Assemblée nationale

journal des Débats

COMMISSIONS PARLEMENTAIRES

Troisième session – 29e Législature

Commission permanente des richesses naturelles

Etude des règlements de la loi no 90 — Loi sur le commerce des produits pétroliers

Le 25 octobre 1972 - N° 103

Président: l'honorable Jean-Noël Lavoie

TABLE DES MATIÈRES

Préliminaires B-6305

Exposé de M. Gilles Massé, ministre des Richesses naturelles B-6305

Etude détaillée des règlements B-6311

PARTICIPANTS

M. Paul Lafrance, président
M. Gilles Massé
M. Jean-Paul Cloutier
M. Jean-Louis Béland
M. Lucien Lessard
M. Guy Leduc
M. Jean Perreault
M. Prudent Carpentier
M. René Lavoie
M. Fabien Roy
M. Gilles Houde

L'exemplaire, 35 cents - Par année, $8 - Chèque à l'ordre du Ministre des Finances
Adresse: Comptable de l'Assemblée nationale, Québec

Courrier de la deuxième classe - Enregistrement no 1762

Commission permanente des richesses naturelles et des terres et forêts

Etude des règlements de la loi no 90 Loi sur le commerce des produits pétroliers

Séance du mercredi 25 octobre 1972

(Dix heures seize minutes)

Préliminaires

M. LAFRANCE (président de la commission permanente des richesses naturelles et des terres et forêts): A l'ordre, messieurs!

La commission permanente des richesses naturelles et des terres et forêts commence l'étude des règlements du projet de loi no 90. Avant de commencer, je voudrais mentionner quelques changements dans les membres de la commission; M. Coiteux est remplacé par M. Brown; M. Drummond est remplacé par M. Faucher, de Yamaska; M. Tétrault, d'Abitibi-Est, est remplacé par M. Béland, de Lotbinière; M. Loubier est remplacé par M. Cloutier de Montmagny, et M. Montcalm Simard est remplacé par M. Clément Vincent.

UNE VOIX: Le parti québécois?

M. LAFRANCE: Comme d'habitude, absent. M. le ministre, nous sommes prêts à procéder à l'étude des règlements.

Exposé de M. Gilles Massé

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, messieurs, je veux dire juste quelques mots pour situer un peu l'étude que nous avons à faire ce matin. Je ne sais pas si vous vous le rappelez, mais lors de l'étude du projet de loi no 90, en décembre dernier, nous nous étions entendus pour que les règlements soient déférés à la commission des richesses naturelles.

Je voudrais, avant d'amorcer la discussion, rappeler brièvement l'objectif de cette Loi du commerce des produits pétroliers, qui a été sanctionnée en décembre dernier, situer ce projet de règlements à l'intérieur du contexte plus global de la loi et vous faire part de la consultation intensive dont elle découle, des moyens d'application auxquels elle aura recours et des limites bien précises auxquelles cette réglementation doit faire face.

L'application de cette Loi sur le commerce des produits pétroliers deviendra possible grâce à ces règlements. Cette loi, la première touchant de façon aussi globale le secteur des produits pétroliers, a pour but de réglementer ce commerce et vise à régler une foule de problèmes s'accumulant depuis plusieurs années.

M. le Président, le consommateur québécois sera, il va sans dire, le premier bénéficiaire de l'entrée en vigueur de cette loi et ceci grâce aux objectifs de qualité, de quantité du produit, de protection du milieu et du public visés par la Loi du commerce des produits pétroliers.

On sait que le commerçant devra accéder à un certain standard de qualité dans les services qu'il offre au public et dans l'équipement utilisé à cette fin. Tous ces objectifs, c'est-à-dire la protection du consommateur, du commerçant, la protection du milieu et du public en général, en éliminant, grâce aux inspections, des risques d'accident, pour ne pas être des voeux pieux, doivent reposer sur tout un ensemble de normes bien précises qui en garantissent la mise en application.

Cette réglementation à l'étude aujourd'hui constitue la toile de fond de cette loi sur le commerce des produits pétroliers. Elle nous permet d'identifier les produits pétroliers, de les classifier à partir de normes de qualité spécifiques, de réglementer l'émission des permis et des droits afférents à chaque catégorie de permis et d'élaborer les règlements techniques qui s'appliquent aux équipements et à l'opération de chacun des types d'établissement visés par le permis, qu'il s'agisse de normes de sécurité quant à l'entreposage, à la manutention et au transport des produits visés par cette réglementation.

De nombreuses mesures de sécurité contre les incendies, les fuites ou déversements de produits pétroliers sont prévues et les exploitants de dépôts maritimes ou d'établissements pour le commerce de détail ou de gros devront s'y conformer sous peine de sanctions stipulées dans la loi.

Désormais, tout exploitant faisant la demande d'un permis de détaillant ou de grossiste d'entreposage ou de transport doit aussi se procurer une assurance de type responsabilité civile pour un montant variant selon les opérations qu'il effectue.

Un rapport d'opération couvrant les activités des différentes catégories d'exploitants est exigé annuellement et permettra à la direction générale de l'énergie de mon ministère d'atteindre une connaissance exhaustive de ce secteur du commerce des produits pétroliers.

Les règlements du bill 90 sont un témoignage évident qu'une consultation est possible entre l'entreprise et le gouvernement. Vu la complexité de cette réglementation et ses implications nombreuses sur le commerce des produits pétroliers, une consultation suivie auprès des associations de ce secteur nous a paru indispensable.

Les associations de marchands d'huile à chauffage du Québec, les services automobiles, l'association pétrolière du Québec et la Fédération des garagistes détaillants d'essence ont été consultés. Cette étroite collaboration nous permet de présenter aujourd'hui une réglementation complète cohérente et, sans aucun doute, à la portée de tous ceux qui devront la consulter.

Pour l'exploitant de toute catégorie, la réglementation deviendra un manuel indispensable à

la bonne marche de ces opérations. Mon ministère verra par une campagne d'information intensive à lui fournir tous les renseignements pertinents, qu'il s'agisse des normes de sécurité requises, de l'exigence d'un permis renouvelable ou d'un rapport de statistiques à compléter.

Les articles 30 et 31 de la loi 90 prévoient des sanctions contre ceux qui exploiteront un commerce sans permis ou enfreindront tout règlement afférent à cette loi du commerce des produits pétroliers. L'application de cette loi sur le commerce des produits pétroliers constitue un premier jalon qu'il est urgent de poser afin d'assainir un secteur fort important de l'économie québécoise.

M. le Président, MM. les membres de la commission, j'ai cru bon de situer cette réglementation dans le cadre plus global de la loi, mais je suis convaincu que vous réalisez la portée d'une telle réglementation, et je propose que nous la discutions dès maintenant.

Pour terminer, je dois dire, pour ce qui est des règlements, qu'une deuxième phase suivra ayant trait à des secteurs particuliers qu'on pourra énumérer tout à l'heure.

M. LE PRESIDENT: Le député de Montmagny.

M. CLOUTIER (Montmagny): M. le Président, un très bref commentaire. Le ministre a commencé sa déclaration en nous demandant si on se souvenait de la discussion qui a eu lieu en Chambre. Oui, on s'en souvient, et c'est à la suite de cette discussion que le ministre avait accepté la suggestion des partis d'opposition de discuter des règlements en commission parlementaire. Je pense que c'est là une très sage décision. On voit, par le travail qui nous est soumis ce matin, qu'il s'agit là véritablement d'un document extrêmement important, d'un document volumineux qui a dû demander aux fonctionnaires qui l'ont préparé une somme énorme de travail.

C'est dans cet esprit de collaboration, en remerciant le ministre d'avoir accepté cette suggestion — je pense qu'il aura à se féliciter de l'avoir fait — que nous abordons l'étude des règlements. Cela ne surprendra pas le ministre si on lui dit qu'on n'a pas eu le temps, compte tenu du moment où on a pris connaissance de ce document de travail, de sa familiariser avec ces règlements; tout au plus avons-nous eu le temps d'en faire une lecture rapide en diagonale et de parcourir l'index.

Il y a une partie qui est plus facile d'approche, plus facile à discuter qui est moins technique, mais il y a des sections qui sont techniques. Je ne crois pas, sans blesser personne autour de cette table, que nous soyons des experts capables d'apprécier les points techniques de cette réglementation. Mais le ministre nous dit qu'il a fait des consultations intensives auprès de certains organismes. Je voudrais qu'il me répète, si possible, la liste des organismes. Il y avait la Fédération des détaillants d'essence. Est-ce que le ministre pourrait nous répéter le nom des autres organismes qui ont été consultés?

M. MASSE (Arthabaska): Avec plaisir. Je n'en ai nommé que quelques-uns tout à l'heure, dont l'Association des marchands d'huile à chauffage du Québec, l'Association des services automobiles, — ce sont surtout les stations de service — l'Association pétrolière du Québec, — ce sont les compagnies majeures — la Fédération des garagistes et détaillants d'essence. J'ai une autre liste qu'on pourrait lire, comprenant le gouvernement fédéral, les Canadian Underwriters Laboratories, des manufacturiers d'équipement, etc…

M. CLOUTIER (Montmagny): De quelle façon le ministre a-t-il procédé? Est-ce qu'il leur a soumis un texte de règlements ou s'il a suggéré aux organismes de faire des suggestions sur certains points précis qui les concernaient particulièrement?

J'imagine qu'avec la Fédération des détaillants d'essence on n'avait peut-être pas besoin de prendre connaissance de l'ensemble des règlements, mais de la partie qui concerne spécialement le commerce au détail. Alors est-ce comme ça que le ministre a procédé?

M. MASSE (Arthabaska): Je dois dire que certaines consultations ont été faites avant la rédaction du document, entre autres en ce qui concerne des normes très techniques. Par la suite, chacune des associations mentionnées tout à l'heure a été consultée sur des règlements déjà rédigés, mais parfois la rédaction s'est faite en collaboration avec les associations.

M. CLOUTIER (Montmagny): Juste un autre commentaire. Dans l'introduction — je ne reprends pas le mot-à-mot — on a fait allusion à des éléments de souplesse dans la réglementation. Evidemment, on se rend compte que, dans la majorité des cas, les commerçants, ceux qui sont engagés dans ce secteur vont être touchés directement par la réglementation et seront obligés d'apporter des modifications, soit aux installations, à l'équipement, à la façon de procéder, aux contrôles. Alors, je pense qu'il est important, comme on le disait dans l'introduction, qu'il y ait un certain élément de souplesse dans les normes techniques, de façon à s'adapter aux conditions du milieu qui changent d'une région à l'autre. On le mentionnera au terme des séances de la commission parlementaire, il faudra également peut-être qu'il y ait une certaine période de transition, afin de permettre à la population, pas seulement aux consommateurs, mais à ceux qui sont directement engagés dans ce secteur, de prendre connaissance des règlements et de pouvoir les appliquer.

Alors je compte sur le ministre. Je pense bien qu'il est conscient de l'importance des modifications que ces règlements vont imposer

dans le secteur du commerce. Il faudra nécessairement non pas faire preuve de faiblesse, mais faire preuve aussi d'une certaine souplesse, afin que le ministre ait la collaboration de ceux qui vont être appelés à vivre avec ces règlements. Ce sont les commentaires que je voulais faire à ce moment-ci.

M. MASSE (Arthabaska): Si vous permettez, M. le Président, pour la dernière remarque, il y a vraiment une période d'adaptation.

Tout dépend de l'importance ou de la dépense que cela peut exiger chez le détaillant. La période d'adaptation, on le verra dans les règlements, peut s'échelonner du 1er janvier 1973 et même dans certains cas à 1975 et dans d'autres cas à 1978.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, à mon tour j'aimerais apporter quelques observations en ce qui concerne ce dépôt de règlement faisant suite à la loi 90 sur les produits pétroliers.

Il va sans dire que je me dois, à ce moment-ci, de féliciter le ministre d'avoir bien voulu nous présenter un projet de réglementation faisant suite à cette loi étant donné qu'elle était la première du genre au Québec, afin que les consommateurs puissent être protégés, parce qu'on a vu souventefois dans le passé que les consommateurs se voyaient aux prises avec une situation qui faisait qu'une certaine quantité de grosses compagnies pouvaient abuser, ou c'étaient seulement des grossistes, des détaillants, et le reste, et qu'à différents paliers le consommateur devait payer la note de la mauvaise qualité, de quantités réduites ou la supposée quantité servie.

Pour différentes raisons, un projet de réglementation vient à temps et je pense qu'il est clair que cela apportera un certain nombre d'améliorations pour les consommateurs du Québec.

Maintenant, il va sans dire qu'avec une brique semblable qui noua a été livrée hier, nous n'avons pu toute la lire cette nuit. Mais j'ai cru déceler qu'il manquait certains aspects. Je ne sais si c'est volontaire ou pas. On parle, entre autres, de classes I, II, III, mais est-ce qu'on a défini clairement ce que pouvait contenir, par exemple, telle huile à chauffage classe I? Quels sont les ingrédients qu'il y a à l'intérieur? Je ne l'ai pas vu dans le volumineux rapport. Je pense que c'est une chose sur laquelle il faudra s'arrêter et désigner bien clairement.

Il est bien clair que vous agencez une situation où il y aura des inspecteurs pour aller vérifier aux différents paliers, oui. Par contre, il ne faut pas, non plus, prendre les consommateurs pour des dupes. Il y en a qui peuvent vérifier à leur façon si cela renferme la qualité requise, dans certains cas.

J'écoutais avec attention les observations du député qui m'a précédé relativement aux personnes ou aux organismes consultés. J'aurais une question à poser au ministre: Est-ce que vous avez consulté certaines des personnes qui ont été les plus lésées dans le passé, ou si cela s'est limité aux groupements qui réunissent les détaillants, aux associations de consommateurs comme telles, aux grossistes, aux producteurs d'huile, etc.? Est-ce que vous êtes descendu au palier des personnes qui étaient les plus lésées dans leurs droits?

M. MASSE (Arthabaska): Les personnes les plus lésées dans leurs droits, j'ai de la difficulté à me représenter cela. Mais, si la question veut dire: Est-ce qu'on a consulté les simples citoyens qui auraient pu être victimes de fraudes dans le passé? Dans ce cas-ci, non. Je dois dire que les consultations ont été faites avec des groupements, mais que, d'autre part, on a tenu compte également de toute la réglementation qui peut exister dans les autres provinces canadiennes, des différentes normes du gouvernement fédéral et également, dans certains cas, des réglementations de certains Etats américains.

D'après ce que mes fonctionnaires me transmettent, c'est de la somme de tout ce travail de réflexion sur les règlements d'autres Etats, d'autres provinces, dont on a tenté de bénéficier aux maximum avec cette volumineuse réglementation.

M. BELAND: Merci. J'ai constaté que certains paliers semblaient entièrement couverts et, à mon sens, dans les moindres détails. C'est entendu, comme je le disais, que c'est à certains paliers seulement. On ne remonte pas jusqu'au commerce national ou international, des produits pétroliers. C'est entendu que cela ne touche pas directement le consommateur.

Peut-être qu'on y arrivera avec des projets subséquents au projet de loi et qui statueront des choses à ce sujet. Dans la province de Québec, il est bien clair que nous consommons de l'essence qui vient du Vénézuéla, peut-être de l'Ouest canadien ou de 1'Alberta. Est-ce que nous n'en avons pas chez nous? Je dis que nous en avons et elle a été découverte. Est-ce que le gouvernement a l'intention de décider, sur quelques aspects, quelles devraient être, à l'avenir, les possibilités d'exploitation pour un meilleur service aux Québécois des produits tirés du sol québécois? Est-ce que le ministre peut me répondre immédiatement à savoir s'il a l'intention, à un moment donné, de statuer, pour le Québec, quelque chose d'assez précis quant aux possibilités d'exploitation de nos ressources pétrolifères, c'est bien ça le mot...

M. MASSE (Arthabaska): Pétrolières.

M. BELAND: ... pétrolières. Les deux se disent, n'est-ce pas? Est-ce que le ministre a l'intention de statuer quelque chose dans un avenir plus ou moins rapproché?

M. MASSE (Arthabaska): Comme vous le savez, il existe actuellement des entreprises d'exploration pétrolière qui oeuvrent sur le territoire du Québec. Soquip fait également un travail important dans l'exploration. Je pense que nous avons à définir une loi parce que cette exploration est actuellement soumise à la Loi des mines. Nous avons l'intention d'adapter cette loi à la recherche, plus spécialement du pétrole et du gaz naturel, par la présentation d'une loi peut-être plus adaptée aux besoins de cette industrie.

M. BELAND: Très bien, c'étaient là mes observations.

M. MASSE (Arthabaska): Maintenant, si vous me le permettez, pour répondre à une de vos questions, vous disiez que la composition des produits de chacune des classes n'était pas mentionnée. Il faudrait que vous regardiez à la page 9 du document où on détermine chacune des classes. Il est bien évident qu'on n'a pas une définition chimique du produit. Mais on donne des degrés. Cela est une méthode technique de déterminer, par exemple, si c'est du gaz. La classe 1, c'est de l'essence; la classe 2, c'est de l'huile à chauffage; la classe 3, ce sont des lubrifiants.

C'est classé selon la température, à une température qu'on dit être "un point d'éclair". La classe 1, par exemple, est déterminée par une température qui varie de 1 à 100 degrés; l'huile à chauffage, de 100 à 140 degrés; à 140 degrés et plus, ce sont les lubrifiants.

Ce sont les normes techniques, qui ne sont peut-être pas suffisamment explicités à la page 9, parce qu'on donne les différentes classes, mais on retrouve cela ailleurs dans le document.

M. BELAND: A ce moment-ci, il est entendu que vous avez abordé — je l'avais vu d'ailleurs en pages 8 et 9 — une certaine définition. Par contre, à mon sens, il me semble qu'il faudrait aller un peu plus loin dans les définitions, dans les termes, même très techniques, de chaque classe déterminée, à savoir il y a un indice de X, telle chose, telle chose et telle chose dans la classe 1, etc. Je pense que nous avons dans nos universités des personnes qui vont certainement s'arrêter à feuilleter cette réglementation et faire de petites expériences personnelles.

