



ASSEMBLÉE NATIONALE

PREMIÈRE SESSION

QUARANTE ET UNIÈME LÉGISLATURE

Journal des débats

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

Le jeudi 19 juin 2014 — Vol. 44 N° 2

Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (2) :
volet Implantation de la stratégie maritime

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

QUÉBEC

Abonnement annuel (TPS et TVQ en sus):

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

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

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

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

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

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

Dépôt légal: Bibliothèque nationale du Québec
ISSN 0823-0102

Commission permanente des transports et de l'environnement

Le jeudi 19 juin 2014 — Vol. 44 N° 2

Table des matières

Implantation de la stratégie maritime	
Discussion générale	1
Adoption des crédits	24
Documents déposés	24

Intervenants

M. Pierre Reid, président

M. Jean D'Amour
Mme Martine Ouellet
M. Ghislain Bolduc
M. Germain Chevarie
M. Serge Simard
M. François Bonnardel
M. Yves St-Denis
M. Guy Hardy
M. Guy Bourgeois

Note de l'éditeur : Les crédits des volets Conseil exécutif et Réforme des institutions démocratiques du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 19 juin 2014.
Les crédits du volet Affaires autochtones du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 26 juin 2014.
Les crédits des volets Commission d'accès à l'information et Affaires intergouvernementales canadiennes du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des institutions le 2 juillet 2014.
Les crédits du volet Jeunesse du ministère du Conseil exécutif ont été étudiés à la Commission des relations avec les citoyens le 20 juin 2014.

Le jeudi 19 juin 2014 — Vol. 44 N° 2

**Étude des crédits du ministère du Conseil exécutif (2) :
volet Implantation de la stratégie maritime**

(Dix-neuf heures trente et une minutes)

Le Président (M. Reid) : À l'ordre, s'il vous plaît! Ayant constaté le quorum, je déclare la séance de la Commission des transports et de l'environnement ouverte. Je demande à toutes les personnes dans la salle de bien vouloir éteindre la sonnerie de leurs téléphones cellulaires. Je viens de le faire moi-même pour être sûr que je ne l'oublie pas.

La commission est réunie afin de procéder à l'étude des crédits budgétaires du programme Implantation de la stratégie maritime, relevant du portefeuille Conseil exécutif, pour l'exercice financier 2014-2015. Une enveloppe de deux heures a été allouée pour l'étude de ces crédits.

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

La Secrétaire : Oui, M. le Président. Mme Nichols (Vaudreuil) sera remplacée par M. Hardy (Saint-François); M. Ouimet (Fabre) par M. Chevarie (Îles-de-la-Madeleine); M. Bérubé (Matane-Matapédia) par Mme Maltais (Taschereau); et M. Martel (Nicolet-Bécancour) par M. Bonnardel (Granby).

Implantation de la stratégie maritime

Discussion générale

Le Président (M. Reid) : Merci. Nous allons procéder à une discussion d'ordre général par blocs d'environ 20 minutes, en alternance avec le groupe ministériel, incluant les questions et les réponses, M. le ministre. La mise aux voix de ces crédits sera effectuée ce soir, à la fin du temps qui est alloué à l'étude de ce programme. Nous avons commencé à quelle heure, Mme la secrétaire?

La Secrétaire : 19 h 30.

Le Président (M. Reid) : 19 h 30, donc nous allons terminer à 21 h 30. En terminant, je vous invite, aux fins de l'exercice de l'étude des crédits, à poser de courtes questions, et, M. le ministre ou les personnes qui sont avec vous, des courtes réponses pour qu'on ait le maximum d'échanges avec les parlementaires. Je suis maintenant prêt à reconnaître une première intervention de l'opposition officielle. Mme la députée de Vachon, c'est à vous la parole.

Mme Ouellet : Merci, M. le Président. Dans un premier temps, j'aimerais saluer le ministre délégué à la stratégie maritime ainsi que l'ensemble de son équipe du ministère des Transports, surtout section Maritime, et également de la Société des traversiers du Québec, saluer mes collègues de la deuxième opposition et du gouvernement qui sont avec nous et vous saluer, M. le Président.

Vous me permettez, M. le Président, d'entrée de jeu, d'aborder un dossier plus spécifique, donc, un dossier qui nous tient beaucoup à coeur, qui est celui du pôle logistique en Montérégie. Le projet du pôle logistique, commencé déjà depuis plusieurs années — d'ailleurs a été proposé par le CLD de Contrecoeur — est de loin le projet le plus important dans la stratégie maritime qui a été déposée, et donc qui a été inséré à l'intérieur de cette stratégie maritime. C'est près de la moitié des emplois créés et près du tiers des budgets annoncés, là, dans la stratégie maritime, là, en campagne électorale.

Mais nous nous questionnons grandement sur le choix du site de Vaudreuil par rapport au site de Contrecoeur parce qu'en fait, depuis un certain temps, il y a eu des modifications depuis que l'étude a été réalisée. L'étude initiale du ministère du Développement économique n'est plus valide parce que, lorsque cette étude-là a été faite, il y avait le CP qui avait un projet de gare intermodale à Vaudreuil et qui a été complètement abandonné, un projet de 300 millions de dollars, de plus, le port de Montréal est maintenant, là, à saturation, et un projet d'agrandissement à Contrecoeur pour ajouter 3 millions de tonnes aux 2 millions de tonnes déjà existantes à Montréal, donc, et son projet d'agrandissement est pour environ 2020 — le temps passe assez vite — à Montréal.

Et, comme le dit, d'ailleurs, la stratégie, avec l'accord économique Canada-Europe, ce qui va augmenter dans le transport, c'est beaucoup le transport par containers, et le transport par containers a besoin d'un port et ne se rend pas avec... les plus gros navires ne se rendent pas jusqu'à Vaudreuil. Donc, à Contrecoeur, ils pourraient faire le transbordement de ce transport-là. Donc, l'accès à un port qui est capable... qui fonctionne 12 mois par année — ce qui n'est pas le cas de Vaudreuil, hein, Vaudreuil, il ne fonctionne pas l'hiver — et avec le secteur de Vaudreuil, avec CSX, ça favoriserait le centre de distribution en Ontario au détriment de centres de distribution du Québec et ça favoriserait également le port de New York au détriment du port de Montréal. Donc là, vraiment, dans ce cas-là, on se tirerait, là, deux fois dans le pied, donc ça ne serait pas très fort, là, de faire le choix d'aller à Vaudreuil.

Et, comme je le disais, en plus, à Vaudreuil, le port n'est pas ouvert l'hiver et le port ne peut pas accueillir les gros navires de containers parce que ça ne passe pas du côté de la voie maritime. Et de plus, du côté de Vaudreuil, il y a du dézonage très important dans les meilleures terres agricoles du Québec. Contrecoeur possède un port ouvert à l'année,

il peut accueillir aussi les plus gros navires et il est proche du chemin de fer, de la route 132 et de la route 30, donc la conciliation avec les routes, les voies ferrées et le port.

Donc, on se demandait si c'était possible, au niveau du gouvernement, de surseoir la décision du site jusqu'au dépôt de l'étude. Il y a la grappe Cargo Montréal qui est en train de réaliser une étude pour les différents utilisateurs, parce que le pôle logistique, on fait ça pour les utilisateurs puis on pense qu'il y a tout à fait un intérêt pour le pôle logistique. Mais est-ce que ce serait possible d'au lieu de fixer le choix maintenant à Vaudreuil d'attendre, là, les résultats de l'étude de la grappe Cargo à Montréal?

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

M. D'Amour : Alors, merci beaucoup, M. le Président. Alors, à mon tour de saluer les parlementaires présents ce soir, tant du côté de l'opposition officielle, la deuxième opposition, mes collègues du côté ministériel. Je veux également saluer et remercier les gens qui m'accompagnent : d'abord, mes collaborateurs du cabinet ainsi que les représentants du ministère des Transports, de la Société des traversiers.

C'est, pour moi, ce soir, un plaisir que de participer pour la première fois aux crédits en tant que ministre. Alors, je salue la question de la députée de Vachon, qui concerne non pas l'ensemble de la stratégie maritime, que j'aurai l'occasion d'aborder avec beaucoup plus de détails ce soir, mais cet élément-là, elle a raison de soulever, M. le Président, le fait que ça constitue une part importante de la stratégie maritime.

La stratégie maritime, d'abord, pourquoi? La stratégie, en deux mots, a vu le jour à Rivière-du-Loup, dans mon comté. C'est un souhait du premier ministre, en juin dernier, de mettre en place cette stratégie, ce projet qui a été proposé aux Québécois en campagne électorale. Et, à l'intérieur de la stratégie, on retrouve ce volet-là : le pôle logistique en Montérégie. C'est clair que c'est un enjeu qui date de plusieurs, plusieurs, plusieurs années.

Lorsque la députée me souligne l'importance d'attendre, vous savez, on a attendu longtemps, il n'y a pas beaucoup de décisions qui ont été prises dans le passé, si ce n'est que bien des études ont été réalisées. Je pense qu'on pourrait chauffer le Québec au complet rien qu'avec les études qui ont été faites dans le passé, dans ce dossier-là. Il y en a eu beaucoup. Alors, aujourd'hui, je pense qu'il faut ramasser toute cette information-là le plus rapidement possible.

Parce qu'il y a une chose qui est claire, là, puis, d'entrée de jeu, je veux le souligner, ce qui est important, au Québec, à ce moment-ci, c'est de créer des emplois. La deuxième importance survient au moment où on entend parler de certains investissements qui se dirigent davantage vers l'Ontario qu'en territoire québécois. Donc, il y a une décision qui est à prendre. Et le mandat que j'ai, comme ministre, qui me vient directement du premier ministre, et c'est le mandat pour l'ensemble des membres du comité ministériel qui a été formé il y a quelques semaines, c'est de prendre des décisions rapides. Ça ne veut pas dire de prendre n'importe quelle décision.

Je dois vous dire que, depuis que j'ai été nommé, depuis bientôt deux mois, j'ai eu l'occasion de rencontrer nombre d'intervenants. Je suis allé au port de Montréal rencontrer la présidente-directrice générale, Mme Vachon, j'ai rencontré aussi les gens du Port de Québec, je suis allé à Bécancour. J'ai eu l'occasion, il y a à peu près deux semaines, de rencontrer des représentants des MRC de Vaudreuil, de Soulanges, avec les députés de Vaudreuil et de Soulanges, bien sûr. J'ai eu l'occasion de discuter avec le ministre des Affaires municipales, qui a un intérêt particulier. Alors, oui, il y a une décision qui est à prendre, et je dois dire qu'on va agir avec une certaine... je ne dirais pas une certaine rapidité, on va agir avec efficacité.

Je me permets de souligner que, dans le pôle logistique, ce projet-là, là, c'est 12 000 emplois. Je me permets également de rappeler qu'il y a un accord de libre-échange qui sera ratifié avec l'Europe, entre le Canada et l'Europe, au cours des prochaines années. Ça veut dire qu'on doit être prêts. À ce moment-ci, j'oserais dire qu'on a une certaine avance, mais j'oserais dire aussi que, dans le domaine portuaire, dans le domaine du transport maritime, il y a de la concurrence tout autour de nous. Parfois, la concurrence, elle est en Ontario, parfois elle est aux États-Unis, mais il y a de la concurrence. On se doit d'être prêts, d'être en mesure d'accueillir ces entreprises-là. On parle de centres de distribution, ce n'est quand même pas rien, on parle d'emplois, et d'emplois de qualité qui vont créer de la richesse. Parce qu'il y a deux volets à l'économie au Québec : il y a une partie rationalisation des dépenses qu'on doit faire, ça, il n'y a pas personne qui va apprendre quelque chose ce soir lorsque je vous dis ça; mais il y a le deuxième volet, qui est important, qui est primordial, qui est incontournable, c'est celui de la création d'emplois.

Alors, on va devoir prendre une décision. Et je conclus là-dessus pour prendre le plus grand nombre de questions possible. On va agir en tout respect des communautés. On va prendre le temps de rencontrer tout le monde. Effectivement, on va mettre à jour, mettre à niveau les études qui ont été faites. Mais, un jour, la période des études se termine pour laisser place à l'action, à l'engagement, à la création d'emplois. Puis le pôle logistique en Montérégie, là, bien, c'est bon pour l'ensemble du Québec parce qu'on exporte, on va importer. Alors, c'est un projet qui est attendu par les communautés depuis de très nombreuses années, et on n'a pas l'intention de laisser durer le plaisir très, très, très longtemps, au nom de l'économie du Québec.

• (19 h 40) •

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

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Nous sommes d'accord que le pôle logistique en Montérégie est nécessaire, mais, comme vous dites, si on veut que ça puisse être créateur d'emplois, c'est important de pouvoir utiliser un port qui est ouvert à l'année, qui est capable d'accueillir les containers et de ne pas choisir un site qui va favoriser les distributeurs de l'Ontario et qui va favoriser le port de New York, parce que, là, on ne s'aiderait pas, on se nuirait. Donc, dans vos rencontres, vous allez rencontrer les gens, puis tout ça. Est-ce que vous accepteriez de rencontrer les différents intervenants de Contrecoeur?

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

M. D'Amour : M. le Président, je tiens à rassurer la députée, c'est clair qu'on va rencontrer tout le monde qui devra l'être. Et je prends un engagement formel, c'est d'ailleurs déjà prévu, au même titre qu'il y a eu, je le soulignais tout à l'heure, des rencontres avec des représentants de Vaudreuil, de Soulanges, les gens de Contrecoeur vont être aussi rencontrés. C'est prévu, ce sera — et je pense que ça l'est déjà — porté à mon agenda, de façon à ce que rien ne soit laissé au hasard.

Ce n'est pas une petite décision qu'on prend là, c'est une décision pour les prochaines décennies. Il y a des gens qui attendent notre décision parce qu'il y a des gens qui veulent travailler. Il y a des investisseurs présentement qui nous regardent et qui se disent : Est-ce qu'on prend la décision de l'Ontario ou si on prend la décision du Québec? Et, comme ministre québécois, moi, je pense que l'alternative, elle n'est pas... on ne doit pas y réfléchir longtemps, là : c'est le Québec.

Alors, on veut accélérer les investissements, on veut les retenir chez nous, on veut créer des emplois. Alors, je vais rencontrer tous ceux qui devront l'être ou qui voudront me rencontrer. Alors, on a déjà commencé et on va maintenir... Ça tombe bien, là, il y a un été. Après les crédits, il y a une période qui sera propice à ces échanges-là, et on va le faire avec beaucoup d'ouverture, et on ne laissera rien au hasard. C'est notre rôle de gouvernement de le faire.

Mme Ouellet : Donc, je comprends que c'est un engagement, pour les gens de Contrecoeur, à une rencontre avant qu'une décision soit prise.

M. D'Amour : À travers vous, M. le Président, je vais dire à notre distinguée députée que c'est déjà à l'agenda. C'est un engagement non seulement que je n'ai pas trop de difficultés à prendre, mais il est déjà prévu.

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

Mme Ouellet : On n'est pas obligés de prendre tout notre temps en même temps. Je pourrai revenir. Je peux laisser aller les oppositions et le gouvernement et je pourrai revenir, là, par la suite.

Le Président (M. Reid) : Bien, si on y va par alternance, on va procéder par le côté gouvernemental. Est-ce qu'il y a un député qui a des questions à poser? M. le député de Mégantic. Oui?

M. D'Amour : Si vous permettez, M. le Président, j'ai un complément, très rapidement. Ce qu'on m'indique, c'est que c'est prévu qu'on les rencontre. Tout ce qu'il nous manque, c'est la date, alors c'est au cours des prochaines heures, sinon au cours des prochains jours que la date va être définie.

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

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. À mon tour de reconnaître M. le ministre, M. le Président, les collègues du gouvernement, les collègues de l'opposition, bonsoir, tout le monde, et aussi les fonctionnaires qui assistent le ministre et votre commission, M. le Président.

Donc, ma question. Les cours d'eau du Québec représentent une partie importante de la richesse de notre patrimoine naturel. Ils sont également une pierre d'assise de notre développement économique. C'est notamment par la production de notre plus importante source d'énergie, l'hydroélectricité, que nous sommes devenus maîtres chez nous.

Aujourd'hui, le plus majestueux de nos cours d'eau, le fleuve Saint-Laurent, offre au Québec de nouvelles occasions de développement économique, et tout comme le Plan Nord, pour le vaste territoire dans le Nord-du-Québec. Également, à plus long terme, le passage du Nord-Ouest, qui reliera l'Atlantique au Pacifique en passant entre les îles arctiques du Grand Nord canadien, s'ouvrira au cours des prochaines décennies, permettant de raccourcir de 7 000 kilomètres la route entre l'Asie et l'Europe. Nous avons tous les atouts pour réussir. Il ne tient qu'à nous de saisir les occasions d'affaires.

M. le ministre, la stratégie maritime que vous implanterez sera une première dans l'histoire du Québec. Est-ce possible pour vous de nous expliquer les grandes lignes de cette importante stratégie?

