va commencer, dans un premier temps, par faire une évaluation précise des coûts et après on verra quelle négociation peut être entamée entre le fédéral et les corporations régionales.

Alors, c'est désolant. Et c'est pour vous dire que c'est important de régler le dossier de la cession des ports, M. le député, parce que j'aimerais rappeler qu'en 2002, à l'époque où les gens étaient prêts aussi, on parlait de réparations qui étaient estimées à 7 millions de dollars. Alors, si, en 2002, si à l'époque on avait réglé

le dossier de cession des ports, si on l'avait réglé plus rapidement, ça aurait coûté 7 millions, alors qu'aujourd'hui on se ramasse avec trois, quatre... trois fois le prix minimalement. Et ça se dégrade très rapidement, ce sont des infrastructures, là, qui sont, comme je le disais tantôt, dans l'eau, qui flottent dans l'eau. Donc, on ne peut pas contrôler. Et les coûts augmentent de façon exponentielle quand on néglige ces infrastructures-là.

Alors, c'est désolant pour la communauté. On suit le dossier de très, très près. J'ai parlé avec ma collègue ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale pour également voir s'il y avait des choses qu'on pouvait mettre en place pour accompagner ces gens-là qui perdent leur emploi. Mais on suit la négociation. Comme je vous dis, c'est quand même un quai qui relève exclusivement du fédéral. Alors, pour l'instant, on accompagne la démarche, mais on espère que le fédéral sera en mesure de régler le problème. Et, comme je vous dis, ça relève du gouvernement central.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre.

M. Grondin: En additionnelle.

Le Président (M. Tomassi): Il reste 40 secondes, la question et la réponse.

● (15 h 50) ●

M. Grondin: Je vais m'organiser avec 10 secondes. Il faut être conscient que, si jamais le projet va de l'avant, cette année, en 2005, on peut parler d'étude, on ne peut même pas parler de construction en 2006. C'est une affaire de trois ans, quatre ans avant qu'on ait des résultats. L'industrie touristique et ces gens-là, ils vont en prendre une claque, comme on dit par chez nous.

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre, en 30 secondes.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Je suis tout à fait en accord avec votre commentaire. Malheureusement, comme je vous dis, pour l'instant, le dossier... c'est un port, c'est des quais qui appartiennent au fédéral. Alors, leur volonté, eux, c'est de bien faire une analyse approfondie des coûts, un estimé plus précis des interventions qui devront être faites, et après ça la négociation se fera entre le fédéral et le milieu, tout en étant accompagnés par les gens chez nous, au ministère des Transports du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. Alors, on recommencera le deuxième bloc du côté ministériel. Le député de Montmagny-L'Islet a demandé la parole.

Chaire de recherche en transport maritime de l'Université du Québec à Rimouski

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Merci, M. le Président. L'étude des crédits maritimes, aujourd'hui, me donne l'opportunité de remercier Mme la ministre pour son ouverture qu'elle a démontrée à l'élaboration et surtout à la réalisation d'un projet pilote en période hivernale concernant la Société des traversiers du

Québec et l'Île-aux-Grues. Merci aussi à M. Desgagnés et à M. Meloche qui ont rendu possible cette première dans l'histoire de l'archipel de l'Île-aux-Grues. Ma question, M. le Président, est en lien avec notre intérêt marqué pour le maritime.

Le Président (M. Tomassi): Écoutez, madame la... Ah bien, allez-y. Vous me regardez dans les yeux tellement bien, alors je pensais que vous aviez fini.

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Je sais qu'on communique souvent par les yeux chez nous.

Le Président (M. Tomassi): Oui, oui.

Une voix: ...

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Non. Ma question va au niveau de la Chaire en gestion du transport maritime, Université du Québec à Rimouski. C'est un coin de pays que je connais bien. Cette chaire de recherche qui a pour mission d'approfondir les connaissances en économie, en science de la gestion dans le créneau du transport maritime, elle vient aussi appuyer la formation de chercheurs par des projets de recherche appliquée ou théorique et fournir une expertise québécoise novatrice dans ce domaine qui pourra fournir de nouveaux éclairages sur le développement durable du transport maritime au Québec.

Ma question à Mme la ministre: Où en est-elle avec l'implantation de la Chaire en gestion du transport maritime? Voilà, M. le Président, ma question.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Montmagny-L'Islet. Mme la ministre déléguée aux Transports.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Je voudrais remercier le collègue député de Montmagny-L'Islet, merci pour cette question qui va nous permettre d'apporter certaines précisions sur la chaire de recherche. Alors, cette chaire de recherche a pour mission d'approfondir — et ça, c'est une initiative du Forum de concertation du transport maritime — alors, elle a pour mission d'approfondir les connaissances en économie et en science de la gestion dans le créneau du transport maritime. Elle vient aussi appuyer la formation de chercheurs par des projets de recherche appliquée ou théorique et fournir une expertise québécoise novatrice dans ce domaine qui pourra fournir de nouveaux éclairages sur le développement durable du transport maritime au Québec.

Alors, cette annonce a été faite le 13 novembre 2003. Alors, c'est une annonce qui a été faite à l'Université du Québec à Rimouski. Vous savez qu'à Rimouski on a l'Institut maritime. On l'a faite à l'Institut maritime, l'annonce, mais c'est parce qu'on a des partenaires qui sont l'Université du Québec à Rimouski. Alors, cette chaire s'inscrit dans la foulée de la stratégie d'action 2004-2006 du Forum de concertation sur le transport maritime qui vise notamment le renforcement de la recherche et du développement technologique dans le secteur maritime québécois. Alors, vous savez que, si un secteur veut rester à la fine pointe, s'il veut rester un

leader en termes de transports, il faut qu'il fasse de la recherche, il faut qu'il fasse du développement technologique, de l'innovation. Et je pense qu'à l'Institut maritime on travaille très, très, fort dans ce sens-là et on fait un travail extraordinaire. Je tiens d'ailleurs à saluer tous les gens qui travaillent à l'Institut maritime de Rimouski pour leur excellent travail, pour leur très belle collaboration qu'ils ont avec nous en tout temps.

Alors, cette chaire s'appuie sur un partenariat. Alors, c'est un bel exemple de partenariat public-privé alors entre le ministère des Transports, la Société de développement économique du Saint-Laurent, qui est la SODES, mais ce n'est pas... l'argent ne vient pas... C'est la portion du privé, mais l'argent ne vient pas de la SODES, mais il vient bien de partenaires privés qui sont membres de la SODES. Alors, entre autres — on pourrait peut-être les nommer, c'est intéressant — alors, on a l'Administration portuaire de Montréal, l'Administration portuaire de Québec, on a Fednav International, le Groupe CSL, le Groupe Desgagnés, l'Institut de formation des marins, Langlois Kronström Desjardins, Logistec Corporation, les Pilotes du Bas-Saint-Laurent, le Syndicat canadien des officiers de marine. Alors, tous ces gens-là sont membres de la SODES et ont contribué financièrement dans la portion privée.

Alors, le troisième partenaire, c'est l'Université du Québec à Rimouski. Alors, le gouvernement du Québec a mis 60 000 \$ par année, pendant trois ans, la SODES, 60 000 \$ par année, pendant trois ans, et l'Université du Québec à Rimouski, 120 000 \$. Et en plus, le gouvernement du Québec également, pour des projets, des projets ponctuels qui seront déposés, qui pourraient être évalués, il y a un montant également de 150 000 \$ qui est disponible.

Alors, il s'agit ici d'une première. Il faut prendre le temps nécessaire à une implantation qui assurera l'efficacité et l'effusion de solutions innovatrices. Alors, évidemment, l'argent a été annoncé au mois de novembre 2003, M. le député, mais il faut quand même mettre ça en place, et c'est quand même nouveau, c'est un concept innovateur. Alors, en 2003-2004, l'université a procédé au recrutement de candidats capables de diriger la future chaire en gestion de transport maritime et, en mars 2005, l'université a réalisé des entrevues auprès des candidats. Alors, avant de procéder à l'embauche, l'université a demandé aux partenaires, le 4 mai 2005, de confirmer le montage financier associé à l'implantation de cette chaire. Alors, nous sommes confiants et conscients que la chaire verra le jour sous peu et nous espérons qu'en termes de recherche, d'innovation et de développement technologique elle saura nous apporter, là, les résultats escomptés. Alors, merci. C'est un très bel exemple du dynamisme du monde maritime, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, Mme la ministre. Mme la députée de Pontiac.

Projet de réouverture du canal Soulanges à la navigation de plaisance

Mme L'Écuyer: Merci, M. le Président. Je veux d'abord saluer les gens qui accompagnent Mme la ministre et je veux aussi saluer Mme la ministre et la remercier pour sa collaboration dans l'ensemble des dossiers, même si je ne suis pas actuellement dans un

dossier maritime. Je veux parler un peu du récréotouristique et résidentiel dans nos différents canaux. Et je pense que vous savez de quel je vais parler, là, le fameux canal de Soulanges, dont le ministère est propriétaire depuis 1965.

On sait que le milieu travaille à un concept récréotouristique et résidentiel. Quand on regarde un peu sur une carte la configuration du canal, on s'aperçoit que c'est quand même un milieu assez extraordinaire. On a demandé... On est conscients des coûts et aussi des études. J'aimerais ça, Mme la ministre, que vous nous parliez un peu où vous en êtes rendus dans les différentes études et les différents... la vision du ministère concernant le canal de Soulanges.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée de Pontiac. Et, Mme la ministre, vous savez, notre collègue la députée de Soulanges me parle constamment de ce canal-là, et je crois déjà y avoir été. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Effectivement, vous avez tout à fait raison, la collègue, qui n'est pas Mme L'Écuyer, mais la collègue députée de Soulanges nous parle souvent, souvent de ce dossier-là. Et ça reflète les multiples possibilités du transport maritime. Alors, ce n'est pas nécessairement une mission nécessairement de transport, mais, des fois, cette mission-là peut être accompagnée d'un volet touristique qui soit très, très important en termes de retombées pour une région.

Alors, en octobre 2004, le gouvernement a confié le mandat au ministère des Transports de réaliser les études et évaluations devant conduire à la réouverture du canal de Soulanges. Depuis 1965, comme l'a si bien dit la députée, le ministère est propriétaire de ce canal que le milieu régional veut mettre en valeur en y développant un concept récréotouristique et résidentiel. Alors, c'est une mise en valeur du canal Soulanges qui va permettre aux gens de développer un volet, un créneau touristique ainsi que possiblement même des endroits pour y construire des résidences, là. J'imagine que la demande est très, très forte. Les gens vont de plus en plus habiter près des cours d'eau, près des lacs, et je pense que... On est à l'époque des baby-boomers et ces gens-là, pour leur retraite, je pense que souvent ils ont idéalisé, ils ont souhaité de tels endroits qui sont magnifiques en termes de paysage.

Alors, le ministère des Transports a entrepris, à l'automne 2004, les différentes études devant permettre d'identifier les coûts de la réouverture du canal de Soulanges. Les résultats sont donc attendus à l'hiver 2006. Cette démarche se réalise par l'entremise de trois comités de travail qui regroupent les divers ministères concernés de même que les représentants du milieu régional. Alors, au regard de ces résultats, le gouvernement décidera de la nécessité d'ouvrir ou non ce canal.