Nous avons des gens qui vont essayer d'aller plus loin pour voir si l'essence qui leur est livrée, ou encore l'huile à chauffage, l'huile diesel, répond réellement aux normes, malgré le travail d'inspection qui sera certainement bien fait par les inspecteurs que vous nommerez. Encore là, il y aura certainement, des personnes qui essaieront d'en connaître davantage et de vérifier si cela répond réellement aux normes précises qu'il faut pour satisfaire les besoins du consommateur, surtout au point de vue des prix.

M. LE PRESIDENT: Section I.

M. LESSARD: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Je m'excuse auprès du député de Saguenay. Je pensais que vous étiez ici par distraction.

M. LESSARD : Nous sommes encore ici, M. le Président. Nous avons l'intention d'y demeurer. Je vous comprends, d'ailleurs, M. le Président.

M. le Président, quelques remarques. D'abord, je pense bien que c'est quand même d'une certaine importance que le ministre ait accepté la suggestion qui lui a été faite de soumettre ce rapport à la commission parlementaire. Cependant, si on veut qu'une commission parlementaire soit efficace, il faut lui donner les instruments nécessaires. Or, nous avons reçu ce document, document qui est fort important, qui est strictement technique, seulement hier. Il me parait, à moi en tout cas, très difficile, aujourd'hui, de pouvoir discuter pleinement d'un document comme celui-là. Il y a des faiblesses assez considérables dans ce document, comme il y a des choses, aussi, qui sont très bonnes, qui sont excellentes. Je suis quand même heureux que le ministre ait donné suite à l'application concrète du bill 90, ce qui est du moins un certain début pour régler le problème du commerce des produits pétroliers.

Je n'ai pas l'intention de reprendre le débat que nous avions fait à ce sujet, sur le bill 90, en particulier la première partie du débat concernant la protection du consommateur. Je comprends qu'actuellement le projet de loi s'attaque plus particulièrement aux dangers que comporte la commercialisation des produits pétroliers. Cependant, il y a un problème fondamental qu'on avait discuté lors du débat sur le projet de loi no 90, soit le problème de la guerre des prix. Cela, on n'y touche pas. On sait que, dans certaines régions de la province, l'écart peut être aussi grand que $0.19 le gallon. Dans des régions éloignées comme les nôtres, la Côte-Nord, l'Abitibi, la Gaspésie, on subit des conséquences énormes à cause de la guerre des prix entre les détaillants.

Et quand on réussit à avoir un détaillant indépendant, on s'aperçoit que les prix sont beaucoup moins élevés que quand ce sont des détaillants qui sont soumis aux grosses compagnies.

Je pense bien qu'il va falloir s'y attaquer, parce que ce sont les régions, bien souvent, où il y a le plus de difficultés qui subissent ces conséquences. Et il n'y a aucune raison que sur la Côte-Nord on paie le gallon $0.10 plus cher qu'à Québec. Au contraire, c'est la région la plus rapprochée des pays exportateurs.

Il va falloir se pencher un jour ou l'autre sur ce problème. On sait que cela a fait l'objet de quantités de questions à l'Assemblée nationale l'an dernier et que le ministre nous a répondu:

Pour le moment, il est difficile de faire quelque chose.

L'an passé, le ministre, lors de la discussion du bill 90, nous a répondu à peu près la même chose. Il va falloir s'y attaquer et exiger des compagnies des explications concernant la guerre des prix et concernant le fait que plusieurs régions du Québec sont obligées de payer des prix assez considérables, ce qui amène un coût de transport assez différent par rapport à celui d'autres régions de la province.

Il y a le problème aussi que les détaillants d'essence avaient soumis au premier ministre Bourassa, le 15 juin 1971, dans une lettre qu'ils lui avaient fait parvenir: "La situation des petits distributeurs de pétrole vis-à-vis des grosses entreprises pétrolières". Cela, on n'y touche pas. On qualifiait la situation d'esclavage, et je la reprends, parce que c'est extrêmement important.

Et dans la lettre qu'on envoyait à M. Robert Bourassa, on disait ceci: "Les détaillants d'essence sont à la merci des compagnies pétrolières qui manipulent lois, frontières, au détriment des intérêts des collectivités, font fi des données fiscales, contrôlent tous les mouvements de biens et des ressources humaines de cette industrie, dictent le ton à tous les rapports, déterminent les règles à suivre, imposent les procédés à appliquer. Bref, toute cette industrie est bien assujettie par leur carcan".

Mais surtout ce paragraphe: "Les détaillants d'essence sont non libres de fixer leurs propres heures de travail, non libres d'accepter la gazoline de leur choix, non libres de publier leur propre nom et forcés de publier le nom de la compagnie pétrolière, forcés d'acheter les marques désignées et l'antigel à des prix n'étant pas toujours compétitifs, forcés de payer pour les programmes de promotion et les concours commandités par les compagnies pétrolières, forcés d'accepter les changements de baux et de contrats. La seule alternative qu'ils ont est d'abandonner leur commerce. Bref, ils jouissent de deux libertés seulement: la liberté de faire tout ce que leur compagnie pétrolière suggère, la liberté de devenir cassés".

Cette situation a quand même des conséquences dans la protection du consommateur au Québec, a des conséquences vis-à-vis des petits détaillants, et a des conséquences énormes vis-à-vis du petit consommateur.

Vous avez élaboré dans votre projet de règlement un certain contrôle de la qualité des produits pétroliers, strictement par le fait que vous vous donnez le droit de faire certains échantillons. C'est déjà un début, en ce qui regarde le nombre d'octanes, par exemple, dans la gazoline, la qualité des produits. Il faut absolument que le gouvernement du Québec nomme des inspecteurs qui, régulièrement, devront contrôler les produits pétroliers.

Et pour moi le commerce des produits pétroliers ça va plus loin que ça. Ce n'est pas d'abord là qu'on se fait tromper. Ce n'est pas d'abord à ce niveau qu'on se fait organiser. C'est à un autre niveau, c'est-à-dire la relation entre le petit détaillant et les grandes compagnies pétrolières.

Et le petit détaillant est poigné là-dedans, il est esclave. Il va falloir que le gouvernement du Québec s'interpose entre le petit détaillant...

M. LE PRESIDENT: Etes-vous capable de me dire à quel article du projet de loi vous êtes?

M. LESSARD: M. le Président, je discute des règlements actuels, de ce qui est bon et de ce qui aurait dû être dans le projet de loi.

M. LE PRESIDENT: II faut tout de même discuter ce qui est dans la loi et les règlements. On ne peut pas...

M. LESSARD: M. le Président, je discute des règlements.

M. LE PRESIDENT: Je m'excuse, mais on doit discuter de ce qui doit être dans la loi et les règlements qui sont applicables à la loi.

M. LESSARD: C'est justement, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: On ne parle pas de ce qui devrait être dans la loi, puisqu'elle est adoptée.

M. LESSARD: M. le Président, je parle de ce qu'on aurait dû ajouter dans les règlements pour faire en sorte que la loi puisse véritablement régler le problème du commerce. Regardez votre loi, M. le Président: "Ce projet a pour objet de régir le commerce des produits pétroliers au Québec." Est-ce que la relation entre le grossiste et les petits détaillants ce n'est pas une certaine réglementation concernant le commerce des produits pétroliers, M. le Président? Si ce n'est pas ça, je me demande ce qu'on est venu discuter ici.

M. LE PRESIDENT: S'il vous plaît, je vais vous faire la remarque que vous avez faite tout à l'heure. Vous dites que vous avez eu la brique hier et vous n'avez pu en prendre connaissance; donc, vous ne pouviez pas discuter ce matin et vous êtes en train de discuter.

M. LESSARD: M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Si vous voulez continuer sur les règlements, je vous laisse la parole. Si vous ne voulez pas, je vais donner la parole à un autre.

M. LESSARD: ... il y a certaines choses que je peux discuter et j'ai l'intention d'en discuter. M. le Président, en particulier la relation et les contrats entre le grossiste, la grande entrepri-

se pétrolière et le petit détaillant, il va falloir que le gouvernement du Québec essaie véritablement de régler ce problème. C'est un problème de réglementation qui concerne le commerce des produits pétroliers, quoi qu'en dise M. le président.

Il y a aussi le problème que les normes techniques qu'on a actuellement — ce n'est pas un reproche au ministre mais on devrait aller plus loin que ça — sont strictement américaines. Qu'on me comprenne bien, quand je dis "américaines", ça ne veut pas dire que ce n'est pas bon, au contraire. Les normes techniques qui sont là peuvent être excellentes. Mais comme nos petits détaillants sont, actuellement, pris avec les grosses compagnies américaines, on leur impose des règlements qui sont en fonction des normes et des techniques des grosses compagnies américaines. Il faudrait aussi se pencher sur le problème et voir s'il n'y aurait pas lieu d'appliquer des règlements qui ne sont pas strictement américains mais qui pourraient permettre aux petits détaillants d'aller s'associer avec d'autres compagnies pétrolières qui ne sont pas nécessairement les compagnies pétrolières américaines.

Comme ces règlements sont strictement américains, je pense qu'on rend les détaillants encore plus esclaves des compagnies américaines. Voilà, M. le Président, les quelques remarques que j'avais l'intention de faire. Je pense qu'elles touchent strictement au projet de règlements du bill 90 et j'étais justifié de les faire. Je souhaite une chose, c'est que le ministre actuel, qui a fait un pas, je crois, pour régler une situation qui exigeait de l'être, aille beaucoup plus loin s'il veut véritablement régler le problème du commerce des produits pétroliers.

Encore une fois, je félicite le ministre et les fonctionnaires qui ont fait un travail énorme là-dedans. Ce n'est pas la faute des fonctionnaires si on ne va pas plus loin que ça, c'est strictement la faute de l'idée qu'on a de ne pas toucher véritablement au problème et ne pas aller plus loin que régler ce qu'il y a de superficiel. Merci, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: M. le ministre.

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, je veux répondre aux commentaires qu'on vient d'entendre. Je pense que pour la première fois on tente d'avoir une réglementation, le gouvernement entre dans le secteur des produits pétroliers. Il est évident que, par rapport à un marché si important et aussi complexe, il n'est pas toujours possible de tout faire du premier coup.

Comme je le disais tout à l'heure, même si c'est un document de 200 pages que nous avons devant nous, c'est évident que ça laisse toujours de la place au perfectionnement. Je suis d'accord sur ce plan.

M. LESSARD: C'est le rôle de l'Opposition, M. le Président.

M. MASSE (Arthabaska): En ce qui concerne la deuxième phase, parce que j'ai dit tout à l'heure — peut-être que vous n'étiez pas présent — que la deuxième phase touchera à des points, justement, qui nécessitent qu'au départ nous ayons une certaine quantité de statistiques qui nous parviendront avec les demandes de permis auxquelles sera attaché un questionnaire que le détaillant, le grossiste ou le transporteur aura à remplir. Cela nous permettra, dans un deuxième temps, de connaître davantage la situation.

Actuellement, les statistiques sur cette question sont des plus rares et ne permettent pas d'avancer dans des champs nouveaux. C'est la remarque que j'avais à faire en ce qui concerne la rationalisation du secteur de la distribution au Québec. Maintenant, il ne faudrait pas faire, non plus, de pathos parce qu'on dit que les normes sont inspirées de normes des grandes compagnies américaines. Ce n'est pas une question de grandes compagnies américaines; c'est une question de techniques, c'est une question d'avancement technologique, et je dois dire qu'un certain nombre des normes appliquées sont des normes canadiennes. Peut-être que des questions de langue peuvent poser certains problèmes à des petits détaillants qui ne sauraient pas, par exemple, la langue anglaise, mais je dois dire que, sur ce plan-là, nous avons bien l'intention d'effectuer des traductions qu'on pourra remettre à chacun des détaillants qui voudra s'en prévaloir.

Dans la deuxième phase, comme je le disais tout à l'heure, nous avons l'intention d'examiner toute la question du nombre des stations de service, de rationaliser le commerce et la distribution des produits, la localisation, par exemple, des stations de service et un certain nombre d'autres points qui ressortiront à la suite des compilations statistiques que nous ferons à partir des renseignements que chacun des distributeurs, grossistes ou transporteurs devra nous remettre dès le début de 1973, s'il veut pouvoir fonctionner à partir de l'entrée en vigueur de cette loi.

M. LESSARD: M. le Président, la réponse du ministre me satisfait; c'était un peu dans ce sens que je lui demandais des précisions. Cependant, quand je parlais des normes américaines, il ne s'agissait pas du tout de pathos. Ce n'est pas en tant que député péquiste que j'en parlais; c'est qu'en fait, si on crée des normes strictement américaines, le détaillant devient encore plus esclave de ces compagnies. Les compagnies américaines sont aussi internationales. Il va falloir agir de façon à ne pas strictement lier nos distributeurs de produits pétroliers à ces compagnies. Il y a d'autres compagnies internationales qui viennent d'autres pays. C'est simplement pour ça, M. le Président; ce n'est pas du tout dans l'intention de faire du pathos. Je pense que je suis assez réaliste pour constater que les compagnies pétrolières sont d'abord des compa-

gnies internationales et en grande partie des compagnies américaines.

M. LE PRESIDENT: Le député de Lotbinière.

M. BELAND: M. le Président, comme question supplémentaire à ce qui vient d'être dit, étant donné la réponse que le ministre a apportée lorsqu'il dit, par exemple: Les statistiques, à ce jour, ne permettent pas d'avancer dans des champs nouveaux, est-ce que le ministre laisse présager que justement il n'y a pas possibilité d'élaborer dans des champs nouveaux au point de vue de la réglementation?

M. MASSE (Arthabaska): Pas du tout. Je dis qu'il faut une meilleure connaissance pour aller plus loin que les règlements actuels. Par exemple, est-ce qu'on sait combien, dans telle municipalité, existent de stations de service, les distances entre les stations de service? Cela, ce sont des genres de données qui ne sont pas disponibles. Je veux dire que les questionnaires que devra remplir annuellement un détenteur de permis nous permettront de connaître davantage le secteur et, par la suite, peut-être, d'aller dans des champs nouveaux qui ne sont pas inclus dans la présente réglementation. C'est le sens de mes paroles.

M. BELAND: Faisant suite à ce que vous venez de dire encore, disons que le permis, c'est en quelque sorte un privilège qui est accordé à quelqu'un en particulier. A ce moment-là, est-ce que les premiers permis vont être remis automatiquement aux détaillants, aux grossistes, aux commerçants et le reste, à tous ceux qui font présentement le commerce des produits pétroliers? Est-ce que vous avez prévu la réglementation à cette fin? Est-ce qu'il y a suffisamment de choses bien définies pour faire en sorte qu'il y ait une surveillance très étroite, après que les permis seront...

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, je pense que si on a l'occasion de feuilleter tout le document on verra que la demande du permis au ministère devra être accompagnée d'un questionnaire rempli par le demandeur du permis, avant la livraison.

M. BELAND: Merci.

M. LE PRESIDENT: Le député de Saguenay.

M. LESSARD: M. le Président, le ministre nous dit qu'il n'est pas capable de savoir combien il y a de détaillants dans telle municipalité. Est-ce que le détaillant n'est pas obligé de s'inscrire au ministère des Institutions financières? Est-ce que ce ministère n'a pas toutes les informations que recherche le ministre? Ou du moins, est-ce qu'il ne devrait pas les avoir?

M. CLOUTIER (Montmagny): Si c'est une compagnie.

M. LESSARD: II ne faudrait quand même pas cloisonner les ministères.

M. CLOUTIER (Montmagny): Si c'est une compagnie. Si c'est un particulier, il n'a pas à s'inscrire au ministère des Institutions financières.

M.LESSARD: Strictement, s'il est incorporé.

M. CLOUTIER (Montmagny): II y a plus de chance qu'il s'inscrive au ministère du Revenu parce qu'il lui faut une licence de taxe de vente.

M. LESSARD: En fait, le détaillant a une licence de taxe de vente quand même.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, mais c'est au ministère du Revenu, ça.

M. LESSARD: D'accord, à l'un ou l'autre des ministères.

M. MASSE (Arthabaska): Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a quand même, en ce qui concerne le ministère du Revenu, une confidentialité essentielle. Même à l'intérieur du gouvernement les statistiques ne peuvent pas être communiquées.

Etude détaillée des règlements

M. LE PRESIDENT: Section 1, Interprétation, page 2.

M. MASSE (Arthabaska): Est-ce qu'on a l'intention de faire la lecture complète?

M. LE PRESIDENT: On pourrait faire une lecture assez rapide de la section I, Interprétation, par exemple, quitte à apporter les modifications qui sont prévues. Article 1, sous-article 1, Aération; sous-article 2, Approbation. Voulez-vous qu'on le lise?

M. CLOUTIER (Montmagny): Non, on va le lire tout bas.

M. LE PRESIDENT: On lit chacun pour soi. "Aération: action de l'air ou de la vapeur qui viennent compenser la modification de volume due au déplacement d'un liquide."
Il n'y a pas de problème?

M. BELAND: M. le Président, ici, il est bien entendu nous sommes dans l'interprétation des mots utilisés dans le volume?

M. LE PRESIDENT: Exactement.

M. BELAND: Est-ce que vous me permettez

à ce moment-ci une question un peu plus technique, simplement pour éclairer? Lorsqu'il y a déversement d'essence dans un réservoir, est-ce qu'il y a un deuxième tuyau pour faire sortir l'air? Est-ce que, par ce tuyau, il peut sortir du liquide?

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, je pense que ce genre de question technique dans laquelle on s'engage va peut-être rendre la discussion des règlements ardue, mais je pense que tout entreposage doit avoir un tuyau d'aération.

M. LESSARD: S'il est en haut, cela ne peut pas couler par en bas. On ne peut mettre le tuyau en bas, il va perdre son essence. Il faut le mettre en haut.

M. LE PRESIDENT: Est-ce que la réponse est complète?

M. BELAND: Enfin, on n'a pas répondu.

M. MASSE (Arthabaska): J'ai dit qu'il fallait des tuyaux d'aération, il me semble que c'est suffisant.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 2, Approbation. Sous-article 3) Camion-citerne. Est-ce que cela a besoin de tuyau?