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

M. D'Amour : Alors, avec plaisir, M. le Président. Sur le plan maritime, là, jamais une formation politique n'a été aussi loin sur le plan de la proposition aux Québécois parce que la stratégie... Le projet a été proposé aux Québécois à l'occasion de la dernière campagne électorale. Et de quoi on parle exactement? Depuis le début de nos travaux, ce soir, on a parlé du pôle logistique; c'est 12 000 emplois. Mais globalement, là, la stratégie, c'est une stratégie qui va se déployer dans le temps, sur un horizon d'une quinzaine d'années. Et nous proposons la création de 30 000 emplois. Nous proposons également des investissements, tant privés que publics, sur la question des infrastructures, parce qu'on parle de quais, on parle d'installations portuaires; c'est 3 milliards de dollars. Tantôt, je vais vous dire comment les choses pourraient se financer.

On parle du pôle logistique, on parle d'autres projets aussi, d'autres volets. On parle d'investissements privés de 4 milliards de dollars. Puis, sur cette période-là, de 15 ans, on parle de retombées fiscales de 3,5 milliards de dollars. Ce à quoi on a été habitués, dans le passé, au Québec, sur le plan maritime, il y a eu les fameuses politiques maritimes qui

ont été créées au début notamment des années 2000. On va intégrer la politique maritime. Cependant, c'est la première fois qu'à l'intérieur d'un document, d'une orientation et d'une vision on parle en même temps de pêche, d'aquaculture. On parle de formation par l'Institut maritime de Rimouski, parce que, on va en parler aussi ce soir, il y a d'importants besoins en matière de développement de la main-d'oeuvre parce qu'on doit former la main-d'oeuvre adéquatement pour recevoir ce développement-là. On va parler de biotechnologie marine. On va surtout et beaucoup parler de tourisme aussi, sous l'angle des croisières. Récemment, j'ai eu l'occasion, en Gaspésie, de rencontrer les gens d'Escale Gaspésie, qui reçoivent des bateaux de croisière et qui permettent à la Gaspésie de bénéficier de retombées.

Alors, dans tous ces domaines-là, ce qu'on veut et ce qu'on propose aux Québécois, c'est d'aller plus loin. Et, à l'intérieur de la stratégie maritime, on a déposé aussi un cadre financier. Il fallait que ça tienne la route. Ce n'est pas tout de proposer une stratégie, encore faut-il savoir qui pourrait payer quoi, à partir de quelles conditions, en quelles circonstances et quels sont les véritables besoins. Le pôle logistique, il y a des besoins qui sont collés à ce projet-là. Lorsqu'on parle de croisières, il y a des projets qui vont devoir se déployer et se développer. D'ailleurs, dans le dernier budget, on parle de Dalhousie, Québec, un investissement important qui va rendre l'arrivée des croisiéristes pas mal plus agréable pour les gens qui nous visitent que c'est le cas présentement. Tout est sujet à amélioration, et c'est ce qu'on propose.

Et, à l'intérieur de la stratégie, également, on va mettre à contribution des partenaires. Qui sont-ils? Notamment le gouvernement fédéral, parce qu'il y a des installations portuaires qui appartiennent au gouvernement fédéral, et le gouvernement fédéral, dans d'autres volets, que ce soient les pêches ou ailleurs, pourrait être impliqué financièrement. Alors, il y a les programmes Chantiers Canada qui sont l'objet de discussions. Les municipalités manifestent, quant à elles, aussi beaucoup d'intérêt.

Il y a les centres de recherche qui sont des partenaires. Et ça me permet d'ouvrir une porte sur un autre engagement qui se retrouve à l'intérieur du budget du ministre des Finances, qui a été déposé... qui a été adopté il y a quelques jours : les biotechnologies marines. Ça se passe à Rimouski, dans le Bas-Saint-Laurent, dans le comté voisin de chez moi. C'est un monde de possibilités absolument exceptionnel : la mise au point de procédés, la mise au point de produits liés à la santé notamment. Alors, il y a là une richesse qui est inouïe. Alors, d'ici 2030, là, la stratégie va être, quant à elle, responsable de retombées économiques concrètes.

Je pourrais également vous parler de l'élargissement du mandat de la Société des traversiers du Québec. Sur le plan touristique, c'est un autre atout. Puis je vais revenir là-dessus tantôt, ça va nous permettre d'amener davantage de gens dans les régions du Québec. Vous savez, une croisière sur le Saint-Laurent, c'est en même temps une aventure touristique, une aventure touristique qui est très intéressante.

Alors, ce sont des investissements. Et, dans l'engagement électoral qu'on a pris, M. le Président, il y avait la question de nommer un ministre responsable. Mon travail en tant que ministre, moi, c'est le volet maritime. Alors moi, je suis responsable de l'implantation de la stratégie maritime avec l'ensemble d'une équipe. Et l'équipe va être formée de qui? Moi, je vais présider notamment un comité ministériel. Et, autour de la table, il y a mon collègue le ministre des Transports — l'autre — qui, lui, va être le vice-président de l'organisation; il y a le ministre de l'Éducation, du Loisir et du Sport, qui est responsable de la recherche, qui est autour de la table; le ministre du Développement durable, parce qu'on parle d'environnement et de développement durable à l'intérieur de la stratégie; le ministre des Affaires municipales; de l'Agriculture, donc des Pêcheries; la ministre du Tourisme; le ministre de l'Emploi; le ministre délégué aux Petites et Moyennes Entreprises. Alors, c'est l'affaire non seulement d'un ministre, mais d'un comité ministériel, d'un conseil des ministres et d'un caucus. Alors, c'est une philosophie, c'est un projet de société, en quelque sorte, qu'on offre, comme le Plan Nord l'a été et l'est encore pour le Québec. Alors, c'est ça, la stratégie maritime.

J'aimerais aller davantage encore vers les détails, mais je ne veux pas prendre tout le temps avec une question, sans doute avez-vous d'autres arguments à nous proposer.

Le Président (M. Reid) : M. le député de Mégantic, vous avez une autre question? M. le député des îles.
• (19 h 50) •

M. Chevarie : Oui. Merci, M. le Président. Permettez-moi de saluer M. le ministre, son équipe, nos collègues de l'opposition, également les collègues du gouvernement.

M. le ministre, ma question va toucher le tourisme pour vous permettre d'aller un peu plus en détail concernant cet important secteur, particulièrement pour ma communauté des Îles-de-la-Madeleine. Il fait partie des deux piliers économiques des Îles, le tourisme et les pêches. Et j'aurai sûrement l'occasion d'aborder avec vous le volet des pêches, mais j'aimerais qu'on se rappelle de mai 2008, où le précédent gouvernement libéral a déposé sa... la stratégie de développement durable et de promotion des croisières internationales sur le fleuve Saint-Laurent, mais j'ajouterais «dans le golfe» également, parce que, pour arriver au fleuve, il faut rentrer dans le golfe. Et, dans le golfe, qui on retrouve? Évidemment, les belles Îles-de-la-Madeleine! On sait que cette stratégie a permis d'accompagner et de soutenir les municipalités, les organismes et les entreprises privées dans la mise en place et la promotion d'un réseau d'escales stratégiques qui a permis à différentes compagnies de croisière un choix d'itinéraires et d'expériences touristiques de calibre international, et les Îles-de-la-Madeleine en font partie. Cette année, on accueille plus d'une quinzaine de navires, Gaspé également, je pense, plus d'une vingtaine, dans ces cas-là, et d'autres communautés maritimes.

M. le ministre, nous constatons que la stratégie maritime qui sera mise en place par notre gouvernement est ambitieuse, je vous dirais, à la hauteur des citoyens et des régions qui bordent le fleuve Saint-Laurent et qui se situent dans le golfe. Et, si on parle du fleuve et du golfe Saint-Laurent, il faut se rappeler que le golfe et le fleuve, c'est des routes maritimes, et ces deux secteurs-là ont été des volets, là, vraiment, du développement du Québec.

Et voici ma question, M. le ministre : Est-ce possible de nous dire comment la stratégie maritime sera un atout supplémentaire pour l'ensemble de l'industrie touristique, mais aussi principalement pour les communautés côtières et les communautés maritimes?

M. D'Amour : Alors, je vous dirais, M. le Président, que l'un des objectifs de la stratégie maritime, c'est de moderniser l'industrie touristique. L'industrie touristique se doit d'évoluer constamment, particulièrement dans le domaine maritime. Et on s'est inspirés de ce qui se fait de mieux partout dans les régions du Québec. Et, à ce chapitre-là, là, le travail est aussi commencé. Je vais donner quelques exemples. Tantôt, j'ai parlé d'Escale Gaspésie, parce que le secteur maritime touche tout le Québec. En Gaspésie, à Escale Gaspésie, on a rencontré Stéphane Sainte-Croix et Marie Leblanc. Et, le jour où on les a rencontrés, là, ils attendaient le départ de la glace pour qu'un navire puisse accoster et qu'ils puissent bénéficier immédiatement des retombées.

On a eu l'occasion, hier, au forum maritime... C'était la première occasion pour moi de coprésider le forum maritime. La personne que nous avons rencontrée, c'est Nancy Houley, qui est directrice des croisières au Port de Québec. Alors, elle nous a parlé de la stratégie. Elle y voit, pour la communauté de Québec comme dans d'autres communautés... Parce que je vais vous dire tantôt... On a l'impression parfois que les croisières, c'est Québec et c'est Montréal, puis c'est bien davantage. Puis il y a, dans le secteur de la Gaspésie notamment, un volet de l'industrie touristique qui se développe, c'est celui des pêches. Alors, les pêcheurs, notamment les pêcheurs de homards, lorsqu'on les a rencontrés, le Regroupement des pêcheurs professionnels du Sud de la Gaspésie... C'est Onil Cloutier, que tout le monde connaît en Gaspésie, qui nous a parlé de la formule d'amener à bord des bateaux de pêche des touristes pour vivre cette aventure-là. Ça, c'est des éléments... C'est de petits bateaux qu'on permet d'accoster à notre quai principal.

Mais les croisières, c'est Trois-Rivières, c'est, oui, Québec, oui, Montréal, c'est Saguenay, c'est Baie-Comeau, c'est Sept-Îles, c'est Havre-Saint-Pierre, c'est Gaspé, ce sont les Îles-de-la-Madeleine. Alors, ce que la stratégie maritime permet à cet égard, c'est, oui, des projets de développement... D'ailleurs, la stratégie maritime aura accès à des programmes gérés par le ministère du Tourisme, comme à d'autres programmes d'autres ministères. Et ça nous permet, ces gestes-là, de voir l'ampleur des attentes à l'intérieur des communautés.

Sur un horizon de quelques années seulement, 2006-2013 — M. le Président, ça va vous surprendre, là — c'est 1 475 000 passagers et membres d'équipage qui ont été enregistrés, des croisiéristes et des membres d'équipage qui sont débarqués dans les différentes régions du Québec. En termes d'investissements totaux, il est question de 156 millions — ce ne sont pas nos statistiques, ce sont les statistiques de l'industrie — et il est question de plus de 2 175 emplois. Je ne les ai pas comptés ce matin, là, mais, pour cette période-là, grosso modo, on parle de 2 173 emplois. Et c'est des retombées économiques très importantes, puis on parle de millions de dollars. Et on ne parle pas de 5 millions, là, on parle de 285 millions de dollars. Et on estime, là, à l'échelle planétaire, que l'industrie de la croisière, c'est une augmentation annuelle de 7 %, à peu près, entre 6 %, 7 %, 7,5 %. Alors, c'est significatif et c'est important.

Et ce n'est pas par hasard qu'on s'est attardés à cet élément bien précis à l'intérieur de... dans le processus d'élaboration de la stratégie maritime. C'est : emplois, et c'est maintenant que c'est possible, ça se vit en temps réel. À Québec, là, je ne sais pas s'il est encore là, mais il y avait, en début de semaine, un bateau de croisière, il y avait des touristes ici, à Québec. Je vous ai parlé d'Escale Gaspésie tantôt. Ce n'est pas fictif, ce n'est pas des choses qui sont à venir, c'est des choses qu'on vit maintenant.

Alors, à l'intérieur de la stratégie, il y a 11 axes différents et il y en a un, de façon toute particulière, qui touche le tourisme, qui touche les croisiéristes, et on est en droite ligne avec du développement économique pur dans les régions; oui, dans la capitale, oui, à Montréal, mais, lorsqu'il est question de Baie-Comeau, de Sept-Îles, de Havre-Saint-Pierre, des Îles-de-la-Madeleine, chez vous, M. le député... Alors, ça nous touche dans notre quotidien sur le plan économique, sur le plan social, et c'est des jeunes qu'on retrouve, aussi, en formation dans nos établissements. Bref, c'est majeur.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Voulez-vous compléter votre question, M. le député des Îles?

M. Chevarie : Oui. Combien de temps qu'il nous reste encore sur ce bloc-ci?

Le Président (M. Reid) : Allez-y, on a du temps et puis on pourrait organiser un petit peu le temps, donc vous avez le temps qu'il faut, là.

M. Chevarie : Oui, peut-être une question complémentaire au ministre concernant justement encore le tourisme puis tout le volet croisières. Aux Îles-de-la-Madeleine, vous connaissez la compagnie CTMA, qui a comme deux grandes missions, le transport des passagers et des autos vers l'Île-du-Prince-Édouard, qui est financé en partie par le fédéral, et également un volet cargo à partir de Montréal. Et on fait aussi... on ajoute à ça, comme complémentarité, un volet croisières également pour beaucoup de Québécois qui l'utilisent. Donc, on a aussi, de ce que j'ai pu constater dans la stratégie maritime, un volet où on sera en mesure de supporter certaines compagnies à moderniser les bateaux, et fort probablement qu'éventuellement la compagnie CTMA s'inscrira dans la possibilité de moderniser sa flotte. J'aimerais vous entendre là-dessus. Je sais qu'il n'y a pas de décision à prendre nécessairement dans quelques mois, mais, par rapport à la stratégie, quelles sont les possibilités à cet effet-là?

M. D'Amour : Non seulement dans la stratégie, mais dans le budget. Lorsqu'on parle de réparation de bateaux ou de modernisation de navires, il y a des crédits fiscaux qui sont déjà en place, qui font partie du budget qui a été soumis par le ministre des Finances et qui a été adopté il y a quelques jours, comme je le disais tout à l'heure. Il est clair qu'il y a, là aussi, un enjeu. Tu sais, on vit, au Québec, depuis des décennies, avec la contribution économique de nos chantiers maritimes, que ce soit aux Méchins ou ailleurs. Dans mon propre comté il y a Méridien Maritime qui souhaite installer à Cacouna un chantier. Il y a la Davie. On vit sur une bonne période. Je suis allé à Gaspé, là, au chantier Forillon, où on construisait justement un traversier pour l'Outaouais. Ce qu'on veut, c'est de stimuler l'économie.

Voyez-vous, le propre de la stratégie maritime, c'est d'intégrer tous les aspects du développement maritime, que ce soit la main-d'œuvre, que ce soient les croisières, que ce soient les pêches. Ce qu'on veut, c'est de l'action économique. 30 000 emplois, là, c'est un objectif qui est particulièrement ambitieux, on ne l'a jamais vu, là, sur une aussi courte période, de 15 ans, là, 30 000 nouveaux emplois qui vont s'ajouter aux emplois qu'on peut déjà répertorier. Alors, oui, qui dit navires dit éventuellement modernisation. Puis on veut que ça se fasse idéalement le plus possible au Québec. Il y aura encore des chantiers qui iront à l'extérieur, cependant ce qu'on veut, c'est de les vivre au Québec. Voyez-vous, le lien entre les entreprises d'ici — comme CTMA, qui est un chef-d'œuvre de réussite, si vous voulez mon avis — avec nos chantiers, il y a là un mariage économique important. Pour qui? Bien, pour les régions, là où on retrouve les chantiers, que ce soit dans la région de Québec, ici, la Davie, qui construit deux navires pour Tadoussac actuellement, j'ai parlé de Forillon, à Gaspé, pour un bateau, un traversier dans le secteur de l'Outaouais. C'est ça, l'économie du Québec. C'est ça, l'économie du Québec, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je vais maintenant donner l'opportunité à l'opposition officielle de terminer son bloc de tout à l'heure, où il restait peut-être une dizaine de minutes.

Mme Ouellet : Ah! vous préférez qu'on le finisse maintenant? Vous ne voulez pas qu'on...

Le Président (M. Reid) : Oui, pour qu'on ait une alternance, selon les règles habituelles, en fait, là.

Mme Ouellet : Pas de problème. Donc, je reviens au pôle logistique. Parce que la grande faiblesse du site de Vaudreuil, c'est justement le maritime, un port qui n'est pas accessible l'hiver, un port qui ne peut pas accueillir les gros navires de containers, qui vont augmenter avec l'accord de libre-échange, donc. Puis c'est un peu ironique, là, parce qu'on est dans la stratégie maritime. Et, comme nous avons ici présent un ministre délégué au maritime, est-ce que vous vous engagez à réviser l'étude en fonction de l'abandon par le CP de son projet de gare intermodale et en fonction aussi de la volonté du port de Montréal de faire un agrandissement à Contrecoeur?

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

M. D'Amour : M. le Président, je pense que je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure. Premièrement, c'est l'un des principaux enjeux de la stratégie maritime, c'est un engagement formel de notre gouvernement, c'est un engagement formel du premier ministre de créer ce pôle logistique. Je pense que, tous les partis en présence ce soir, on va s'entendre sur une chose, là, c'est non seulement incontournable mais c'est...