• (16 heures) •

Alors, je pense qu'on a mis en place trois comités de travail qui regroupent les différents ministères concernés, le Tourisme, les Transports, les Affaires municipales essentiellement, et tous les gens travaillent très fort, activement pour faire en sorte que ce projet-là... qu'on puisse, un jour, voir le jour de ce projet-là. Je pense que c'est une très belle initiative du milieu, c'est un projet où

les gens se sont mobilisés, concertés, là, dans cette région-là, et je pense qu'en termes de développement...

Souvent, on dit: C'est difficile de faire venir des entreprises chez nous, mais, quand on est capables de faire la promotion d'un très beau projet comme ça, récréotouristique, je pense que c'est un moteur économique, c'est souvent la colonne vertébrale du développement économique d'une région, si on est capables d'attirer des gens chez nous, du tourisme, qui font la promotion de notre région à l'extérieur même du Québec. Et je pense que ça deviendrait un outil fort important, un outil dynamique de développement économique pour l'ensemble de cette région-là. Alors, soyez assurés que les trois comités sont en place, ils travaillent très, très fort, et que, dès qu'on aura des résultats de ces études-là, dès l'hiver 2006, les députés seront informés des résultats de ces études.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Gatineau.

Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord

M. Lafrenière: Mme la ministre, ça me fait plaisir, aujourd'hui, d'être ici, à l'étude des crédits. Je me rappelle d'une question que je vous avais posée l'année dernière. Parce que je disais tout le temps que, chez nous, dans mon comté, il n'y en avait pas, de desserte maritime. Je m'étais fait reprendre assez vite fait par mon collègue de Papineau qui m'avait dit: Masson-Angers, qu'est-ce que tu en fais? Il était venu me porter une question. Puis je suis heureux de comprendre que le décret pour la cession du pont, c'est déjà fait à Masson-Angers.

On va passer à une desserte maritime. Le soutien du ministère des Transports pour le service de desserte maritime de la Basse-Côte-Nord et de L'Île-d'Anticosti apparaît crucial afin de maintenir un service régulier de transport pour les passagers et les marchandises à coût raisonnable, étant donné la faible densité de la population et des besoins de transport relativement limités.

Le contrat actuel pour cette desserte se terminait le 31 décembre 2005. Le Conseil du trésor exige que le ministère des Transports aille en appel d'offres pour l'octroi d'un nouveau contrat. Afin de laisser suffisamment de temps pour réaliser l'appel d'offres et mettre en place le service, des négociations ont été entreprises avec Relais Nordik inc. pour prolonger de deux années, au 31 mars 2007, le service actuel.

Ma question. Lors de l'octroi d'un nouveau contrat pour la desserte de la Basse-Côte-Nord, quels sont les ports de tête de ligne qui seront considérés?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Gatineau. Mme la ministre déléguée aux Transports.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député. Merci, M. le Président. Alors, ça me fait plaisir de parler du dossier de la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, je suis convaincue que ça va intéresser les députées de Rimouski et de Duplessis. Alors, évidemment, les ports de tête, tel que ça nous avait été demandé... Et je pense que les gens de Rimouski nous avait demandé de maintenir les ports de tête actuels, c'est-à-dire

Rimouski, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre et Natashquan. Alors, les quatre ports de tête de ligne ont été maintenus, dans le cas du renouvellement de ce dossier-là.

J'aimerais ça... Je vais faire un peu le tour du dossier parce qu'évidemment il y a beaucoup d'éléments, d'éléments importants à souligner et à rappeler. Alors, le ministère des Transports du Québec subventionne depuis de nombreuses années le service de desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Ce service consiste à transporter des marchandises conteneurisées et les passagers entre les ports de Rimouski, Sept-Îles—Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

Je tiens à dire, M. le Président, que j'ai fait tous ces endroits-là, j'ai fait tous ces endroits-là un après l'autre et je me suis déplacée d'un village à l'autre, et c'est une région extraordinaire. C'est là qu'on s'aperçoit à quel point les services de transport sont importants dans cette région-là. Quand on est loin, je vous dis que ce n'est pas évident de se déplacer, donc c'est d'autant plus important d'avoir un service adéquat.

Alors, il est offert par la compagnie Relais Nordik depuis le 1er avril 1987, M. le Président. Ça fait 18 ans que le contrat stipule qu'il y aura des transport de marchandises et de passagers sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord en contrepartie d'une aide financière du ministère et des revenus générés. Il y a une entente qui a été renouvelée, M. le Président, le 1er avril 2000 avec la même compagnie, Relais Nordik, une entente qui allait du 1er avril 2000 au 31 mars 2005, et, à ce moment-là, c'était le précédent gouvernement qui avait renouvelé cette entente-là.

Alors, les enjeux, c'est que la clientèle desservie demande une amélioration du service et un gel ou une réduction des tarifs et maintenir également les ports de tête. Alors, des négociations ont eu lieu avec la compagnie Relais Nordik afin de prolonger l'entente actuelle d'une année. Parce qu'évidemment on est allés en appel d'offres le 8 octobre 2004 pour renouveler ce contrat-là sur une période de 10 ans — c'est ça, 10 ans? Alors, c'est ça, sur une période de 10 ans. Alors, on a dû prolonger le contrat de Relais Nordik d'une année, dans un premier temps, parce que, pour aller en appel d'offres, le temps qu'on fasse l'appel d'offres, qu'on donne le temps aux soumissionnaires de soumissionner, de faire l'analyse, l'étude des appels d'offres, des soumissions qui nous ont été soumises, le temps également de permettre au soumissionnaire gagnant d'affréter le bateau, de trouver le bateau dont il a besoin, de le faire réparer, de le faire adapter selon les critères et les besoins de l'appel d'offres... Alors, il y a eu, dans un premier temps, un report d'une année de l'entente qui était convenue préalablement avec Relais Nordik, qui datait du 1er avril 2000 au 31 mars 2005. Alors, l'aide financière correspondait à 32,5 millions de dollars répartis sur la période du 1er avril 2000 au 31 mars 2006.

Alors, l'appel d'offres, comme je vous ai dit tantôt, la publication a été faite le 8 octobre 2004, et le ministère des Transports du Québec a dû reporter l'ouverture des soumissions du prochain contrat au 2 août 2005, étant donné la nécessité d'apporter de plus amples précisions sur certains éléments aux documents d'appels d'offres et compte tenu des impacts sur les fournisseurs potentiels à livrer leur proposition de service à la suite des modifications

apportées par addenda. Alors, il y a eu certains addenda qui ont été faits aux contrats d'appels d'offres pour permettre... suite à la demande de certains soumissionnaires. Après ça, pour que ce soit équitable et juste pour tout le monde, il y a eu un report de la date de tombée des appels d'offres, qui a été reportée le 2 août 2005.

Étant donné qu'il y a eu un report de l'ouverture des soumissions, on a jugé important et indispensable de reporter d'une autre année, alors au 31 mars 2007, de prolonger d'une année supplémentaire le contrat avec Relais Nordik et pour que la mise en service du nouveau bateau ou du nouveau service soit au plus tard le 1er avril 2007, alors ce qui porte maintenant la subvention ou l'aide financière à Relais Nordik à 39 millions, 39 millions, c'est-à-dire pour la période qui s'étend du 1er avril 2000 au 31 mars 2007. Alors, c'est une subvention totalisant 39 millions de dollars.

Alors, ce qu'il est important de dire, M. le Président, c'est que finalement, les gens, ce qu'ils nous demandaient, c'était une amélioration du service. Alors, l'amélioration du service, les gens... Avec le nouvel appel d'offres que nous avons aujourd'hui, il y aura une diminution des tarifs pour les passagers résidents, environ 15 %; il y aura une diminution des tarifs également pour leurs véhicules, M. le Président; il y aura une diminution des tarifs pour le transport de certains types de denrées alimentaires, environ de 10 % à 30 % de réduction; il y aura une grille tarifaire qui sera simplifiée, alors on passe de 32 grilles à trois grilles tarifaires; il y aura une capacité accrue du bateau, on parle de 268 à 300 passagers; une augmentation des cabines, de 72 à 80 cabines; une augmentation de 10 à 25 véhicules qui vont pouvoir loger sur le bateau; les délais de livraison seront de deux semaines au lieu de trois; et il y aura l'ajout d'une escale à Sept-Îles, au retour.

Alors, essentiellement, M. le Président, c'est un appel d'offres qui va servir à bonifier l'offre de service aux résidents de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. C'est une offre de service qui va également permettre une économie importante aux gens des régions de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, et je pense que c'est dans ce sens-là que l'appel d'offres a été conçu. Et, maintenant, bon, on attend au mois d'août pour l'ouverture des soumissions.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf, en deux minutes, question et réponse.

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)

M. Soucy: En deux minutes, question et réponse? Alors, je vais être bref, M. le Président. Alors, dans l'entente du gouvernement précédent reconnaissant un certain nombre de quais, là, à sauvegarder, au Québec, dans cette liste-là était inclus, là, le quai de Portneuf.

Pour vous situer, M. le Président, le quai de Portneuf, là, est entre Québec et Trois-Rivières. C'est un quai qui a 1 km de long, qui est perpendiculaire au Saint-Laurent. Alors, quand on est sur le bout du quai, on est presque au milieu du fleuve. Alors, c'est un endroit fort intéressant. Par contre, on se trouve à l'extérieur des zones portuaires de Trois-Rivières et de Québec, on est

comme dans un no man's land. Et on est toujours inquiets à savoir qu'est-ce que l'avenir réserve au quai de Portneuf. Parce qu'on avait quelqu'un qui était intéressé à l'acquérir. Finalement, là, j'apprends qu'on n'est pas certains que les acquéreurs potentiels vont donner suite à leur demande.

• (16 h 10) •

Ma question, c'est de savoir qu'est-ce qui arrive des quais que le Québec voulait protéger, voulait voir maintenir, je vous dirais, en assez bonne situation pour qu'ils puissent être utiles pour le transport. Qu'en est-il? Et, s'il n'y a pas d'acquéreur intéressé, est-ce qu'on reste dans le vide? Est-ce qu'on attend que le fédéral le coupe et puis qu'on l'abandonne, qu'on le démolisse? J'aimerais savoir quelle est la stratégie, là, qui serait utilisée dans un cas comme celui-là.

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre, en 20 secondes.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Oui, alors, M. le député, on s'est déjà parlé abondamment du problème du quai de Portneuf. Effectivement, vous avez tout à fait raison. Et, je le disais précédemment, dans le dossier de cession des ports, la problématique, c'est que souvent les régions pensent qu'avec... Parce que le quai de Portneuf, je pense qu'on parlait de 4 millions de dollars. Alors, souvent, les gens dans les régions pensent qu'avec 4 millions de dollars ils vont en avoir amplement. Alors, écoutez, si jamais il n'y a pas d'acquéreur... Oui?

Le Président (M. Tomassi): Il va falloir y revenir tantôt parce que...

Mme Boulet: O.K. C'est beau.

Le Président (M. Tomassi): Excusez-moi, mais...

Mme Boulet: Non, c'est beau.

Le Président (M. Tomassi): ...je suis le gardien du temps.

Mme Boulet: Tantôt, M. le...

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la députée de Duplessis.

Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord (suite)

Mme Richard: Merci, M. le Président. Moi, c'est sûr que, comme la ministre en a fait mention, je vais revenir sur la desserte maritime en Basse-Côte-Nord et je vais rappeler un petit peu l'état de situation, le contrat. La ministre en a fait mention; mais, moi aussi, je veux le rappeler.

Le contrat s'est terminé le 31 mars 2005 puis il a été reconduit jusqu'au 31 mars 2006 et éventuellement, bien, va peut-être encore être extensionné jusqu'au 31 mars 2007. Nous sommes maintenant en appel d'offres, et ça, c'est suite à 14 addenda, là... 15. Bon, c'est un de plus de ce que j'avais. C'est beaucoup, beaucoup de modifications. Puis le contrat va être accordé seulement en août.