M. BELAND: L'honorable président semble me poser une question. Je vais lui répondre par une autre question à l'adresse du ministre. C'est une question un peu technique encore, relativement aux camions-citernes. Est-ce que vous avez noté, à ce jour, des camions-citernes qui ne renferment pas d'extincteur?

M. MASSE (Arthabaska): C'est inclus dans la réglementation. Il y a le cas des camions-citernes, des stations de service ou des dépôts maritimes. Il est prévu, à chacun de ces endroits d'entreposage, des moyens à indiquer pour la lutte contre l'incendie.

M. LEDUC: M. le Président, à "camion-citerne", on marque: "Tout véhicule automoteur simple portant une citerne à marchandises et utilisé pour le transport des liquides inflammables ou combustibles", Si ma mémoire est bonne, il y a des camions-citernes qui ont, à l'intérieur de leur citerne, différents réservoirs. Ceux-ci contiennent une qualité d'huile et, dans une autre section de la même citerne ou de la même remorque, en arrière, il y a une autre qualité d'huile. Est-ce que cela comprend aussi ce genre de camions, même si on dit "portant une citerne"? On veut dire l'extérieur mais, à l'intérieur, comment sont définis les réservoirs? Je ne sais pas si je suis clair dans ma question.

M. MASSE (Arthabaska): C'est-à-dire qu'il y a différentes sortes de camions. Il y a le camion-citerne. On verra par la suite le camion à ridelles. Mais le camion-citerne...

M. BELAND: Pour éclairer davantage le ministre peut-être, le camion-citerne comprend plusieurs compartiments. L'interrogation du député est, je pense, tout à fait de mise et il faudrait peut-être clarifier davantage ce qu'est un camion-citerne. On voit également des camions-citernes...

M. MASSE (Arthabaska): A compartiments?

M. BELAND: ... où il y a deux remorques-citernes tirées par le même camion.

M. LEDUC: La raison pour laquelle je mentionne cela, c'est que l'objectif de la réglementation est de protéger le consommateur. Une expérience personnelle. Des gens travaillaient au bord de l'eau, l'été, et, l'hiver, ils louaient ou achetaient un camion et faisaient la vente d'huile. Ils mettaient dans un de leur réservoir, à l'intérieur de leur camion-citerne, une qualité d'huile. Le lendemain, ils mettaient une autre qualité. Ces deux qualités devenaient incompatibles et c'est le type, finalement, qui chauffait sa maison qui avait des problèmes.

Il peut y avoir différentes qualités d'huile ou d'essence, j'imagine, à l'intérieur du même camion-citerne et je ne vois pas de définition qui explique cela.

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, est-ce que vous permettriez que M. Servais, qui est notre spécialiste dans ces questions, réponde aux questions plus techniques?

M. BELAND: C'est un plaisir d'accepter que M. Servais nous serve.

DES VOIX: D'accord.

M. MASSE (Arthabaska): C'est un plaisir, messieurs. En ce qui concerne les camions-citernes, ceux-ci sont divisés en deux ou trois ou quatre compartiments. Lorsqu'il y a transport de produits de différentes classes, il faut absolument que la division du compartiment soit double de manière qu'il n'y ait pas de mélange au cas où il y aurait une fuite dans la division.

De plus, chaque division double doit avoir un évent au bas et au dessus de manière que le produit, lorsque l'évent est en bas, puisse s'écouler. On peut ainsi vérifier si, réellement, la division est étanche. En ce qui concerne le transport de produits de différentes classes, c'est-à-dire l'essence et l'huile à chauffage dans le même camion, il est suggéré qu'à partir du 1er janvier 1973 tout nouveau camion ou toute nouvelle citerne devra avoir double équipement sur ces citernes. C'est-à-dire, deux pompes, deux boyaux, deux dévidoirs, pour ne pas mélanger les produits. Nous avons donné un

délai, jusqu'en 1978, pour la bonne raison que c'est assez cher de faire ces réparations. Cela peut coûter entre $2,200 et $3,000.

M. BELAND: Toujours à l'intérieur de cette discussion de camion-citerne, présentement nous avons des livreurs d'essence qui passent par les portes chez les cultivateurs ou aux maisons.

Pour ma part, j'ai constaté que dans le même camion il pouvait y avoir de l'huile diesel, de l'huile à chauffage et de l'essence des deux sortes, rouge et jaune. Tout cela était dans le même camion. Est-ce que cela ne nécessiterait pas un petit éclaircissement dans la définition?

M. MASSE (Arthabaska): Je vais vous dire, M. le député. Dans la loi, dans "transport et manutention", vous allez constater qu'au point de vue citerne il faut double équipement pour prévoir tout accident, toute explosion. C'est indiqué un peu plus loin. Tantôt, vous avez parlé de la définition d'un camion-citerne. Vous avez une définition d'un camion semi-remorque et semi-remorque-remorque. A présent, vous êtes rendu avec des trains, comme on peut les appeler. Vous avez le tracteur, vous avez la remorque et, en arrière, vous avez une autre remorque. Alors, la définition est donnée dans la section no 1. En ce qui concerne la division de la citerne, c'est mentionné un peu plus loin dans la loi, "pour prévenir le mélange de gazoline, d'huile de différentes classes."

M. BELAND: D'accord.

M. MASSE (Arthabaska): Le consommateur va être réellement protégé par la suite.

M. LEDUC: Parfait. Cela répond à ma question.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 4, camion à ridelles... Sous-article 5, contenant. Sous-article 6, dépôt. Sous-article 7, dépôt maritime. Sous-article 8, distributeur. Sous-article 9, établissement de carburant et de lubrifiant au détail. Sous-article 10. On vous a passé une feuille vous demandant de changer le sous-article 10. Tel que rédigé, le sous-article 10 dit: Etablissement d'huile de chauffage: signifie tout établissement où se fait le commerce au détail des produits pétroliers. On devrait lire: Etablissement d'huile à chauffage: signifie tout établissement où se fait principalement le commerce au détail des produits de classe II.

M. MASSE (Arthabaska): On précise davantage.

M. LE PRESIDENT: M. le ministre, si vous voulez préciser.

M. MASSE (Arthabaska): Je veux simplement souligner qu'on précise davantage...

M. LE PRESIDENT: Bon.

M. MASSE (Arthabaska): ... la définition d'établissement d'huile à chauffage.

M. LE PRESIDENT: D'accord. Sous-article II, event: Tuyau ou prise d'aération. Sous-article 12, exempt de gaz.

M. BELAND: C'est justement à ce sous-article, M. le Président, que ma question du début portait. On a constaté, dans le passé, je ne sais pas si cela avait été ajouté en supplément mais il y avait certains retours de gaz. Justement, au lieu de livrer, par exemple, 1,000 gallons à un individu, en somme, ils étaient livrés mais en même temps, il y en avait une certaine quantité qui revenait dans le camion. Cela a causé de drôles de conséquences.

M. MASSE (Arthabaska): C'est une des raisons pour lesquelles on a établi des règlements.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 13, fosse.

M. BELAND: Le type en question gardait son intérêt immédiatement!

M. LE PRESIDENT: Sous-article 14, gallon. Sous-article 15,...

M. BELAND: Un instant. En ce qui concerne le gallon, est-ce le gallon canadien ou le gallon américain?

M. MASSE (Arthabaska): C'est précisé.

M. BELAND: D'accord.

M. LEDUC: C'est écrit: Loi canadienne des Poids et Mesures.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 15. Il faut changer ce sous-article. Donc la définition de grossiste: exploitant qui fait le commerce des produits pétroliers aux fins de revente à des établissements où se fait le commerce au détail, doit être changé pour la suivante: grossiste: exploitant qui fait du commerce de produits pétroliers en gros. Sous-article 16, kiosque ou abri. Sous-article 17, libre service. Sous-article 17 a), loi. Sous-article 18, marina. Sous-article 19, module. Sous-article 20, point d'éclair d'un liquide. Sous-article 21, remorque.

M. CLOUTIER (Montmagny): Voulez-vous faire le lien, M. le Président, entre le sous-article 21 et le sous-article 3?

M. MASSE (Arthabaska): Camion-citerne et remorque?

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui. Cela pourrait être également une citerne qui soit sur une remorque?

M. MASSE (Arthabaska): Absolument.

M. CLOUTIER (Montmagny): Bon, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 22, réservoir atmosphérique. Sous-article 23, réservoir portatif. Sous-article 24, semi-remorque. Le sous-article 24 se rapporte au sous-article 21. C'est une explication du sous-article 21. Sous-article 25, séparateur.

M. BELAND: Un instant, M. le Président. M. Servais, qui aide M. le ministre, ce matin, a parlé tantôt, de la semi-remorque. Or, on dit ici semi-remorque. Mais où se trouve la définition de l'autre machin qu'il y a derrière, qui est accroché à la semi-remorque?

M. MASSE (Arthabaska): C'est une remorque.

M. CLOUTIER (Montmagny): Sous-article 21.

M. MASSE (Arthabaska): C'est au sous-article 21.

M. BELAND: Ce serait la remorque.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 26, spécifications de l'A.P.I.

M. BELAND: L'A.B.I, nous ne voyons pas cela ici. C'est l'A.P.I.

M. LE PRESIDENT: J'ai dit A.P.I.

M. BELAND: Excusez-moi.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 27, spécifications de l'ASTM. Sous-article 28, spécifications de CGSB. Sous-article 29, spécifications de la CSA.
Le député de l'Assomption.

M. PERREAULT: M. le Président, aux sous-articles 28 et 29, j'aimerais, dans le texte français, qu'on inscrive le sigle et le nom français parce que ces deux spécifications existent sous un nom français, la CSA et l'autre.

M. MASSE (Arthabaska): Parfait.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 30, spécifications du CUA ou de l'ACA. Sous-article 31, spécifications du NFPA. Sous-article 32, spécifications de l'ULC.

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela doit être la même chose. Est-ce que l'ULC, c'est en anglais: Underwriters...?

M. MASSE (Arthabaska): C'est cela.

M. CLOUTIER (Montmagny): Est-ce que le sigle français existe?

M. MASSE (Arthabaska): Oui.

M. CLOUTIER (Montmagny): II faudrait peut-être le mettre en français.

M. PERREAULT: Oui. J'ai demandé au ministre de vérifier toutes les associations, tous les sigles.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord. Il y a donc les sous-articles 28, 29 et 32.

M. LE PRESIDENT: Sous-article 33, spécifications de l'USDOT. Sous-article 34, terrain public. Sous-article 35, tracteur. Sous-article 36, transporteur. Sous-article 37, tuyauterie. Sous-article 38, USSMSG. Sous-article 39, véhicule.
Section II, Définition, classification et normes de qualité des produits pétroliers.
"Article 2, Définition: Pour les fins de la loi et du présent règlement, un produit pétrolier est un mélange d'hydrocarbures qui est utilisé comme carburant, huile de chauffage ou lubrifiant".
Sous-article 1, paragraphe a). Y a-t-il des questions?

M. BELAND: C'est sûr ce paragraphe que portait une de mes questions concernant une définition plus complète. Il est entendu que c'est réellement technique. Qu'est-ce que c'est, l'essence qui est un "distillat léger du pétrole, etc.? " II faudrait que ce soit défini d'une façon plus complète.

M. MASSE (Arthabaska): II faut se référer à plusieurs pages. Pour les paragraphes a), b) et c), vous avez, à l'article 3, la classification:

(1) "Les produits pétroliers sont classifiés comme suit..." Ce sont des termes de chimistes.

M. LESSARD: Pas des termes politiques.

M. MASSE (Arthabaska): C'est une définition du produit. Les produits sont classés par la suite, comme on le voit à la page 9.

M. BELAND: Les nôtres ou les vôtres?

M. CARPENTIER: Certainement pas les vôtres.

M. BELAND: Les vôtres sont bien enchevêtrées.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe c). Sous-paragraphe i). Sous-paragraphe ii). Sous-article (2)?

M. BELAND: Est-ce que, plus loin, on définit exactement quelle quantité des deux? On

dit bien "un résidu ou un mélange des deux", mais dans quelle proportion? Est-ce qu'on le dit plus précisément plus loin?

M. MASSE (Arthabaska): A l'article 4.

M. BELAND: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Paragraphe a). Sous-paragraphe i), sous-paragraphe ii). Paragraphe b). Paragraphe c). Sous-article (3).
Article 3, classification.

M. MASSE (Arthabaska): Comme je le disais tout à l'heure, la classe I, c'est, on le comprend très bien, l'essence; la classe II, l'huile à chauffage et la classe III, les lubrifiants.

M. LE PRESIDENT: L'indice d'octane se rapporte à l'essence.
Sous-article (2). Sous-article (3). Article 4, normes.
Section III, échantillonnage et analyse.

M.LESSARD: Concernant l'échantillonnage, l'article est assez vague: "Pour fins d'analyse, un inspecteur peut, en payant le prix courant, prélever de tout réservoir un échantillon de produit pétrolier n'excédant pas un gallon". Est-ce que le ministre a étudié la possibilité de demander à ces inspecteurs de faire dix ou cinq échantillonnages par année? Sans préciser de dates naturellement, parce que, s'ils le savent avant, ils vont se préparer en conséquence.
D'abord, ça va prendre des inspecteurs pour faire en sorte que cette loi puisse être appliquée véritablement. Il ne s'agira pas seulement de prendre un échantillonnage par année.

M. MASSE (Arthabaska): C'est bien évident qu'au départ nous n'avons pas l'intention d'avoir cent inspecteurs. On pourrait prendre des échantillons d'une façon systématique. Cela pourra également se faire par rapport à un certain nombre de stations de service ou de vendeurs d'huile à chauffage dans une municipalité.
Pour l'instant, la méthode qui sera employée dépendra de l'étendue de l'inspection, mais aussi du nombre d'inspecteurs qui pourront être disponibles.

M. LESSARD: Quand vous parlez du nombre d'inspecteurs qui pourront être disponibles, il ne faudrait pas, non plus que ce soit trop concentré dans des régions comme Montréal ou Québec. Il faudra qu'il y en ait dans les régions éloignées aussi.

M. MASSE (Arthabaska): Je pense que ça va être important de les concentrer d'une certaine façon à Montréal, du fait que la grosse majorité des vendeurs ou des distributeurs se trouve dans la région de Montréal. Il est évident que les centres moins importants, les petites villes comme les villages, devront être visités également.

M. CLOUTIER (Montmagny): Combien le ministre a-t-il actuellement d'inspecteurs affectés à cette tâche?

M. MASSE (Arthabaska): Actuellement, parce que la loi entre en vigueur le 1er janvier 1973, c'est un groupe de trois ou quatre personnes que nous avons. Dès janvier 1973, nous en aurons une dizaine et, deux ou trois mois après, nous augmenterons le nombre selon les besoins.

M. CLOUTIER (Montmagny): Ces mêmes inspecteurs, non seulement vont prendre des échantillons de produits mais vont également surveiller l'équipement...

M. MASSE (Arthabaska): Possession de permis, c'est ça.

M. CLOUTIER (Montmagny): ... possession de permis, enfin ils vont faire toutes vérifications autorisées par les règlements.

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. BELAND: Comme question supplémentaire sur cet échantillonnage, on dit ici... en payant le prix courant. Le prix courant va-t-il être payé au distributeur, au détaillant ou enfin au manufacturier?

M. MASSE (Arthabaska): A celui chez qui on le prend.

M. BELAND: Maintenant...

M. MASSE (Arthabaska): Le maximum est d'un gallon.

M. BELAND: Maximum d'un gallon, d'accord. A ce moment-là, c'est le gouvernement en somme qui va payer à ce détaillant, à ce grossiste.

M. MASSE (Arthabaska): A l'exploitant.

M. BELAND : Est-ce que réellement ça ne produira pas un autre effet dans d'autres secteurs? On constate que lorsqu'il y a des échantillons de produits quelconques pris dans le but de vérifier pour voir si ça répond aux normes de qualité et le reste, à mon avis, il n'y a pas tellement d'endroits où ce produit est payé lorsque l'échantillon est recueilli par un inspecteur qui est un inspecteur du gouvernement. Est-ce que ça veut dire que dorénavant, dans nos lois, il y aura des compléments apportés pour faire en sorte que le gouvernement paie...

M. MASSE (Arthabaska): Ce n'est pas un

précédent. On me dit qu'au ministère du Revenu, quand il y a prélèvement d'un échantillon, celui-ci est payé.

M. BELAND: Au ministère du Revenu?

M. MASSE (Arthabaska): La Loi de la gazoline, la manutention de la gazoline.

M. BELAND: Ah! bon, je pensais que vous disiez que lorsqu'il y a un prélèvement d'impôt pris dans nos poches, c'était remboursé.

M. MASSE (Arthabaska): J'ai bien dit un échantillon.

M. LEDUC: C'est un prélèvement, ce n'est pas un échantillonnage, l'impôt.

M. LE PRESIDENT: Si vous permettez, messieurs les membres de la commission, nous allons revenir à la section II, article 4 — si vous voulez, on va lire l'article au complet — dans la quatrième ligne, on dit: "Tout produit pétrolier doit être conforme aux normes de qualité des produits pétroliers et connexes, groupe 3, G.P., que donne la dernière édition des spécifications de l'Office des normes du gouvernement canadien, tel qu'indiqué par l'annexe A".

Si vous voulez, on va se reporter à la page 108 qui comprend l'annexe A. On va en discuter tout de suite, si vous permettez. On procédera de la même façon avec les annexes au fur et à mesure qu'elles se présenteront.

C'est technique: Les normes de qualité des produits pétroliers.

M. MASSE (Arthabaska): C'est très technique.

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est une analyse.

M. LE PRESIDENT: Revenons à la section d'échantillonnage et d'analyse. On a discuté de l'article 5, Prise des échantillons. Le député de l'Assomption.

M. PERREAULT: A l'article 5, j'ai une question à poser. J'ai déjà, pour le ministère du Revenu autrefois, pris des échantillons dans des stations de service comme ça et on avait un contenant standard, lequel était scellé avant de prendre l'échantillon et il devait être scellé de nouveau immédiatement après de façon à protéger le consommateur, le détaillant. Est-ce que vous avez l'intention de procéder de façon semblable?