Mme Ouellet : On est d'accord sur le fond.

• (20 heures) •

M. D'Amour : Mais j'arrive à la réponse...

Le Président (M. Reid) : Oui...

M. D'Amour : C'est une priorité, M. le Président. C'est une priorité.

Mme Ouellet : On est d'accord sur son...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée... Mme la députée, laissez...

M. D'Amour : Quant au reste, là — et je vais répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, je pense, c'est important de le faire — oui, on veut prendre une décision rapidement et on va le faire, mais on ne fera pas ça seuls, on va prendre en considération, M. le Président, chacun des éléments en ce dossier-là.

Mme Ouellet : M. le Président, c'est parce que notre temps est extrêmement court, et on avait déjà cette information-là. Et ce que j'ai posé comme question, c'est : Est-ce que le ministre délégué est d'accord à réviser les études en fonction des nouvelles données, soit l'abandon par le CP du projet de sa gare intermodale et le nouveau port? C'est oui ou non, la réponse, ce n'est pas compliqué, ce n'est pas long.

M. D'Amour : M. le Président, je vais résumer ça à sa plus simple expression, je vais inviter la députée à parcourir notre dernier budget. Il y a une somme, je crois, c'est un quart de million... c'est 250 000 \$ justement pour actualiser ces données-là. Alors, je n'ai pas... Encore une fois, je n'ai aucun problème à prendre l'engagement. L'engagement, il est déjà pris, il est non seulement contenu dans le budget, il est chiffré. Et je vous invite avec nous à faire cet exercice-là rationnel.

S'il y a une chose qui est certaine dans le dossier du pôle logistique, là, c'est qu'on n'a pas le droit de prendre une mauvaise décision parce qu'on va vivre avec longtemps. Et, je vais vous dire, là, comme gouvernement, on a tout intérêt à prendre la bonne décision. On va réviser ce qui doit l'être, hein? Il y a eu, et je le disais tantôt, plein d'études, mais il y a une chose qui est la plus importante, là, c'est de rencontrer notre monde, comme on le fait, puis de prendre la bonne décision.

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

Mme Ouellet : Oui. Merci, M. le Président. Et vous comprendrez qu'on va vous demander, avec questions courtes, réponses courtes... Donc, ce que je comprends, c'est qu'il y a un engagement à ce qu'il y ait une révision du côté de l'étude. Et j'aimerais ça que le ministre délégué puisse nous concilier... Justement, il nous parlait de 250 000 \$, qui est dans le budget ici, là, qui est arrondi à 0,3, là, mais, on comprend, c'est un arrondissement, et, avec la réponse qui nous était présentée, dans les questions, au niveau du crédit qu'on parle dans l'étude, 1 million de dollars. Donc, comment vous conciliez le 250 000 \$ du document ici avec le 1 million du document ici?

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

M. D'Amour : Alors, c'est que c'est simplement dans la catégorie, là, des investissements de 1 million et moins. C'est aussi simple que ça, Mme la députée. Alors, c'est bien écrit, là : Des crédits de 250 000 \$ seront alloués au ministère du Conseil exécutif en 2014-2015 pour la réalisation de ces études. Alors, c'est simplement quantifié à l'intérieur de la section 1 million et moins, mais le montant est vraiment précisé, c'est un quart de million, c'est 250 000 \$.

Mme Ouellet : O.K. Donc, la réponse qu'on a eue, là, dans la question 39.1... ou cote «b», on n'aurait pas dû voir 1 million, on aurait dû voir 250 000 \$.

M. D'Amour : C'est 250 000 \$, clairement.

Mme Ouellet : Parfait. Et, juste en terminant sur ce sujet-là, est-ce que le ministre délégué est d'accord que le site de Vaudreuil n'est pas fonctionnel, en termes de port, 12 mois par année?

M. D'Amour : Moi, ce que je vous dis, c'est que l'ensemble de l'oeuvre va être évalué. On ne peut pas dire, d'un côté, qu'on met 250 000 \$ pour actualiser les études et dévoiler, ce soir, des conclusions. Je pense que la logique s'impose, et je le dis en tout respect. Je le dis en tout respect. Je répète à la députée, M. le Président, qu'on va prendre des décisions, oui, rapidement, parce que c'est la volonté de notre gouvernement de créer des emplois. Cependant, rien ne sera laissé au hasard. J'ai dit à la députée ce soir que nous allons rencontrer l'ensemble des parties, on va procéder à l'ensemble des évaluations et prendre une décision. Et d'ailleurs je l'invite à collaborer à ce processus-là, ça me fera plaisir de l'accueillir, d'ailleurs, comme je l'ai fait cet après-midi.

Mme Ouellet : Et nous allons collaborer, moi et mes collègues députés particulièrement préoccupés par ce projet-là. Mais je suis quand même un peu surprise que le ministre délégué refuse de confirmer qu'effectivement le site de Vaudreuil n'est pas accessible 12 mois par année, ce qui est un fait, et donc je veux encore le réitérer.

Changement de sujet. À la page 31 du PQI, programme québécois des infrastructures, nous n'avons pas tellement de détail du côté maritime, seulement à la troisième ligne, Transport maritime, aérien, ferroviaire et autre, où on parle de 2 milliards de dollars d'ici 2024, alors que, dans la stratégie maritime, on parlait de 3 milliards de dollars, et encore le 2 milliards n'étant pas tout pour le maritime.

Est-ce que ce serait possible que le ministre délégué prenne un engagement de nous détailler ce 2 milliards là par les catégories qui sont là, dans le maintien d'actif, dans les ajouts, dans ce qui est à l'étude et ce qui est dans provisions, de nous détailler tout ce qui est maritime à l'intérieur de cette ligne-là?

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

M. D'Amour : Alors, très clairement, là-dessus... D'abord, je veux juste qu'il soit noté, là, que je n'ai pas refusé concernant Vaudreuil tantôt, là. J'ai parlé à la députée d'un processus. Et c'est bien 3 milliards dont il est question, sur l'horizon... Parce que la stratégie maritime, là, c'est 2014-2030. Sur l'horizon 2014-2024 — parce que le Plan québécois des infrastructures, c'est 10 ans et pas plus, là, c'est 10 ans — donc, c'est 2 milliards, et on se rend à 3 milliards sur l'horizon 2030. C'est aussi simple que ça.

Mme Ouellet : Oui. Mais la demande que je faisais, c'est : Est-ce que vous accepteriez de prendre l'engagement... ou de nous dire, maintenant, si vous l'avez... du 2 milliards qui est là, de nous l'éclater pour nous dire qu'est-ce qui est inclus dans le maritime? Parce que c'est une ligne qu'il y a «maritime, aérien, ferroviaire et autre». Donc, est-ce que vous pourriez nous dire, de ce 2 milliards là, ce qui concerne le maritime et nous le donner projet par projet, en fonction des catégories déjà établies dans le tableau?

M. D'Amour : Vous comprenez, M. le Président, que je ne vais pas aller dans le détail de chacun des projets, parce que c'est clairement indiqué, là, lorsqu'il est question d'un plan québécois d'infrastructures sur 10 ans, les projets arrivent à l'intérieur de ce plan-là, se définissent. La députée sait très bien, en posant la question, que c'est impossible de le faire.

Lorsqu'elle parle de «ferroviaire», lorsqu'elle parle de «maritime», de «transport», ça s'inscrit dans un contexte aussi d'intermodalité. Le meilleur exemple, M. le Président, ce dont elle parle depuis le début de nos travaux ce soir : le pôle logistique. Qu'est-ce que c'est que le pôle logistique? Ce n'est pas que maritime, c'est aussi ferroviaire. Alors, ça fait partie d'un ensemble.

Mme Ouellet : Je comprends qu'il n'y a pas d'accord de nous fournir l'information. Si on voyait «pôle logistique», on serait tout à fait capables de comprendre, là. Je pense qu'on est capables de comprendre ça. Donc, il y a un refus, là, de nous fournir le détail du 2 milliards.

M. D'Amour : Il n'y a pas de refus. Il n'y a pas de refus, il y a des précisions, des projets qui doivent être développés. Parce que, dans l'expression, là, «implantation de la stratégie maritime», il y a le mot «implantation». «Implantation» signifie qu'il y a un processus. Alors, il y a des projets clairs là-dedans, il y a des orientations claires. Et on travaille en partenariat. Je disais... Je l'ai dit depuis le début de l'assemblée, ce soir, de nos travaux, j'ai eu l'occasion de rencontrer, cette semaine, les gens du forum maritime, qui ont des projets. Je regarde du côté des chantiers maritimes, que ce soit la Davie, que ce soit Navtech aujourd'hui qui salue l'implantation de la stratégie maritime, alors...

Et on parle d'ailleurs... J'ouvre une parenthèse très importante. Je signe à l'instant des lettres, consultations... Parce qu'il n'est pas question d'imposer du développement. On le fait en complicité...

Mme Ouellet : Merci...

M. D'Amour : ...en complémentarité et en collégialité avec nos partenaires.

Le Président (M. Reid) : Madame...

Mme Ouellet : Merci, M. le ministre délégué. Donc, je comprends que c'est un refus. Je trouve ça un peu dommage parce que votre gouvernement a pris l'engagement d'une très grande transparence, et c'est ce que vous disiez en campagne électorale, c'est ce que vous avez dit lors du discours inaugural, et, lorsqu'on commence à demander des chiffres, qui sont de l'information — 2 milliards, c'est beaucoup d'argent, 2 milliards — et vous me dites : Non, on ne vous fournira pas le détail, ça ne fait pas partie, là, des informations qu'on veut vous fournir, je trouve ça vraiment dommage.

M. D'Amour : M. le Président?

Mme Ouellet : Donc, je remarque que...

M. D'Amour : M. le Président?

Mme Ouellet : ...malheureusement, nous n'aurons pas accès, là, au détail du 2 milliards. Étant donné que, du côté de la stratégie maritime, vous voulez en faire un enjeu important mais que vous la combinez avec les autres investissements, je trouve ça vraiment dommage que nous ne puissions pas avoir cette information-là.

Le Président (M. Reid) : Une courte réaction, M. le ministre, hein, parce que le bloc est terminé.

M. D'Amour : Oui. Bien, écoutez, le choix des mots est important, M. le Président. Il n'y a, de ma part, aucun refus. Et, sur la question de la ventilation, strictement sur la question du pôle logistique, là, on parle de 500 millions de dollars. C'est inscrit... Et j'attire l'attention de la députée sur le cadre financier. Parce que la stratégie ne venait pas seule, M. le Président, elle venait avec un cadre financier. Il y a là des programmes, il y a là des montants qui sont liés aux crédits d'impôt. On parle de reconnaissance de services...

Mme Ouellet : ...

Le Président (M. Reid) : Vous n'avez pas la parole, Mme la députée.

M. D'Amour : ...au niveau de la Société des traversiers. Les chiffres sont tous là. Le cadre financier, il est précis, il fait référence clairement à des projets. On ventile également le nombre d'emplois par secteur. Alors, je pense qu'on est très... Il n'y a pas de refus de ma part. Bien au contraire, s'il y a un document transparent qui a été soumis aux Québécois, c'est bien celui de notre programme électoral concernant la stratégie maritime.

Le Président (M. Reid) : ...M. le ministre. M. le député des Îles.

• (20 h 10) •

M. Chevarie : Merci, M. le Président. Je vais aborder le secteur des pêcheries avec M. le ministre. On sait que, pour plusieurs régions côtières, les pêcheries font partie de la structure économique de leur région. Puis, si je reviens toujours à mon comté des Îles-de-la-Madeleine, les pêches ont donné naissance aux îles, et l'industrie des pêches et de l'aquaculture et de la mariculture génère près de 8 000 emplois directs dans les régions maritimes du Québec, elle soutient également des milliers d'emplois indirects supplémentaires dans les secteurs de la distribution, du commerce, partout à travers le Québec, et entraîne des retombées économiques, pour l'ensemble des régions, sur le plan annuel, de 320 millions de dollars. Mais, malgré son apport économique qui demeure considérable, cette industrie est confrontée depuis plusieurs années à des défis assez importants liés notamment au contexte de la mondialisation, à la rareté des ressources pour certains et à la hausse des coûts d'exploitation.

Et, quand on parle de rareté des ressources, on peut penser, par exemple, aux poissons de fond, la morue, le maquereau, le hareng, le sébaste, ce sont des espèces qui ont connu des grandes difficultés et qui ont eu des impacts

sur beaucoup de nos pêcheurs dans les régions maritimes. Et par ailleurs on a des espèces, au niveau des crustacés, comme le homard, la crevette ou la pétoncle, qui ont quand même un bon niveau sur le plan des stocks.

Mais il y a un autre produit qui pourrait offrir une belle opportunité, c'est le phoque du Groenland, le loup-marin, qu'on appelle, aux Îles-de-la-Madeleine. On retrouve cet animal en surabondance aux Îles et à l'est de Terre-Neuve, plus de 10 millions de bêtes qui descendent pour mettre bas, février, mars, avril, et qui, après ça, remontent au niveau du Groenland. Et ce serait possiblement un nouveau marché à développer afin de commercialiser les produits dérivés du phoque. On parle de la fourrure, on parle de la viande, on parle des huiles avec un contenu important en omégas-3. Et ce serait fort probablement une belle occasion, M. le Président, de faire connaître un nouveau produit pour l'ensemble des Québécois et des Canadiens, dont le phoque, qui est une viande extrêmement intéressante.

À ma question, M. le ministre. L'industrie de la pêche, c'est évidemment extrêmement important pour les régions du Québec, et je pense, entre autres, à la Côte-Nord, à la Gaspésie et aux Îles. Et j'aimerais savoir, et pour le bénéfice de l'ensemble des Québécois, en quoi l'implantation de la stratégie maritime sera un atout supplémentaire pour ce secteur-là, les pêcheries, pour les régions que je viens de mentionner.

M. D'Amour : Alors, M. le Président, la question du député des Îles me rappelle un moment ici qu'on a vécu, les parlementaires, ensemble, au restaurant *Le Parlementaire* justement. On a assisté, à un moment donné, à une dégustation de viande de phoque; tout à fait succulente, d'ailleurs. Et l'industrie des pêches évolue, tout comme l'agriculture, la forêt, ce sont des industries qui évoluent et qui ont besoin, hein, d'un coup de pouce de l'État, du gouvernement.

Et, dans la stratégie maritime, ce dont on parle clairement, c'est de développer la demande de produits qui sont liés à la pêche. On parle de promotion. La promotion, c'est un volet important. Et moi, je l'ai vécu dans mon autre vie. Moi, je suis propriétaire d'une ferme laitière. Ce qui a été le succès de l'industrie laitière au cours des dernières années, c'est la mise au point de nouveaux produits, la commercialisation de ces produits-là. Et il faut être à l'affût de ces nouvelles tendances. Ce n'est pas nouveau en soi, sauf que la commercialisation, telle qu'elle est proposée par le député des Îles, M. le Président, c'est porteur sur le plan de l'emploi. Il y a là un pan de l'industrie qui est à être exploité.

Alors, développer la demande de produits liés notamment à la pêche — on parle de transformation — ça fait partie intégrante de la stratégie maritime; rechercher et développer des marchés, donc, pour la pêche; instaurer un incitatif pour la pêche et la transformation de matières marines non traditionnelles; accompagner les pêcheurs commerciaux dans l'obtention d'une certification de pêcheries reconnues comme étant durables et bien gérées; appuyer la revitalisation des infrastructures et l'adaptation des procédés de fabrication des usines de transformation des produits aquatiques. C'est ça, la stratégie maritime, c'est en droite ligne.

Parallèlement à ça, il y a un besoin, qui est celui de la main-d'oeuvre. Et, traditionnellement, les gens, la population a une image de l'industrie de la pêche en disant : Pour nos travailleurs, c'est saisonnier. On pense à deux mois, trois mois, quatre mois de travail. Lorsqu'on est allés à l'école nationale des pêches à Grande-Rivière, il y a quelques semaines, on a appris que c'est bien le contraire, là : on parle de saison de travail de huit mois, neuf mois, 10 mois. On fait presque le tour, en réalité, avec les métiers qui sont liés à la pêche. Ce sont des métiers aussi qui, sur le plan financier, rapportent, font vivre des hommes et des femmes, des familles. Alors, s'il y a ce volet lié aux phoques qui ne demande qu'à prendre de l'expansion compte tenu de l'abondance de la ressource, il faut bien le faire — ça, il faut s'entendre là-dessus — il faut bien le faire, dans le respect de la ressource, de la quantité, dans le respect des marchés, il faut que les prix soient bons. Mais, en termes de développement, de recherche, de promotion, de diversité de nos produits, la stratégie maritime offre... va offrir des outils. La stratégie, on en est à l'an un, on en est à l'implantation. Il y aura d'autres budgets, il y aura d'autres avenues, d'autres occasions. Et, entre-temps, ça nous donne le temps justement de bien développer.