L'année dernière, à l'étude des crédits, la ministre déléguée aux Transports nous avait dit que le Conseil du

trésor avait demandé au ministère des Transports de faire un appel d'offres pour renouveler le contrat et que cet appel d'offres devait ratisser plus large, au niveau canadien, pour assurer que certaines bonifications soient respectées. La ministre nous parlait notamment de flexibilité pour les véhicules légers, plus de cabines disponibles, tarification allégée, meilleurs délais de livraison de la marchandise. Vous en avez fait part tantôt.

Et, comme vous l'avez dit, la desserte maritime, c'est très important pour la Basse-Côte-Nord. Mais vous comprenez que la mise en service, qui est déjà reportée en 2007 au lieu de 2006, c'est pour une durée de 10 ans, ce qui n'était pas le cas auparavant. Et, comme vous l'avez fait mention, ça a été reporté en août, suite à 15 addenda.

J'ai plusieurs questions. Une première question: Est-ce que ce report ne peut pas nuire aux différents soumissionnaires, considérant qu'il y a eu plusieurs addenda? Donc, ça pourrait donner une chance même à des sous-soumissionnaires hors Québec.

Deuxième chose que je veux vous poser comme question. Moi, j'ai discuté aussi, également avec les gens de la Basse-Côte-Nord. Et, comme vous en avez fait mention, vous êtes allée les rencontrer, vous leur avez promis, bon, des meilleures cabines, des meilleurs bateaux, une diminution du tarif passagers, véhicules, denrées alimentaires. Vous allez peut-être avoir un problème à respecter un certain cadre financier parce que, vous savez, tous les coûts augmentent, et là... En tout cas, moi, je voudrais connaître votre cadre financier pour la durée de la desserte qui va être de 10 ans.

On m'a fait part aussi — et ça, j'ai entendu parler de ça, mais malheureusement je ne l'ai pas vu — d'une possibilité d'un deuxième bateau. Est-ce que c'est des ouï-dire ou est-ce que c'est vrai qu'il y a une possibilité d'un deuxième bateau pour la desserte en Basse-Côte?

Et malheureusement, je m'excuse, Mme la ministre, mais, après 15 addenda, et vous en avez fait mention, vous devez convenir avec moi que vous n'étiez pas prêts à aller en appel d'offres, à ce moment-là. Et je vous dis que les gens de la Basse-Côte-Nord veulent, et vont vous demander, et vous ont peut-être déjà demandé que les tarifs, eux, soient appliqués dès janvier 2006. Donc, c'est sûr que vous allez être obligée de renégocier avec Relais Nordik qui va être encore le contractant, si on peut dire, à ce moment-là.

En tout cas, par ordre, moi, je voudrais savoir le cadre financier, le deuxième bateau, comment vous allez être capables de respecter tout ça et offrir un meilleur service.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée de Duplessis. Mme la ministre, aux quatre questions — vous en avez énuméré quatre, là — le report, le cadre, les possibilités d'un deuxième bateau puis l'application des tarifs.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Mme la députée, je vais répondre en premier puis, si ça ne vous dérange pas, je vais passer à un complément d'information par M. Bossé. Je pense que tout le monde est ici pour en savoir plus, là, puis je pense que... Remarquez, moi, je n'ai pas d'intérêt autre que de bien servir vos gens.

Regardez, soyez assurée, je l'ai pris, ce bateau-là, pour savoir ce qu'il en était, j'ai parlé à tout le monde, partout, dans les villages, sur le bateau, sur les petits bateaux même, pour se rendre à... pas à Harrington Harbour, là, mais à Saint-Augustin. Alors, écoutez, on est allés chercher vraiment le pouls de votre population. Et je pense que ce contrat-là a été fait aussi avec les gens, les gens qui sont vos représentants, là... je ne sais pas, Bryan puis... je ne sais pas leurs noms, là, mais vos gens qui sont les représentants, les intervenants économiques du milieu, là. Alors, soyez assurée qu'ils ont pris part au processus, tout le long, tout le long, et ils étaient d'accord avec ce qui s'est passé puis avec les mesures qui ont été mises.

Alors, bon, oui, il y a eu des addenda. Il y a eu, suite à la première... Premièrement, ce n'est pas un phénomène d'avoir des addenda à un contrat d'appel d'offres, ça arrive régulièrement. Quand on lance un appel d'offres et que les soumissionnaires nous reviennent avec certaines questions, c'est là qu'il y a lieu... Après une analyse de leurs questions, la pertinence de leurs questions, est-ce qu'il y a lieu de bonifier, de préciser l'appel d'offres? Et c'est là qu'arrivent les addenda.

Alors, il y a eu des questions qui ont été soulevées par les soumissionnaires et qui ont fait en sorte que, pour plus de précision, pour permettre au soumissionnaire, peu importe qui, d'être plus précis dans l'évaluation de sa soumission, il y a eu des addenda qui ont été rajoutés. Et je pense que, loin de nuire aux soumissionnaires, les addenda leur ont permis, à tous ces soumissionnaires-là, de façon juste, équitable et transparente, ont permis à tout le monde d'ajuster probablement leurs soumissions. Alors, ça, dans un premier temps, je pense que tout le monde était égal dans le processus.

Vous dites également qu'on aimerait diminuer les tarifs. Alors, oui, c'est en pourparlers précisément pour l'année supplémentaire, l'application des réductions de tarifs sera là dès l'année supplémentaire. Alors, on est en négociation présentement pour que les nouveaux tarifs soient mis en application, là, dès mars 2006. Alors, ça, les citoyens ne seront aucunement lésés par ce report d'une année là.

Pour ce qui est du cadre financier, bien vous allez comprendre qu'on est en processus d'appel d'offres. Je vais attendre de voir les soumissions qui vont sortir, quels seront les coûts reliés à ces soumissions-là. Mais on est très conséquents que, si on offre un niveau de services qui est augmenté, qu'il y aura assurément des coûts qui seront rattachés à ce niveau de services là. Alors, bien, écoutez, on est conscients, on sera responsables de l'appel d'offres, et le gouvernement sera responsable également de fournir le financement nécessaire pour assurer ce service aux citoyens de la Moyenne et la Basse-Côte-Nord.

Alors, je vais laisser peut-être M. Bossé, Mme la députée de Duplessis... Je ne sais pas... Mme la députée de Duplessis, peut-être que M. Bossé peut ajouter des compléments d'information, s'il y a autre chose, là. J'aimerais ça qu'il puisse préciser...

Le Président (M. Tomassi): Est-ce que j'ai le consentement?

Mme Boulet: ...pour les deux bateaux entre autres, là.

Le Président (M. Tomassi): M. Bossé, seulement dire votre nom.

M. Bossé (André): André Bossé. Je suis sous-ministre adjoint aux opérations de l'Est du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

M. Bossé (André): Alors, pour ce qui est de votre préoccupation au sujet des gens hors Québec, comme vous le savez, on doit, dans ce genre de contrat là, faire appel, faire l'offre pancanadien, donc ouvert au niveau canadien.

Le fait de retarder de répondre à des questions donne la chance à tout le monde d'avoir... Ces interrogations-là donnent la chance à tout le monde de se préparer. Le fait, en cours de route, d'avoir des nouveaux soumissionnaires parce qu'il y a du temps, je ne pense pas que ce soit réaliste. C'est plus en début, hein, les gens partent sur le fil de départ pour se préparer, et, en cours de route, je pense que c'est les mêmes gens qu'on devrait normalement retrouver, parce qu'il s'agit de donner des précisions pour les amener à avoir une compréhension et surtout leur donner du temps, en toute équité.

Vous savez, on parle de plusieurs addenda. C'est un contrat très spécial et très spécifique. On n'est pas habitués d'en donner, on n'en donne pas fréquemment. On parle, celle-ci, on parle de 18 ans, donc c'est une réécriture complète. Donc, il faut se donner le temps de faire bien les choses et d'entendre les questions fondamentales, les principales questions que les soumissionnaires avaient. Donc, ce n'est pas une quantité d'addenda qui est surprenante, pas du tout.

Comme Mme la ministre dit, donc les négociations débutent pour cette année supplémentaire. Juste un mot complémentaire au sujet du contrat. Vous savez, ce contrat-là est un contrat où on a à donner une latitude, à se donner une certaine ouverture aux soumissionnaires. Donc, au lieu de faire un contrat uniquement de spécifications précises, de dire la recette, on a ouvert pour donner un contrat plus en termes de résultats. Donc, c'est un contrat obligatoirement qui oblige les soumissionnaires à regarder les opportunités pour qu'on puisse voir si, eux, ils ont des bonnes idées pour bonifier le service aux gens de la Côte-Nord... de la Basse-Côte-Nord. Parce que, bien sûr, fondamentalement, c'est un contrat de désenclavement, un contrat donc pour le besoin spécifique des gens de la Basse-Côte-Nord. Donc, si, dans l'appel d'offres, il y a des possibilités qu'un soumissionnaire peut avoir des bonnes idées pour réduire les coûts, donc tout le monde en profite, mais aussi pour bonifier le service, donc la porte est ouverte là-dessus. Donc, en résumé...

• (16 h 20) •

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Bossé. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Je vous remercie. Mais, comme vous l'avez... En tout cas, moi, je vais me permettre cette remarque. Vous avez dit: On ne le fait pas souvent, ça faisait longtemps qu'un contrat n'a pas été renouvelé. Je me permets de faire la remarque suivante: Vous auriez peut-être dû prendre plus de temps, il n'y aurait peut-être pas eu autant de modifications qui auraient été

apportées. En tout cas, c'est une remarque que je fais, à ce moment-ci.

Et il y a une question que malheureusement la ministre déléguée aux Transports ne m'a pas répondu, c'est au sujet des deux bateaux. Est-ce que c'est vrai qu'il y a une possibilité d'un deuxième bateau ou...

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. C'était effectivement là-dessus que je voulais qu'il vous réponde parce que c'est le côté plus technique de l'appel d'offres, là.

M. Bossé (André): Alors, voici...

Le Président (M. Tomassi): M. Bossé.

M. Bossé (André): Merci. Alors, voici, au sujet des deux bateaux, comme je vous disais initialement — je m'en excuse, je ne suis pas allé assez loin, là — comme je vous disais initialement, le contrat est un contrat davantage pour une offre de service sur des résultats et non pas des spécifications. On n'a pas précisé un bateau, deux bateaux, on n'a pas précisé conteneurs, pas de conteneurs, on n'a pas précisé le type d'entreposage, etc. On n'est pas allés dans cette mécanique-là. On a laissé l'ouverture au fournisseur d'avoir des idées. Et, dans les idées, oui, c'est possible d'en avoir un, c'est possible d'en avoir deux, c'est possible d'en avoir trois. Donc, on n'a pas mis de limite là-dessus volontairement pour qu'on voie s'il y a des soumissionnaires qui ont des idées pour une certaine flexibilité. Donc, on ne l'a pas précisé. Ce n'est pas exclu, ce n'est pas obligatoire, c'est une option que les gens ont, tout simplement.

Mme Richard: Juste une question.