M. MASSE (Arthabaska): La même procédure, M. le député.

M. PERREAULT : Même procédure, merci.

M. LE PRESIDENT: Article 6, Identification de l'échantillon: "Après avoir prélevé l'échantillon, l'inspecteur doit rédiger une note d'identification contenant les renseignements suivants: a) le nom et l'adresse de l'exploitant; b) la date du prélèvement de l'échantillon — je pense qu'on a répondu pas mal à ça tout à l'heure — c) l'établissement où a eu lieu le prélèvement; d) l'identification du réservoir d'où provient l'échantillon; e) l'identification du produit pétrolier; f) le nom du fournisseur du produit; g) la date des deux dernières livraisons du produit pétrolier à l'exploitant et la quantité livrée chaque fois..."

M. CLOUTIER (Montmagny): Le nom et le numéro du chauffeur qui a effectué les deux dernières livraisons? Si c'est ce qu'on appelle un "gaz bar"...

M. MASSE (Arthabaska): C'est le nom du fournisseur et non du chauffeur.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord, le fournisseur, mais si c'est un "gaz bar" qui achète du camion-citerne mais aux meilleures conditions possibles, ça peut changer de livreur à chaque livraison. A ce moment-là, lequel est visé?

M. MASSE (Arthabaska): C'est dans le but de faire notre enquête. C'est pourquoi on demande le nom et le numéro du chauffeur, certaines compagnies ne fonctionnant pas par nom, mais par numéro. A présent, il y a les petits...

M. CLOUTIER (Montmagny): Quand c'est une compagnie identifiée il n'y a pas de problèmes, c'est toujours le même fournisseur. Quand il n'y a pas d'identification, cela peut être la compagnie qui n'a pas d'identification, parce que de plus en plus les compagnies, apparemment, exploitent des gaz-bars, mais cela peut aussi être n'importe quel fournisseur, n'importe quel grossiste, le tout dépendant du prix.

M. MASSE (Arthabaska): Vous avez raison. C'est pourquoi on demande les deux dernières livraisons. On aurait peut-être dû demander les trois ou quatre dernières, mais les deux, cela devrait être... On peut le demander par la suite.

M. CLOUTIER (Montmagny): Dans le cas où il n'y a pas d'identification, peut-être que là, ça... Quand il y a identification du poste de la compagnie.

M. MASSE (Arthabaska): Même là, il arrive qu'il se fait du dumping, comme on dit. Il peut y avoir un autre représentant avec un camion qui va livrer le soir.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, ou la nuit, cela peut arriver.

M. MASSE (Arthabaska): C'est un peu dans ce but qu'on pose cette question.

M. LE PRESIDENT: Le député de Taillon.

M. LEDUC: M. le Président, je ne sais pas si cela s'applique dans le cas des postes d'essence, mais dans les réservoirs d'automobiles il se fait parfois de la condensation, plus spécialement l'hiver... Est-ce qu'il peut y avoir un phénomène identique dans les réservoirs des stations de service? Si oui, est-ce que ce ne serait pas une bonne idée, s'il y a condensation, d'indiquer la température la journée où cela a été pris? Si c'est pris à 30 sous zéro ou quand c'est humide, on a des problèmes avec l'essence dans nos automobiles. Est-ce que la même chose s'applique à ces réservoirs? Est-ce que, étant sous terre, il n'y a pas de condensation ou si, dans l'analyse que vous allez faire de l'essence, vous allez prendre cela en considération?

M. MASSE (Arthabaska): Vous avez de la condensation quand vous gardez votre automobile dans un garage chauffé. L'échantillonnage va se prendre à la sortie du boyau. Par contre, il va y avoir des jaugeages avec un produit chimique, une graisse si vous voulez — c'est inscrit dans la loi — pour vérifier s'il y a de l'eau dans les réservoirs.

Il arrive souvent, lorsqu'il y a de l'eau dans les réservoirs, surtout au printemps, avec la fonte des neiges, quand les tuyaux sont encavés, que l'eau s'y déverse quand les bouchons ne sont pas bien étanches. Cela arrive assez souvent. A présent, l'échantillonnage va toujours être pris par nous au boyau de livraison. Au point de vue du produit que vous avez dans votre automobile, on peut le faire aussi, mais, par contre, si vous rentrez chaque jour dans votre garage, on ne peut pas dire, s'il y a de l'eau dans le produit, que cela vient de la livraison qui a été faite à la station d'essence.

M. LEDUC: Je ne parlais pas de faire le prélèvement de l'échantillonnage à même les réservoirs d'automobiles. Ce n'est pas ça du tout. J'employais ça comme exemple à savoir si la même chose pouvait arriver dans les réservoirs. Avec ce que vous venez de m'expliquer, j'ai bien l'impression que ce n'est pas la même chose du tout. Merci.

M. MASSE (Arthabaska): II peut arriver aussi qu'il y ait de la condensation dans un réservoir sur terre, parce qu'il se fait de la condensation dans n'importe quel dépôt marin, si vous voulez. Il y a toujours de l'eau qui peut s'infiltrer aussi. Cela peut arriver.

M. LE PRESIDENT: Article 7.

M. CLOUTIER (Montmagny): Alors, il n'y a aucun délai. Je comprends qu'il est difficile dans les règlements de mettre un délai d'analyse et de faire connaître aux détaillants ou aux commerçants le résultat de l'analyse, mais ils sont certainement intéressés, si ça va mal, à en avoir des nouvelles. Si ça va bien, ils n'auront pas de nouvelles.

M. MASSE (Arthabaska): Dès que le résultat de l'analyse sera connu, le détaillant en aura une copie. Si le détaillant est reconnu coupable, il devra payer les frais de l'analyse.

M. CLOUTIER (Montmagny): Les analyses vont être faites à quel endroit?

M. MASSE (Arthabaska): Nous avons contacté une compagnie privée. Nous avons aussi un très bon laboratoire au gouvernement et le ministère de la Voirie est très bien équipé.

M. CLOUTIER (Montmagny): Evidemment, il y a certaines précautions qui entourent le transport de l'échantillon, son identification afin qu'il n'y ait pas de mélange...

M. MASSE (Arthabaska): C'est pourquoi il faut que ce soit absolument scellé au départ et à l'arrivée du produit. C'est là qu'on va analyser, comme vous disiez tantôt, le degré d'octane.

M. LE PRESIDENT: Pas d'autre question sur l'article 7? On passe à la section 4, permis. Article 8. Il est question, dans l'article 8, des permis de grossiste, de détaillant, de stockage et de transport. On les étudie ou on en donne une définition plus approfondie à l'article 9, du permis de grossistes.

M. CLOUTIER (Montmagny): Quel sera le permis pour la raffinerie?

M. MASSE (Arthabaska): La raffinerie elle-même, on n'y touche pas. Maintenant, si la raffinerie vend par une filiale ou a un commerce de vente au détail, ce sera un permis de détaillant. Si elle a le statut de grossiste, ce sera le même permis qu'un grossiste.

M. CLOUTIER (Montmagny): On sait comment chaque raffinerie procède. D'abord, elle reçoit le matériel brut et le transforme. A Québec, il y a une seule raffinerie, mais les autres compagnies sont installées; elles ont des postes, des citernes, des réservoirs. Est-ce qu'il faudra un permis de grossiste à ces compagnies installées ici à Québec? C'est une autre opération. La même chose, à Montréal, pour les raffineries de l'Est.

M. MASSE (Arthabaska): Oui, monsieur, pour chaque établissement.

M. CLOUTIER (Montmagny): Chaque établissement.

M. MASSE (Arthabaska): C'est bien mentionné dans la loi.

M. CLOUTIER (Montmagny): Mais, pour la raffinerie elle-même, il n'y a pas de permis.

M. MASSE (Arthabaska): Pour la raffinerie, c'est une réglementation fédérale.

M. CLOUTIER (Montmagny): Pour fins d'information, est-ce que les contrôles sur la qualité du produit de la raffinerie elle-même sont faits par le fédéral?

M. MASSE (Arthabaska): Habituellement, on vérifie chacun des produits.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, mais la vérification est faite par qui? Est-ce par le gouvernement canadien.

M. MASSE (Arthabaska): Je ne pourrais pas répondre. Ce n'est pas au niveau de la fabrication qu'il y a inspection; c'est au niveau de la vente.

M. CLOUTIER (Montmagny): Je comprends que la compagnie a ses propres vérifications. C'est important pour elle, parce que, si elle mettait un produit défectueux sur le marché, il faudrait le rattraper, ce produit, parce qu'il pourrait se produire des difficultés tout le long du circuit de distribution. Jusqu'à présent, est-ce que les gouvernements se sont contentés de la simple vérification que la raffinerie faisait? C'est exact?

M. MASSE (Arthabaska): Oui.

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela s'est avéré suffisant?

M. MASSE (Arthabaska): Nous, nous touchons l'autre étape, l'étape de la distribution.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord.

M. LE PRESIDENT: Permis de détaillant. Permis de stockage, article 11.
Le député de l'Assomption.

M. PERRAULT: Lorsque le même détaillant vend de l'essence, de l'huile à chauffage ou différents produits dans différentes pompes, est-ce qu'il a un seul permis?

M. MASSE (Arthabaska): II va avoir un permis pour l'exploitation de son établissement. Il peut avoir la gazoline, l'huile diesel, comme carburants, et il peut avoir aussi de l'huile à chauffage. Pour nous, au questionnaire, il faut qu'il réponde la quantité manutentionnée, mais, étant donné que c'est un établissement, il a le droit de vendre du carburant et des lubrifiants.

M. LAVOIE (Wolfe): Alors, chaque permis, après ça, va être contrôlé par le gouvernement?

M. MASSE (Arthabaska): Justement, monsieur.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela va coûter un certain montant pour chaque permis?

M. MASSE (Arthabaska): Oui, monsieur.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est un moyen détourné d'imposer des taxes aux personnes.

M. MASSE (Arthabaska): Je pense que, si on veut établir un certain contrôle, il est essentiel qu'on exige un prix minimum pour l'obtention du permis.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est rendu que, chaque personne qui veut partir un commerce doit avoir une série de sept ou huit permis, à des coûts de $50, $100, etc. C'est presque impossible pour une personne de partir un commerce, parce que, partout où il y aura un réservoir à pétrole, ce sera un permis, à tel coût. Ecoutez, la province va faire tout un revenu !

M. MASSE (Arthabaska): Je pense qu'il est important, pour la sécurité du public, que la qualité du produit soit vérifiée, ce qui n'a jamais été fait au niveau des produits pétroliers. C'est la première fois qu'on entre un peu dans ce secteur avec la loi 90, et je pense qu'il est essentiel, si on veut qu'il y ait un contrôle du gouvernement en termes de protection du consommateur, que soit rattachée à ce permis une cotisation quelconque.

M. LAVOIE (Wolfe): C'est encore un autre domaine dont le gouvernement va se mêler. Il va toujours y avoir des inspecteurs et les types vont être obligés de payer des permis qui vont apporter un revenu additionnel au gouvernement. C'est une taxe déguisée. Jusqu'à maintenant, les consommateurs ont été protégés jusqu'à un certain point, peut-être pas au point où vous voulez les protéger. Cela ne leur coûtait pas les montants que vous proposez.

M. MASSE (Arthabaska): La protection était au bon vouloir de ceux qui étaient dans le domaine, les commerçants. Qu'est-ce qui vous dit, actuellement par exemple, que lorsque vous achetez de l'essence rouge on ne vous déverse pas un autre produit? C'est ce genre de fraudes qui peut exister actuellement dans le commerce que nous voulons réglementer. On verra un peu plus loin, quand on parlera des permis, peut-être même ici, que les coûts afférents aux permis seront des coûts minimaux. Et même, selon nous, cela n'égalera peut-être pas tous les frais que cela peut occasionner.

M. PERREAULT: On devrait tendre à l'autofinancement du service de l'inspection et de l'analyse.

M. BELAND: Plus loin, nous allons voir des montants exigés pour l'obtention de tels permis, que ce soit $25, $50, $100, etc. J'ai noté cela cette nuit. Est-ce que ce sera acquitté par le manufacturier ou par le détaillant?

M. MASSE (Arthabaska): Par le détenteur de permis.

M. BELAND: Pour faire suite à la question posée par le député qui m'a précédé, cela prendra un permis de détaillant pour livrer l'essence et cela prendra bientôt également un certificat de compétence, qu'il faudra probablement payer encore là, pour pouvoir prouver qu'on a la compétence pour livrer l'essence. Cela prendra probablement aussi un permis de travail, parce que cela commence à être exigé à certains endroits.

M. LAVOIE (Wolfe): Un permis d'entreposage, un permis de transport, un permis de ci et de cela. Cela devient une tour de Babel.

M. MASSE (Arthabaska): II ne faut pas exagérer. C'est bien évident que ce qu'on discute ici, c'est en termes de produits pétroliers. Celui qui vend au gros aura à se procurer un permis. S'il transporte lui-même, d'accord, il aura un autre permis à se procurer. Mais dans l'ensemble, généralement, ce sont des détaillants...

M. LAVOIE (Wolfe): Les petits vendeurs d'essence ou d'huile ont des dépôts à certains endroits. Quand leur camion est vide, il faut qu'ils aillent le remplir quelque part. Ils ont un dépôt dans une localité.

M. MASSE (Arthabaska): Oui, d'accord.

M. LAVOIE (Wolfe): Alors, cela leur prendra un permis d'entreposage, un permis de transport, un permis de ci et de ça. Cela n'en finit plus.

M. BELAND: Est-ce que le gouvernement a décidé en même temps, parce que cela a dû être pensé, de fournir à tous ces gens une espèce de boîte à lunch pour transporter tous les permis que cela va prendre?

M. MASSE (Arthabaska): Ah! vous êtes très comique! Je pense que si vous lisez, à la page 136 — on aura l'occasion de le revoir tout à l'heure à l'annexe f) — ce ne sont pas des montants excessifs, d'autant plus que le détaillant, celui qui vend de l'essence au coin de la rue, va avoir un permis. S'il vend uniquement de l'essence, c'est seulement d'un permis qu'il a besoin. Ce ne sont pas 56 permis.

M. BELAND: Le permis de grossiste dont on a parlé tout à l'heure, est-ce que ce sera un permis global qui va comprendre grossiste, détaillant, etc.?

M. MASSE (Arthabaska): Si le grossiste possède quatre, cinq ou dix stations de service, il faudra qu'il ait un permis pour chacun des établissements qu'il possède.

M. BELAND: Supposons qu'il a ses réservoirs, il est grossiste; donc, il vend aux gens qui viennent le voir ou bien il se déplace pour aller voir des gens pour faire la vente. En plus, il a l'équipement nécessaire pour livrer l'essence aux automobiles. Est-ce que, sur place, cela lui prendra le permis de grossiste, de détaillant, etc.?

M. MASSE (Arthabaska): II y aura un permis où les autorisations d'exploitation comme grossiste, comme détaillant, seront inscrites.

M. BELAND: Cela va être sur le même permis?

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. LESSARD: S'il est grossiste en carburant, c'est $75. S'il est grossiste en huile de chauffage, $75, de même que s'il est grossiste en lubrifiant. S'il est grossiste pour les trois classes, ce sera $225.

M. MASSE (Arthabaska): C'est tout expliqué dans les annexes.

M. LESSARD: Avec toute l'affaire, cela peut aller à un prix assez élevé: $225, $275, $300, $400, $500 selon les camions.

M. MASSE (Arthabaska): On peut en discuter tout de suite, on pourra y revenir tout à l'heure dans les différentes annexes. Pour donner une idée, si un grossiste d'une compagnie importante vend du carburant, de l'huile à chauffage et du lubrifiant, et si, en plus de ça, il a dix endroits de commerce d'huile à chauffage, s'il vend du lubrifiant, s'il fait de l'entreposage avec dix dépôts, s'il possède quatre dépôts marins — cela est pour les grosses compagnies — s'il a trente camions, cela lui coûtera environ $1,500.

M. LAVOIE (Wolfe): Parlez-nous donc des distributeurs.

M. MASSE (Arthabaska): Pour un détaillant qui vend du carburant et du lubrifiant, le permis lui coûtera $50.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela comprend le type qui vend de l'huile à chauffage...

M. MASSE (Arthabaska): Pour l'huile à chauffage, cela coûtera $50 s'il vend trois millions de gallons et plus. Alors, c'est $50... C'est une bonne idée de distribuer ce tableau... pour un permis d'huile à chauffage.

M.LESSARD: Autrement dit, pour une station de service, c'est $50.

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. LESSARD: Ceci comprend la vente du lubrifiant et du carburant.

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. LAVOIE (Wolfe): Supposons qu'un garagiste soit obligé d'avoir ce permis pour détailler son essence...

M. MASSE (Arthabaska): Détaillant de carburant et de lubrifiant.

M. LAVOIE (Wolfe): ... cela lui prend également un permis de garagiste.

M. MASSE (Arthabaska): Non, non.

M. LAVOIE (Wolfe): Non?

M. MASSE (Arthabaska): Pas du tout. C'est le seul permis dont il a besoin.

M. LAVOIE (Wolfe): Pour votre ministère, mais pour d'autres ministères cela prend d'autres permis. Finalement, cela fait un paquet de permis de part et d'autre.

M. MASSE (Arthabaska): C'est bien évident que des contraintes vont être imposées à ceux qui sont dans le secteur, actuellement. C'est bien évident. Quand on adopte des règlements semblables, qui s'adressent au champ pétrolier, il y a certaines contraintes que le détaillant, le grossiste et le transporteur auront à subir. Mais ça, c'est toujours dans le but de protéger le consommateur non seulement au niveau de la qualité de son produit mais également en termes de protection et de sécurité.

M. LAVOIE (Wolfe): Je comprends très bien ça et je ne suis pas contre. Seulement, je trouve que cela devient une bureaucratie épouvantable. Cela prend des permis pour n'importe quel commerce. Cela prend un tas de permis de toute part. Ce n'est pas croyable. Dans un garage, cela prend un permis pour l'essence, un permis pour le garage. Pour avoir des toilettes propres cela en prend un du ministère des Affaires sociales. Cela prend un permis pour n'importe quoi. C'est rendu que cela n'a plus de sens.