Tantôt, j'ai parlé d'un comité ministériel, il y a un comité directeur aussi qui est dans l'action. Alors, moi, il y a un rôle de député qui est important dans cette industrie-là. Et le député des Îles va, j'en suis convaincu, comme adjoint parlementaire, se faire le porteur de ce volet-là. On se rendra ensemble très bientôt aux Îles, là, dans les prochains jours. Et, s'il m'est permis de rencontrer des gens qui sont dans le domaine, je tiens à lui dire, M. le Président, que ça va me faire immensément plaisir de les rencontrer, d'échanger avec eux, comme on le fait dans tous les volets de la stratégie maritime. Alors, voilà. Ça permet d'allonger la saison au niveau des emplois, ça permet des retombées économiques, donc ça se doit... c'est contenu dans la stratégie maritime, et on va s'en occuper de façon très sérieuse et assidue.

Le Président (M. Reid) : Oui. Merci, M. le ministre. M. le député des Îles, avez-vous... M. le député de Dubuc.

M. Simard : Merci, M. le Président. M. le ministre, quand on lit la stratégie maritime, on se rend compte que, dans tous les secteurs industriels... c'est-à-dire dans tous les secteurs de l'industrie maritime, que ce soit au niveau industriel, touristique, les pêcheries, le manque de main-d'oeuvre qualifiée est criant et constitue un problème et un enjeu majeurs.

L'un des facteurs identifiés pour expliquer le problème du faible achalandage est l'éloignement du seul établissement d'enseignement qui se trouve à Rimouski. Un deuxième aspect serait le manque de valorisation des métiers de l'industrie maritime et des avantages qui y sont reliés. Un troisième aspect, c'est le programme de formation professionnelle qui doit également être revu afin d'offrir des programmes répondant aux besoins de l'industrie, ce qui n'est pas le cas actuellement.

Certains créneaux spécifiques sont à développer, notamment en ce qui concerne la réparation des navires, et vous en avez parlé un petit peu tout à l'heure. Donc, j'aimerais vous entendre là-dessus, M. le ministre. L'un des objectifs de la stratégie maritime, c'est bien important, mais j'aimerais vous entendre sur l'ensemble de ce que je viens de vous dire.

M. D'Amour : C'est sûr que la main-d'oeuvre constitue un enjeu de premier plan. Et, encore cette semaine... je fais souvent référence à cette rencontre-là parce que ça a été un monde d'information et un monde d'échange entre

le gouvernement et les gens qui font l'industrie. On a un besoin cruel en matière de main-d'oeuvre. Tout ce qui est officier supérieur ou officier senior, il y a un manque à ce niveau-là que l'industrie souligne en caractères gras, là, en disant : Il y a quelque chose à faire. On a besoin aussi de mentorat, de gens qui vont former ceux qui arrivent, les officiers dits juniors, puisque c'est comme ça qu'on les appelle.

L'Institut maritime fait un bon travail, puis l'institut opère, je vous dirais, presque à plein régime. Le défi qu'on a, vous l'avez souligné, en termes de promotion, encore là, les métiers. L'institut est à Rimouski. D'ailleurs, c'est le seul institut francophone, en Amérique du Nord, qui forme des officiers, et ils le font bien. D'ailleurs, je disais aux représentants du forum, cette semaine, que j'ai eu à peu près 1 500 fois l'occasion, dans ma vie, de passer devant l'institut; je ne l'avais jamais visité, je l'ai fait, et c'est très impressionnant. Et, pour l'industrie, là, c'est fondamental.

L'institut a des projets pour être en mesure de dispenser des formations qui seraient aussi à l'extérieur de Rimouski. Or, il y a différents projets sous différents volets, par exemple apporter des formations d'appoint à nos marins qui en ont besoin et intéresser une clientèle jeune aussi à aborder une carrière dans le domaine maritime. Alors, l'institut a un rôle à jouer. Effectivement, il faut valoriser... il faut en faire la promotion, de ces métiers-là. La formation se donne à Rimouski. Je peux comprendre que, quelqu'un, parfois, qui est à Montréal, qui est à Trois-Rivières ou qui est à Québec, on peut trouver que c'est loin, mais, compte tenu de la qualité de ce qui se fait à l'intérieur de l'institut, je pense que non seulement ce n'est pas loin, mais c'est abordable et c'est faisable.

Et les gens, que ce soient les gens dans le domaine des croisières, que ce soient les gens qui transportent du vrac, ou peu importe ce qu'on fait sur le Saint-Laurent ou sur les cours d'eau en matière de transport maritime, il y a un manque cruel au niveau de la main-d'oeuvre. Alors, il faut s'y attarder. Et les gens nous le demandent, et les gens de l'industrie nous demandent de prioriser cet axe-là à l'intérieur de la stratégie. Alors, c'est la raison pour laquelle on a multiplié les rencontres et les discussions, faisant en sorte qu'on ait un horizon plus clair, nous l'espérons du moins, sur, disons, une période de trois à cinq ans, là, avoir un plan qui va nous permettre de dire : Bien, on peut former tant d'officiers, on peut en certifier d'autres, on peut faire en sorte d'apporter une formation d'appoint aux gens qui sont déjà sur les bateaux. Alors, ça fait partie des éléments qui sont importants pour l'industrie et qui vont nous permettre justement d'aller plus loin et de marquer des points. Et c'est toujours, toujours sous l'angle de l'économie et de l'emploi.

Et, l'autre volet, au niveau de la formation, qui n'est pas négligeable, je l'ai abordé tantôt au niveau des pêches, là aussi la même chose, le même... je ne dirais pas le même problème, mais la même situation se pose, il faut faire constamment une promotion pour arriver d'une part à intéresser les clientèles, qu'ils soient jeunes ou moins jeunes, mais faire en sorte que les gens puissent aller chercher la formation. Elle est disponible, cette formation-là, elle est reconnue, elle est de qualité.

• (20 h 20) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Nous allons passer maintenant au bloc du deuxième groupe d'opposition. Et je passe la parole au député de Granby.

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Donc, quelques secondes pour saluer le ministre délégué, les collègues qui l'accompagnent, collègues ministériels, Mme la députée de l'opposition officielle, Mme la députée de Vachon.

Je n'ai pas le choix de revenir sur ce que ma collègue — et faire du pouce — la députée de Vachon mentionnait, M. le ministre, sur les investissements en transport maritime. Écoutez, je vous ai écouté répondre à la question de la députée de Vachon et je pense qu'on est dans l'improvisation, là. Il faut bien comprendre que, si on met 2 milliards d'investissements pour la catégorie Transport maritime, aérien, ferroviaire et autre, je pense qu'il est primordial, même si vous êtes un ministre délégué, d'être capable de nous ventiler les montants qui seront octroyés directement aux infrastructures maritimes.

Alors, on va essayer de faire des questions assez courtes, des réponses assez courtes. Est-ce que vous êtes capable de nous dire aujourd'hui que vous pouvez déposer, donc, ce montant spécifique qui va être investi, donc, pour les infrastructures maritimes?

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

M. D'Amour : Oui. Merci, M. le Président. J'ai mentionné tout à l'heure, juste sur la question du pôle logistique, c'est 500 millions de dollars. Du côté de la Société des traversiers, au niveau de la...

M. Bonnardel : Dans le PQI.

M. D'Amour : Pardon?

M. Bonnardel : Le PQI.

M. D'Amour : Bien, un PQI, vous savez ce que c'est, là. Vous savez qu'un PQI, ça évolue. Il y a des projets routiers qui n'y sont pas aujourd'hui, qui vont apparaître l'an prochain. Puis, à chaque année, il y a une révision du Plan québécois des infrastructures. C'est comme ça que ça se passe. Il y a des projets qui vont apparaître. Le pôle logistique va apparaître à l'intérieur du PQI. La Société des traversiers du Québec — le président-directeur général est à mes côtés, à ma droite — 423 millions de projets de ce côté-là. Et il y en a d'autres, il y en a une série d'autres dont je peux vous parler. On va m'amener quelques notes complémentaires.

Il y a des quais. Je vais vous donner à titre d'exemple le port de Gros-Cacouna. Le port de Gros-Cacouna va devoir bénéficier d'investissements. Et il y en a d'autres, ports, il y a Port-Cartier, il y a différentes infrastructures comme

celles-là, et tout ça va se préciser, M. le député. Et les investissements qui sont inscrits à l'intérieur de la stratégie, c'est des investissements qui vont se réaliser. Il y a des investissements privés aussi. Ça, c'est... La grande richesse, elle est là, M. le Président.

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

M. Bonnardel : Pour votre information, M. le ministre délégué, là, sous votre ancien gouvernement, sous M. Charest, le budget 2011-2012, on indiquait, pour 2010-2015, 582 millions; dans le budget 2012-2013, on indiquait, pour 2011-2016, 551 millions. Soudainement, vous avez un éclair, là, puis vous nous mentionnez quelques investissements. Est-ce que, pour le bénéfice et la gouverne des collègues ici, vous pouvez déposer, dans les prochains jours, les montants qui vont être investis sur ce plan quinquennal, si, oui ou non, vous pouvez le faire?

Vous mentionnez que, dans la stratégie maritime, il y a 3 milliards en infrastructures de 2014 à 2030. Si je fais une règle de trois assez simple, là, chaque période de cinq ans, ça veut dire un milliard. Un milliard. Alors, est-ce que vous allez être capable de nous éclaircir puis nous donner ces informations dans les prochains jours?

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

M. D'Amour : M. le Président, on va en faire un long bout ce soir. À l'intérieur du PQI...

M. Bonnardel : ...

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

M. Bonnardel : Avec tout le respect que je vous dois, juste est-ce qu'on va être capables d'avoir...

Le Président (M. Reid) : M. le député de Granby, j'ai passé la parole au ministre...

M. D'Amour : M. le Président, je vais satisfaire en tout point, j'en suis convaincu, le député. Strictement dans le PQI — et on parle d'engagements, là, puis de choses concrètes, là — dans le PQI, le Plan québécois des infrastructures, 2014-2024 : remplacement du N.M. Radisson, remplacement du N.M. Camille-Marcoux; l'adaptation des quais à Matane, à Baie-Comeau et Godbout; modernisation du N.M. Jos-Deschênes; modernisation N.M. Armand-Imbeau; adaptation des quais à Tadoussac et Baie-Sainte-Catherine; modernisation N.M. Joseph-Savard; gare de Saint-Joseph-de-la-Rive; remplacement N.M. Lucien-L.; la gare de Sorel-Tracy; la passerelle pour piétons à Saint-Siméon; remplacement du N.M. La Richardière — c'est fait; gare et terminal de Lévis; l'adaptation des quais à Sorel-Tracy et à Saint-Ignace-de-Loyola; la gare de l'île aux Grues; la gare de L'Isle-Verte. Technologie verte : construction d'un atelier de maintenance pour les navires de la Société des traversiers, atelier 85 — on ne peut pas être plus précis; adaptation de diverses infrastructures, traverse rivière Saint-Augustin; transport de marchandises, traverse rivière Saint-Augustin; gare et terminal à Rivière-du-Loup.

Quand j'additionne tout ça, là, à l'intérieur du Plan québécois des infrastructures, ce n'est pas des affaires qui vont arriver en 2044, c'est inscrit, là, en toutes lettres, c'est là, c'est concret, c'est maintenant, M. le député. Et je vous dis, là, la stratégie maritime, c'est un horizon de 15 ans. Les projets dont je vous parle, c'est là maintenant. Je ne peux pas être plus clair, plus précis et je ne peux pas engager davantage mon gouvernement que je le fais présentement.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. On va aller... parler de la Société des traversiers. Ce serait intéressant, première chose, que vous nous expliquiez, M. le ministre délégué, pourquoi la Société des traversiers, dans les deux dernières années, est en déficit présentement, déficit selon les derniers crédits que j'ai reçus : déficit probable, 2013-2014, de 5 millions de dollars; et on parle, 2014-2015, d'un autre montant ou à peu près égal. Est-ce que vous pouvez nous expliquer pourquoi la société est en déficit?

M. D'Amour : Bien, je peux très clairement expliquer la situation en donnant un exemple, là, un parmi tant d'autres : Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, qui est reconnue comme une route essentielle. La rentabilité de Rivière-du-Loup—Saint-Siméon, elle est limitée dans le temps, un service essentiel qui opère neuf mois par année. Il y a une rentabilité sur une période plus courte, donc le gouvernement, la Société des traversiers finance via une entente.

Il y a également le fait que la Société des traversiers doit investir pour le renouvellement de la flotte de ses navires. Je vous dirais que l'âge moyen, là, c'est 35 ans. Heureusement, on va rénover quelques... on va changer quelques bateaux, là. Il y a les deux navires de Tadoussac, il y a le navire de Matane, c'est quand même des investissements importants. On va ramener la moyenne d'âge des bateaux à 21 ans.

Alors, c'est important qu'on puisse travailler dans un cadre de sécurité, faire en sorte que les gens... Parce que c'est cinq à six millions de personnes qui voyagent sur les navires de la société et des navires partenaires à chaque année. Alors, c'est important que ça se fasse dans un cadre de sécurité, qu'on améliore constamment les bateaux. Et je pense que la société est bien gérée et répond bien au mandat qui lui est accordé par le gouvernement du Québec.

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

M. Bonnardel : Je comprends la réponse du ministre, M. le Président, c'est juste qu'une dépense d'exploitation ce n'est pas une dépense d'immobilisation. Si on achète des bateaux, ça va dans les immobilisations; si on a des dépenses d'exploitation, il faut comprendre pourquoi on perd des sous : Est-ce que c'est mal géré, est-ce qu'il y a trop d'administrateurs, trop d'ETC? C'est ça, la question que je posais.

Je pose une autre petite... un petit aparté : Est-ce que le ministre, dans le contexte budgétaire extrêmement difficile que le Québec vit, a donné un objectif de croissance des dépenses à la Société des traversiers pour l'année en cours?

M. D'Amour : Deux volets, M. le Président, à la question du député. Il faut voir aussi qu'il y a trois services qui se sont ajoutés au cours des dernières années : il y a L'Isle-Verte, qui relève maintenant de la Société des traversiers, il y a Saint-Augustin et l'île aux Grues. Alors, ce sont des éléments, sur le plan opérationnel, qui se sont ajoutés.

Quant à la suite des événements, quant au deuxième volet de la question du député de Granby, M. le Président, la réponse est clairement oui. C'est clair, là, qu'au niveau financier présentement, au Québec, tous doivent faire leur part. Comme ministres, on le fait. Chaque organisation... À mon propre bureau de comté, dans ma circonscription de Rivière-du-Loup—Témiscouata, je le fais au meilleur de ma connaissance.

Et, la Société des traversiers, M. Fortier, qui est à ma droite, qui est le président-directeur général par intérim, que j'ai rencontré à quelques reprises depuis qu'il est en place, le mandat, il est clair, hein? On va rationaliser, on va récupérer tout ce qu'on peut récupérer sur le plan financier pour en avoir... pour que les Québécois en aient le plus possible pour leur argent. Et la réaction de la Société des traversiers à cet égard-là, elle est particulièrement positive, il y a une ouverture. On vit sur la même planète, et, sur la planète Québec, il y a une rationalisation financière qui doit s'exercer. Et je serai en mesure, au cours des prochaines semaines, de définir quel sera l'objectif, parce qu'il y a des objectifs à ça. Et là-dessus je tiens à le rassurer, le député, là. Comme lui, je suis, avant d'être ministre, un député et, comme nous tous, là, on est tous des payeurs de taxes, alors on a à coeur une saine administration, alors il y a des commandes claires qui vont être placées.

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

M. Bonnardel : M. le ministre... M. le Président, je veux bien croire M. le ministre, là, mais là il y a un objectif là-dedans, qui est de 1,9 % pour toutes les dépenses consolidées du gouvernement. Vous êtes en train de me dire que vous allez définir cette croissance des dépenses dans les prochaines semaines. Vous n'êtes pas capable de me dire, aujourd'hui, comme ministre délégué — vous êtes là depuis deux mois et quelques semaines — de me dire : J'ai rencontré les instances, le directeur général de la Société des traversiers, on regarde le portrait. Puis là vous me dites : Pourquoi on est en déficit? Parce qu'on a trois services additionnels.

Je comprends, ces services sont soit déficitaires ou il faut nécessairement revoir la gestion de ces services. Parce que moi, si j'ai une société, elle s'appelle la Société des traversiers, minimalement, si on me demande de l'effort budgétaire, je vais dire à mon patron à côté, là : Essaie de ramener ça à zéro. Alors, j'imagine que le ministre a en tête présentement un objectif de croissance des dépenses pour la Société des traversiers. Je ne peux pas croire qu'il va me dire, dans trois mois : Ah! c'est 1 %, c'est 0,9 %, c'est 2,3 %. Il y a certainement un chiffre avec lui, là.

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

• (20 h 30) •

M. D'Amour : Ce qui est clair, là, ce qui est clair, et ça, je vais le répéter, là, la société se doit de donner des services. J'ai donné un exemple concret tantôt, de service de traverse qui doit être supporté année après année pour faire en sorte que les gens entre deux rives puissent avoir un service. Il y a des périodes de pointe et il y a les autres périodes qui sont un peu plus coûteuses. Il y a un automne au Québec, il y a un printemps au Québec, des périodes moins achalandées. La société doit répondre tout de même au public. Et la société, finalement, a vu différents services être ajoutés à l'intérieur de ce qu'elle doit offrir comme services au citoyen. Ça, c'est évident.