Le Président (M. Tomassi): Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Merci. Si vous me le permettez, j'aimerais avoir un petit peu plus d'explications. Est-ce que c'est contenu dans l'appel d'offres? Vous me dites... En tout cas, ce que je comprends, ce serait oui. Ce que je comprends également — puis là peut-être que vous allez pouvoir m'éclairer davantage — c'est que, bon, moi, je connais présentement le Relais Nordik qui fait la desserte, comme vous les avez nommés tantôt, Rimouski, Sept-Îles, bon, tous les ports, pour se rendre en Basse-Côte-Nord.

Si, moi, je suis un armateur, que j'ai un deuxième bateau que je mets à la disposition, que ce soit pour un bris éventuel parce qu'il y a plus de véhicules à transporter, je veux dire, c'est des gens que je garde en stand-by, comme on dit, c'est un bateau qu'il faut qu'il soit prêt quand une situation l'exige, ça a des coûts, ça. Moi, en tout cas, je ne le conçois pas, là. Je connais la desserte avec un bateau. Je ne vois pas, là, où il y a une nécessité d'avoir un deuxième bateau. Mais, d'appliquer tout ça, pourquoi? Je suis convaincue qu'au niveau financier, écoutez, il y a une augmentation, là. Si, moi, je suis un armateur, je mets deux bateaux à votre disposition, ça va coûter plus cher, là. C'est la logique même, ou à moins que je ne sois vraiment pas dans le...

hors champ. Mais j'aimerais que vous puissiez m'éclairer davantage.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la députée de Duplessis. Mme la ministre.

Mme Boulet: M. le Président, j'aimerais juste... Je vais faire juste l'introduction. Ce qu'on veut, Mme la députée, là, nous, c'est bonifier le service qu'on donne aux gens. La façon dont l'entreprise va fournir ce service-là, ça reste de son ressort. Elle va nous faire une soumission dans l'appel d'offres et elle va nous décrire comment elle va offrir ce qu'on veut, nous, en termes de service, avec les critères, les paramètres et les balises qu'on lui a imposés dans l'appel d'offres. Le reste, c'est un choix de l'entreprise. Nous, ce qu'on veut s'assurer, c'est qu'elle réponde au service qu'on exige par rapport au transport de marchandises et de passagers. Alors, je ne sais pas si M. Bossé veut compléter, mais...

Le Président (M. Tomassi): M. Bossé.

M. Bossé (André): Tout à fait, tout à fait, parce que, à partir du moment où on a un contrat de résultats, il est possible que les soumissionnaires décident que ce soit un bateau le plus économique. Bien, on va prendre un bateau puis on va regarder le coût, si l'offre est complète, et puis on va l'accorder là-dessus. Si un soumissionnaire, lui, pense que c'est deux bateaux parce qu'il y a un bateau effectivement qui pourrait être disponible pour faire... en pointe, par exemple...

Je vous donne juste un exemple, puis je ne peux pas présumer, puis c'est un petit peu délicat d'aller plus loin parce qu'on est en période d'appel d'offres, là, donc c'est dans une période où généralement on laisse les... c'est les soumissionnaires, et on est plutôt silencieux. Alors, si jamais le soumissionnaire a deux bateaux, veut faire une offre de service à deux bateaux en pointe, l'été, et puis, hors pointe, il veut utiliser un seul bateau, alors vous comprenez que les coûts, à ce moment-là, ce n'est pas des coûts exorbitants, comme vous pouvez penser, c'est peut-être une combinaison qui peut être acceptable et compétitive. Il faut voir.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. Bossé. Mme la députée de Rimouski.

Mme Charest (Rimouski): Merci, M. le Président. Dans un premier temps, je veux remercier Mme la ministre parce que, l'an passé, à peu près à ce temps-ci, lors de l'étude des crédits, elle avait pris l'engagement de maintenir le port de Rimouski comme port de tête et elle l'a fait. Alors, elle a tenu parole, et je tiens à la remercier au nom de toute la communauté d'affaires de Rimouski. Ceci étant dit, cette année, c'est à titre de députée de Rimouski...

Mme Boulet: On va commencer l'autoroute 20 aussi.

Mme Charest (Rimouski): Oui, j'espère. Je compte sur vous, Mme la ministre. Aujourd'hui, c'est à titre de députée de Rimouski que j'interviens encore dans le dossier de la desserte maritime. Vous savez, ça fait au-delà

de 60 ans qu'il y a une relation d'affaires entre le sud et le nord, et cette relation d'affaires là a toujours été de grande qualité, puisque les marchands et les citoyens de la Basse-Côte veulent toujours faire affaire avec le sud.

Je voudrais revenir à l'appel d'offres comme tel, à la page 101.14, 101.15 et 102.4. À ces trois endroits-là, dans l'appel d'offres, il est clairement indiqué qu'on ne fait pas l'obligation au transporteur — peu importe qui aura le contrat, là, celui qui sera mandaté après l'ouverture de l'appel d'offres pour faire le travail — on ne l'obligera pas à prendre toutes les personnes et toutes les voitures au port de Rimouski, alors que cette obligation existe pour tous les autres ports.

Vous allez me dire que cette obligation-là n'existait pas avant dans l'ancien appel d'offres. Mais là on s'en va sur un appel d'offres de 10 ans et on a toute la question de vouloir bonifier l'appel d'offres. Vous avez dit aussi que vous avez procédé à la réécriture complète de l'appel d'offres comme tel. Et, moi, je suis un peu surprise qu'on ne donne pas cette obligation-là pour le port de Rimouski mais que tous les autres ports ont cette obligation. Alors, pourquoi cette distinction?

Et surtout que l'on sait pertinemment que le nombre de passagers, depuis deux ans, a augmenté de façon significative, hein, entre autres, il est passé de 1 400 à 1 859. Et c'est le même phénomène pour le nombre de voitures qui ont emprunté le bateau de la desserte de la Basse-Côte-Nord, il y a eu des augmentations intéressantes. Et, si je me fie à ce que l'on a, c'est un appel d'offres qui est basé sur une approche commerciale. Comment on va pouvoir tenir compte, dans le futur, compte tenu qu'on n'a pas fait l'obligation pour le port de Rimouski puis qu'on le fait pour les autres ports, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, etc.? Je ne les nommerai pas tous. J'aimerais avoir des explications là-dessus.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la ministre, peut-être un addenda à l'appel d'offres.

Mme Boulet: Il y avait beaucoup de questions dans sa question, là, mais je vais commencer... Il y avait beaucoup de questions, Mme la députée, là. Je vais juste, moi, revenir, là... Vous dites, là... Je voudrais juste rappeler que les exigences de transport, là, avec le départ du port de Rimouski, elles n'ont pas été modifiées, depuis 1987 que c'est comme ça, ça fait 18 ans. Et, même à l'époque, quand vous étiez au pouvoir, en 2000, ça n'a pas été modifié non plus, hein. Quand ça a été négocié, de 2000 à 2005, il n'y a pas eu d'ajustement non plus en termes de modification en termes de service au niveau du port de Rimouski.

Moi, je vais ouvrir là-dessus. Le reste, pour les précisions par rapport à l'appel d'offres, je vais laisser M. Bossé... Parce que, techniquement, ce sont eux qui ont fait l'appel d'offres, là, et les modalités, je pense qu'elles sont davantage, mieux... En tout cas, ils sont mieux placés que moi pour vous en faire part. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. Bossé.

M. Bossé (André): Oui. En fait, pour compléter, comme Mme la ministre le dit, après 18 ans, on constate que, sans obligation pour l'opérateur actuel, sans obligation, il y a toujours eu un intérêt, il y a toujours eu

un service qui a été offert. Donc, 18 ans plus tard, le service est là, il a toujours augmenté. On n'a pas voulu mettre une contrainte qui de toute façon était présente, était évidente, parce que, comme je vous disais initialement, c'est une offre de service qui est basée beaucoup plus sur des résultats que des spécifications. Et on a dû en faire des spécifications de base là-dessus, et les spécifications de base, on les a faites pour des raisons de désenclavement, et on a exigé la présence du bateau obligatoirement aux trois autres ports de tête de ligne pour les raisons évidentes de désenclavement, parce qu'il faut penser...

• (16 h 30) •

Évidemment, celui de Natashquan, c'est le bout de la route, donc il va de soi. Celui de Havre-Saint-Pierre et de Sept-Îles, comme vous avez pu voir, on a parlé que, sur le retour, Sept-Îles serait inclus, c'est pour désenclaver l'île d'Anticosti. Donc, pour l'île d'Anticosti, pour entrer ou sortir de l'île d'Anticosti, il fallait avoir cette obligation-là pour que les gens puissent aller au port le plus proche, tandis que Rimouski n'a pas cette contrainte-là de désenclavement. Mais, considérant que toutes ces années-là ont été fructueuses, il n'y avait pas nécessité de faire cette obligation-là, considérant que c'est déjà... pour les fins de rentabilité d'un opérateur, ça semble...

Mme Charest (Rimouski): Permettez-moi...

Le Président (M. Tomassi): Merci. Oui, Mme la députée de Rimouski, en une minute.

Mme Charest (Rimouski): Permettez-moi d'ajouter un commentaire. C'est que la communauté d'affaires aurait voulu et voudrait qu'il y ait l'obligation, autant pour le port de Rimouski que pour le port de Sept-Îles ou les autres ports, de prendre toutes les personnes et toutes les voitures. Parce que, dans 10 ans, à l'échéance du prochain contrat, lorsque viendra le temps d'évaluer les volumes, les volumes d'affaires, est-ce qu'on aura un portrait juste et correct par rapport à ce qui s'est passé?

Parce que, là, oui, c'est vrai, il y a eu une augmentation de clientèle en termes d'individus puis en termes de voitures, mais, si vous n'avez pas de registre et qu'il n'y a pas d'obligation de tenir compte du nombre de personnes et de voitures qui ont été refusées versus celles qui ont pu prendre le bateau, je suis très inquiète pour le renouvellement de l'appel d'offres éventuellement. Parce qu'il ne faut pas juste penser à aujourd'hui, ici, maintenant, il faut aussi s'assurer que ce que l'on exige aujourd'hui n'aura pas d'impact négatif par rapport à l'échéance du présent appel d'offres.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup. Alors...

Mme Charest (Rimouski): Et je demanderais à Mme la ministre, si possible...

Le Président (M. Tomassi): ...Mme la députée, le prochain bloc.

Mme Charest (Rimouski): ...de rendre obligatoire cette norme.

Le Président (M. Tomassi): Le prochain bloc. Alors, on va commencer le deuxième bloc du côté ministériel. M. le député d'Iberville, un marin aguerri.

Programme d'aide en transport maritime

M. Rioux: Oui, M. le Président. Donc, c'est un plaisir d'assister à cette commission et de remplacer mon confrère de La Prairie. Je pense que ça nous rappelle qu'on a un réseau hydrographique qui est très développé, au Québec. Et la députée de Pontiac tout à l'heure a parlé du canal de Soulanges, je pense, qui est une infrastructure importante qu'on doit développer au Québec, et Mme la ministre en a fait l'éloge tout à l'heure, mais il va falloir aussi, j'espère qu'on en est conscients, développer les voies navigables pour pouvoir avoir finalement le tourisme maritime.

On sait qu'il y a une bonne partie du tourisme maritime qui nous échappe par le lac Champlain, c'est-à-dire que les bateaux qu'on avait, jusqu'aux années soixante-dix, par la rivière Hudson tournent à Albany, et s'en vont sur les Grands Lacs, et évitent de passer sur le réseau Richelieu, fleuve Saint-Laurent, la rivière des Outaouais et de venir aussi dans l'Est du Québec. Que l'on pense à Québec, au quai de Portneuf et toute la région finalement de la Gaspésie. C'est un bassin de yachts de plus de 1 million de yachts de plus de 25 pi qui pourraient être éligibles pour venir dans la région. Sauf qu'il n'y a pas d'infrastructures qu'on appelle de classe mondiale pour accueillir ces bateaux-là. Donc, il va être important, si on veut développer et avoir l'achalandage, qu'on développe bien les voies navigables que l'on a déjà.