M. PERREAULT: II va falloir un ministère des permis.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous avez raison là-dessus. Je pense que cela aurait peut-être du bon sens. Il y a bien des gens qui s'adresseraient à ce ministère pour avoir tous les permis dont ils ont besoin pour exploiter un commerce quelconque.

M. LEDUC: Parlant de permis, M. le Président, est-ce que c'est le détaillant qui doit avoir le permis lorsqu'il vend de l'essence dans une station de service...

M. MASSE (Arthabaska): Lui-même.

M. LEDUC: ... même s'il est locataire et non pas propriétaire?

M. MASSE (Arthabaska): C'est l'exploitant.

M. LEDUC: L'exploitant. Merci.

M. MASSE (Arthabaska): C'est l'exploitant.

M. LESSARD: M. le Président, il n'y aurait peut-être pas de conséquence au fait que ces gens doivent payer des permis, mais en autant aussi qu'ils aient une certaine protection. C'est que n'importe quelle station de service peut devenir une station de service. Mais si, par exemple, le gouvernement émet des permis, il pourra aller, je l'espère en tout cas, pour permettre à chacun de vivre, jusqu'au contrôle de la qualité de la station de service et aussi à la limitation de ces permis. A ce moment-là, le gars pourra au moins être assuré de vivre. Mais là, ce n'est pas le cas. Il n'y a aucun contrôle, de cette façon. Il se construit une station de service, il paie un permis au gouvernement et il peut lui arriver un concurrent à quelques arpents, à côté. Le député va me répondre que cela dépend des municipalités, que cela dépend de...

M. PERREAULT: Oui.

M. LESSARD: Mais ce n'est pas fait actuellement.

M. PERREAULT: C'est fait. Les municipalités, qui le veulent, peuvent le faire. C'est allé en cour Suprême et cela a été jugé. Les municipalités peuvent le faire.

Dans la ville de l'Assomption, il y a un règlement suivant lequel les stations de service doivent être à 1,800 pieds, à vol d'oiseau, l'une de l'autre. Ce règlement a été soumis à la cour Suprême.

M. LE PRESIDENT: Le député de Montmagny.

M. CLOUTIER (Montmagny): J'essaie de concilier les articles 9, 10, 11 et 12 avec le tableau que le ministre vient de nous remettre. Si j'ai bien compris, à l'article 9, avec un permis de grossiste, vous pouvez faire le détail, vous pouvez entreposer et vous pouvez faire le transport. Est-ce exact?

UNE VOIX: C'est cela.

M. CLOUTIER (Montmagny): Mais, dans votre tableau, si je prends l'exemple du grossiste

moyen, je vois une série de permis. Vous avez un permis pour le carburant, un permis pour l'huile à chauffage et un permis pour les lubrifiants. Cela fait $75, $75 et $75?

M. MASSE (Arthabaska): Au gros, si vous voulez.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui.

M. MASSE (Arthabaska): II a fallu les séparer pour la bonne raison que vous avez seulement des grossistes de lubrifiants.

M. CLOUTIER (Montmagny): Mais, s'il est grossiste et fait le commerce de tous ces produits, des carburants, de l'huile à chauffage et des lubrifiants, cela lui coûtera-t-il seulement $75 ou trois fois $75?

M. MASSE (Arthabaska): Trois fois $75.

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela concorde mal avec votre définition du permis de grossiste: "Le permis de grossiste autorise le commerce en gros et au détail de carburant, de lubrifiant ou d'huile à chauffage; il ne vaut que pour l'établissement et les produits pétroliers qui y sont visés".

J'essaie de concilier cela avec votre tableau.

M. MASSE (Arthabaska): On dit que le grossiste peut faire du gros.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui.

M. MASSE (Arthabaska): Après cela, il peut faire du détail.

M. CLOUTIER (Montmagny): II peut faire du détail.

M. MASSE (Arthabaska): En faisant du détail, cela lui coûte $50.

M. CLOUTIER (Montmagny): Alors, ce sont les permis au pluriel, comme cela?

M. MASSE (Arthabaska): Cela sera le même permis, mais un montant exigé au total, si vous voulez.

M. CLOUTIER (Montmagny): Le même permis peut comporter plusieurs droits.

M. MASSE (Arthabaska): C'est cela. Il y a un permis, mais les coûts sont en conséquence.

UNE VOIX: Le ministre l'a mentionné tantôt.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord. C'est cela que je voulais concilier, justement. Cela ne veut pas dire que, parce qu'il a un permis, il ne paiera qu'un droit. Il peut payer deux ou trois droits. Cela dépend de la façon dont il utilisera son permis et à quoi il l'utilisera.

D'après l'article 9, celui qui est grossiste n'a pas besoin d'autres permis pour faire le détail, pour faire du stockage. Il a son permis. Il n'a pas besoin, non plus, de permis pour faire du transport.

M. MASSE (Arthabaska): Tout cela sera mentionné sur le même permis.

M. CLOUTIER (Montmagny): Celui qui est détaillant peut faire la même chose, sauf être grossiste.

M. MASSE (Arthabaska): Le détaillant peut aussi être grossiste.

M. CLOUTIER (Montmagny): Son permis ne l'autorise pas à être grossiste. Dans la définition, ici, vous dites: "Le permis de détaillant autorise le commerce au détail de carburant, de lubrifiant ou d'huile à chauffage. Le grossiste peut être détaillant, mais pas l'inverse.

M. MASSE (Arthabaska): Déjà, il est couvert. Le détaillant ne peut pas être grossiste.

M. CLOUTIER (Montmagny): Non, non! Il ne peut pas être grossiste sans avoir deux permis.

M. MASSE (Arthabaska): C'est cela. C'est exact.

M. CLOUTIER (Montmagny): II faut qu'il ait un permis de grossiste.

M. MASSE (Arthabaska): Oui, d'accord.

M. CLOUTIER (Montmagny): Alors, à mesure qu'on descend, cela restreint le champ d'activité. Seul a besoin d'un permis de transport celui qui n'est pas dans les trois autres catégories, qui n'a pas déjà de permis?

M. MASSE (Arthabaska): C'est cela.

M. CLOUTIER (Montmagny): Seul a besoin d'un permis de stockage celui qui n'est ni un grossiste, ni un détaillant.

M. MASSE (Arthabaska): Justement.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord?

M. MASSE (Arthabaska): C'est cela. C'est exact.

M. LE PRESIDENT: Je pense que nous reviendrons sur les demandes de permis, tantôt, à l'annexe B.

Le député de l'Assomption.

M. PERREAULT: A l'article 11, le permis de stockage, y a-t-il une capacité minimum d'inscrite au point de vue du stockage?

M. MASSE (Arthabaska): Aucune capacité minimum.

M. PERREAULT: Ne devrait-il pas y avoir un minimum? On peut aller loin si on ne met pas un minimum de stockage.

M. BELAND: Justement, on rencontre des fermiers qui ont deux barils bien spécifiques pour entreposer 200 ou 400 gallons à la fois. Est-ce que cela s'applique à ces personnes qui font quand même du stockage pour leur usage personnel?

M. MASSE (Arthabaska): Nous n'avons pas affaire au consommateur, pour le moment.

M. BELAND: D'accord.

M. MASSE (Arthabaska): D'ailleurs, il faudrait revoir la définition de "dépôt", à la page 2.

M. CLOUTIER (Montmagny): Le ministre a-t-il fait une estimation de ce que cela procurera au ministère des Finances, en argent? Combien de millions?

M. MASSE (Arthabaska): Personnellement, je ne l'ai pas fait. A-ton effectué des estimations, M. Servais?

Cela rapporterait environ $800,000.

M. CLOUTIER (Montmagny): Environ $800,000.

M. MASSE (Arthabaska): Par contre, pour être franc avec vous, nous ne connaissons pas encore les coûts exacts. Vous allez prendre une raffinerie portuaire, comme une certaine compagnie en a une en dehors; cela peut être rendu à plus de $600, dans le moment.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui. oui.

Les échantillonnages, ça va être assez dispendieux pour nous. Si le détaillant n'est pas fautif, c'est nous qui payons. Un échantillonnage peut coûter jusqu'à $65 ou $70, y compris l'analyse. Nous ne savons pas comment ça va coûter. Par contre, je crois que, dans une période de trois ans, ça va s'équilibrer, les dépenses pour les inspecteurs et le coût que nous allons charger.

M. BELAND: Compte tenu du volume que peut avoir présentement la compagnie Golden Eagle à Saint-Romuald, combien ça pourrait lui coûter dans une année pour le ou les permis que ça va lui prendre?

M. MASSE (Arthabaska): C'est une raffinerie. Nous ne touchons pas aux raffineries. Par contre, elle peut agir comme grossiste. Si elle agit comme grossiste de carburant, d'huile à chauffage, ça peut lui coûter au maximum aux alentours de $425, si elle ne fait qu'une opération de grossiste au même établissement, à comparer à un individu qui est marchand d'huile à qui ça va coûter $50 plus $5 pour son camion.

M. LAVOIE (Wolfe): Combien y a-t-il de stations de service au Québec?

M. MASSE (Arthabaska): De 13,500 à 14,000, grosso modo.

M. LAVOIE (Wolfe): Les distributeurs?

M. MASSE (Arthabaska): Aux alentours de 1,000 à 1,200.

M. LAVOIE (Wolfe): La catégorie de vendeurs?

M. MASSE (Arthabaska): C'est une idée approximative, parce que nous ne savons pas encore comment il y a de plans marins, combien de dépôts les compagnies peuvent avoir. C'est une estimation approximative qui a été faite au point de vue des revenus. C'est assez difficile de donner un chiffre exact.

M. LAVOIE (Wolfe): Je trouve que vous êtes pas mal conservateurs avec $800,000 de revenus; je pense que ça va dépasser ce montant.

M. LE PRESIDENT: Nous reviendrons sur la question des permis tout à l'heure à l'annexe B ou F.

Le député de Laviolette.

M. CARPENTIER: A l'article 11, vous avez des permis de "stockage". Est-ce que c'est vraiment bien français? Est-ce que nous pourrions utiliser permis de dépôt ou permis d'entreposage?

M. MASSE (Arthabaska): II semble que le mot stockage soit français; il se retrouve du moins dans les dictionnaires français.

M. CARPENTIER: Très bien.

M. LE PRESIDENT: Article 13, propriété des permis.

M. BELAND: Cela laisse présumer qu'il y aura des normes à satisfaire. Est-ce qu'il va y avoir une échelle bien fixe, bien déterminée pour désigner ces normes pour tous ceux qui vont avoir à demander des permis, ou si ça va être discrétionnaire?

M. MASSE (Arthabaska): Je ne comprends pas exactement le sens de votre question.

M. BELAND: Pour avoir un permis, est-ce que pour chaque cas particulier il y aura une étude bien spéciale ou s'il va y avoir des normes générales bien fixes pour tout le monde?

M. MASSE (Arthabaska): Ce sont des normes très spécifiques. D'ailleurs, nous pourrons peut-être voir tout à l'heure, "Demande de permis", quelle sorte de questionnaire aura à remplir celui qui voudra un permis de transport.

M. BELAND: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 14, demande de permis. La demande de permis se fait au nom et sous la signature de l'exploitant au moyen de la formule prévue à cette fin à l'annexe B, page 109. La demande doit contenir les renseignements suffisants pour identifier l'établissement et les produits pétroliers qui seront visés par le permis et être accompagnée de la formule de renseignement prévue aux annexes B-l à B-4. Pages 113 et suivantes. Avez-vous des questions sur l'article 14?

M. BELAND: A l'annexe B, Demande de permis, étant donné que je ne vois pas l'obligation d'appartenir au Parti libéral, je n'ai pas d'objection.

M. MASSE (Arthabaska): Ce n'est pas un critère général.

M. LEDUC : Je me réfère à la première intervention du député de Lotbinière. Il disait qu'un permis, c'était un privilège. Je crois qu'il faudrait bien s'assurer que le député de Lotbinière comprenne qu'un permis c'est un droit qu'une personne a d'exploiter un commerce pour autant qu'elle satisfasse aux normes, qu'elle soit créditiste, libérale, péquiste ou uniquiste.

Les péquistes, on ne sait pas ce qu'ils vont faire avec le jus qu'il va y avoir dans les réservoirs d'essence, mais pour les trois autres, on va avoir confiance.

M. BELAND: Pour préciser davantage ma question posée au tout début, concernant les permis et la façon spécifique de procéder, en pratique, présentement, cela équivaut à un privilège, d'après le sens qu'on semble lui donner. D'ailleurs, on le voit dans plusieurs autres secteurs où le permis devient en quelque sorte un privilège, c'est pourquoi je voulais...

M. MASSE (Arthabaska): Ce n'est pas discriminatoire. Quelqu'un qui remplit les exigences a son permis automatiquement. Ce n'est pas un privilège.

M. BELAND: Je vais vous apporter un exemple précis. Dans le domaine du travail, des types veulent avoir leur permis de travail. Cela fait vingt ans qu'ils sont dans la construction comme menuisiers et, selon les personnes qui les ont employés, tout le monde est satisfait. Ils répondent aux normes, ils ont touché à n'importe quel genre de construction et on leur refuse un permis de travail. A ce moment-là...

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, on discute des questions...

M. BELAND: ... c'est un privilège.

M.LEDUC: Ne comparez pas les bananes aux oranges.

M. BELAND: Non, mais à ce moment-là, c'est un privilège. Vous vouliez avoir un exemple de privilège, je vous en donne un.

M. LE PRESIDENT: On discute des demandes de permis.

M. LAVOIE (Wolfe): Où le député de Lotbinière veut en venir, c'est que tôt ou tard le gouvernement va exiger des permis pour les gens qui vont servir aux pompes. Chaque personne qui va vouloir servir aux pompes, il lui faudra un permis à l'effet qu'elle est compétente. Cela va encore devenir un paquet de permis. Si cela va comme dans les autres domaines, c'est ce qui s'en vient.

M. MASSE (Arthabaska): IL ne faut pas anticiper.

M. LAVOIE (Wolfe): II ne faut pas anticiper, mais il y en a beaucoup qui n'ont pas anticipé en 1970 et ils se sont fait rouler royalement aussi.

M. PERREAULT: Cela relève de la commission parlementaire du Travail.

M. LE PRESIDENT: D'autres questions aux annexes?

M. CLOUTIER (Montmagny): On est rendu à B-2-b, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Cela va bien, continuez !

M. CLOUTIER (Montmagny): II y a beaucoup de statistiques qui reviennent dans ce formulaire de demande de permis. Est-ce que cela va dans le sens que le ministre a dit tantôt, pour posséder certaines informations, parce que j'imagine que cela reste confidentiel? Ce n'est pas à partir de ces statistiques que des représailles peuvent être exercées contre des commerçants.

M. MASSE (Arthabaska): Chacun de ces questionnaires est absolument confidentiel. Ce sont également les statistiques dont on parlait tout à l'heure...

M. CLOUTIER (Montmagny): Je vois qu'il y

a des statistiques sur la clientèle. Est-ce que ce sont des clients réguliers? Quelles sont les heures de travail du commerce? Est-ce que vous achetez toujours du même distributeur ou si, de temps en temps, vous livrez un autre produit? Ce sont toutes des statistiques qui ne vont pas de pair avec la qualité du produit vendu.

M. MASSE (Arthabaska): Pour le produit vendu, c'est plutôt par l'analyse, par les services d'inspection.

M. CLOUTIER (Montmagny): Le ministre veut avoir des statistiques sur la façon dont se développe ce commerce?

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. LESSARD: ... rapport d'impôt et ça.

M. CLOUTIER (Montmagny): Quant à moi, M. le Président, je n'ai pas d'autres remarques sur les formulaires.

M. LE PRESIDENT: Article 15, Forme de permis. "Les permis sont délivrés sur les formules prévues à cette fin à l'annexe C." Page 134. Article 16, Affichage; sous-article 1, sous-article 2. Article 17, Assurances; sous-article 1, sous-article 2, sous-article 3: "L'assurance doit couvrir les montants minimum prévus à l'annexe "D — page 135, à la fois pour le grossiste, le détaillant l'entreposage et le transport".

Article 18, renouvellement. Sous-article 1. Sous-article 2: Le détenteur d'un permis qui désire en obtenir le renouvellement doit en faire la demande sur la formule prévue à cette fin à l'annexe E) au moins trente jours avant la date d'expiration de son permis. L'annexe E) est à la page 136.

Article 19, changement de site.

M. BELAND: Un instant, M. le Président, demande de renouvellement de permis. Dans le cas, par exemple, que ce soit d'un grossiste, que ce soit d'un détaillant, peu importe à quel palier du commerce, supposons qu'on ait trouvé des failles et qu'il y ait eu une punition quelconque, est-ce que, si le détenteur répond aux normes, le renouvellement va lui être accordé automatiquement?

M. MASSE (Arthabaska): Automatiquement.

M. LESSARD: Est-ce qu'il y a des amendes de prévues pour un...

M. MASSE (Arthabaska): II y a des amendes de prévues dans la loi. C'est l'article 30.

M. CLOUTIER (Montmagny): M. le Président, le ministre nous a dit, dans sa déclaration du début, que les règlements relatifs à la rationalisation du commerce, l'implantation des stations, les sites ainsi de suite, ce serait couvert par une deuxième phase, qu'il n'avait pas, à ce moment-ci, les renseignements et statistiques nécessaires pour élaborer les règlements sur cette partie-là. Alors, je voudrais que le ministre se rende compte que ça va loin un article comme l'article 19, disons dans des restrictions au commerce. Sauf erreur, on ne voit pas ça dans beaucoup d'autres réglementations.

Il y a le ministère des Terres et Forêts qui émet des permis aussi pour les industries de sciage, il émet un permis pour l'implantation d'une industrie du sciage, l'industrie du bois, mais il n'y a pas beaucoup de restriction quant au site. Alors là on s'en va dans le site. Le ministre s'en va dans la deuxième étape, avec l'article 19, qu'il a élaborée au début de ses remarques.

M. MASSE (Arthabaska): Je pense que c'est un moyen de contrôle d'abord des permis et aussi de la non-transférabilité de ces permis à un autre propriétaire d'un même établissement, c'est-à-dire que...

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela nous ramène à l'article 13, la propriété des permis, le ministre demeure toujours propriétaire des permis.