Maintenant, c'est un budget quand même important, de près de 100 millions de dollars, à la Société des traversiers. Et ce qu'on fait présentement, c'est un exercice rigoureux, comme l'ensemble des ministères du gouvernement. Vous savez, il y a des commissions qui ont été créées, là : la révision permanente des programmes, commission de la fiscalité. Ça fait partie d'un processus. Puis ce qu'on vise l'an prochain, c'est l'équilibre financier au Québec. Ce n'est pas un enjeu négociable, c'est un enjeu incontournable. 2015-2016, là, c'est ce qu'on va faire au Québec. La Société des traversiers va avoir son bout à faire, puis on ne va pas improviser ça sur un coin de table.

Dans le fond, je dis la même chose que le député, M. le Président, exactement la même chose. On va procéder à l'exercice, on ne va pas l'improviser. On va s'en parler, on va définir ensemble les objectifs puis on va les réaliser. Moi, je ne prendrai pas un engagement de coin de table, comme d'autres l'ont fait dans le passé, là, puis que ça n'aboutisse à rien. On va prendre des engagements clairs, définitifs, chiffrés, tant sur le plan de l'attitude que sur le plan des opérations, puis on va carrément y arriver.

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

M. Bonnardel : M. le Président, je ne sais pas si le ministre me visait avec son engagement de coin de table. Bien, le dernier engagement de coin de table que j'ai fait, moi, c'est un document de travail pour faire adopter une loi sur les mines avec le ministre qui est là. Alors, je lui dis une chose, là : C'est important, son rôle. Il est le ministre délégué. Il a une société, là, qui gère un portefeuille de... total des dépenses, 120 millions de dollars. S'il ne s'est pas déjà mis au

boulot pour dire à monsieur à côté : On regarde le portrait des dépenses, puis voici ce qui va être ton objectif, vous n'êtes pas à votre place. Vous n'êtes pas à votre place.

Alors, je vous dis bien respectueusement : Si, après deux mois et demi, la plus grande société que vous avez à vous occuper, c'est la Société des traversiers, puis vous regardez le bilan, puis il y a un déficit, vous devez vous asseoir avec ce monsieur-là puis avec tous les employés puis trouver une solution, affirmer votre leadership puis dire : Bien, regarde, le gouvernement, mon ministre du Conseil du trésor m'a demandé un objectif de tant pour l'ensemble des dépenses consolidées. Quel effort on peut faire avec la Société des traversiers?

Alors, je ne peux pas comprendre qu'aujourd'hui, aux études des crédits, vous arrivez aujourd'hui pas capable de me donner un objectif de croissance des dépenses pour une société. Je ne vous en demande pas trois, vous en avez juste une qui est importante sous votre égide.

M. D'Amour : Bien, M. le Président...

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

M. D'Amour : Je le répète, M. le Président, on dit à peu près la même chose, sauf avec des mots différents. Moi, je tiens à rassurer les parlementaires ce soir que le nouveau président-directeur général qui a été nommé a été rencontré dans les heures qui ont suivi. Et, parmi nos discussions, nos conversations sur, d'abord, les services puis la qualité des services qu'on doit donner aux usagers de la Société des traversiers du Québec, il y a différents mandats : voir à ce que la clientèle augmente, donc un rôle de promotion accru, premièrement, faire en sorte que le personnel et que les navires opérationnels soient les plus performants possible.

J'ai donné le mandat, en tant que ministre, au président-directeur général de la Société des traversiers du Québec, sur le plan financier, de nous faire des propositions et des suggestions à court terme, de façon à répondre aux attentes et aux objectifs du gouvernement. S'il y a quelqu'un qui a fait son travail, c'est bien moi. Ça a été fait dans les heures qui ont suivi sa nomination. On s'est rencontrés à quelques reprises, on s'est revus hier, on va se revoir aussi souvent qu'il le faudra.

Le gouvernement a des attentes à l'égard de chacun de ses partenaires. Moi, comme ministre, puis mes 25 autres collègues, on a des devoirs à réaliser et on vise une chose : l'équilibre financier. C'est la même chose. D'ailleurs, à certains égards, le député de l'opposition a appuyé le budget qu'on a déposé, et, dans ce budget-là, c'est exactement l'orientation dont on parle.

Alors, des chiffres clairs, des orientations claires, on va les avoir, et surtout notre façon de faire va permettre des résultats. Et on va le faire dans le respect de l'organisation. Pourquoi? Parce qu'il y a des gens qui nous attendent et qui attendent des services adéquats. Il y a des saisons au Québec qui font que, sur le plan des opérations, c'est déficitaire. Moi, demain matin, là, je voudrais bien qu'il y ait 300 personnes sur le bateau à Rivière-du-Loup, le 15 novembre, mais ce n'est pas le cas. Par ailleurs, c'est un lien économique important, c'est un transport de personnes. Et voilà c'est ainsi qu'on va le faire, de façon toute transparente à part ça, parce que les décisions qui vont être prises vont être communiquées publiquement.

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

M. Bonnardel : M. le Président, est-ce que le ministre s'engage à nous déposer dans les prochaines semaines, donc, cet objectif de croissance? Est-ce qu'il peut nous le donner à la rentrée, dans un mois, dans 60 jours? Est-ce qu'il peut me donner une date? On va juste lui demander ça pour être capable d'avoir cet objectif auquel il va avoir travaillé avec la Société des traversiers. Question et réponse courtes.

M. D'Amour : Le député, en temps opportun, sera sans doute très heureux des efforts de la Société des traversiers parce que ça va se traduire par un engagement ferme, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Vous avez encore la parole, M. le député de Granby.

M. Bonnardel : M. le Président, est-ce que le ministre peut nous expliquer où il est au fait? En 2009, quand on regarde les états financiers, 2009-2010, la Société des traversiers, on avait des surplus. On a même eu des surplus de 420 000 \$, 800 000 \$. On avait des dépenses d'exploitation de 69 millions en 2009. Six ans plus tard ou à peu près, on est rendus avec des dépenses d'exploitation de 119 millions de dollars, une augmentation de 50 millions de dollars. Est-ce qu'il peut nous dire pourquoi il y a augmentation aussi importante à la Société des traversiers?

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

M. D'Amour : Bien, je pense que j'ai déjà, M. le Président, répondu à cette question-là. Il y a trois traverses qui ont été ajoutées, ai-je besoin de le rappeler, l'île aux Grues, L'Isle-Verte, Saint-Augustin. J'ai également souligné le fait, tout à l'heure, là, qu'il y a des bateaux qui sont construits, il y a des dépenses qui sont liées à ça, sur le plan des opérations aussi. Alors, lorsqu'on additionne tous ces éléments-là, l'explication, elle est simple : en 2009, les chantiers ou les traverses dont j'ai parlé ne figuraient pas au niveau des états financiers et des budgets.

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

M. Bonnardel : Merci, M. le Président. Est-ce que le ministre... Le ministre a mentionné tantôt au collègue des Îles-de-la-Madeleine, je crois, que le gouvernement a déposé dans son budget deux mesures pour aider les armateurs à renouveler leur flotte de navires. On parle d'une déduction additionnelle pour amortissement de 50 % pour la construction ou la rénovation de navire. On parle de la création d'une réserve libre d'impôt pour financer les travaux. Si on s'en va à la page B.59 du budget, je ne sais pas si quelqu'un l'a amené du côté du ministre délégué, mais, à la page B.59, on mentionne, donc, 1,3 million de dollars, en bas de la page, donc, déduction globale sur une période de trois ans.

Tantôt, le ministre parlait de bonne période : On va être dans une bonne période, on l'espère, pour la rénovation, construction de nouveaux bateaux. Est-ce qu'il peut nous donner peut-être une idée d'engagement de... un montant qui pourrait nous... tu sais, pas nous surprendre, mais nous dire : Bon, on espérerait avoir des investissements de 20, 30, 40 ou 50 millions de dollars en termes de rénovation, en termes de nouvelles constructions pour ces bateaux, pour essayer de comprendre un petit peu où on s'en va avec ces incidences financières qui sont dans le budget? Est-ce qu'il y a une idée, en quelque part là-dedans, sur une période de trois ans, pour lui, là, est-ce qu'il y a un montant qu'il pourrait nous donner en nous disant : Bien, si j'avais des investissements sur une période de trois ans... Parce qu'il me parle de bonne période. 30 millions de dollars, 50 millions, 100 millions pourraient être intéressants pour le Québec.

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

M. D'Amour : Je vais parler d'abord par des exemples concrets, là, de ce qui se vit à travers les différents chantiers maritimes. On a tous connu, on a tous vécu, on a tous... finalement, on se rappelle des périodes difficiles, notamment de la Davie. On regarde du côté de la Davie, présentement il y a des bateaux en construction. Quand je parle de bonne période, c'est ce dont je parle. Les gens travaillent. C'est des centaines de travailleurs. Dans mon comté, Méridien Maritime, qui a pignon sur rue actuellement du côté de Matane, veut s'installer à Cacouna. Ce n'est pas par l'opération du Saint-Esprit, c'est parce qu'ils ont des contrats.

Alors, ce qu'on veut, c'est stimuler. Il y a eu des contrats fédéraux qui ont été accordés à d'autres chantiers. Le Québec ne figurait pas nécessairement à l'intérieur de ce processus-là. Il y a des discussions présentement pour favoriser la sous-traitance, faire en sorte que le Québec obtienne sa part. Et on le fait en collaboration avec les gens du Groupe Océan, avec Verreault, qui sont nombreux. Puis le député va comprendre aussi que les entreprises privées dont il est question ont aussi une responsabilité.

Le rôle du gouvernement, c'est de faciliter, c'est d'aider et de soutenir. C'est la raison pour laquelle on met en place les deux mesures : la déduction additionnelle pour amortissement, 50 % pour la construction ou la rénovation de navires, d'une part; création d'une réserve libre d'impôt pour financer les travaux d'entretien, de rénovation ou de construction de navire. Ce sont des mesures nouvelles. Au forum maritime, cette semaine toujours, les gens, notamment du Groupe Desgagnés, nous disent : Écoutez, ça, ce sont des mesures qui sont bienvenues, ça nous permet aujourd'hui d'envisager des projets.

Alors, de quantifier ça de façon précise aujourd'hui en termes d'argent, le député comprendra que c'est plutôt difficile. Ce à quoi j'assiste comme ministre, par exemple, c'est à cet intérêt de la part de l'industrie. Et, vis-à-vis les chantiers, il y a du travail, les gens sont dans l'action. Puis la société elle-même renouvelle des navires. Les deux navires de Tadoussac, ça représente des investissements. Puis ça, je ne l'invente pas, et c'est du réel, là. Ce sont des contrats que notre gouvernement avait accordés à l'époque. Alors, Tadoussac, deux bateaux, il y a le bateau de Matane, et on parle de 125 millions pour les deux bateaux de Tadoussac, c'est 125 millions, ça, c'est des chiffres concrets. Le bateau de Matane, c'est 180 millions. Alors c'est des investissements. Et ça fait travailler le monde, M. le député, et ça, là, ça faisait partie, en campagne électorale, de l'objectif de l'ensemble des formations. On le fait, c'était notre engagement premier, et ça fait partie des orientations qu'on s'est données et qu'on respecte. C'est nos engagements qu'on respecte, M. le député.

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

• (20 h 40) •

M. Bonnardel : ...M. le Président. Alors, M. le ministre délégué, si je comprends bien, vous me parliez de 125 millions pour deux traversiers. Donc, ces incidences financières sont applicables à ces bateaux-là, que monsieur a données tantôt. Vous dites : 125 millions, ça pourrait être plausible, sur une période de trois ans, qu'on ait les investissements et qu'on puisse appliquer, donc, la déduction additionnelle, réserve libre d'impôt et incidence financière totale de 1,3 million que vous avez mise sur trois ans.

Ma question, je vous l'ai posée comme ça, M. le ministre, c'est fort simple, c'est parce qu'à la page B.67 du budget, dans le tableau B.19 — je ne sais pas si quelqu'un l'a — bien, le B.19, vous parlez d'une économie d'impôt réalisée par un armateur québécois pour la construction d'un navire de 50 millions dans un chantier maritime, et l'exemple que vous nous donnez, c'est une économie d'impôt supplémentaire de 3 millions.

Alors, si vous me dites que, dans votre budget, l'incidence totale, à la page B.59, est de 1,3 million, votre cadre financier ne fonctionne pas, là. Vous parlez de 1,3 million de dollars sur une période de trois ans, vous parlez de 1,1 million pour la déduction additionnelle et 200 000 \$ pour la réserve libre d'impôt, puis vous donnez un exemple, à la page B.67, d'un bateau de 50 millions qui nous amène une économie de 3 millions de dollars. Ah! Je veux bien croire, moi, qu'il y a 125 millions, mais là votre cadre ne fonctionne pas.

M. D'Amour : Je regrette, là, mais on a les mêmes chiffres, là. Moi, je considère que le cadre fonctionne, là, très sincèrement, là. Puis on va vous donner des explications claires là-dessus.

Des voix : ...

M. D'Amour : Parce que, dans ce que le député soulève, là, il y a la question du taux de la déduction, la déduction additionnelle, la méthode d'amortissement et la période d'amortissement. Si vous faites le cumul ou le calcul de tout ça, vous en arrivez à la conclusion du tableau que vous soulevez, M. le député. C'est aussi clair que ça. D'autres questions?

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

M. Bonnardel : À la page B.59, la mise en oeuvre de la stratégie maritime, vous parlez... incitatifs pour favoriser la modernisation et le renouvellement de navires au Québec, sur une période de trois ans, vous parlez de 1,3 million de dollars. 1,3, ce n'est pas beaucoup, là. C'est pour ça que je vous demandais : Avez-vous un objectif? Ah! s'il y a 1,3 million, puis, quelques pages plus loin, à la page B.67, vous dites... on donne un exemple d'un bateau de 50 millions puis vous donnez une économie d'impôt supplémentaire de 3 millions de dollars, ça ne peut pas fonctionner, là. C'est mathématique, là, ça ne peut pas fonctionner. Moi, tant mieux si vous avez des investissements, pour 250 millions, de nouveaux bateaux. Mais là votre cadre ne marche pas.

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

M. D'Amour : Alors, quand vous parlez de 1,3 million, M. le député, et vous dites que ce n'est pas beaucoup d'argent, 1,3 million, au Québec, ces temps-ci, c'est de l'argent. Un. L'autre bout, l'autre bout...

Une voix : ...

M. D'Amour : Non, non, mais, écoutez, c'est une affirmation que le député a faite, M. le Président, je pense que c'est normal d'y revenir, ne serait-ce que très rapidement. Et on parle également... à l'intérieur du budget, on parle de la création de la réserve. Est-ce que le député en a tenu compte? Pas du tout. Le député n'en a pas tenu compte dans sa question.

Alors, écoutez, je pense qu'il faut qu'on parle exactement de la même chose, là. Là, je comprends qu'il y a du temps à faire, là, par le deuxième parti d'opposition. Il y a des mesures concrètes dans le budget. Je lui donne des explications claires sur ce qui est contenu à l'intérieur du budget. La réserve, ça, on l'a oubliée, là. On se gratte la tête...

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

M. D'Amour : ...puis là, tout à coup, on découvre que, ah oui, c'est vrai, on parle de la création d'une réserve...

Le Président (M. Reid) : ...j'aimerais préserver la minute qui reste... M. le ministre, je voudrais préserver la minute qui reste et je donne la parole, pour la dernière minute, au député de Granby.

M. Bonnardel : À la page 59, c'est marqué : 1,3 million de dollars. C'est 1,1 million pour la déduction additionnelle et 200 000 \$ pour la réserve libre d'impôt. M. le ministre délégué, avec tout le respect que je vous dois, c'est marqué 1,3, à la page B.59. Tous ceux qui nous écoutent peuvent aller voir. Et, à la page B.67, le ministère des Finances a mis un exemple, pour un bateau, d'économie d'impôt réalisée sur un bateau de 50 millions de dollars. 50 millions. Économie d'impôt supplémentaire : 2 975 000 \$ d'économie. Alors, bravo!

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

M. D'Amour : M. le Président...

M. Bonnardel : C'est ça, sauf que votre cadre ne fonctionne pas.

M. D'Amour : M. le Président, je vais référer le député à la page B.65. Sans doute qu'il l'a devant lui. J'ai parlé tantôt du taux de la déduction, de la déduction additionnelle, de la méthode d'amortissement et de la période d'amortissement, hein? On parle de la réserve, la réserve qui va être créée. On parle de 1,3 million comme étant une somme qui n'est pas très élevée. Si on regarde l'ensemble de l'oeuvre, je pense que... Moi, ce que je lui suggère, c'est qu'on puisse se rencontrer après et qu'on puisse s'expliquer clairement. Il y a là pour le Québec des avenues importantes.

Je comprends que la stratégie maritime, M. le Président, elle dérange. C'est la première fois qu'on va aussi loin. Ça dérange les partis d'opposition, mais ce n'est pas grave, il va falloir qu'ils s'y fassent. On va déranger encore parce qu'on veut créer des emplois, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant au groupe gouvernemental et je passe la parole au député de Mégantic.