Donc, évidemment, quand on parle du réseau hydrographique, on est portés à penser beaucoup, pour plusieurs, au tourisme, qu'on a parlé énormément, mais pour plusieurs c'est aussi, c'est davantage du développement économique, et on le voit, à l'ensemble du Québec, par l'intérêt qui est porté par mes collègues. Donc, c'est des infrastructures nécessaires.

Il y a un programme d'aide en transport maritime qui a été adopté avec une dotation budgétaire de 20 millions sur cinq ans afin de favoriser le développement du transport maritime. L'année courante 2005-2006 est la dernière année de vie du programme, en vertu de cette autorisation initiale de cinq ans. Quel bilan faites-vous du Programme d'aide en transport maritime pour la dernière année, Mme la ministre? Et quelles sont les perspectives de ce programme?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député d'Iberville. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le Président. Alors, bien, écoutez, je suis très fière, M. le Président, de parler du Programme d'aide en transport maritime parce que ça fait partie de la Politique du transport maritime, alors... Mais c'est toujours beau de mettre en place des programmes dans une politique, mais encore faut-il les accompagner de fonds, encore faut-il qu'il y ait de l'argent au rendez-vous pour que ces programmes-là puissent se réaliser puis puissent accompagner des projets.

Alors, je suis très heureuse parce que, entre 2001 et 2004 — alors, 1, c'est quand on a mis en place la politique — entre 2001 et 2004, il y a eu 3,1 millions de dollars qui ont été consacrés. Alors, 2001, 2002, 2003, 2004, c'est presque quatre ans où on a mis au total 3,1 millions de dollars. Alors, je suis très fière du bilan de ma dernière année, de tous ces gens-là qui ont travaillé avec moi, autour de moi.

Vous savez, l'intermodalité, pour nous, ça prend tout son sens quand on est capables d'accompagner les projets qui nous sont soumis et qui sont des ambassadeurs de l'intermodalité au Québec. Alors, en 2004-2005, on a mis 2,8 millions de dollars dans le Programme d'aide en transport maritime, alors 2,8 millions de dollars qui ont soulevé, M. le Président, des investissements totalisant 23 millions de dollars dans les régions du Québec, alors 2,8 qui ont fait naître 23 millions de dollars d'investissement dans plusieurs régions au Québec.

Alors, il y a trois volets dans le Programme d'aide au transport maritime: il y a le volet Soutien aux projets d'infrastructures maritimes et intermodales, donc 80 % de l'enveloppe; il y a Soutien aux études relatives au démarrage de nouveaux services de transport maritime, pour 10 % de la teneur de l'enveloppe; et Soutien à la promotion du transport maritime et du tourisme fluvial sur l'itinéraire du Saint-Laurent. Alors, cette année, pour le 2,8 millions de dollars, on a eu six projets d'infrastructures, deux études et un projet qui fait la promotion du transport maritime.

Je suis d'autant plus fière, là... Alors, si je décris, ces programmes d'investissement majeurs là se sont réalisés aux ports de Trois-Rivières, de Sept-Îles, de Québec et de Saguenay. Alors, c'est venu chercher, là, des projets dans les régions du Québec. Ce n'est pas à Montréal. Puis il y en a un à Québec, mais on est allés au Saguenay, à Sept-Îles et à Trois-Rivières.

Alors, ces programmes d'aide là, il y a deux critères. En fait, il faut que... Le promoteur du projet doit venir du secteur privé. Celui-ci doit contribuer substantiellement à son financement. Et tout projet doit être également financièrement viable et ne nécessiter aucune aide financière à long terme. Alors, regardez, on cherche... L'autonomie, la participation avec le privé sont mises en compte dans l'élaboration de ces projets-là.

Alors, je vais parler, les six... On a parlé de six projets d'infrastructures. Alors, il y a le Terminal de vrac, à Trois-Rivières. Alors, c'est pour la compagnie Promel, on a mis 1 million, M. le Président, qui a soulevé 10 millions d'investissement. Il y a le tronçon ferroviaire à Sept-Îles. Alors, le tronçon ferroviaire à Sept-Îles, ma collègue la députée de Duplessis connaît très, très bien le projet. Il y a la cour de triage de IMTT Québec, le convoyeur et l'entrepôt de la Compagnie d'Arrimage de Québec. Il y a une étude sur le lien informatisé sur la traverse Saint-Siméon et finalement les études préalables à la construction d'un terminal pétrolier à Port Saguenay.

Alors, moi, j'aimerais ça prendre quelques minutes pour vous parler de ce projet-là. C'est un projet visant à construire un terminal pétrolier à Port Saguenay de manière à pouvoir, M. le Président, recevoir les approvisionnements régionaux en hydrocarbures par navire et à permettre la redistribution par camion de ces produits au Saguenay et au Lac-Saint-Jean. Vous savez que le mode de transport maritime, c'est le mode le plus écologique et le plus économique. Alors, il y a un très beau projet dans le Saguenay qui permettrait de voyager tous les hydrocarbures en provenance de Québec vers le Saguenay par bateau et non par camion.

Et, M. le Président, ce seraient 25 000 passages-camions de moins par année sur la 175, alors 25 000 passages de moins. Vous savez que c'est une route dangereuse, c'est une route où il y a beaucoup d'accidents. On doit investir massivement, dans les prochaines années, pour en

faire une autoroute à deux voies, à deux voies dans les deux sens, c'est-à-dire à quatre voies. Mais 25 000 passages-camions par année de moins sur la route. Alors, c'est un très, très beau projet.

On a financé les études d'opportunité, la faisabilité, et on a donné 420 000 \$ à TPQ Vrac liquide, qui maintenant, avec les gens de Port Saguenay, vont mettre leur contribution, et on attend la contribution du gouvernement fédéral pour faire l'étude pour la viabilité de ce projet-là. C'est un projet à la hauteur de 20 millions de dollars qui pourrait être mis en place, et la communauté et le milieu du Saguenay sont tributaires... sont partenaires à la hauteur du tiers, là, des engagements financiers qui seront nécessaires à la réalisation de ce très beau projet là.

On a également un beau projet de transport de copeaux de bois qui n'est pas rentré sur le précédent programme mais qui est en étude actuellement, un projet qui était très, très intéressant également. Alors, c'est la compagnie Kruger qui permettrait le voyage de ses copeaux de la Côte-Nord par barge vers ses usines Kruger et Wayagamack, à Trois-Rivières. Alors, on prendrait les copeaux, là, qui alimentent, qui sont la matière première des usines, les papetières de Trois-Rivières. Alors, ça permettrait également, là... Les investissements requis sont estimés à 600 000 \$, pour une première phase de rénovation du quai de l'usine Wayagamack, et à 3 millions, pour une réfection durable de ce quai, dans une seconde phase, auxquels s'ajoutent 3 millions pour l'installation d'équipements de transbordement performants à Forestville et à Trois-Rivières.

● (16 h 40) ●

Alors, ça va générer actuellement... Attendez un petit peu. On me dit que la papetière Kruger transporte 250 000 tonnes de copeaux entre ses deux usines de sciage de Ragueneau et Forestville, sur la Côte-Nord, et ses deux usines papetières de Trois-Rivières, ce qui génère actuellement 11 000 voyages, c'est-à-dire 22 000 passages, si on prend l'aller-retour, de camions sur cet itinéraire de 500 km, sur la 138. Alors, vous savez que la 138 est une route également qui a beaucoup de trafic lourd, c'est une route, en termes de sécurité, qui a besoin d'être bonifiée, qui a besoin d'être améliorée. Alors, ce sont de très, très beaux projets qu'on est en train de mettre en place.

Et il y a un dernier volet que j'aimerais parler, M. le Président, parce que ça va avec notre Programme d'aide en transport maritime, c'est l'entente qu'on vient de négocier avec le gouvernement fédéral, M. le Président, c'est l'entente sur l'intermodalité. Alors, c'est une entente de 100 millions de dollars, c'est du jamais vu, c'est sans précédent. On est la seule province dans tout le Canada qui a négocié une telle entente sur l'intermodalité. Alors, 100 millions de dollars sur cinq ans, c'est 75 millions qui vont être voués à la réhabilitation ferroviaire, dont une contribution du gouvernement du Canada de 30 millions, du gouvernement du Québec de 20 millions et des partenaires privés à la hauteur de 25 millions. Ça fait 75 millions sur cinq ans pour la réhabilitation ferroviaire. Et on a également, à l'intérieur de cette entente-là de 100 millions, 25 millions qui seront consentis à l'intermodalité pour le volet maritime. Alors, là-dedans, on retrouve 10 millions provenant du gouvernement du Québec et 15 millions provenant du secteur privé.

Alors, M. le Président, je suis très, très fière de notre bilan, du bilan de la dernière année, en termes de

Programme d'aide en transport maritime. Et, si on ajoute à ça la négociation de l'entente fédérale-provinciale de 100 millions sur l'intermodalité, je pense qu'on a un très beau bilan, le monde maritime est satisfait. Et je pense qu'on a encore beaucoup de très beaux projets sur la table à développer avec eux mais que c'est un bon pas dans la bonne direction. On ne peut pas juste parler d'intermodalité puis on ne peut pas mettre juste en place un programme, il faut qu'il y ait des sous qui soient attachés à ce programme-là, et c'est ce que notre gouvernement s'est engagé à faire au cours de l'année 2004-2005.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

Étude des Grands Lacs et de la voie maritime du Saint-Laurent

M. Soucy: Alors, merci, M. le Président. Alors, j'ai posé une question, tantôt. Je laisserai le soin à la ministre d'y répondre ou de compléter, si elle le veut bien, là. Mais j'ai une autre question, M. le Président, toujours évidemment sur la voie maritime.

Alors, la voie maritime du Saint-Laurent est une infrastructure de première importance dans le système Saint-Laurent—Grands-Lacs pour le développement économique du Québec. Cette infrastructure est en fonction depuis près d'une quarantaine d'années. Il y a lieu d'examiner son utilisation future au regard des nouveaux besoins, de la diminution du trafic et du vieillissement des écluses. C'est dans ce cadre que Transports Canada a signé, en mai 2003, avec le Département américain des transports, un protocole de coopération pour mener à bien une étude de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Ma question à Mme la ministre, M. le Président: Qu'est-ce que le gouvernement du Québec entend faire concernant le projet d'agrandissement ou d'optimisation de la voie maritime du Saint-Laurent?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de Portneuf. Mme la ministre.

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Je voudrais remercier le député collègue de Portneuf pour sa question parce que c'est une question qui soulève beaucoup de passion chez nous, dans la région de la Mauricie; j' imagine, peut-être ailleurs également. Mais là, les gens, à un moment donné, il était question qu'on élargissait puis qu'on était pour agrandir la voie maritime. Bon. Alors, j'aimerais juste... Ça va me permettre de ramener les choses dans leur juste dimension et ce qui en est plus spécifiquement de l'étude d'optimisation de la voie maritime du Saint-Laurent.