M. MASSE (Arthabaska): Parce que le permis est pour un établissement.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, alors que si on fait une analogie avec la Société des alcools, le permis est donné non pas à un établissement. Est-ce qu'il est donné à une personne?

M. LEDUC: A une personne.

M. CLOUTIER (Montmagny): A une personne, sauf erreur. Alors le ministre demeure propriétaire du permis.

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. CLOUTIER (Montmagny): Est-ce qu'on a la même chose dans d'autres lois?

M. LEDUC: A la Société des alcools, si ma mémoire est bonne, le permis est remis à la personne, mais s'il change d'endroit, il peut garder son permis mais il doit quand même avoir l'approbation de la commission d'émission des permis et contrôles.

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est-à-dire s'il change d'endroit.

M. LEDUC: S'il déménage d'une ville dans une autre.

M. CLOUTIER (Montmagny): On ne voit

pas ça à la Société des alcools, ça ne change pas d'endroit, ça change de propriétaire. L'endroit reste toujours là, la plupart du temps.

M. LEDUC: Non, lorsqu'il y a eu l'expropriation pour l'autoroute est-ouest, à ce moment-là il y a des détenteurs de permis de taverne, par exemple, qui ont été expropriés, ils ont changé d'endroit, ils ont dû avoir la permission de la commission des contrôles des permis d'alcool pour changer d'endroit. C'est arrivé à quatre ou cinq reprises.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, mais le propriétaire, celui qui a le permis est propriétaire de son permis...

M. LEDUC: Oui, il ne peut pas l'exploiter tant qu'il n'a pas la permission de la commission.

M. CLOUTIER (Montmagny): ... tandis que là, c'est le ministre qui reste propriétaire du permis.

M. MASSE (Arthabaska): C'est-à-dire que le permis est délivré à une personne mais qui est en relation avec l'établissement.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui.

M. MASSE (Arthabaska): C'est tout simplement pour cet article 19...

M. CLOUTIER (Arthabaska): Si le permis reste entre les mains du ministre, si le ministre en reste propriétaire, le permis n'a aucune valeur. Il n'y a aucun achalandage d'attaché au permis. C'est ça que le ministre veut, qu'il n'y ait pas d'achalandage dans la question du permis?

M. MASSE (Arthabaska): C'est parce qu'il n'est pas transférable.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, mais supposons quelqu'un qui a eu un permis pour une station-service qui a bâti un commerce, qui s'est créé une clientèle dans un arrondissement et qui, à un moment donné, vend son entreprise, alors il n'est pas propriétaire de son permis. Le ministre peut accepter le transfert au successeur ou ne pas l'accepter, mais il y a un certain achalandage d'attaché au permis là où il a bâti une entreprise et une clientèle alentour.

Je voudrais que le ministre justifie cela par rapport à d'autres lois.

M. MASSE (Arthabaska): C'est un règlement qui fait suite à l'article 12 de la loi où on disait: "Tout exploitant doit détenir un permis pour chaque établissement qu'il possède ou administre et un permis ne vaut que pour l'établissement qui y est visé." C'est simplement un règlement qui réfère à la loi.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord, mais, dans la loi, on ne dit pas que le permis appartient au ministre. C'est dans le règlement qu'on dit que le permis appartient au ministre. C'est là-dessus que je m'interroge.

M. LEDUC : Est-ce que le député de Montmagny veut que le détenteur du permis puisse le monnayer lorsqu'il vend son commerce?

M. CLOUTIER (Montmagny): Non, mais il y a une certaine valeur attachée au permis.

M. LEDUC : Si le nouvel acheteur remplit les normes, pourquoi n'aurait-il pas son permis? Normalement, il va avoir son permis. S'il y a de l'achalandage à cause de la clientèle de la station de service, ce sera inclus dans le coût d'achat de la station et non pas dans le transfert du permis.

M. CLOUTIER (Montmagny): Mais est-ce que le ministre peut me dire si, quelque part dans la loi, on dit que le ministre doit — je ne le sais pas, je n'ai pas vérifié — émettre un permis si la personne satisfait aux normes?

M. CARPENTIER: C'est précisément la même chose dans le cas de la Régie des alcools. Quand quelqu'un transfère son permis, il est obligé de faire une nouvelle demande.

M. CLOUTIER (Montmagny): Je n'en ai pas contre le contrôle que le ministre doit exercer. Je demande au ministre si, dans le cas du transfert d'un établissement, à sa discrétion, il peut refuser le permis ou s'il doit émettre le permis si le requérant a satisfait à toutes les normes.

M. MASSE (Arthabaska): le ministre n'a aucun pouvoir de refuser un permis si ça répond aux normes établies.

M. CARPENTIER: Cela a été dit tantôt.

M. PERREAULT: M. le Président, à cet article, changement d'emplacement, on peut parler aussi de la sécurité du nouveau.

M. LAVOIE (Wolfe): Si un emplacement ne rencontre peut-être pas les normes exigées par le ministère, parce que le type a des droits acquis, j'espère qu'il va être protégé. Si, une bonne journée, il décide de le vendre à un autre, est-ce que le ministère pourrait s'y opposer, parce qu'il ne rencontre pas les normes exigées?

M. LESSARD: Cela s'applique à partir du 1er janvier 1973; tout établissement construit avant n'est pas soumis au règlement.

M. CLOUTIER (Montmagny): II est dit, à l'article 10, que "le ministre délivre le permis si

le requérant remplit les conditions prescrites et verse les droits prescrits? Je pense que la rédaction "délivre" veut dire doit.

M. MASSE (Arthabaska): Pour ajouter à cet article, je pense qu'il y a toujours le droit d'appel aussi.

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est toute une section qu'on a fait ajouter quand on a étudié la loi. C'est moi qui avais souligné le point au ministre et on avait fait ajouter dix ou douze articles pour protéger le droit des citoyens d'aller en appel contre la décision du ministre, au cas de refus.

M. BELAND: On dit: "Le détenteur d'un permis ne peut changer le site de l'établissement qui y est visé, à moins d'en avoir obtenu préalablement l'autorisation du ministre". Voici ma question: Dans le but de donner un meilleur service à sa clientèle, un détaillant peut très bien tasser ses pompes, pour employer l'expression du député de l'Assomption, de dix ou quinze pieds, après avoir acheté une bande de terrain voisine de quinze pieds de largeur par cinquante de profondeur. En fait, le site est modifié. Est-ce que ça va créer des complications? Par exemple, il pourrait être obligé de fermer boutique pendant six mois en attendant d'avoir son autorisation.

M. MASSE (Arthabaska). Absolument pas. Dans votre exemple, c'est simplement un agrandissement. Il est question d'interprétation, à ce moment-là, ce n'est pas une loi qui veut mettre des bâtons dans les roues à tout moment.

Ce ne sont pas des questions d'interprétation. Ce n'est pas une loi qui veut nuire, qui veut mettre des bâtons dans les roues à tout moment. Il est question de discernement. Pour votre exemple, il y a l'article 20 où on parle de modifications à l'établissement. Le détenteur d'un permis doit aviser le ministre. C'est tout simplement pour avoir le contrôle de l'émission des permis. Ce n'est pas pour restreindre le commerce.

M. PERREAULT: Le commerce vient après les modifications.

M. BELAND: D'accord.

M. MASSE (Arthabaska): C'est pour le contrôle des permis et également la sécurité. Vous comprenez que, lorsqu'on manoeuvre dans ce genre d'installation, toutes sortes de dangers peuvent se présenter.

M. LE PRESIDENT: A l'article 19, pas d'autres questions? Article 20, modifications à l'établissement? Article 21, droits à verser. "L'exploitant qui sollicite un permis ou en demande le renouvellement doit verser au ministre les droits prévus à l'annexe F".

M. LAVOIE (Wolfe): Est-ce que ces permis vont du 1er avril au 31 mars?

M. MASSE (Arthabaska): C'est à partir du 1er janvier 1973. C'est-à-dire que, pour les rapports, c'est du 1er janvier au 31 décembre. Mais toute émission d'un nouveau permis sera à la date de l'échéance du permis ou à l'anniversaire du permis.

M. LAVOIE (Wolfe): Supposons que quelqu'un renouvelle son permis au mois de janvier et qu'au mois de mars il vende son commerce; le nouveau détenteur est obligé de prendre un autre permis?

M. MASSE (Arthabaska): Oui.

M. CLOUTIER (Montmagny): Est-ce qu'il va être obligé de payer de nouveaux droits ou si vous allez faire crédit pour ce qui est déjà payé?

M. MASSE (Arthabaska): On va agir un peu comme pour les plaques d'immatriculation d'automobiles, si vous voulez. Si vous achetez une automobile, cette année, vous avez votre plaque pour l'année. Si vous la vendez, on va vous donner un crédit qui est applicable à la même année. Par contre, vous perdez votre crédit si vous achetez une automobile une autre année. Le crédit vaut seulement pour l'année en cours. Si un type a un permis et décide de changer de station de service, on va lui donner un permis, parce qu'il l'a déjà eu. Mais on va émettre un nouveau permis au nouveau locataire de la station de service. En somme, la même personne n'a pas d'autres droits à verser pour la même année.

M. BELAND: Vous faisiez allusion justement aux plaques. Supposons que le député de Montmagny a différents permis et cela lui coûte, globalement, pour un an, $350. Il vend son commerce à quelqu'un d'autre. Cet autre-là va exercer exactement le même genre de commerce, mais cela lui coûtera combien?

M. MASSE (Arthabaska): Tout dépendra des activités qu'il veut faire. C'est la même chose. Il va payer un autre permis.

M. CLOUTIER (Montmagny): Prenons l'exemple du grossiste moyen — dans votre tableau que vous nous avez distribué — qui paie $350 pour tous les permis. Au bout de six mois, il vend tout son commerce. Le ministère accepte le nouveau détenteur de permis. Est-ce que celui-ci va être obligé de payer $350 pour l'année ou s'il n'aura pas un cent à débourser?

M. MASSE (Arthabaska): C'est un nouvel exploitant. Alors, il faut qu'il paie un autre permis pour l'année.

M. LAVOIE (Wolfe): Même s'il ne reste que six mois?

M. MASSE (Arthabaska): Oui, mais ce sera à son anniversaire. Il va changer sa date d'anniversaire. Supposons que vous vendez votre commerce au mois de juin; son permis va être renouvelable au mois de juin de l'année suivante.

DES VOIX: D'accord.

M. MASSE (Arthabaska): Là, nous partons avec une quantité infinie de marchands pour lesquels des permis vont être émis au 1er janvier, si vous voulez. Par contre, pour une nouvelle station, un nouveau marchand, le permis sera émis à la date où on va construire. Le renouvellement va se faire à l'anniversaire.

M. BELAND: Dans l'exemple précité, le détenteur qui était M. Cloutier, des $350, il ne récupérera aucun cent?

M. MASSE (Arthabaska): C'est la même chose que pour une plaque d'immatriculation. Vous ne récupérerez rien. Vous allez en récupérer à la condition que vous achetiez une autre automobile dans la même année. On va vous le créditer.

M. BELAND: C'est important, et je tenais à ce que ce soit précisé.

M. MASSE (Arthabaska): C'est bien de le mentionner aussi. Je vous remercie.

M. CLOUTIER (Montmagny): Alors, la morale, c'est qu'il faut vendre à l'expiration de son permis. Ou, encore, vendre quand cela adonne, quand c'est bon.

M. LE PRESIDENT: Article 22. Rapports à fournir. Tout détenteur de permis doit fournir au ministre, au plus tard le 30 mars de chaque année, les rapports prévus à l'annexe G, page 139.

M. LEDUC : Au sujet du questionnaire, je ne sais pas si les associations de propriétaires de stations de service ou les distributeurs ou je ne sais pas qui ont été consultés.

J'admets que les questions qu'on pose quant au financement, le gallonnage, le genre de clients, la quantité de clients par jour, tous ces détails peuvent être très utiles. Mais est-ce que l'association des propriétaires de stations de service, s'il y en a une, a été consultée là-dessus?

M. MASSE (Arthabaska): Bien, comme je le disais...

M. LEDUC: C'est que vous avez une question, par exemple, où on demande: Combien avez-vous d'employés permanents? Combien d'employés à temps partiel? Cela varie considérablement. Ils peuvent peut-être faire une moyenne dans l'année. Il peut y avoir une période, l'été par exemple, parce que c'est un peu plus touristique, où des étudiants travailleront à temps partiel tandis que, dans un autre endroit, la clientèle est plus stable et il n'y a pas tellement d'employés surnuméraires, sauf peut-être le dimanche pour servir de l'essence. Ma réaction, après avoir lu ce questionnaire — je ne suis pas détaillant et je ne connais rien dans ça, je vous donne une réaction de néophyte — c'est que je le trouve lourd en Jupiter.

M. MASSE (Arthabaska): Comme je le disais au début, il y a eu des consultations avec les différentes associations. Mais quant au questionnaire, au point de vue de la connaissance du commerce pétrolier, la plupart de ces articles émanent des fonctionnaires du ministère. C'est un questionnaire de 25 à 30 questions, mais elles ne sont pas compliquées quant à la réponse. Il faut tout simplement, peut-être, l'assistance d'un comptable pour relever les provenances et les factures, le gallonnage. Mais pour la connaissance du marché, les questions qui sont posées là, à mon avis, sont essentielles.

M. CLOUTIER (Montmagny): Les questions font double emploi avec la demande de permis, dans le rapport annuel.

M. MASSE (Arthabaska): C'est-à-dire que le premier permis et le rapport annuel sont légèrement différents. Mais c'est à peu près la même chose, excepté dans le nombre...

M. LAVOIE (Wolfe): Ecoutez, à la question 6: "A quelle distance (en pieds) de votre emplacement les trois établissements que vous avez énumérés à la question 5 sont-ils situés? " II ne peut pas y avoir de changement parce que s'il y a des changements il faut demander un permis. Alors, vous répétez toujours la question.

M. MASSE (Arthabaska): Oui, mais il peut y avoir une station de service qui a été démolie. Il peut y avoir du changement de ce côté. On veut savoir le nom de la compagnie. Cela est pour un peu plus tard.

M. BELAND: A la page 144, il y a certaines questions sur lesquelles je m'interroge sérieusement. Est-ce que, réellement, c'est à l'avantage du gouvernement, des consommateurs ou des grosses compagnies, qui ont fait la pluie et le beau temps jusqu'à présent?

M. MASSE (Arthabaska): Encore là, comme je le disais tout à l'heure, c'est une question de statistiques, de connaissance du marché. Je pense qu'on pourra voir, avec ça, par exemple, les différences de prix, les différences de gallon-

nage entre différentes stations de service et également différentes régions.

M. BELAND: Vous avez, entre autres, l'article 12, qui fixe le prix du carburant à la pompe, vous-même, la compagnie ou autres spécifiés. Là, on va rencontrer une certaine quantité de cas où le distributeur va accorder un escompte aux clients réguliers.

Enfin, si c'est un débutant, il va essayer, pour se faire une clientèle...

M. MASSE (Arthabaska): A la question no 12, on parle du prix d'achat.

M. BELAND: A la page 144, question no 12, c'est le prix d'achat.

M. MASSE (Arthabaska): Oui. On le voit au début. "Qui fixe le prix du carburant à la pompe? " C'est cela. C'est le prix de vente, également, au détail.

M. BELAND: Bon. Cela entre joliment dans le domaine de l'entreprise privée même. Je me pose des questions. Enfin, je ne sais pas. Je ne suis pas un spécialiste dans ce domaine, bien loin de là, mais je me demande si on ne va pas un petit peu loin. Je ne sais pas. Je me pose des questions.

M. LAVOIE (Wolfe): A la question no 13, pour vous donner un exemple, on demande: "Accordez-vous des primes ou des rabais, (escomptes)? " Est-ce que cela regarde le ministère? Si la qualité du carburant...

M. MASSE (Arthabaska): Cela regarde probablement la question qu'on posait avant, en termes de prix d'achat et de prix de vente. Si on distribue des primes ou des rabais sous forme d'escomptes, cela a une influence sur les prix de vente. En ce qui concerne votre préoccupation, il est évident que ce genre de questionnaire, c'est encore — comme on le disait au début — pour connaître ce genre de commerce, au Québec, où on dépense, au niveau énergétique, $1,600,000,000 par année et où on n'a aucune connaissance de ce marché. C'est davantage en termes de connaissance et d'action possible, par la suite, s'il y a lieu.

M. LAVOIE (Wolfe): Vous allez avoir un paquet de mensonges.

M. BELAND: Je ne doute pas que votre but soit très légitime. Par contre, n'arrivera-t-on pas, à un moment donné, par tous ces questionnaires, à faire en sorte que dans certains établissements de détaillants d'essence ce service, ne constitue qu'un accessoire de services réels, sans pour autant en garder un profit? Il y a certains garages où la vente de l'essence ne constitue tout simplement qu'un service. C'est simplement pour servir les cients. Le garage en question ne se réserve à peu près rien. C'est plutôt sur la réparation, la vente d'automobiles ou sur d'autres éléments que le type fonde son revenu.

Est-ce que les compagnies qui fournissent l'huile, l'essence, tout cela, ne pourront pas se servir de ces éléments pour dire à un tel qui veut commencer : Regarde donc, à tel garage, on vend l'essence tel prix, il la vend tel prix et il réussit?

M. MASSE (Arthabaska): Remarquez bien que cela n'a aucun rapport avec les questionnaires, du fait que les réponses à ces questionnaires sont toujours considérées confidentielles alors qu'actuellement, à la suite de votre dernière remarque, cela peut se produire sans même qu'il n'y ait de réglementation.

M. BELAND: Disons que le mot confidentiel sera réellement confidentiel.

M. MASSE (Arthabaska): Comme le ministère du Revenu.

M. LEDUC: Moi, M. le Président, le mot "confidentiel", j'y crois et je suis bien d'accord avec ce commentaire, à savoir que ce sera gardé confidentiel, mais ces renseignements, avec l'accumulation des mois ou des années, vont amener une législation.

J'imagine que le ministère n'est pas pour faire cette étude pour savoir ce qu'est le commerce de l'essence ou de la vente au détail, avec primes ou pas, ce que coûte le gallon et combien on le revend, qui fixe le prix du carburant à la pompe.