M. Bolduc (Mégantic) : Merci, M. le Président. M. le ministre, parmi les objectifs poursuivis par la stratégie maritime de notre gouvernement, certains concernent spécifiquement le transport maritime, soit : axe 1, saisir les multiples occasions offertes par le transport maritime; axe 3, transporter de manière plus sécuritaire et plus écologique; axe 4, favoriser le transport maritime des marchandises; axe 5, soutenir les chantiers maritimes québécois; axe 6, préserver les ports et les quais du Québec; et, axe 7, améliorer l'offre de services des traversiers.

Donc, on ne réalise pas toujours l'omniprésence du transport maritime dans notre quotidien. Comment nous sont acheminés les produits qui nous viennent de Chine? Naturellement, ils arrivent par bateau. De même, une grande partie de nos exportations transigent par bateau, tout comme tout ce que nous importons, à l'exception des États-Unis. Nous sommes donc à même de constater que l'industrie maritime accueille chaleureusement notre stratégie maritime. D'ailleurs, je crois que vous avez rencontré certains membres de l'industrie cette semaine. M. le ministre, pourriez-vous nous parler du Forum de la concertation sur le transport maritime, s'il vous plaît?

M. D'Amour : Bien sûr. Bien sûr. J'ai eu l'occasion d'en parler depuis le début des travaux, ce soir. Le forum est composé d'un très grand nombre d'experts, j'oserais dire, et, pour les avoir rencontrés, pour avoir échangé avec eux de longues heures cette semaine, il est clair qu'ils sont bien heureux. Parmi les sujets qui les préoccupaient : Qu'est-ce qui va arriver avec la politique maritime?

Il y a une politique maritime au Québec depuis maintenant 13 ans, ça a été créé par le gouvernement à l'époque. La politique maritime couvrait certains aspects de notre vécu maritime seulement. Dépendamment des années, il y avait un peu d'argent, des fois il n'y en avait pas du tout ou à peu près pas. Alors, la politique va tout de même s'intégrer à l'intérieur de la stratégie maritime. Et qui retrouve-t-on? Bien, c'est des gens qui dirigent l'industrie maritime, notamment Louis-Marie Beaulieu, qui est président du conseil et chef de la direction du Groupe Desgagnés. Il y a des gens d'Alliance verte qui représentent le secteur de l'environnement. Parce que, dans le développement maritime, là aussi on a changé dans le bon sens, on a évolué. On traite l'environnement sur une base respectueuse maintenant, et tous les gestes qui peuvent être posés le sont de manière à protéger notre environnement puis à prendre part aux défis du développement durable. Il y a des gens de l'Association du camionnage du Québec, j'oserais dire eh oui, de l'Association du camionnage du Québec, les transporteurs routiers qui ont un intérêt. On a tendance à croire, lorsqu'il est question de transport maritime, que les gens sont en concurrence, mais on parle plutôt de complémentarité, on parle d'intermodalité. Ça, c'est important de le souligner. Les Armateurs du Saint-Laurent sont là, le Syndicat des métallos. Alors, des gens qui représentent les travailleurs prennent part à ce débat-là. Alors, c'est des gens qui se parlent, qui se côtoient au quotidien. Ce n'est parce qu'on est patron et employeur qu'on doit se confronter, au contraire. Moi, ce que j'y vois, c'est un esprit de collaboration.

Il y a évidemment les représentants gouvernementaux, j'ai parlé de Mme Houley tout à l'heure, au niveau du marché des croisières, les gens de l'industrie de façon générale, que ce soit au niveau des alumineries, bref... le Comité sectoriel de main-d'œuvre, un ensemble de partenaires qui, depuis des années, travaillent ensemble pour une chose : développer l'autoroute du fleuve Saint-Laurent. Parce que c'est comme ça qu'il faut voir... Il y a de plus en plus de circulation, de trafic maritime, et c'est très bien. Et le forum a des attentes. D'ailleurs, on a même convenu d'une prochaine rencontre en septembre et on a même ajouté à notre agenda la possibilité qu'on puisse se rencontrer de nouveau puis qu'on puisse aller plus loin. Alors, on a, j'oserais dire, décortiqué, là, jusqu'à un certain point la stratégie maritime, et chacun est prêt à collaborer.

Et je pense que j'ai eu l'occasion juste d'aborder ça rapidement tantôt, au niveau de la consultation, ça se fait, là, ces heures-ci. Demain, les lettres vont partir auprès d'à peu près 150 partenaires potentiels. On demande aux gens de nous faire des propositions, des suggestions, de faire en sorte d'avancer avec nous et de mettre à l'avant-plan des projets potentiels qui vont nous permettre, dans les régions, de créer des emplois.

Je le répète et je vais le répéter à satiété pendant des années s'il le faut, l'objectif, c'est de faire travailler notre monde. Moi, ce qui me chagrine beaucoup, c'est de voir certaines régions aux prises avec des taux de chômage de 16 %, 17 %, comme c'est le cas de la Gaspésie présentement. Dans ma propre région, au niveau du Bas-Saint-Laurent, on parle d'un taux de chômage à 10 %, 11 %. On a parallèlement des outils. On a des traverses, on a le port de mer de Gros-Cacouna. Il y a des opportunités de développement.

Alors, dorénavant, ce qu'on se dit, c'est qu'on a une préoccupation maritime de tous les instants. Et ça, c'est notre travail à nous, et on va enrichir nos travaux de la présence de ces collaborateurs-là. Et les gens le font effectivement sur une base de collaboration. C'est sur une base bénévole. C'est un engagement qui permet à l'industrie de voir grand et de mettre en place des mesures qui vont faire avancer notre monde. Alors, la formation est là-dedans, le transport, lorsqu'on parle de transport maritime, toute la question du cabotage, le cabotage. Puis le lien qu'on peut faire avec ça, c'est le Plan Nord. Le Plan Nord, à travers ce qui peut se transporter, peut devenir le point d'ancrage d'une collaboration qui peut nous permettre, justement, de réaliser des opérations de cabotage. Et le projet qui est suggéré à l'intérieur de la stratégie maritime, c'est un projet pilote sur un horizon de cinq ans. Les gens sont emballés par cette opportunité-là.

Alors, à travers la stratégie, là, il y a un fil conducteur à travers tout ça, tout est interrelié. L'industrie, sous toutes ses formes, que ce soient les pêches, que ce soit le transport de façon générale, tous les volets, là, qu'ils soient touristiques, qu'ils soient industriels, il y a un fil conducteur qui nous lie très directement à l'emploi. Alors, le forum maritime, je vous dirais, c'est l'un des principaux partenaires, l'un des principaux collaborateurs, et on a besoin, comme gouvernement, de l'expertise de gens qui vivent l'industrie au quotidien. Voilà.

• (20 h 50) •

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je passe maintenant la parole au député d'Argenteuil.

M. St-Denis : Bonjour M. le Président. M. le ministre, ma question est simple. Tantôt, dans une réponse, vous avez parlé de la Société des traversiers. J'aimerais que vous me parliez de l'élargissement... Vous avez parlé de l'élargissement du mandat de la société. Alors, je voudrais savoir ce que ça signifie et, plus particulièrement, j'aimerais ça que vous me parliez aussi des traverses privées, là, quand on parle de la rivière des Outaouais.

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

M. D'Amour : Alors, oui, la question de l'élargissement du mandat de la Société des traversiers, c'est un dossier... Bien avant d'être ministre, comme député... Moi, j'ai été élu en 2009 et, avant d'être député, j'étais maire et je connais bien ma région. Vous savez, il y a deux types de traverses au Québec, hein? Il y a les traverses reconnues par la Société des traversiers du Québec et il y a les autres. Et, dans ma région... Et c'est clairement indiqué, là, puis je ne m'en cache pas, j'en suis même assez fier. Dans la stratégie, telle que publiée à l'occasion de la campagne électorale, il y a des traverses qui sont localisées dans ma région, dans mon comté et dans ma région. Notamment, je vous donne l'exemple de Trois-Pistoles—Escoumins, de Rimouski-Forestville. Et on va même jusqu'à imaginer, là, les traverses aussi... ou à retenir les traverses qui sont sur des lacs. Chez nous, il y a Saint-Juste-du-Lac—Témiscouata-sur-le-Lac. Alors, ça nous amène tout droit à l'intérieur d'un parc national qui a été créé par le regretté Claude Béchard il y a quelques années. C'est un parc national qui a une année d'opération. Il y a là une traverse.

Alors, on regarde, à chaque année, pour ces services-là, c'est difficile. Trois-Pistoles—Escoumins arrive, bon an mal an, à faire ses frais, mais jamais davantage. Alors, lorsque vient le temps de rénover le navire, lorsque vient le temps d'améliorer les services, de les rendre davantage conformes aux attentes des utilisateurs, ça devient compliqué. Alors, l'idée qu'on a eue, c'est d'élargir le mandat. Et, là-dessus, encore une fois, M. Fortier, qui est à ma droite, s'est vu confier le mandat de faire des recommandations. Et, pour moi, c'est clair, là, il n'est pas question de faire un chèque une fois par année à un service de traverse, puis c'est fini, là. Ce n'est pas du tout ça, la situation.

Ce qu'il faut, c'est établir des scénarios qui vont permettre à la société de reconnaître certaines autres traverses — je vais revenir à l'aspect de l'Outaouais tout à l'heure — reconnaître certaines autres traverses. Il y a des traverses essentielles en vertu d'un décret gouvernemental, Rivière-du-Loup—Saint-Siméon est un exemple. Et on pourra avoir des statuts dits intermédiaire 1 ou intermédiaire 2. Alors, ça, ça fait partie des possibilités qu'on envisage présentement. Je ne suis pas en train de vous dire que c'est quelque chose qui est fait, là. Alors, je pense qu'il faut être rationnel. On vit dans un cadre financier qui est plutôt restreint. On vit des années qui ne sont pas nécessairement faciles, il faut prendre les bonnes décisions et il faut tendre vers la meilleure rentabilité qui soit au niveau de ces services-là.

La Société des traversiers nous a habitués, au cours des dernières années, à des standards de qualité. Les citoyens, là, ou les touristes qui se présentent sur nos bateaux sont là sécuritairement, peuvent profiter de croisières, en quelque sorte. C'est une aventure. Alors, on s'est dit : Il serait intéressant que la société nous fasse des propositions de scénario pour reconnaître... Quelle est la base financière de ça? Ça se définit. Quelle est la base du service en fonction des bateaux? Ça va se définir aussi.

Alors, chez nous, il y a ces trois traverses-là. En soi, ce n'est pas fermé. Il faut tenir compte du réalisme financier. Vous me parlez de l'Outaouais, vous êtes un député de la région, ça vous tient à coeur, puis je pense qu'on doit vous en féliciter. Ça fait partie de l'analyse. Alors, en cours d'exercice 2014-2015, l'année que l'on traverse présentement... Puis, dans le budget, je vous le dis, là, il n'y a rien pour ça cette année. Alors, on se donne le temps de bien faire l'analyse, d'arriver à faire des propositions qui se tiennent, propositions intelligentes, rationnelles, qui vont nous permettre de marquer des points. Alors, en cours d'année, on sera en mesure de parler des solutions envisagées, de les débattre à l'intérieur de nos instances, puis éventuellement il y a un coût à ça, alors défendre ce coût-là. Alors, c'est mon collègue le ministre des Transports en titre qui a cette responsabilité-là au niveau financier.

Nous, notre mandat, c'est de nous préparer. Et, lorsqu'il est question de la stratégie maritime, on parle de développement touristique. On est en droite ligne avec le développement de cette clientèle touristique là, et l'avantage, si on élargit le mandat, c'est de faire en sorte qu'on puisse faire découvrir nos régions. Il y a la rive sud, puis il y a la rive nord, puis il y a nos lacs. On part d'un endroit puis on s'en va à l'autre. Alors, il y a des régions, il y a du monde, il y a des services, il y a des commerces, il y a des attraits, hein? Il y a différents groupes qu'on pourra rencontrer. Alors, c'est l'objectif. Et c'est fait dans quel but? Bien, dans le but de stimuler l'activité en région puis de stimuler l'activité économique.

Alors, si ça peut se faire en Outaouais, vous comprenez qu'on ne peut pas, ce soir, en prendre un engagement. L'engagement qu'on peut prendre, c'est d'analyser tous les scénarios en fonction des services qu'on peut donner à notre monde. Pour nous, c'est important, et c'est un nouvel esprit d'ouverture, et ça va nous amener plus loin. Et je pense qu'on... pas je pense, j'en suis convaincu, on a déjà la collaboration de la Société des traversiers à ce chapitre bien précis. Et je pense que les Québécois vont être heureux de ce qu'on pourrait éventuellement leur proposer.

M. St-Denis : Excellent. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. M. le député d'Argenteuil, avez-vous terminé votre question?

M. St-Denis : Moi, ça va, c'est complet. C'est bien répondu. Merci.

Le Président (M. Reid) : Merci. M. le député de Saint-François.

M. Hardy : M. le Président, permettez-moi de vous saluer, M. le ministre, les collègues tout autour de la table ainsi que les personnes présentes. Comme nouveau député, c'est ma première expérience qui fait que je siège sur les études des crédits, puis je suis très heureux d'être ici avec vous ce soir.

M. le Président, l'économie bleue est une science très vaste qui concerne tout ce qui a trait à l'exploitation des océans et ce qu'ils contiennent. Cette science est présentement en émergence au Québec et au Canada. La compétition dans ce secteur provient essentiellement de l'Asie et de l'Europe. C'est pourquoi il est essentiel de rehausser les investissements en recherche et développement dans ce domaine pouvant générer d'importantes retombées économiques, notamment en raison des biotechnologies marines ou biotechnologies bleues.

Les applications de la biotechnologie marine touchent les biotechnologies industrielles, l'agriculture, l'environnement, la santé et le biomédical. Les recherches actuelles portent entre autres sur les anti-oxydants et les anti-inflammatoires, les molécules du sang artificiel, les molécules anti-salissures, les plastiques biosource et polymère, la valorisation de la biomasse marine, les produits pharmaceutiques, les produits naturels, et les cosmétiques, et les biocarburants, etc.

M. le ministre, vous nous avez parlé tout à l'heure que la stratégie maritime voulait s'inscrire dans le courant de l'économie bleue. Est-ce possible de nous expliquer ce qu'il en est?

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

M. D'Amour : Bien, premièrement, M. le Président, je dois dire au député que ça se vit et ça se fait déjà chez nous, au Québec. Et j'ai eu l'occasion, fin janvier, début février, avec le premier ministre, de visiter le centre de développement des biotechnologies marines à Rimouski. Ça se fait chez nous, au Québec, en région, à Rimouski. Et, selon le Centre de recherche sur les biotechnologies marines, donc, à Rimouski, sur un horizon de 15 ans, là, on parle de retombées mondiales de 320 milliards de dollars. Alors, c'est une industrie.

Cette science, elle est vaste. C'est un monde absolument exceptionnel sur le plan des possibilités. Puis ce n'est pas moi, la source de ça, là, puis ce n'est pas le gouvernement du Québec, c'est le centre des biotechnologies marines du côté de Rimouski. Il y a là une équipe de chercheurs impressionnante, qui viennent de partout au Québec, oui, mais d'ailleurs aussi, qui viennent non seulement enrichir la région, mais qui viennent surtout enrichir le Québec de leurs connaissances, de leurs réseaux de contacts et de connaissances à travers le monde.

Il y a déjà un certain nombre de produits, sur le plan pharmaceutique, qui ne peuvent pas nécessairement être dévoilés parce qu'il s'agit de secrets de type industriel, mais, tout de même, la recherche donne des résultats qui sont concluants, et il faut investir là-dedans. On l'a fait, d'ailleurs. Dans le budget, là, il y a 800 000 \$ sur une période de deux ans. C'est sûr qu'on va dire : 800 000 \$, ce n'est pas une somme astronomique, mais c'est quand même une somme importante dans le contexte financier actuel et c'est un message de confiance à l'intérieur du centre de développement des biotechnologies marines à Rimouski. On leur dit : Ce que vous faites est exceptionnel. Et on leur dit : On vous supporte là-dedans puis on va continuer à le faire.

Pour le Québec, il y a des avancées qui sont à portée de main pour nous, au Québec, à partir des régions, là. Ça se fait chez nous. Et je me rappelle des réactions qui étaient celles du premier ministre puis la mienne aussi, en disant : Écoutez, il faut soutenir cette organisation-là. Les liens qui se tissent non seulement avec les universités au Québec, mais ailleurs, sont impressionnants. Alors, il faut soutenir, et on va le faire. On va le faire au gré des opportunités. On ne peut pas dire, dans trois ans, dans quatre ans, dans cinq ans, quel sera le véhicule qui va nous permettre de les soutenir, mais une chose est certaine, s'ils continuent à travailler sur cette base-là avec autant d'application et avec autant de résultats, le gouvernement du Québec a un devoir, c'est d'être fidèle au rendez-vous et de les supporter.