Alors, la voie maritime du Saint-Laurent, c'est une infrastructure. M. le Président, de première importance dans le système Saint-Laurent—Grands-Lacs pour le développement économique du Québec. Cette infrastructure est en fonction depuis une quarantaine d'années. Il y a lieu d'examiner son utilisation future au regard des nouveaux besoins, de la diminution du trafic et du vieillissement des écluses. C'est dans ce cadre que Transports Canada a signé, en mai 2003, avec le

Département américain des transports, un protocole de coopération pour mener à bien une étude de la voie maritime du Saint-Laurent et des Grands Lacs.

Alors, le ministère des Transports a fait part de sa ferme volonté d'être impliqué au niveau stratégique dans le cheminement de cette étude qui porte sur les besoins courants en entretien et en capital et vise à évaluer les avantages et les coûts du maintien et de l'optimisation de l'infrastructure actuelle. Même si la vigilance reste de mise dans ce dossier, du fait de ce qui a été véhiculé à tort dans l'opinion publique, il faut rappeler que cette étude canado-américaine ne traite d'aucun projet d'agrandissement ou d'approfondissement des écluses de la voie maritime, projet qui pourrait être préjudiciable tant à l'écologie qu'à l'économie du Saint-Laurent, particulièrement aux activités de transbordement du Saint-Laurent, surtout le trafic des conteneurs du port de Montréal et celui des vrac du port de Québec.

En participant à l'équipe de gestion, le Québec, dont le porte-parole en la matière auprès de Transports Canada est le ministère, entend suivre de très près cette étude dont l'objectif ne vise aucun scénario d'agrandissement des écluses de la voie maritime du Saint-Laurent, étant donné les impacts possibles sur les plans économique, social et environnemental. Le Corps des ingénieurs de l'armée américaine, qui avait tenté de lancer l'idée d'étudier un tel scénario, y a renoncé et participe à l'étude sous la direction des ministères des Transports des deux pays.

Les études techniques, économiques et environnementales viennent de débiter, et les trois ministères québécois concernés, Environnement, Transports et Relations internationales, qui ont défini les modalités de leur participation respective, s'apprêtent à suivre de manière serrée les travaux, particulièrement ceux des comités traitant de l'économie et de l'environnement. Alors, contrairement à tout ce qui a été dit, M. le Président, ce qu'on peut garantir à la population, c'est il y a des études, il y a des comités de formés, et que le ministère sera un partenaire, et qu'on sera un acteur principal dans le suivi et l'élaboration de ce dossier-là, mais que, contrairement à tout ce qui a été véhiculé, il n'est pas question d'agrandissement, d'approfondissement de la voie maritime du Saint-Laurent, mais bien d'un suivi de son développement en termes de valeur économique pour le Québec et pour l'ensemble du Canada.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. M. le député de Portneuf.

M. Soucy: Oui, M. le Président. Je voulais juste m'assurer que... Lors de ma question antérieure, la ministre avait eu peu de temps pour me répondre. Je ne sais pas si elle voulait ajouter des éléments qui concernaient le quai de Portneuf.

Le Président (M. Tomassi): Vous pouvez lui reposer...

Programme de cession des ports du gouvernement fédéral (suite)

M. Soucy: Ou du moins, M. le Président, qu'est-ce qu'il arrive des quais qui ne font pas l'objet d'une

cession parce qu'il n'y a pas de preneur? Puis, s'il y a une volonté du gouvernement fédéral de s'en départir, est-ce qu'on s'est entendus sur les modalités pour soit exiger du gouvernement fédéral qu'il maintienne les infrastructures dans un bon état ou bien si on va accepter, là, que le gouvernement fédéral les démantèle et les fasse disparaître du paysage? C'est un petit peu là l'objet de mon inquiétude, M. le Président.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député de Portneuf. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci beaucoup, M. le Président. Je vais compléter la question soulevée par mon collègue puis qu'il avait commencée tout à l'heure. Évidemment, le quai de Portneuf, le montant qui est pour l'instant sur la table, dans les discussions, on parle d'environ 4 millions. M. le député — c'est bien ça, 4 millions à peu près? Alors, écoutez, un, est-ce que ça semble... Ça semble largement insuffisant pour les besoins de l'infrastructure. Et il y a la capacité aussi du milieu, il y a certaines réticences dans le milieu, chez vous, dans la région, à savoir: Est-ce qu'on est capables d'assumer une telle infrastructure? Est-ce qu'on aura la capacité financière, M. le Président?

Alors, ce que je peux vous dire là-dessus, à ce moment-ci, c'est que la responsabilité de l'infrastructure demeure sous la bannière, là, du fédéral. Alors, c'est une infrastructure portuaire qui appartient au fédéral qui doit en assumer la pleine responsabilité. Et pour l'instant tout ce qu'on peut dire chez nous, c'est qu'on peut accompagner la démarche, on peut accompagner les gens de votre région, la corporation qui voulait assumer cette infrastructure-là, on peut les accompagner, leur donner de l'information, des conseils par rapport aux tenants et aboutissants d'une cession comme celle-là et leur permettre d'avoir un meilleur portrait, une meilleure vision d'avenir par rapport à la dynamique de cette cession de port là.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. M. le député d'Iberville.

M. Rioux: Non, pas de question.

Le Président (M. Tomassi): Non, ça va? M. le député de Montmagny-L'Islet.

Centre de formation aux mesures d'urgence

M. Morin (Montmagny-L'Islet): Tout à l'heure, j'étais dans le Bas-Saint-Laurent, je vais revenir en Chaudière-Appalaches. J'aimerais, au niveau du Centre de formation de mesures d'urgence de Saint-Romuald, qui répond à un besoin de formation de l'industrie maritime en raison de la réglementation en vigueur sur la sécurité et la sûreté maritime, donc j'aimerais savoir du ministère des Transports ou de la ministre... de s'assurer si le CFMU, Centre de formation en mesures d'urgence, ne fermera pas.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci, M. le député. Alors, effectivement, ce dossier-là a soulevé beaucoup d'inquiétude, je dirais, là, il y a quelques mois, par rapport à une

fermeture éventuelle du CFMU. Alors, le CFMU, qu'on appelle, c'est le Centre de formation en mesures d'urgence, qui est situé à Saint-Romuald et qui répond à un besoin de formation de l'industrie maritime en raison de la réglementation en vigueur sur la sécurité et sur la sûreté maritime. Alors, la sécurité et la sûreté, c'est ça, les deux volets.

● (16 h 50) ●

Alors, en vertu d'ententes fédérales-provinciales... En fait, dans ce centre de formation là, il y a le fédéral et le provincial qui sont partenaires. Le terrain appartient au gouvernement du Québec, mais le gouvernement fédéral entretient et met à jour les infrastructures, ce qui contribue à éponger le déficit d'opération actuel. Ces ententes viennent à échéance en 2007 et prévoient que le fédéral peut céder les infrastructures, ce qui implique un transfert du déficit d'opération vers le gouvernement du Québec.

Dans le cadre de la politique de désaisissement du gouvernement fédéral, celui-ci semble vouloir également se départir du CFMU. Si l'infrastructure est cédée sans compensation, le déficit d'opération impliquerait une fermeture du CFMU, ce qui occasionnerait des conséquences négatives sur la formation maritime des Québécois.

Je tiens à dire que le CFMU est en lien étroit aussi avec l'Institut maritime. Alors, c'est comme... En fait, au lieu de donner toute la formation maritime à un point seul donné, au Québec, qui est Rimouski, c'est un peu un centre qui est... bien, je vais dire en région, alors qui est à Québec, là, mais ça permet de décentraliser la formation maritime au Québec, et ce qui fait que les gens de Québec n'ont pas à se déplacer à Rimouski pour suivre une telle formation mais peuvent la suivre directement chez eux, sur leur territoire, dans leur région.

Alors, ce qu'on veut, nous, on veut préserver ce Centre de formation de mesures d'urgence à Saint-Romuald. Alors, le ministère poursuit ses efforts de concertation du milieu afin de contribuer à améliorer l'offre de formation dans le domaine maritime. Et, en concertation avec tous les ministères interpellés, l'Éducation, le Transport, le directeur de l'Institut maritime du Québec a été nommé comme négociateur pour le gouvernement du Québec et a proposé au fédéral... Alors, on a nommé un représentant du gouvernement du Québec qui est allé négocier pour nous au fédéral.

Le Président (M. Tomassi): ...

Mme Boulet: C'est fini?

Le Président (M. Tomassi): Oui. Dommage. Ça fait deux fois. C'est correct.

Mme Boulet: C'est beau.

Le Président (M. Tomassi): Alors, Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Merci, M. le Président. Comme je peux le constater, le temps file. Je trouve que toujours c'est malheureux qu'on n'a jamais assez de temps pour aborder toutes les questions. Donc, c'est mon dernier bloc de 20 minutes, je comprends bien.

Le Président (M. Tomassi): Il vous reste 20 minutes.

**Service de traversier Tadoussac—
Baie-Sainte-Catherine pendant l'été**

Mme Richard: Des fois, on peut faire des petits bouts, dans 20 minutes. Donc, je vais aller à l'essentiel. Moi, ce que je voudrais savoir de la ministre déléguée aux Transports, c'est: Est-ce qu'elle peut nous assurer qu'il y aura trois bateaux mis à la disposition de la population de tout le Québec qui traverse Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac? Surtout durant la saison estivale, c'est très achalandé. J'aimerais savoir s'il y aura trois bateaux à la disposition des usagers qui prennent cette desserte. Et également ce que je voudrais savoir...

Mme Boulet: ...

Mme Richard: Oui. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Oui, Mme la ministre.

Mme Boulet: ...M. le Président, il y aura bel et bien trois bateaux à la traverse de Tadoussac, Mme la députée.

Mme Richard: Merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre.

**Intentions quant à une hausse des tarifs
de la Société des traversiers du Québec**

Mme Richard: Je voudrais savoir également... Ce que j'en ai déduit, c'est que c'était le même budget pour la Société des traversiers du Québec. Bon, il n'y avait pas d'indexation, c'était le même budget que l'an passé. Est-ce que la ministre peut s'engager à dire qu'il n'y aura pas de hausse des tarifs pour les usagers?

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, bien, je vais faire un petit bilan de la Société des traversiers parce que, vous savez, le rapport Boudreau en a parlé, alors c'est important que... J'aimerais ça, en parler avec la députée.

La Société des traversiers a été créée en 1971, Mme la députée. C'est 11 navires, 430 employés, des revenus de 14 millions, des dépenses de 58 millions, donc un ratio d'autofinancement d'environ 25 %. La subvention qui a été donnée année après année depuis 1998-1999 augmente d'à peu près 1 million par année, ce qui fait qu'on est partis de 31,6 millions puis on est rendus à 38,9 millions. Alors, ce qui explique précisément les croissances, la croissance de la subvention, c'est l'augmentation de la masse salariale, l'augmentation du carburant et l'entretien et la réparation des navires.

Alors, écoutez, ce qu'on peut vous dire sur la Société des traversiers, c'est que le ministère des Transports a mandaté — en fait, j'ai ça ici, là — on a mandaté finalement le ministère de faire une analyse complète,

rigoureuse du financement et des services offerts par la société des transports du Québec. Alors, c'est une équipe qui sera dirigée par les gens du ministère. On se donne jusqu'à possiblement peut-être une année, jusqu'en mars 2006, pour revoir l'ensemble des paramètres, l'ensemble du fonctionnement de chacune des traverses sous la responsabilité de la Société des traversiers et de présenter au ministre les scénarios concernant la gestion des services des traverses. Alors, pour l'instant, c'est là qu'on en est par rapport à la Société des traversiers du Québec. Il n'est pas question de privatisation, il est question qu'on va revoir, on va mandater une équipe chez nous qui va faire une étude approfondie de l'ensemble de la dynamique du dossier de la Société des traversiers du Québec.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Duplessis.