A un moment donné le gouvernement, en étant très, très prudent pour dévoiler ses sources — il n'identifiera pas le détaillant X ou Y — pensera peut-être à légiférer pour couper les primes, pour maintenir un minimum de profit. Quant à moi, nous nous mêlerons de ce qui ne nous regarde pas.

M. LAVOIE (Wolfe): Cela revient à dire ce que je disais tantôt, l'Etat s'infiltre dans bien des domaines.

M. LEDUC: Nous sommes dans un pays de libre concurrence et de libre entreprise. J'achète 100 téléviseurs et je les paie $300. Pour avoir une promotion de fin de semaine, je décide de les vendre $319 et, avec le service de l'année, ça me coûte $329. Cela veut dire que je perds $10 dans l'année sur chacun des 100 téléviseurs. Ce sont mes problèmes. Que le gouvernement ne vienne pas me dire: Vous allez charger un minimum de $329. Je vais lui dire carrément: Mêlez-vous de vos affaires, ou achetez mon commerce. Et ça c'est ma crainte.

J'admets bien volontiers avec le ministre que ce sont probablement des renseignements essentiels pour essayer de nettoyer toute cette espèce de jungle et de brouillard qu'on a dans ce

commerce et peut-être aussi se rendre compte que ce n'est pas aussi bête, ce commerce, que ce n'est peut-être pas aussi scandaleux le prix de l'essence, que ce n'est peut-être pas aussi effrayant les primes qu'on donne. On imagine bien des choses face aux stations de service et ce qui s'y passe. Peut-être que ça peut avoir du positif aussi.

Mais ma crainte — et je regrette d'être négatif — c'est que dans 2, 3 ou 4 ans on vienne dire aux détaillants, aux stations de service, aux grossistes, aux distributeurs — appelez-les comme vous voulez — et dire: Vous pouvez faire ça, mais vous ne pouvez pas faire ça. Exactement comme on a fait avec la boisson pendant un certains temps. Les annonces pouvaient être dans les magazines, grandes comme ça, on voyait juste l'étiquette, pas la bouteille. A un moment donné, on s'est tanné et on s'est aperçu que c'était ridicule, et maintenant c'est pas mal plus large.

J'ai l'impression qu'au lieu d'élargir, face à une société qui évolue, on va rétrécir la façon de faire du commerce. Pas tout de suite, ça peut être dans la phase 3 ou dans la phase 4, mais c'est ma crainte. C'est le seul commentaire que je voulais faire. J'ai peur qu'à un moment donné on dise au bonhomme qui a une station de service: Tu peux faire ça, tu ne peux pas faire ça. Laissons le consommateur —qui est pas mal moins bête qu'on pense — décider s'il veut avoir une prime ou non, lui, s'il veut se monter un service de vaisselle ou non; ce sont ses problèmes.

Si on enlève les primes, il ne faut pas s'en faire, il y aura toujours un autre moyen de promouvoir la vente, que ça soit de la vaisselle, des motoneiges, n'importe quoi.

M. MASSE (Arthabaska): Je suis bien d'accord que ce n'est peut-être pas aussi effrayant que ça la question des primes, des escomptes.

D'autre part, on n'est pas en mesure actuellement de dire que ce n'est pas aussi effrayant que ça. C'est uniquement cette connaissance que nous recherchons. On ne veut pas du tout restreindre la libre entreprise ou imposer des conditions à ce secteur. Au moins, on voudrait, s'il y a d'autres phases qui doivent venir par la suite, connaître la situation du commerce du produit pétrolier, autant à partir de la propriété des compagnies importantes que dans le domaine du transport, de l'approvisionnement, de la distribution, et de la vente au détail. C'est uniquement la préoccupation que nous avons.

M. LEDUC: D'accord.

M. LE PRESIDENT: Le député de Wolfe.

M. LAVOIE (Wolfe): Je me reporte à la question 18: "Combien de véhicules s'arrêtent en moyenne, par jour, à votre établissement? " Je vais vous dire bien franchement qu'il n'y a pas un gars qui va se mettre dans le chemin pour compter les automobiles qui vont arrêter ou qui n'arrêteront pas.

M. MASSE (Arthabaska): Je pense qu'ils le savent pas mal, d'une façon approximative. Cela a une relation avec le nombre, beaucoup plus important, au Québec qu'ailleurs dans les provinces de stations-service par auto en circulation.

Si on veut rationaliser la distribution, si on veut que les gens vivent peut-être un peu mieux de ce commerce, encore là, on revient à la question de la connaissance du marché.

M. BELAND: Pour faire suite à la question qui vient d'être posée, je me demande sérieusement si le gouvernement veut effectuer une enquête sur le dos, en entier au point de vue monétaire, des détaillants, des commerçants, des grossistes, tout ça, et s'en laver les mains. Est-ce que le gouvernement a des fonctionnaires ou s'il n'en a pas, si vous voulez faire une enquête?

M. MASSE (Arthabaska): Ce ne sont pas des enquêtes. Il ne faudrait pas prendre ça dans le même sens que les privilèges dont on parlait tout à l'heure. On peut appeler ça un genre d'enquête, si on veut, mais ce n'est pas dans le sens péjoratif. Il s'agit de connaissances, de compilations de statistiques que nous n'avons pas actuellement et qu'il faut absolument connaître si on veut véritablement avoir le portrait complet de la situation du commerce pétrolier au Québec et si, par la suite, il y a des législations à apporter.

M. BELAND: Si le projet de réglementation est approuvé comme tel est-ce que, dès l'ouverture de la session, vous allez proposer un amendement à la loi 90 pour permettre au gouvernement de rembourser le salaire supplémentaire peut-être d'une ou de deux personnes par établissement pour répondre à toutes ces sacrées questions-là?

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, ça peut paraître bien long, ce questionnaire, mais ce sont des données que les stations-service ou les exploitants du commerce de produits pétroliers possèdent déjà. On ne leur demande pas de faire des recherches qui vont leur coûter des fortunes. Je pense qu'un questionnaire semblable, pour un exploitant de station-service, ne représente pas plus de travail, sinon moins, que tout autre questionnaire qu'on a à remplir pour toute autre fin, même des rapports aux grosses compagnies.

M. BELAND: Espérons-le.

M. LE PRESIDENT: Alors, si nous n'avons pas d'autres questions sur l'annexe G, nous allons suspendre les travaux jusqu'à deux heures trente. On recommencera avec la section 5, à la page 17, à deux heures trente.

(Suspension de la séance à 12 h 29)

Reprise de la séance à 14 h 45

M. LAFRANCE (président de la commission permanente des richesses naturelles et des terres et forêts): A l'ordre, messieurs!

Section V, normes techniques relatives aux établissements pour le commerce au détail.

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, juste un mot avant d'aborder l'étude article par article. C'est surtout dans cette partie-là qu'a existé une collaboration étroite avec les personnes ou les organismes les plus intéressés, entre autres l'APQ, qui est l'Association pétrolière du Québec. Différents comités ont été formés et c'est surtout dans cette section-ci qu'on s'est référé aux normes techniques des autres provinces, la loi des produits inflammables, par exemple, la réglementation de l'American Petroleum Institute, qui est reconnu comme une compétence mondiale dans les secteurs des normes techniques, et certains autres organismes. Je voulais simplement souligner ça, parce qu'on entre dans la partie la plus technique du document.

M. LE PRESIDENT: Le député de Montmagny.

M. CLOUTIER (Montmagny): J'aurais une question d'ordre général à poser au ministre. Est-ce qu'actuellement, il y a un établissement de commerce au détail dont les normes sont conformes aux règlements, qui n'a besoin de rien changer? Est-ce qu'il y en a un seul?

M. MASSE (Arthabaska): II faudrait demander cela à mon spécialiste, M. Servais.

M. CLOUTIER (Montmagny): Qui est conforme en tout point à la section V des règlements?

M. MASSE (Arthabaska): Tous les nouveaux qui se sont bâtis dernièrement, le sont presque.

M. CLOUTIER (Montmagny): Ils sont presque conformes. Ils avaient construit d'après les spécifications des compagnies?

M. MASSE (Arthabaska): Des grosses compagnies.

M. CLOUTIER (Montmagny): Des grosses compagnies.

M. MASSE (Arthabaska): Ils sont à l'avant-garde de ce côté pour la sécurité. C'est facile pour eux d'accepter ou de suivre la réglementation.

M. CLOUTIER (Montmagny): Les modifications que cela entraîne pour les établissements de commerce, cela peut se situer à un coût de X à Y; quelle serait la moyenne à peu près?

M. MASSE (Arthabaska): Pour les améliorations?

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, pour les améliorations et modifications à apporter.

M. MASSE (Arthabaska): On parle d'améliorations à apporter surtout pour les réservoirs dans les dépôts et dans les stations d'essence.

M. CLOUTIER (Montmagny): Ce sont les réservoirs enfouis sous terre? C'est la compagnie qui est responsable de ça.

M. MASSE (Arthabaska): Oui. Où il y aura des réparations majeures seulement. Pour ceux qui existent déjà, s'il n'y a aucun défaut dans le moment, aucune fuite, on ne peut rien faire. Mais, dans le futur, s'il y a des réparations majeures pour des fuites, ils seront obligés de suivre les nouvelles normes.

M. CLOUTIER (Montmagny): Dans ce cas précis, les réservoirs qui sont dans la terre, la compagnie majeure est responsable; c'est elle qui fait l'installation, l'équipement lui appartient. Les pompes et les réservoirs appartiennent à la compagnie.

M. MASSE (Arthabaska): A présent, on parle de réservoir. Vous avez certaines compagnies qui sont à la page et qui ont un équipement double, si vous voulez, pour ne pas mélanger le produit. Je veux dire par là qu'elles ont deux pompes, deux boyaux, deux dévidoirs, deux compteurs pour pouvoir livrer chaque produit séparément.

Une compagnie, entre autres, est installée à 95 p.c.

M. CLOUTIER (Montmagny): Là, vous parlez des grossistes, de ceux qui distribuent.

M. MASSE (Arthabaska): Grossistes et détaillants. Est-ce qu'on peut nommer des compagnies?

M. CLOUTIER (Montmagny): Bien, nous connaissons toutes les compagnies majeures.

M. MASSE (Arthabaska): Ceux à qui j'ai eu le plaisir de parler dernièrement s'apprêtent à équiper en double pour la livraison future, tous les nouveaux camions.

Comme on l'a mentionné au début, vous avez certaines dépenses de capital qu'il va falloir faire. On a donné des délais dépendant de la mise de capital. Vu que l'installation électrique peut coûter $250, nous avons donné un an. Changer des citernes ou ajouter des soupapes de sûreté à l'intérieur du camion, cela peut coûter environ $70 ou $75. Quand il y en a plusieurs — si vous avez quatre compartiments à environ $100, cela fait $400 — on peut donner jusqu'à 1976. On a donné trois ans de ce côté-là. D'un

autre côté, lorsqu'il faut changer complètement la citerne qui a été construite il y a 20 ou 25 ans, on donne cinq ans pour voir à changer la citerne, dans le budget des dépenses de capital pour ces opérations.

Tout a été fait en tenant compte de tout le monde, parce que, même si on parle du petit, il y a le gros aussi. Il y a la compagnie majeure et le consommateur. La compagnie majeure vend dans tout le Québec. Cela veut dire qu'il va y avoir d'énormes dépenses. Avec eux, nous établissons des normes, soit un délai de cinq ans.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui, je pense qu'on peut dire que le plus gros des dépenses va retomber, en ce qui concerne, en tout cas, les pompes, les réservoirs, etc., sur la compagnie majeure, parce que c'est elle qui est propriétaire de l'équipement. Mais, en ce qui concerne le poste, l'établissement du commerce lui-même, cela retombe sur l'établissement. Est-ce qu'on est capable de nous dire quelle dépense moyenne seront obligés d'effectuer une compagnie majeure et un établissement de commerce, tels qu'on les connaît aujourd'hui? Je.ne parle pas de ceux qui se sont installés les derniers. Vous avez dit qu'ils étaient passablement conformes aux normes.

Mais est-ce qu'un poste va être obligé de dépenser, en moyenne, $500? Est-ce qu'une compagnie majeure va être obligée de dépenser également $500 par installation?

M. MASSE (Arthabaska): Peut-être moins que ça, M. le ministre, pour la bonne raison...

UNE VOIX: L'ex-ministre.

M. MASSE (Arthabaska): ... l'ex-ministre, excusez moi.

M. CLOUTIER (Montmagny): Vous êtes excusé!

M. MASSE (Arthabaska): Cela va être pour les extincteurs chimiques.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui.

M. MASSE (Arthabaska): Cela va être une des dépenses primordiales. Ceux dont les installations de pompes sont faites dans le moment on ne peut rien faire pour changer ça. Comme dans les limites du terrain, si vous voulez, il faut quinze pieds à partir de l'îlot de pompes jusqu'à la voie publique pour la protection. On ne peut rien changer de ce côté. Ce qui sera primordial, ce seront les extincteurs. Je n'ai aucune notion du coût d'un extincteur. Cela peut coûter de $40 à $45. On dit, à certains endroits, qu'il en faut deux. Donc, ce sera autour de $125.

Il est assez difficile, justement, d'évaluer ces coûts et de répartir une moyenne parce qu'on ne connaît pas l'état des équipements et l'état des établissements de distribution. Comme on le disait tantôt, je pense que les grandes compagnies pétrolières, au cours des dernières années, se sont rapprochées de toutes les normes qui pouvaient exister ailleurs au Québec.

M. LE PRESIDENT: Le député de Beauce.

M. ROY (Beauce): M. le Président, on vient de nous informer qu'il va y avoir un délai de cinq ans dans l'application de certains règlements en ce qui a trait aux normes pour les postes existants.

M. MASSE (Arthabaska): Le délai est indiqué également dans les règlements. On le verra à chacun des articles...

M. ROY (Beauce): Je comprends. Vous comprendrez qu'il nous a été impossible de lire un document aussi volumineux que celui-ci, alors que nous ne l'avons reçu que ce matin. Je tiendrais quand même à signaler au ministre et aux officiers du ministère que lorsque cette loi a été adoptée à l'Assemblée nationale, il y avait trois points particuliers sur lesquels nous nous sommes basés pour appuyer cette mesure. C'était d'abord une question de qualité pour les consommateurs, premier point. Le deuxième point: que les consommateurs puissent avoir la juste mesure du produit, ne pas avoir neuf dixièmes de gallon et en payer un. Le troisième point — c'est là qu'on en arrive, je pense, dans cette réglementation— est la disponibilité du produit. Quand même, au Québec, nous avons un milieu urbain. Aujourd'hui, 80 p.c. de la population vit dans un milieu urbain ou du moins semi-urbain. Nous avons le milieu rural et le milieu rural éloigné. On sait, pour avoir fait le tour de la province de Québec, qu'il y a certains postes où on ne fait pas que vendre de l'essence. Il y a un danger, dans une réglementation excessive et abusive, que les gens qui ont à desservir de petites populations dans ces régions éloignées ne soient pas en mesure de satisfaire à une réglementation comme celle-là. Quand même, nous avons trois catégories de postes dans la distribution de l'essence. Il y a les postes qui sont la propriété exclusive des compagnies.

Il y a les postes mixtes, c'est-à-dire qui sont la propriété privée mais construits selon les spécifications des compagnies auxquelles on a accordé un bail ou un contrat, pour un certain nombre d'années, et vous avez aussi des postes privés. Lorsqu'on va, dans la réglementation, aussi loin qu'on va là, j'ai crainte — je le dis à l'attention du ministre — qu'il arrive ce qui arrive, à l'heure actuelle, dans un domaine particulier, qui est nouveau aussi. J'ai remarqué que les principes qui semblent guider ce document sont les mêmes que ceux qui guident le Service de l'hôtellerie du ministère du Tourisme, de la Chasse et de la Pêche.

Aujourd'hui, lorsqu'une personne désire ven-

dre une entreprise soit un hôtel, un restaurant, un motel ou autre, elle doit nécessairement avoir une certification à l'effet que son établissement est conforme aux exigences du Service de l'hôtellerie, avant d'avoir un nouveau permis émis par la Commission de contrôle des permis d'alcool. Il s'ensuit que pour une nouvelle construction, il n'y a pas de problème. Pour des grosses entreprises comme les chaînes Holiday Inn, les grosses chaînes d'hôtels, il n'y a pas de problème non plus, mais il y a eu pour les petits propriétaires de petits établissements hôteliers qui desservent des populations dans des régions éloignées, dans des régions rurales. Nous avons dans cette réglementation, des réparations ou des transformations à un point tel que l'établissement existant n'a à peu près aucune valeur.

Je sais qu'à l'heure actuelle il se fait un effort louable du côté du Service de l'hôtellerie, dans ce domaine, mais je veux insister, parce que j'ai été obligé de faire passablement de démarches et de représentations pour souligner ces problèmes aux fonctionnaires du ministère. Mais je tiens quand même à dire avant que la loi n'entre en vigueur, au ministère des Richesses naturelles, que dans ce domaine, il faudra, je pense, éviter ce danger que des personnes ne puissent pas vivre uniquement du commerce des produits pétroliers. Elles ont un petit revenu de la vente des produits pétroliers mais exploitent, également, un autre commerce. Il y a encore, dans des petites régions, des propriétaires de magasin général qui ont aussi un poste d'essence. Cela existe encore. De moins en moins, mais cela existe encore. Pour ces gens...

M. LE PRESIDENT: Une pompe à bras?

M. ROY (Beauce): Non, à moins que ce soit dans votre comté mais, chez nous, cela n'existe plus.

M. LE PRESIDENT: Vous avez l'air de le connaître ça.

M. ROY (Beauce): Nous avons l'électricité, chez nous!

UNE VOIX: Depuis quand?

M. ROY (Beauce): Je tiens quand même à dire, sur une note sérieuse, que ces gens peuvent se retrouver, à un moment donné, à cause de cette réglementation, vis-à-vis des problèmes énormes et que ce soit la population concernée qui en souffre.