Et je le répète puis je suis très fier de le dire que ça se fait dans le Bas-Saint-Laurent. Ça se fait dans le Bas-Saint-Laurent. Il faut dire qu'il y a une tradition marine ou maritime dans le secteur du Bas-Saint-Laurent à partir de Rimouski, ne serait-ce que par l'Institut maritime, alors une expertise qui est grande, qui ne demande qu'à être développée. Il y a là un centre... Et, le gouvernement du Québec, je vais vous le dire, il y a là... Et vous les avez soulignées, toutes ces opportunités, tantôt. Peu importe le domaine, ça va se faire dans le respect, évidemment, de l'environnement, de façon harmonieuse avec l'environnement, dans le respect des communautés côtières aussi et avec tout l'esprit de concertation qui doit nous habiter, nous animer dans ces circonstances-là. Et, dommage... Puis je vous invite, là, j'invite, M. le Président, les députés à se rendre à Rimouski puis à réclamer cette visite-là. C'est impressionnant, c'est digne des grands chantiers de réflexion et de recherche dans le monde, et c'est au Québec.

• (21 heures) •

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

M. D'Amour : Il faut se féliciter de nos bons coups aussi. Tu sais, on a beau parler de crédits et de chiffres, on est là pour ça, j'en conviens, mais il faut qu'on aborde ça sous l'angle d'une perspective de développement au Québec.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Alors, nous allons maintenant passer au dernier bloc avec l'opposition officielle pour un bloc de 15 minutes. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Vous savez à quel point notre temps est compté. Et, comme vous l'avez souligné d'entrée de jeu, donc, question courte, réponse courte. Je sais que le ministre délégué a beaucoup de jasette, donc je compte sur votre collaboration pour faire le suivi. J'aurai plusieurs questions courtes.

Donc, est-ce que le ministre délégué est d'accord que, si le projet de TransCanada PipeLines, au niveau de la construction du pipeline, ne se réalise pas, à ce moment-là nous n'aurons pas besoin du port pétrolier à Cacouna?

M. D'Amour : Si le projet ne se réalise pas, qu'on n'aura pas besoin du projet de terminal? La réponse va être tellement courte, M. le Président, la députée va être fière, c'est sûr que c'est non, là.

Mme Ouellet : Parfait. Est-ce que le ministre délégué est d'accord que le projet de pipeline, qui est une conversion, en grande partie du côté de l'Ontario, une conversion d'un gazoduc en oléoduc, viendrait, je vous dirais, mettre à risque l'approvisionnement de gaz naturel du Québec?

M. D'Amour : Bien, moi, je pense qu'il faudrait poser la question dans les bons crédits, Mme la députée. Moi, je suis le ministre responsable du développement maritime.

Mme Ouellet : Mais dans...

M. D'Amour : Sans doute irez-vous faire un tour aux Ressources naturelles.

Mme Ouellet : Oui, mais, dans le développement maritime, il y a la construction du port pétrolier, et la question du port pétrolier, comme vous l'avez dit vous-même, ne peut pas être dissociée de la construction du pipeline.

M. D'Amour : Bien, s'il n'y a pas de pipeline, ça m'étonnerait qu'il y ait un terminal pétrolier dans le fleuve.

Mme Ouellet : On s'entend sur ça. Est-ce qu'à ce moment-là le ministre délégué est d'accord que l'impact de la construction du port pétrolier sur les baleines a un impact sur l'industrie touristique des deux rives du Saint-Laurent?

M. D'Amour : Encore une fois, M. le Président, j'ose prétendre que la ministre n'est pas dans la bonne commission.

Mme Ouellet : Oui, mais là on parle du port...

M. D'Amour : Là, vous parlez des bélugas, Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui, mais les bélugas, ça fait partie de la stratégie touristique. La stratégie touristique n'est-elle pas dans la stratégie maritime?

M. D'Amour : La stratégie touristique est dans la stratégie maritime, mais il n'est pas question des bélugas, Mme la députée.

Mme Ouellet : Bien, le tourisme sur le Saint-Laurent n'est-il pas relié aux bélugas?

M. D'Amour : Mais, s'il n'y a pas de terminal pétrolier, il n'y a pas de problème avec les bélugas. Parce qu'on dit même qu'il pourrait ne pas y avoir de problèmes avec les bélugas, même avec un terminal pétrolier.

Mme Ouellet : Ça va, M. le Président, mais je suis quand même assez surprise de voir le ministre délégué à la stratégie maritime de signifier que les bélugas et tout le tourisme relié aux bélugas ne font pas partie de la stratégie maritime. Un peu surprise, mais, ça va, disons que je vais prendre ça de la part du ministre délégué.

Est-ce que le ministre délégué, à ce moment-là, est d'accord à ce qu'il y ait... Étant donné qu'il n'y aurait pas de port pétrolier s'il n'y a pas de pipeline, est-ce qu'il est d'accord que le BAPE doit se faire sur l'ensemble du projet, donc incluant le pipeline et le port? Parce que, sinon, ça ne ferait pas sens de faire un BAPE sur le port s'il n'y a pas de projet de pipeline.

M. D'Amour : Je ne pense pas, M. le Président, que, ce soir, à l'intérieur de nos travaux, nous devions trancher sur la question des BAPE du Bureau d'audiences publiques en environnement.

Le Président (M. Reid) : Mme la députée.

Mme Ouellet : Oui, merci, M. le Président. Je suis quand même un peu déçue parce que c'est un projet très important, et le ministre délégué à la stratégie maritime... On parle d'un port pétrolier, ça a beaucoup d'impact dans la stratégie maritime. J'espère que le port pétrolier fait partie de la stratégie maritime. On parle aussi au ministre délégué qui est responsable de la région du Bas-Saint-Laurent et, en plus, on parle du député local de ce projet-là. Donc, je suis assez surprise de voir à quel point le ministre délégué ne veut pas parler de ce sujet-là, parce que même l'entreprise TransCanada PipeLines réclame un BAPE pour l'ensemble du projet. Donc, est-ce que le ministre délégué est d'accord avec TransCanada PipeLines?

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

M. D'Amour : TransCanada PipeLines? Je vais répondre, et là je vais prendre deux minutes parce que c'est important. Même si on n'est pas dans la bonne commission pour ça, là, je vais répondre.

Premièrement, là, il y a une question de permis et de juridiction concernant ce projet-là. Il y a présentement un projet proposé par TransCanada Énergie dans mon comté, dans le secteur Cacouna. Il y a, M. le Président — et la députée ne l'apprendra pas de moi ce soir, elle le connaît très bien — il y a tout un processus, hein? Il y a des permis à obtenir du gouvernement fédéral, il y a des gestes qui ont été posés, la compagnie a décidé d'interrompre certains travaux. Je suis allé à Cacouna récemment, quelques jours après avoir été nommé ministre, pour dire une chose : Ce projet, tout aussi important soit-il sur le plan économique, nous y croyons. Cependant, il y a des conditions liées à l'acceptabilité sociale, à la sécurité des humains et à la vie marine, qui, pour nous, sont des sujets non négociables. C'est là qu'on est.

Alors, on ne peut pas se mettre à extrapoler sur les BAPE, est-ce qu'il y en a, est-ce qu'il n'y en aura pas. J'ai cru comprendre que la compagnie s'était elle-même soumise à un BAPE. Mais, pour ce qui est de la suite des événements, là, on est sur la question des crédits concernant la stratégie maritime, notamment la Société des traversiers. On n'ira pas sur le sentier des bureaux d'audiences publiques en environnement ce soir. Je suis convaincu que la députée va comprendre ça. Elle sera sans doute déçue. Elle nous a habitués à ses longues déceptions. Cependant, on va revenir, je pense, sur le sujet qui nous occupe, celui de la stratégie maritime. Mais un BAPE ce soir puis un pipeline ce soir, je pense que ce n'est pas la place, en tout respect, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Merci, M. le ministre. Je pense qu'on a un bon taux de questions, là, on va continuer, Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : On va continuer. Merci, M. le Président, je vous remercie. Je pense qu'un port pétrolier est tout à fait dans la stratégie maritime, et je pense qu'on est tout à fait dans le forum approprié et qu'il y a des argents qui sont réservés, vous l'avez dit vous-même, à l'intérieur des investissements pour le port de Cacouna. Et on veut s'assurer que les choses se fassent dans l'ordre et qu'on ne dépensera pas de l'argent pour rien. Et, étant donné que l'ensemble des intervenants, incluant plusieurs maires du Bas-Saint-Laurent, sont très inquiets sur ce projet-là et plusieurs réclament un BAPE sur l'ensemble du projet, parce que, comme vous l'avez confirmé en début de questionnement sur ce sujet-là, on ne réalisera pas le port s'il n'y a pas de projet de pipeline, je crois qu'il serait important qu'on puisse se prononcer sur l'intérêt, étant donné que l'entreprise est d'accord. Mais l'entreprise n'a pas la capacité de décréter un BAPE.

Et j'aimerais savoir si le ministre délégué à la stratégie maritime qui inclut le port pétrolier, et qui est aussi responsable du Bas-Saint-Laurent, et aussi député local, s'il est d'accord qu'il y ait ce BAPE-là qui soit générique et qui, à ce moment-là, permet de répondre à la demande de TransCanada, permet de répondre à la demande des différents intervenants, que ce soient les maires, que ce soient les différents groupes en environnement et de tourisme, tourisme maritime, qui sont très inquiets, les gens de Tadoussac, les gens du Saguenay, qui sont très inquiets de ce port-là... Est-ce qu'il est d'accord que, dans l'ordre des choses, on doit avoir l'information sur l'ensemble du projet avant de se positionner sur le port?

M. D'Amour : Alors, il est très clair qu'un projet comme celui-là se réalisera... j'allais dire à certaines, mais pas à certaines, à de très nombreuses conditions. Et les règles sont connues, M. le Président. Les règles sont connues. Il y a un projet. L'entreprise dit vouloir se soumettre volontairement à toutes les séances d'information et à tous les gestes, sur le plan administratif, légaux et environnementaux possibles et impossibles. Notre rôle... mon rôle comme député — parce que, là, c'est plus le député qui parle ce soir — c'est de m'assurer que tout se passe bien, correctement et en fonction des règles, en tout respect. J'ai parlé des conditions tantôt, que je n'ai pas l'intention de répéter pour ne pas prendre de temps inutilement. Mais je me permets de rappeler que ce n'est pas le forum, ici, ce soir, en tout respect, Mme la députée, pour discuter de cet enjeu-là.

Notre position comme gouvernement a été très claire, hein? Oui à la stratégie maritime, mais il faut être responsable aussi. Alors, il faut... On est d'accord pour un projet d'investissement puis un projet économique à la condition que l'ensemble des règles soient respectées de façon toute méticuleuse au nom de la sécurité, de la vie dans le fleuve, des humains puis en se fiant aussi à la réalité de l'acceptabilité sociale. C'est non négociable. Moi, je pense que c'est très clair. Mais je dois déplorer pour une cinquième fois que ce n'est pas le forum approprié. Cette commission, ce n'est pas là... On n'est pas là pour ça ce soir.

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

Mme Ouellet : Oui. Et je dois réitérer qu'on est sur la stratégie maritime, et qu'on parle d'un port pétrolier, et que, dans bien des cas, il y a des projets qui se rejoignent, et qu'il y a des choses qui sont interministérielles et qui sont inter-commissions parlementaires, et je crois qu'on est dans un forum tout à fait approprié.

Donc, ce que je comprends des déclarations du ministre délégué, c'est qu'il n'est pas contre le fait qu'il y ait un BAPE pour l'ensemble du projet, étant donné en plus que l'entreprise est tout à fait d'accord. Parce que je dois rappeler que, du côté du projet et du port pétrolier et du pipeline, donc c'est un projet de 12 milliards, 1,1 million de barils par jour, avec la construction d'un pipeline à travers des terres agricoles, particulièrement dans le Bas-Saint-Laurent. Et, en termes de retombées économiques pour le Québec, il n'y a à peu près pas d'utilisation de ce pétrole-là pour le Québec. C'est surtout destiné à l'exportation, d'où le port pétrolier, parce que, si ce n'était pas destiné à l'exportation, on n'aurait pas besoin d'un port pétrolier. Donc, c'est surtout destiné à l'exportation... et que ça met à risque l'approvisionnement en gaz naturel, et que ce pétrole-là, comme il vient des sables bitumineux, va augmenter les GES global — on s'entend, pas du Québec, mais global — de près de 30 à 32 millions de tonnes selon l'étude de Pembina, l'Institut de Pembina, ce qui est à peu près le tiers de toutes les émissions du Québec, et qu'il risque d'avoir un gros impact... le port pétrolier risque d'avoir un gros impact sur les baleines et toute l'industrie touristique, qui fait partie de la stratégie maritime. Donc, j'en prends bonne note, que le ministre délégué n'est pas en désaccord, là, avec un BAPE. Et on continuera à travailler cette question-là éventuellement.

Moi, je voudrais venir sur le global de...

Le Président (M. Reid) : Je vais vous laisser poser la question. Les questions s'allongent, mais...

• (21 h 10) •

Mme Ouellet : Oui. On a tellement peu de temps, vous me permettez. Donc, sur le global de la mise en oeuvre de la stratégie maritime, si je reprends la brochure de campagne électorale, où on parle de 112 millions de dollars par année pour le coût budgétaire, et que je reviens à la page B.59 du budget — et, pour l'année, je prends 2014-2015, prenons la première année — donc, ce que je comprends de ce tableau-là, c'est que, dans le fond, c'est un 800 000 \$, près de 1 million de dollars, qui est supplémentaire au budget standard qui est ajouté par la stratégie maritime. Est-ce exact?

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

M. D'Amour : Ce n'est pas exact, M. le Président, dans la mesure où il y a, oui, le 800 000 \$, il y a, oui, la réfection, l'amélioration du secteur Dalhousie pour les croisières à Québec, il y a un montant de 31 millions de dollars qui est prévu, là. Il y a également les deux programmes au niveau du Fonds vert qui sont remis en application — parce que, sous l'ancien gouvernement, ça n'a pas été le cas — qui totalisent également quelques millions de dollars; on va me donner le chiffre précis. On en arrive à 60,1 millions au total. Et ça, c'est contenu dans le dernier budget, si on fait le tour. Sans compter... Et, dans l'histoire de la stratégie, là, dans l'histoire de la stratégie, à travers des investissements qui pourront être réalisés, on fera éventuellement appel à Chantiers Canada lorsque Chantiers Canada aura été réglé.

Je vous ai parlé tantôt de la composition du comité ministériel entourant la stratégie maritime, les budgets de recherche qui relèvent de l'Éducation, le budget des Affaires municipales, le ministère du Tourisme, alors globalement... Et je rappelle ce que je disais aussi tantôt, dans l'expression «implantation de la stratégie maritime», il y a le mot «implantation», implantation d'une stratégie maritime sur l'horizon 2014-2030.

Mme Ouellet : Je comprends tout à fait...

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

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, vous avez une longue question, vous n'avez pas la parole.

M. D'Amour : Je termine, je termine. Alors, c'est un processus. Il ne fallait quand même pas s'attendre à ce qu'il y ait 7 milliards d'investissements annoncés la première année. Je vous parle de 60 millions à travers des projets. Et un gouvernement responsable, ça prend le temps de bien faire les choses.

Ce que je dis également à cette commission ce soir, c'est qu'il y a des programmes réguliers, il y a une contribution potentiellement fédérale sur bien des infrastructures. Et, vous verrez, on aura d'autres occasions de se voir dans des crédits l'an prochain et on sera à même de constater les gestes qui ont été posés, concrets. Demain, on est à l'île aux Grues pour l'inauguration d'un terminal. Ça fait partie des projets qui ont été faits. Il y en a d'autres. Alors, on est vraiment en action pour faire en sorte que l'économie du Québec puisse en profiter. Ai-je besoin de rappeler l'importance d'aller chercher des revenus, M. le Président?

Le Président (M. Reid) : M. le ministre, je voudrais protéger les quelques minutes qui restent. Mme la députée de Vachon.

Mme Ouellet : Oui. M. le ministre délégué, on comprend, là. Mais, dans le tableau B.59, c'est *Impact financier de la mise en oeuvre de la stratégie maritime*, on comprend qu'il y a des budgets qui sont dans d'autres ministères, mais l'impact financier de la mise en oeuvre, c'est donc un 800 000 \$ supplémentaire par rapport à ce qui était déjà standard dans les autres budgets. C'est ce qu'on comprend de ça.

M. D'Amour : Bien, dans les autres budgets, là, parlons du dernier budget déposé sans les crédits, dans les fonds verts, on n'en parlait pas; ça s'ajoute. Et, dans l'histoire, dans le vécu de la stratégie maritime, ça va toujours être comme ça, il y a des budgets, dans d'autres ministères, qui seront intégrés pour en arriver... Puis d'ailleurs je le rappelle, là, pour ce qui est du Fonds vert, les deux programmes, programme d'aide à l'amélioration et l'efficacité des transports maritimes, dotés... enveloppe de 20 millions de dollars, 2013-2014... enfin, 2016-2017, le programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, doté d'une enveloppe de 41 millions de dollars, alors c'est de l'argent, c'est de l'argent, contenu à l'intérieur du budget, qui favorise le déploiement et le développement de la stratégie maritime.

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

Mme Ouellet : Oui. Même question, M. le Président. Ici, on parle d'un crédit d'impôt pour la rénovation et le remplacement des navires, armateurs et croisiéristes, 50 millions de dollars par année en campagne électorale, et ce qu'on voit ici, à B.59, on voit donc 100 000 \$. Est-ce que c'est exact?

M. D'Amour : Stratégie maritime 2014-2030. Alors, écoutez, c'est dans le cadre, si je...

Mme Ouellet : ...