**Programme d'aide au
transport maritime (suite)**

Mme Richard: Merci, M. le Président. Mais je n'ai pas eu tout à fait la réponse que j'aurais souhaitée, je n'ai pas eu une réponse claire quant à une augmentation possible ou pas des tarifs. Mais, comme le temps presse, je vais aller sur quelque chose d'aussi important, c'est le programme de soutien aux projets maritimes. Je vais vous faire un bref rappel de l'état de la situation.

Dans la politique maritime et fluviale de 2001, c'est 20 millions sur cinq ans qui avaient été prévus, là, en 2001. C'était à raison, ça, de 4 millions par année pour soutenir le démarrage des projets de transport sur le fleuve, consolider le réseau actuel d'infrastructures maritimes et faciliter des projets d'intermodalité. L'année dernière, aux crédits, on a constaté que 3,3 millions avaient été dépensés pour 30 projets. Il restait donc 800 000 \$. Ce que j'aimerais savoir, c'est: Où cet argent-là est allé? Et est-ce que la ministre peut nous dire si le 4 millions prévu sera entièrement investi pour l'année 2005-2006? Merci.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la députée. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, M. le Président, comme je l'ai dit préalablement, c'est toujours beau de mettre en place sur papier un forum puis qui parle d'un programme d'aide au transport maritime, mais encore faut-il mettre de l'argent dedans. Et, à l'époque, en 2000-2001, c'est-à-dire en 2001... 2001-2002, votre gouvernement, ma chère Mme la députée de Duplessis, avait mis 300 000 \$ dans toute l'année. Alors, je pense qu'avec nos 2,8 millions c'est vrai qu'on n'est pas à 4 millions, puis on aimerait ça pouvoir en mettre 4, mais je pense qu'on a déjà fait un bon bout de chemin, Mme la députée. Alors, je pense qu'à 2,8 millions, des projets qui ont levé des investissements totalisant 23 millions de dollars, je pense que c'est la meilleure année depuis la mise en place du programme. Alors, je pense qu'on est assez fiers de ça, puis je pense qu'on n'a rien à envier aux années du précédent gouvernement.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, Mme la ministre. Seulement vous rappeler que vous devez vous adresser à la présidence. Alors, Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Comme le temps passe et que mes collègues ont des questions, je vais laisser mon collègue de René-Lévesque poser des questions à la ministre déléguée aux Transports.

Le Président (M. Tomassi): Alors, M. le député de René-Lévesque.

**Entretien des quais de
Trois-Pistoles et des Escoumins par
le gouvernement fédéral (suite)**

M. Dufour: Oui. Merci beaucoup, M. le Président. Alors, Mme la ministre, je vais amener quelques informations supplémentaires et vous poser une question en même temps sur le dossier d'Escoumins et Trois-Pistoles. Escoumins est dans mon comté. Et j'ai fait les deux assemblées au niveau des corporations. Et la donne qui a changé par rapport à 2002, c'était qu'avant ça le fédéral faisait l'entretien des quais avant de les céder, ce qui n'est pas tout à fait la même chose aujourd'hui. C'est pour ça qu'il y a une ambiguïté entre le 13 millions et le 24 millions que vous avez dit tout à l'heure. Alors, effectivement, il y a un 100 000 \$ pour des études de fond. Alors, ça va nous dire, d'ici quelques semaines, effectivement quel est le montant total par rapport à la réfection des quais. Alors, de là l'importance d'avoir un bon suivi avec le fédéral.

Mais, en parallèle à tout ça, il y a les mesures d'atténuation pour les travailleuses et les travailleurs et bien entendu par rapport aux retombées économiques, avec la ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale, bien entendu. Il y a des pertes économiques, pour les deux régions, de 5 millions de dollars par année, et on parle de 25 emplois. Alors, quel est le suivi de la négociation avec le fédéral et la ministre de l'Emploi et de la Solidarité sociale?

**Aménagement d'une
desserte ferroviaire entre le parc
industriel et le port de Baie-Comeau**

Et une deuxième question, qui n'est pas dans le même dossier mais que je vais poser immédiatement: Quel est l'état d'avancement des négociations entre le fédéral et, bien entendu, le provincial et la SOPOR pour le quai de Baie-Comeau?

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci, M. le député de René-Lévesque. Mme la ministre.

**Entretien des quais de
Trois-Pistoles et des Escoumins par
le gouvernement fédéral (suite)**

Mme Boulet: Alors, ça me fait plaisir de répondre au député. Écoutez, on est bien conscients, je l'ai dit, au départ, quand on a parlé du dossier Les Escoumins—Trois-Pistoles, on est bien conscients de l'impact économique de la fermeture de ces quais-là. Et ça n'amuse pas personne, il n'y a personne qui trouve ça drôle. C'est désolant. Je le sais, ce que ça représente, 25 emplois dans une région comme celle-là. C'est presque 2 000 emplois à Montréal ou à Québec, si on fait un pendant, si on fait un parallèle, là, en termes

d'importance des emplois. Un emploi en région, là, ça vaut de l'or. Regardez, ça, on est tous parfaitement conscients de ça.

● (17 heures) ●

Ceci dit, ce quai-là, c'est un quai qui relève de la responsabilité fédérale. Alors, pour l'instant, on va accompagner la démarche, on va voir où le fédéral se positionne par rapport à son analyse, quand il aura fait une analyse des coûts, quand on saura précisément la teneur des investissements. On le suit de très près.

Et, en même temps, moi, je suis en lien direct avec ma collègue de l'Emploi et de la Solidarité sociale, qui regarde la possibilité ou les mesures d'atténuation qui pourraient être mises en place pour accompagner ces travailleurs-là. Alors, écoutez, pour l'instant, c'est ce que je peux vous dire. Je suis très sensible, très préoccupée par ces pertes d'emploi, mais il faut que le dossier chemine pour qu'on soit capables de voir quelle orientation, quelle tangente ils veulent prendre. Alors, tant qu'on ne sait pas les coûts précisément... Écoutez, moi, je ne peux pas pousser davantage sur le fédéral tant qu'on n'a pas un estimé des coûts qui est plus précis, puis après ça on verra ce que le fédéral décide de faire suite à l'analyse, suite à ces coûts-là.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre.

**Aménagement d'une
desserte ferroviaire entre le parc
industriel et le port de Baie-Comeau (suite)**

Mme Boulet: Et puis, bon, il y avait SOPOR, je pense, aussi. Excusez-moi. Alors, pour ce qui est de SOPOR, la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau, on sait qu'ils souhaitent réaliser une desserte ferroviaire et un centre de transbordement. Le coût du projet est d'environ 14,6 millions de dollars. Alors, la réalisation de la desserte et du centre de transbordement permettra aussi de diminuer l'encombrement du réseau routier, en particulier de la route 138 et de la route 389. De plus, l'industrie touristique émergeant sur la Côte-Nord sera avantagée par la diminution des convois de camions lourds dont les activités ne se concilient pas avec le tourisme. Je suis allée, moi, à Baie-Comeau, voir le projet. Alors, ils ont tout ce qu'il faut, mais il reste à faire un lien ferroviaire entre le quai et, je dirais, le parc industriel finalement pour amener...

Alors, ce projet a, en 2002, obtenu le soutien financier du Programme d'infrastructures Québec-Municipalités, alors, un, il y a l'argent de Québec-Municipalités à la hauteur de 5,3 millions de dollars. Il y a 1,5 million de dollars qui est disponible, provenant du ministère des Transports du Québec, du Programme d'aide en transport maritime. Donc, la contribution du gouvernement du Québec est à la hauteur de 6,8 millions de dollars qui sont accordés, qui sont prévus, budgétés pour ce projet-là. La municipalité contribuerait pour un montant de 2,1 millions et SOPOR pour 1 million. Ce qui manque actuellement pour conclure le dossier, pour le finaliser, c'est l'aide du gouvernement fédéral qui est à la hauteur de 4,7 millions de dollars.

Alors, c'est là qu'est rendu ce dossier-là. Je pense que le gouvernement du Québec, à la hauteur de 6,8 millions, a fait largement sa part. Maintenant, on

attend un partenaire qui est le fédéral. Et les gens de Baie-Comeau, du parc portuaire, là, du parc ferroviaire ou portuaire de Baie-Comeau, travaillent très, très fort auprès du fédéral pour être capables d'aller chercher cette contribution pour qu'il devienne un partenaire dans la réalisation du projet. C'est là qu'on en est pour le projet de SOPOR.

Le Président (M. Tomassi): Alors, merci. Mme la députée de Duplessis.

Suivi du Forum de concertation sur le transport maritime

Mme Richard: Merci. Mme la ministre, vous avez parlé beaucoup des forums tantôt, dans vos discussions et les échanges que nous avons eus. Et la dernière rencontre du forum a eu lieu en avril 2005. Moi, j'aimerais savoir quelles mesures ont été prises suite à ces rencontres pour le plan d'action 2004-2006. Quelle action a été prise afin de mettre en oeuvre les cinq rapports? Parce qu'il y en avait six, mais il y a cinq rapports qui ont été déposés l'année dernière. Et quelles sommes seront injectées pour donner suite au forum?

Et, comme je sais que le temps me manque, aussi vous avez tantôt fait part que, bon, on pourrait avoir un site Internet. Quant à la mise en oeuvre de ce site-là, quand va-t-il être en action? Le site Internet, quand va-t-il être en action ou en tout cas quand va-t-il être disponible pour qu'on puisse aller le visiter?

Et, par rapport au forum, j'aimerais savoir. Il y a cinq rapports déposés. Quelles suites vous avez décidé de donner à ces fameux rapports et quelles seront les sommes qui seront injectées? Parce que c'est beau, avoir des rapports, il doit sûrement y avoir des recommandations, et ça demande à ce que des sommes soient injectées. Quelle est la part du financement?

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la députée. Mme la ministre.

Mme Boulet: Alors, merci à Mme la députée. Je vais faire un petit tour d'horizon du forum. Parce que ce n'est pas rien qu'une question d'argent, le forum maritime, c'est une action, c'est une action, ce n'est pas... Là, il ne faut pas nécessairement injecter de l'argent, on est là en soutien technique et on aide à payer certaines analyses, certaines études. Mais alors on va faire le tour de tout ça.

Alors, ce qui est intéressant, au forum, c'est qu'autour de la table on a les gens de différents milieux. On a les expéditeurs, les armateurs, les ports, les arrimeurs, les transporteurs ferroviaires et routiers, la SODES, les travailleurs, le secteur du tourisme fluvial, les associations liées au transport et à l'environnement, les organismes de formation, Transports Canada, Pêches et Océans Canada, une douzaine de ministères du gouvernement du Québec alors autour de cette table-là. C'est une table extraordinaire de concertation, de mobilisation, de discussion pour mettre en branle des actions, des actions concrètes pour valoriser puis développer, faire la promotion des activités maritimes sur le Saint-Laurent.

Alors, il y a des comités qui ont été formés, hein. Il y a un comité sur le réseau portuaire stratégique.