M. D'Amour : Moi, je vous en remets au cadre financier qui a été proposé. Je vous dis qu'il y a déjà des gestes posés à l'intérieur du budget. C'est une stratégie maritime sur les 15 prochaines années.

Le Président (M. Reid) : Il reste un 40 secondes, Mme la députée, si vous avez une dernière question.

Mme Ouellet : Oui. Merci, Mme la Présidente. Bien, on se rend compte qu'effectivement, là, le ministre délégué... C'est un coût budgétaire annuel qui était proposé ici, ce n'était pas un cadre financier sur 10 ans. Ici, c'est un 100 000 \$. C'est un 50 millions de dollars par année qu'il y avait. Et on voit très bien qu'avec l'exemple qui est là, pour un navire de 50 millions de dollars, annuel, on parle de 500 000 \$, il y a juste un 100 000 \$ qui est prévu l'année prochaine. Il n'y a même pas assez d'argent pour être capable de faire des crédits d'impôt pour un seul navire de 50 millions de dollars. On a un problème, ça ne balance pas. Donc, on se rend compte que la stratégie maritime qui est proposée par le Parti libéral, ça ressemble pas mal au Plan Nord : beaucoup de «packaging», beaucoup de marketing. Et ça sera donc la stratégie marketing maritime du Parti libéral. Des projets comme le pôle logistique...

Le Président (M. Reid) : Votre temps...

Mme Ouellet : ...qui était déjà en place, des projets comme...

Le Président (M. Reid) : Mme la députée de Vachon, votre temps est écoulé. Alors, le temps du bloc de l'opposition est écoulé, nous allons maintenant passer au bloc...

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Si vos collègues gouvernementaux le permettent, vous pourrez prendre la parole pour répondre à la question sur le temps du groupe gouvernemental.

M. D'Amour : Écoutez, je suis surpris et pas en même temps. Moi, je redécouvre ce soir la députée de Vachon telle qu'on l'a connue il y a quelques années. Je me rappelle de nos échanges concernant le Plan Nord que nous sommes en train de remettre sur la voie de la réussite, on le fait présentement en posant des gestes concrets. On doit refaire tout ce qui a été défait. Et on va bâtir la stratégie maritime au Québec avec l'industrie.

Je tiens à dire une chose, M. le Président. Il n'y a pas un seul acteur de l'industrie maritime que nous avons rencontré depuis les deux derniers mois qui nous ont dit être en désaccord, au contraire. Et la consultation va nous permettre de mettre en lumière de nombreux autres projets, de nombreux autres projets que nous allons supporter. On va mettre à contribution nos partenaires que sont notamment le gouvernement fédéral, le monde municipal, pour qu'on puisse avancer. Je sais que ça dérange beaucoup, M. le Président, je sais que ça dérange beaucoup, le développement, les partis d'opposition, mais on est fermement déterminés à aller jusqu'au bout.

Et les Québécois vont être à même de constater que les gestes qu'on pose aujourd'hui vont avoir des répercussions positives rapidement et de façon pointue, de façon à ce qu'on crée des emplois. Les régions espéraient cette stratégie. Les régions, aujourd'hui, se félicitent. Le forum maritime, cette semaine, sur une base unanime, unanimement, les gens ont salué... Il y a des communiqués qui sont émis, la Davie est contente, les gens de Navtech sont heureux, sont fiers. Le monde à l'extérieur de chez nous, là, les gens des autres juridictions, les gens... des Américains qui s'intéressent à nous présentement, qui disent vouloir investir. L'entente de libre-échange, on n'a pas inventé ça ce soir, là, ça va se conclure, ça va se signer. Nous, on se prépare. C'est ça, un gouvernement responsable, M. le Président.

Le Président (M. Reid) : Oui. Alors, il reste une douzaine de minutes dans le temps qui reste, le bloc du groupe gouvernemental. Alors, je vais prendre une question. Est-ce qu'il y a un député qui a une question à poser? M. le député de...

Une voix : ...

Le Président (M. Reid) : D'Abitibi-Est?

M. Bourgeois : M. le Président... Permettez-moi de vous saluer, M. le ministre délégué, collègues, collègues de l'opposition officielle, collègues de la deuxième opposition, il ne faut pas vous oublier, quand même. Donc, moi aussi, c'est ma première intervention au niveau des crédits. Donc, ça me fait plaisir de pouvoir, entre autres, discuter. On a parlé beaucoup d'éléments sur certains aspects de réalisation de projets, mais je pense qu'il faut aussi intégrer, entre autres, ce qui s'en vient avec l'Accord économique et commercial global entre le Canada et l'Union européenne. Ça représente une grande opportunité pour le Québec. Le fleuve Saint-Laurent va devenir, par le fait même, la porte de sortie pour nos marchandises vers l'Europe. Cet accord-là, conjugué avec l'accord de libre-échange de l'ALENA, nous permet, donc, de positionner le Québec de façon tout à fait intéressante. Et donc j'aimerais ça que vous nous ameniez un peu plus d'éléments du côté de tout ce que ça peut amener comme apport au niveau du développement économique pour le Québec, cette situation-là.

M. D'Amour : Bien, tout d'abord, on peut dire sans trop se tromper, là, géographiquement et sur une base culturelle, le Québec est au carrefour de l'Europe, de l'Amérique du Nord, on est bien positionné géographiquement. On a une crédibilité économique qui est importante. Et, cet accord de libre-échange, j'ai eu l'occasion, au cours des derniers jours, de croiser Pierre Marc Johnson qui a été négociateur de cette entente-là, et ce qu'on se disait, c'est qu'on est bien positionnés, au point où on peut même dire qu'on a deux ou trois ans d'avance, là, on est prêts.

Il y a le pôle logistique. Vous savez, ce n'est pas pour rien, tantôt, que je disais : Il faut se préparer à ça le plus rapidement possible. C'est sûr qu'il y a d'autres évaluations à faire, qu'il y a des gens à rencontrer. On va faire ça dans l'ordre, mais on va bien le faire. On a une opportunité majeure.

• (21 h 20) •

Sur le plan européen, le marché qui s'ouvre devant nous est un marché exceptionnel. Dans l'histoire, le Québec n'aura jamais été aussi bien positionné, sur le plan de nos exportations, là, qu'il ne le sera dans quelques années, une fois que l'entente aura été définitivement ratifiée. Il faut se réjouir de ça. Il faut se réjouir de ça.

On a un réseau de ports, au Québec, hein, qu'on peut nous envier, enviable. Il y a des investissements. Le fédéral a un intérêt à nous supporter là-dedans. Le fédéral est propriétaire d'installations. La région de Montréal, pour avoir rencontré Mme Vachon, qui est la présidente-directrice générale du port de Montréal, pour l'avoir vue à au moins deux reprises depuis que j'ai été assermenté ministre, le port de Montréal a fait beaucoup de travail. Le port de Montréal reçoit cette entente de libre-échange là avec une ouverture exceptionnelle. On est spécialisés dans le domaine du conteneur, il y a des objectifs et il y a une partie du monde qui s'ouvre à nous, là. Alors, on a la responsabilité. Ce n'est pas par hasard que la stratégie maritime est arrivée dans le décor il y a un an. Sur le plan des intentions, sur le plan de sa conception, on l'a rédigée, on l'a préparée avec l'ensemble de nos partenaires, et ça va toucher tout le monde dans le bon sens. Alors, c'est là la voie la plus courte pour relever le continent européen au Midwest américain, on passe par le fleuve Saint-Laurent.

Alors, l'accord, ce n'est que des éléments positifs pour nous sur le plan du transport maritime. Mais il y a des responsabilités qui viennent avec ça. Il faut qu'on soit prêts à assurer et à assumer ce développement-là. Être prêts, ça veut dire que, oui, on a les infrastructures nécessaires, qu'on a établi de bons partenariats; deuxièmement, ça veut dire qu'il faut avoir le personnel, les ressources humaines nécessaires dans nos entreprises. Tantôt, quand je parlais d'officiers juniors ou seniors, peu importe, il nous faut avoir le personnel formé adéquatement le plus rapidement possible. Ça fait partie de nos responsabilités.

Il y a nos industries aussi qui doivent s'adapter à cette réalité-là, qui doivent se préparer. Elle se disent : Écoutez, c'est peut-être le bon moment, pour nous, d'investir, le marché va se développer, les portes s'ouvrent de façon tout à fait correcte, alors on va le faire. Et le gouvernement va être partenaire à tous points de vue de cette opération-là. On est présents et on va continuer à l'être. Ça fait partie des fondements de la stratégie maritime.

Et, quand je vous parlais de fil conducteur, tantôt, puis que je vous parlais, M. le Président, des 30 000 emplois, bien c'est de là, entre autres, d'où ça part. Alors, on a la responsabilité qu'on est prêts à assumer. Il y a quelqu'un, il y a un ministre maintenant, au gouvernement du Québec, qui a cette tâche spécifique avec la collaboration de l'ensemble des membres du Conseil des ministres mais, en même temps, sur une base sectorielle, de ministres, là, qui, au quotidien, vont jouer dans le fil de l'action avec nous. Alors, c'est porteur pour le Québec. Alors, il faut espérer maintenant que la suite du chemin qui demeure à parcourir, ça se fasse bien, que ça se fasse selon les délais qui ont été envisagés pour qu'on puisse en bénéficier économiquement.

Et je vous dirais, et j'ai cette prétention-là — puis il faut avoir de l'ambition lorsqu'on est au gouvernement du Québec — à travers les autres provinces canadiennes, le Québec est drôlement bien positionné pour bien faire les choses, et on est résolu. On parle d'investissements importants, là. On parle de 7 milliards de dollars d'investissement. Il y a de l'argent prévu au niveau des infrastructures parce qu'on en aura besoin, mais il faut établir les priorités. Le pôle logistique figure aux premières loges. Je comprends parfois que certains souhaiteraient qu'on prenne davantage de temps, là — a réussite, parfois, on est un peu réfractaires à ça — mais on va prendre, oui, le temps nécessaire, mais, en même temps, là, on ne va pas s'asseoir sur les mains à attendre que le bateau passe. Le bateau est à nous, là, c'est le temps d'y embarquer.

Le Président (M. Reid) : Merci. Est-ce que vous avez d'autres questions, M. le député d'Abitibi-Est? Merci. M. le député de Dubuc.

M. Simard : Oui, merci, M. le Président. Étant donné que la soirée avance, il y a une question que je voudrais poser au ministre, M. le Président. On sait que l'implantation d'une telle stratégie va demander une bonne planification, et ce, en collaboration avec une foule de partenaires, M. le ministre. Est-ce possible de connaître les actions que vous avez posées jusqu'à maintenant pour avancer vers les grands objectifs poursuivis?

M. D'Amour : Alors, écoutez, M. le Président, on a posé, à venir jusqu'à maintenant, j'en suis convaincu, les bons gestes et on a agi rapidement. Même que l'industrie se dit aujourd'hui surprise.

Formation du comité ministériel. Premièrement, là, il y a le secrétaire général associé qui a été nommé, M. Farrah, Georges Farrah, qui est avec nous maintenant dans l'équipe, qui est responsable des opérations au niveau du secrétariat. Le comité ministériel est en place, il y a déjà eu une rencontre, il y en a une autre qui est prévue dans les prochains jours, je crois que c'est la semaine prochaine. Le comité directeur également est formé, et il y a de la place pour tous les intervenants là-dedans de façon à ce qu'on ait les bons outils et qu'on prenne les bonnes décisions. Alors, les orientations qui sont déjà définies sont l'objet d'évaluation pour qu'on pose les bons gestes le plus rapidement possible.

Et la stratégie maritime, ce n'est pas l'affaire seulement d'un ministre, c'est l'affaire d'un gouvernement. Il y a le premier ministre qui, à la tête de toute cette opération, dit : Il faut non seulement y croire, mais il faut prendre des orientations logiques, mais rapidement. Le mandat qu'on a, là, tout le monde ensemble, c'est de faire en sorte... D'ailleurs, ce n'est pas pour rien, ce soir, que j'ai invité la députée de Vachon — je peux me permettre d'inviter également la CAQ — à venir travailler avec nous. J'ai compris que la CAQ avait une certaine préoccupation liée au fleuve. Alors, quoiqu'incomplète, cette préoccupation-là peut s'inscrire, du moins en partie, à l'intérieur de la stratégie maritime. Et on

le fait, on pratique la politique de la main tendue, là. On veut que tout le monde soit sur la même ligne de départ. Pourquoi on ne gagnerait pas ensemble?

On s'entend sur une chose, là, on a besoin de revenus au Québec. Oui à une rationalisation de nos dépenses, c'est incontournable, puis on va le faire. L'équilibre financier, on ne va pas revenir là-dessus, c'est un principe auquel non seulement on croit, mais c'est un principe auquel on a adhéré puis c'est une réalité qu'on s'impose pour l'an prochain. Mais en même temps, sur la colonne des revenus, là, il y a le Plan Nord, au Québec, il y a le Plan Nord, au Québec, qui va revivre, M. le Président, au grand bénéfice des populations nordiques, mais du sud aussi, parce qu'il y a des emplois, dans le sud, qui sont liés au nord, et il y a la stratégie maritime. Ces deux éléments-là, là, ces deux éléments-là à eux seuls — parce qu'il y a bien autre chose, il ne faut pas minimiser nos PME au Québec — bien, on va faire en sorte que ça nous garantisse des options de développement. C'est ça qu'on veut dans les régions.

Moi, je suis un régionaliste. Moi, je viens du Bas-Saint-Laurent. Je suis responsable, comme ministre, du Bas-Saint-Laurent et de la Gaspésie. Ce que notre monde veut, là, ce n'est pas différent de la Mauricie, de l'Estrie puis de l'Abitibi, là, notre monde veut travailler. Ce qu'on veut, dans nos régions, c'est garder nos jeunes. Ce qu'on veut, dans nos régions, c'est de pouvoir les former aussi. L'Institut maritime est là pour ça. L'École des pêches est là pour ça. Et c'est ça, la stratégie maritime. La stratégie maritime, là, c'est le fleuve, puis c'est nous autres, puis c'est des partenaires comme les gens du ministère qui m'accompagnent ce soir, les gens de la Société des traversiers qui sont avec nous ce soir. C'est une philosophie qu'ils partagent, eux aussi. Puis les rencontres que j'ai eues avec eux, ce sont des rencontres stimulantes. Mais on va avancer.

Moi, je suis très fier, ce soir, M. le Président, d'avoir participé à cet exercice-là. Peut-être y a-t-il, du côté des partis d'opposition, une forme de scepticisme, hein, tout à fait légitime. C'est le député de Granby qui me disait lorsqu'on s'est rencontré, il y a trois ou quatre semaines... Je pense qu'il ne l'avait pas lue, au complet, du moins, je pense qu'il ne l'avait pas lue du tout, la stratégie maritime, mais je l'invite à le faire et à le refaire. Depuis, je constate qu'il l'a imprimée, M. le Président. Peut-être un jour verra-t-il la lumière. Mais je le convie, moi, à cet exercice, je le convie à cet exercice — on peut même échanger nos cellulaires, il y avait cette habitude-là à l'époque — pour qu'on puisse travailler et parler d'une seule et même voix pour qu'on fasse, ensemble, grandir le Québec. Je pense que ce n'est pas sorcier, puis, sur les fondements, on va s'entendre assez facilement. Voilà. Je ne sais pas s'il y a d'autres questions de la part de...

Le Président (M. Reid) : Oui. Le bloc n'est pas terminé, le bloc du groupe gouvernemental. Est-ce que j'ai une autre question? Je vous rappelle que nous devons utiliser le temps qui est prévu. S'il n'y a pas de question, je vais devoir passer la parole à l'opposition.

Des voix : ...

Le Président (M. Reid) : Bien oui, je sais. Les règlements sont clairs là-dessus, hein? Pardon?

M. D'Amour : Je veux simplement ajouter, à la fin, qu'on est disponibles. Je veux dire, j'en ai appelé, tantôt, à la collaboration de l'ensemble des collègues, qu'ils soient au gouvernement ou dans l'opposition. J'ai eu l'occasion de recevoir, comme ministre régional, les députés d'opposition des régions que je représente, mais j'ai eu l'occasion aussi de recevoir la députée de Vachon aujourd'hui, le député de Granby. Il reste la représentante de Québec solidaire que j'aurai l'occasion de... avec qui j'aurai l'occasion d'échanger aussi. Et c'est vraiment dans ce climat d'ouverture que nous souhaitons non seulement l'implantation, là, mais le déploiement de la stratégie maritime.

Adoption des crédits

Le Président (M. Reid) : Merci. Alors, écoutez, le temps alloué à l'étude des crédits budgétaires du programme Implantation de la stratégie maritime relevant du portefeuille Conseil exécutif pour l'exercice financier 2014-2015 étant presque écoulé, nous allons procéder à sa mise aux voix. Le programme 7, Implantation de la stratégie maritime, est-il adopté?

Des voix : ...

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

Documents déposés

En terminant, je dépose les réponses aux demandes de renseignements de l'opposition.

La commission ajourne ses travaux jusqu'au lundi 23 juin, à 10 heures, où elle procédera à l'étude des crédits du volet Faunes et Parcs du portefeuille Forêts, Faune et Parcs. Merci.

(Fin de la séance à 21 h 29)