Alors, vous le savez, sur le réseau portuaire stratégique, on a le rapport qui a été adopté. Le réseau a même été annoncé par le ministère en janvier 2003. On a un comité qui fait la promotion, alors adoption d'un rapport en février 2003 et qui recommande la création d'une structure mixte, public-privé. Alors, on veut faire la promotion, faire de la publicité. Et là on est à la recherche... Il y a des montages de publicité, de financement, des plans financiers qui sont faits, où on inclut le privé. On veut que le privé soit partenaire pour faire la promotion, pour essayer d'acheter un peu de publicité. Il y a un comité sur la valorisation, alors adoption d'un rapport en novembre 2002, le ministère a financé ce rapport-là à la hauteur de 50 000 \$. Il y a un comité sur le cabotage, il y a un rapport qui a été remis en février 2003. Et, suite à ce rapport-là, on a créé la table de concertation permanente, sous la responsabilité de l'Association des amateurs du Saint-Laurent. Il y a également un comité sur la compétitivité, dont le rapport a été remis le 17 juin 2004.

Il y a des activités de formation et de recherche, dont la Chaire de recherche en transport maritime qui est née de ce forum-là. Il y a également un plan d'action, qui a été déposé le 30 septembre 2004, un plan d'action sur deux ans tenant compte de la politique maritime, des résolutions et des rapports du forum.

Alors, il y a le concept du site... Le site Internet est fait. Alors, le site Internet sera dévoilé à la prochaine rencontre du forum maritime, c'est-à-dire en juillet. Alors, j'ai tout le document ici, sur PowerPoint, sur ce qui a été fait pour la promotion du fleuve. Alors, ça, ça va être dévoilé lors de la prochaine rencontre du forum.

Également, là, au niveau de la formation, il y a une entente qui a été signée entre le ministère des Transports, de l'Éducation, Emploi-Québec et le comité sectoriel de l'industrie maritime concernant la planification et le financement des activités de formation de l'industrie maritime. Il y a la chaire de recherche, il y a le Programme d'aide en transport maritime. Il y a le dossier de la cession des ports qui a été réglé, qui attendait depuis 10 ans. Il y a le dossier de 100 millions d'intermodalité également qui a été accompagné par le forum.

Tous ces dossiers-là ont été réglés, tous ces dossiers-là ont été accompagnés par des spécialistes du monde maritime qui viennent de tous les secteurs, et je pense que c'est le plus bel exercice de concertation que le monde maritime ne pouvait pas avoir. Et c'est un endroit où les gens sont remplis d'espoir, si je puis dire, de dynamisme et de conviction. Alors, ce sont des gens passionnés qui ont à coeur de développer leur secteur maritime, de faire la promotion et de faire en sorte que le transport maritime se positionne en termes de transport et d'activité économique pour le Québec et pour l'ensemble du Canada.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la ministre. Mme la députée de Duplessis.

Mme Richard: Merci, M. le Président. Mme la ministre, je voudrais savoir. Vous savez, bon, il y avait six rapports, il manque un rapport qui n'est pas encore déposé. Est-ce qu'on peut s'attendre à ce qu'il soit déposé au prochain forum?

Le Président (M. Tomassi): Mme la ministre.

Mme Boulet: O.K. C'est celui sur la compétitivité, Mme la députée. Alors, le forum a demandé un complément d'information, un complément à ce rapport-là pour tenir compte de la notion d'environnement. Et ça va être déposé en juillet, là, lors de la prochaine rencontre du forum.

Le Président (M. Tomassi): Merci beaucoup, Mme la ministre. Ça va?

Mme Richard: Il me reste juste quelques minutes?

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

Lien interrives Gaspésie—Anticosti—Côte-Nord

Mme Richard: Donc, pour conclure, je vous dirais, bon, merci beaucoup d'avoir répondu à mes questions. Je déplore toujours le manque de temps. J'aimerais demander à la ministre... Je sais qu'elle est au courant, pour déjà en avoir discuté avec elle, elle est au courant du lien interrives Gaspésie, Minganie, L'Île-d'Anticosti. Je sais que, pour avoir eu des discussions avec celle-ci, elle me disait que, bon, sa priorité était les routes du Québec et non les bateaux.

Mais ce que je peux dire à la ministre, c'est que les deux corporations en tout cas des deux côtés de la rive se sont réunies. Et je vous dirais que, malgré que le gouvernement libéral n'a pas respecté sa promesse d'aller de l'avant avec le lien interrives, nous, en région, on s'est organisés pour remettre, comme on dit, cette fois-là ce n'est pas sur les rails, c'est sur l'eau, le lien interrives. J'aimerais en tout cas juste lui glisser un mot, que j'espère qu'elle va être très attentive parce que c'est un investissement que les gens ont besoin, c'est tout le développement touristique aussi, mais c'est accroître aussi l'utilisation, d'une certaine façon, du Saint-Laurent.

Et, en terminant, j'aimerais que la ministre nous parle un peu de la sécurité portuaire. J'aimerais un petit peu qu'on parle de notre sécurité, qu'est-ce qui a été entrepris, quelle action vous comptez prendre dans les prochains mois et peut-être dans l'année qui vient. Merci.

Le Président (M. Tomassi): Merci, Mme la députée. Mme la ministre.

● (17 h 10) ●

Mme Boulet: Merci, M. le Président. Alors, je vais parler du lien interrives un peu avec la députée, parce qu'on en a parlé abondamment puis même quand je suis allée chez elle. Je vais lui dire d'entrée de jeu que je n'ai jamais dit que ma priorité, c'étaient les routes, je n'ai jamais dit ça. Évidemment, il y a un fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, il y a de l'argent qui est disponible là pour les routes. Ceci dit, ça ne veut pas dire que c'est ma priorité et qu'il ne faut pas mettre d'argent sur la voie maritime ou sur les autres modes de transport. Alors, loin de là ma prétention de dire que les routes, c'est la priorité du ministère des Transports du Québec.

Écoutez, le lien interrives, évidemment c'est un projet qui est souhaité par la région, c'est un lien entre Havre-Saint-Pierre, Port-Menier, à l'Île d'Anticosti, et Grande-Vallée. Alors, c'est un projet de 22 millions de

dollars; il n'a pas diminué, hein. Ce serait le fun qu'on trouve des coûts qui soient plus... Mais, 22 millions de dollars, on parle de 15 millions sur l'Île d'Anticosti et 7 millions pour le lien maritime. Ce qu'on a demandé... On n'a jamais dit que ce n'était pas un projet important, on a toujours pensé que c'était un beau projet à valeur touristique, hein, une plus-value touristique.

Ça ne répond pas aux missions premières du ministère des Transports du Québec. Nous, ce qu'on veut, c'est qu'il y ait des partenaires, Mme la députée. On a toujours tenu le même discours, on n'a jamais dérogé, je n'ai jamais fléchi. On a dit qu'on était pour regarder ce projet-là quand on aura des partenaires, soit d'autres ministères, soit des partenaires privés, mais il faut que le tourisme soit impliqué, il faut que le ministère des Régions, il faut que le privé, il faut que le milieu s'investissent, il faut qu'on y croit suffisamment à ce projet-là pour lever des fonds.

Parce qu'il y a des infrastructures importantes à faire sur l'Île d'Anticosti en termes d'hébergement. Et il faut s'assurer, si on fait un lien interrives, qu'on permet aux gens d'accoster sur l'Île d'Anticosti, il faut qu'on soit capables de les héberger. Et c'est là que sont les coûts les plus importants de l'ensemble du projet. C'est 15 millions sur l'Île d'Anticosti, alors il faut aménager un quai. Il y a le quai de Havre-Saint-Pierre qui doit être réparé. À Port-Menier, il faut faire carrément une infrastructure d'accueil portuaire. Et, à Grande-Vallée, il y aurait des aménagements également à la hauteur de 842 000 \$, l'ajout d'un débarcadère qui coûterait 842 000 \$.

On ne peut pas mettre n'importe quel bateau, la députée le sait. Alors, les gens disent souvent: C'est trop cher, puis on pourrait le faire à moindre coût. Bien, moi, je ne suis pas une experte du transport maritime, loin de moi, mais, selon ceux qui connaissent ça, ils me disent que ça prend un bateau qui est assez gros, qui est suffisamment gros et solide pour affronter les vagues qui sont à la hauteur du fleuve, à ce niveau-là, parce que c'est des vagues qui sont importantes.

Alors, écoutez, le projet, il est toujours là. Je suis convaincue que, mes collègues Mme Normandeau et M. Béchar, c'est un projet qui leur tient à cœur. Ceci dit, le gouvernement, ce qu'il demande, c'est: Trouvez-nous des partenaires privés, trouvez-nous des gens qui y croient dans le milieu et qui vont être capables d'être là au rendez-vous pour faire le montage financier. Alors, c'est ça, Mme la députée de Duplessis, l'essentiel de mon message par rapport à ce dossier-là.

Le Président (M. Tomassi): Merci. En une minute, M. le député de Beauce-Nord.

M. Grondin: Je vais essayer de faire en une minute. Merci, M. le Président. Alors, écoutez, suite... dans les deux heures de discussion, on se rend compte que c'est toujours l'histoire des quais, le fédéral qui a les quais à charge et qui n'a pas les fonds suffisants pour les réparer. C'est quand même un peu spécial, parce qu'on sait très bien que tous les transports maritimes... c'est ce qui coûte le moins cher à transporter quand on transporte sur l'eau. On pourrait, si on faisait... J'imagine que vous devez avoir des études qui prouvent, question d'accidents sur les routes, question d'économies, comment est-ce qu'on pourrait sauver si on enlevait les camions, tout le

gaz... Vous en avez effleuré tout à l'heure, quand vous avez parlé que peut-être un port au Lac-Saint-Jean pour le pétrole... Imaginez-vous, sur la 138, aussi tout le matériel, tous les camions de...

Le Président (M. Tomassi): ...qu'elle réponde.

M. Grondin: Alors, ma réflexion, c'est que je trouve ça un peu spécial qu'on n'ait pas trouvé encore de solution pour essayer de faire en sorte que le transport maritime prenne sa pleine place dans la province.

Le Président (M. Tomassi): Merci, M. le député.
Mme la ministre, en réponse au commentaire.

Mme Boulet: Oui, en réponse au commentaire. Alors, merci, M. le député. Écoutez, ce que je voudrais dire, vous soulevez un problème fondamental, un problème de fond. Toutes les provinces du Canada ont cette même problématique-là de se voir céder des infrastructures et de ne pas avoir la capacité de les assumer financièrement. On est par contre la province où il y avait le plus d'infrastructures à céder parce qu'on est entouré de plans d'eau, on a le fleuve, et tout ça. Alors, on était l'endroit où il y en avait le plus à céder.

Alors, on est également la seule province — et ça, je pense qu'il faut le dire — on est la seule province à avoir négocié un programme sur l'intermodalité et à faire en sorte... C'est un premier pas dans la bonne direction. 100 millions sur cinq ans, c'est beaucoup d'argent pour faire des levées, c'est beaucoup d'argent pour accompagner des projets qui sont porteurs d'avenir. Et le projet de Port Saguenay, c'est un très, très beau projet. Nous, on serait tous heureux de voir l'aboutissement de ce projet-là. Le projet de transport de copeaux aussi est un très beau projet.

Le Président (M. Tomassi): Merci.

Mme Boulet: Après ça, j'ai-tu une autre minute?

Le Président (M. Tomassi): Merci. Terminé,
Mme la ministre.

Mme Boulet: Je voudrais juste dire merci à mes gens. Merci à tout le monde d'avoir été présent, de m'accompagner et de me soutenir dans le suivi de ces dossiers-là.

Le Président (M. Tomassi): Merci même à vous tous.

Mme Boulet: Merci beaucoup.

Le Président (M. Tomassi): La Commission des transports et de l'environnement ajourne ses travaux au mercredi 25 mai, à 15 heures.

(Fin de la séance à 17 h 16)