Pour illustrer davantage, on pourrait prendre l'exemple qu'on a souligné au niveau des commerces des garagistes, les garagistes artisans et autres, quand on est arrivé, à un moment donné, avec une réglementation au sujet de la qualification professionnelle des employés de ces postes. On a pu se rendre compte de la diversité des activités qu'il y avait là et de tous les problèmes que cela implique.

Les gens, ne pouvant se spécialiser et ayant besoin d'une spécialisation pour vivre, doivent avoir une certaine polyvalence commerciale, une certaine polyvalence au niveau de la compétence aussi.

Ce sont deux points que je voulais souligner au ministre, aux membres de la commission et aux hauts fonctionnaires du ministère, pour qu'on soit bien précis là-dedans. Si nous avions eu le temps d'étudier le règlement plus à fond, pour être capables de faire un parallèle entre certains chapitres et d'autres, faire une recherche assez intensive, la plus objective possible, nous pourrions probablement faire des observations encore plus précises.

Comme je suis obligé de m'en tenir...

M. LEDUC: Ce serait difficile, le document est tellement bien fait !

M. ROY (Beauce): ... à des questions d'ordre général, je veux quand même souligner aux fonctionnaires qui ont préparé ce document, qui le connaissent de A à Z que, si c'est nécessaire de suspendre certains articles à la lumière des remarques que nous avons faites, dans l'intérêt public, je pense qu'il y aurait lieu de le faire.

M. MASSE (Arthabaska): II faut dire que les préoccupations que vous avez eues, nous les avons eues également. Nous savons très bien que l'argent investi par chacun des exploitants dans ce secteur varie considérablement. C'est pourquoi nous accordons des délais qui varient selon l'importance des coûts des équipements qu'on pourrait avoir à changer.

Il ne faut pas croire non plus que le 1er janvier 1973 il n'y aura pas une station de service ou un marchand d'huile à chauffage qui répondra à ces normes. Pour certains règlements, les détaillants ont jusqu'en 1975; pour certains autres ça se fait immédiatement et certains autres règlements n'entreront en vigueur qu'en 1978, justement à cause de l'importance des modifications à l'équipement qui sont nécessaires.

M. LEDUC: M. le ministre, si vous me permettez. Est-ce qu'il y a assez d'élasticité dans la réglementation? Je vais vous amener un exemple concret qui rejoint ce que le député de Beauce disait. Prenons un magasin général dans un endroit de villégiature, qui a un terrain X face à son magasin et qui a actuellement des pompes à essence. Dans 5, 6, 7 ou 8 ans, on devra changer ces pompes, à cause des années, de la dépréciation. Selon la réglementation, à ce moment-là, il devra y avoir une distance de quinze pieds de la route, etc. Le marchand devra renouveler son équipement, en avoir un neuf. Mais, pour suivre la réglementation, le type ne pourra pas avoir de pompe à essence à cause de l'espace disponible; autrement, il faudra qu'il recule sa bâtisse. Qu'est-ce qui va

arriver? Est-ce qu'on va l'empêcher d'offrir ce service à la population du territoire?

Est-ce qu'on va lui émettre un permis ou si on va seulement lui dire: Je regrette, monsieur; nous sommes en 1979 aujourd'hui et vous avez un nouvel équipement qui rentre ; ou bien vous vous fiez aux normes ou bien vous reculez votre maison ou votre commerce?

M. MASSE (Arthabaska): Certaines normes qu'on demande de respecter, par exemple, que ce soit à quinze pieds du chemin public, vont s'appliquer aux nouveaux établissements seulement. Au départ, quelqu'un qui est déjà dans le secteur doit faire sa demande de permis et remplir un questionnaire; c'est à peu près tout ce qu'on lui demande pour le 1er janvier 1973.

Il y a des normes qui sont applicables uniquement aux nouveaux établissements. Il y a peut-être des exemples.

Au point de vue de l'installation de réservoirs, pour éviter des fuites, il faut savoir comment enfouir le réservoir. Il faut tant de pouces de sable sassé. Il ne doit pas y avoir de cailloux, de mâchefer pour éviter le plus de corrosion possible. Il faut que le réservoir soit bien enrobé pour éviter la corrosion.

Dans les stations ou dans les endroits déjà existants, on ne peut pas virer tout le monde à l'envers; il faut faire appel au bon jugement de chaque individu. Ce n'est pas parce qu'on travaille pour la fonction publique ou pour le gouvernement de la province qu'on va tout virer à l'envers. La plupart des changements sont pour les nouveaux établissements, à l'exception des réservoirs enfouis ou des dépôts pour éviter la contamination, ainsi que des fuites qui peuvent aller dans les égouts publics. C'est ce qui est dangereux.

M. LEDUC : Remarquez bien que je n'ai pas mis en doute le jugement des fonctionnaires qui auront à mettre ça en pratique; ce n'est pas ça du tout. Je vais vous donner un exemple: M. Berger a un magasin général au lac Noir; il a deux pompes à essence. Pour le peu que j'ai lu sur ça, à ce jour, il est qualifié; il a un droit acquis. Il aura peut-être des changements à faire dans quelques années. Est-ce qu'on va lui permettre de les faire pour autant que le réservoir soit, disons, couvert comme vous l'expliquez? Il faudra qu'on lui émette le permis et que, même s'il n'a pas beaucoup de terrain, on ne lui dise pas: Maintenant, je regrette, avec les nouvelles normes, vous ne pouvez plus vendre d'essence. C'est mon point.

M. MASSE (Arthabaska): Justement, on ne peut pas nuire à l'entreprise commerciale.

M. LEDUC : Parfait, parfait!

M. MASSE (Arthabaska): On ne peut pas lui nuire, c'est un droit acquis. C'est tout simplement pour les nouveaux, pour prévenir cela.

M. ROY (Beauce): J'aimerais apporter à l'attention du ministre que vous avez, à l'heure actuelle, les grosses compagnies et de petites entreprises. Nous avons plusieurs petites entreprises de distribution au Québec. Lorsqu'arrive une réglementation comme ça, pour les grosses compagnies, comme Gulf, Shell etc... il n'y a pas de problèmes; elles sont capables de suivre les réglementations.

Il ne faudrait pas non plus faire leur jeu en ce sens que des réglementations trop abusives pourraient leur assurer de plus en plus d'exclusivité et éliminer la concurrence de ceux qui n'ont pas les capitaux pour suivre. Lorsqu'on va, par exemple, dans la réglementation au niveau de la tuyauterie, au niveau des réservoirs d'essence, au niveau de l'installation, etc., ne risque-t-on pas de voir bien des petites entreprises québécoises de ne pas être capables de tenir le coup?

M. MASSE (Arthabaska): Cette réglementation, comme je l'ai mentionné ce matin, a été faite en collaboration avec les associations dont vous parlez, entre autres l'Association des marchands d'huile à chauffage. Ce sont elles qui ont demandé une réglementation de ce côté pour faire une association avec une éthique professionnelle, une profession ni plus ni moins. On a donc tenu compte des dépenses de capital sur une base de cinq ans. Naturellement, il va y avoir des dépenses primordiales au point de vue de la sécurité publique, qui vont être exigibles immédiatement mais, par contre, lorsqu'il s'agit d'une grosse dépense, soyez assuré que les délais ont été pesés, ont été mûris. C'est pourquoi les délais ont été donnés tels qu'ils sont mentionnés dans les règlements.

M. ROY (Beauce): Je maintiens encore les trois points que j'ai soulignés tantôt. Lorsque la qualité du produit est garantie et que la loi des poids et mesures est appliquée, le troisième point est la disponibilité du produit. Toute réglementation qui s'y ajoute, toute réglementation en surplus est une réglementation d'équipement. Que le type vienne livrer mon huile à chauffage dans un réservoir de 1,500 gallons ou dans un petit camion de 500 gallons, ça m'importe peu, pourvu que quand j'achète 200 gallons je n'en paie pas 225 pour en avoir 185 ou encore que je ne paie pas de l'huile de première qualité pour me faire livrer de l'huile de troisième qualité. Le consommateur, ce sont les points particuliers qui l'intéressent. Je pense donc que toute la réglementation devrait toujours s'en tenir à la satisfaction de ces trois points particuliers et primordiaux. Il s'agit de viser à satisfaire les besoins du consommateur et à le desservir avec justice plutôt que d'aller trop loin, risquant ainsi de favoriser la monopolisation du commerce des produits pétroliers, la monopolisation en ce sens que les cartels soient victorieux là-dedans.

M. MASSE (Arthabaska): M. Roy, on vous approuve à 100 p.c; la qualité a été étudiée ce matin ainsi que la quantité. Reste l'équipement et c'est simplement technique dans le moment. L'élaboration que vous avez faite entre dans notre ligne de pensée.

M. ROY (Beauce): J'en suis très heureux.

M. LE PRESIDENT: Article 23. Article 24, emplacement des unités de distribution, paragraphe 1. Paragraphe 2, sous-paragraphe a). Sous-paragraphe b). Sous-paragraphe c).

Sous-paragraphe d). Sous-paragraphe e). Article 25, entretien du bâtiment principal et du terrain, sous-article 1, paragraphe a).

M. LEDUC: Au paragraphe a), quelle différence y a-t-il entre l'établissement des "subtances" propres et des substances propres? Il ne manquerait pas un s?

M. MASSE (Arthabaska): Où ça? Quel paragraphe?

M. LEDUC: Au paragraphe a), l'avant-dernière ligne, l'établissement des "subtances" ou des substances propres à absorber les hydrocarbures.

M. MASSE (Arthabaska): C'est substances, il manque un s.

M. LEDUC: C'était pour l'édification du député de Saguenay.

M. LE PRESIDENT: C'est une distraction. Sous-paragraphe b). Paragraphe 2, paragraphe 3.

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela va faire du bien à des endroits.

M. LE PRESIDENT: Paragraphes 4, 5, 6, 7. Article 26, marinas.

M. LEDUC: Excusez, au paragraphe 6, il y a chez moi un bonhomme qui fait la distribution de l'huile à chauffage et qui stationne ses camions sur le terrain d'un poste d'essence. Est-ce que cela veut dire qu'il ne pourra plus, si je lis bien le paragraphe 6, stationner ses camions d'huile à chauffage à la station de service?

M. MASSE (Arthabaska): C'est le sens de l'article 6; pour tout commerce de carburant, de lubrifiant, il va être interdit de garer les camions-citernes.

M. LEDUC: C'est excellent, parce que ça fait de la matière inflammable en quantité dans le même coin, un moment donné.

M. MASSE (Arthabaska): C'est très dangereux.

M. LE PRESIDENT: Article 26, marinas, sous-article 1. On va prendre l'article dans son ensemble. Article 27, appareils de chauffage; article 28, installations électriques.

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est très technique. Il y a eu de la consultation, le ministre l'a dit tantôt. Ce n'est pas le rôle de la commission parlementaire...

M. LESSARD: Nous sommes rendus à l'article 29?

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est technique.

M. LESSARD: M. le Président, j'aurais une question à l'article 27. On a passé assez vite. On mentionne: Dans tout établissement pour le commerce de carburant et de lubrifiant au détail construit après le 1er janvier 1973.

On dit que tout appareil de chauffage à flamme doit être séparé, etc. Cela conerne les établissements pour le commerce de carburant et de lubrifiant. Est-ce que ce n'est pas présumé qu'on devra peut-être appliquer aussi certaines politiques concernant le système de chauffage dans les habitations?

M. MASSE (Arthabaska): C'est au niveau du consommateur. Si on parle d'appareils de chauffage ici, c'est uniquement pour la sécurité dans les commerces. Cette loi s'applique aux exploitations commerciales.

M. LESSARD: D'accord, M. le Président. En fait, vous ne touchez pas aux habitations.

M. LE PRESIDENT: Article 29: Egouttement, élimination des rebuts.

M. MASSE (Arthabaska): D'ailleurs, d'autres normes sont appliquées.

M. LESSARD: Et qui ne sont pas les mêmes que celles-là. Parce que je devrais défaire mon système de chauffage si je me fiais aux normes qui sont là.

M. LEDUC: Vous n'avez pas la même quantité d'instruments dans votre sous-sol que celle que vous avez dans une station service.

M. LE PRESIDENT: Article 30, les fosses. Article 31, enceintes spéciales. Article 32, réservoirs de surface?

M. CLOUTIER (Montmagny): A l'article 32, "les réservoirs de surface sont interdits pour les produits de la classe I." Ce sont les carburants, l'essence. Là, on parle seulement des commerces au détail. Cela ne s'applique pas au stockage d'un grossiste, à ce qu'on appelle un "plan."

M. MASSE (Arthabaska): Pour les stations de service.

M. CLOUTIER (Montmagny): D'accord. Seulement pour les stations de service.

M. LEDUC: Cela n'applique pas, non plus, aux cultivateurs qui ont 200 gallons d'essence montés sur un support.

M. MASSE (Arthabaska): Ce sont des consommateurs.

M. LEDUC: D'accord, merci.

M. CARPENTIER: Par exemple, pour les opérations forestières, si vous avez des réservoirs de 200 ou de 500 gallons en dehors de la terre?

M. MASSE (Arthabaska): Non, c'est pour leur propre consommation.

M. CARPENTIER: C'est pour leur propre consommation, d'accord.

M. LE PRESIDENT: Article 33, réservoirs portatifs. Article 34, réservoirs souterrains.

M. MASSE (Arthabaska): Un instant! A la page 26, n'y avait-il pas une annexe?

UNE VOIX: L'annexe, page 182.

M. LE PRESIDENT: A l'article 33, on réfère à l'annexe i, à la page 182.

M. CLOUTIER (Montmagny): Ce sont les modifications.

M. LE PRESIDENT: Article 34, réservoirs souterrains. Article 35, protection contre la corrosion, réservoirs et conduites. Article 36, tuyaux d'aération. Article 37, tuyaux de remplissage et de jaugeage.

M. CLOUTIER (Montmagny): Nous sommes toujours dans les clauses de règlements qui commencent le 1er janvier 1973, d'après ce qu'on peut voir là.

M. LE PRESIDENT: Article 38, entreposage des produits emballés. Article 39, locaux d'entreposage intérieur.

M. MASSE (Arthabaska): Page 34, à j), il y a l'annexe h que l'on retrouve à la page 181.

M. CLOUTIER (Montmagny): Lorsque quelqu'un va demander au ministère un permis pour construire une nouvelle station, un nouveau poste de distribution, de commerce, vous allez lui transmettre toutes ces spécifications et votre inspecteur sera à sa disposition.

M. MASSE (Arthabaska): Nous aurons un inspecteur et il faudra absolument qu'il soit là lorsqu'ils vont descendre le réservoir dans le trou. C'est une réglementation et c'est pour la sécurité; il faut faire attention à la contamination.

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est une protection aussi pour ne pas être obligé de recommencer. Il faut qu'il donne son approbation.

M. MASSE (Arthabaska): Oui, et il faut que les lignes soient testées à l'air pour qu'il n'y ait pas d'échappement. Il va y avoir un service d'ingénieur aussi.

M. CLOUTIER (Montmagny): Comme pour l'électricité.

M. MASSE (Arthabaska): Pour l'électricité, vous avez un code spécial, qui est le code canadien.

Il est très observé dans le moment au point de vue de l'électricité.

M. LEDUC: Est-ce qu'il va y avoir assez d'inspecteurs pour faire ça? En tout cas, si on garde ça, cela va prendre tout un personnel, à un moment donné. J'espère que le ministre va avoir les crédits au mois de mars.

M. MASSE (Arthabaska): C'est prévu.

M. LEDUC: Merci, M. le Ministre.

M. MASSE (Arthabaska): Du moins, je l'espère.

M. LE PRESIDENT: Article 40, salles de vente. Article 41, installation d'un réservoir souterrain. Le député de Laviolette.

M. CARPENTIER: M. le Président, à l'article 41, lorsque vous dites "doit être inspecté par le constructeur ou l'installateur", est-ce qu'il n'y aurait pas lieu de mentionner" par l'inspecteur de la régie ou du ministère"?

M. MASSE (Arthabaska): C'est que cela réfère au transport, par exemple à des dommages qui pourraient être effectués dans le transport de ces réservoirs souterrains, alors que le constructeur est responsable de ceux-ci jusqu'à son installation dans la fosse. C'est pour cela qu'on dit "le constructeur ou l'installateur". Mais cela n'exclut pas que l'inspecteur ne puisse pas le vérifier non plus.

M. LE PRESIDENT: Article 42, conduites et tuyaux d'évent souterrains. Article 43, épreuve après installation. Article 44...

M. CLOUTIER (Montmagny): Si je comprends bien, cette épreuve doit être vérifiée.

M. MASSE (Arthabaska): C'est ça.

M. LE PRESIDENT: Article 44, pompes im-

mergées. Article 45, fuites. Article 46, entretien et déversements. Article 47, enlèvement, abandon, réutilisation et mise au rancart des réservoirs souterrains.

M. MASSE (Arthabaska): C'est surtout le paragraphe a) qui est important: Informer par écrit le ministre.

M. CLOUTIER (Montmagny): Est-ce qu'on pourrait expliquer, un peu. "Si le réservoir n'est pas utilisé pendant une période n'exédant pas 180 jours, l'exploitant doit: a) Informer par écrit le ministre.

M. MASSE (Arthabaska): C'est qu'on laisse une période de six mois — cela est pour le carburant — parce que les réservoirs pleins ne devraient pas rester dans cet état trop longtemps. C'est pour cela qu'on demande tout simplement d'aviser le ministre. Maintenant, peut-être que M. Servais pourrait ajouter des détails.

Si le réservoir n'est pas utilisé pendant une période de six mois, on va aviser le ministre. Par contre, il faut prendre le jaugeage mensuellement pour qu'il n'y ait pas de fuite et cela afin de garder un inventaire. On demande de garder les inventaires des jaugeages pendant une période de deux ans, jusqu'à ce que l'inspecteur passe, soit à la pige ou soit en passant dans son territoire.

Quand le réservoir demeure rempli plus de six mois et moins de deux ans, le produit pétrolier, surtout celui de la classe I, doit être enlevé du réservoir. Par contre, on doit le remplacer par un produit de classe II, ou par de l'eau pour éviter le balast, si vous voulez, pour que le réservoir ne se soulève pas avec l'eau.

Si la station de service n'a pas fonctionné pendant une période de deux ans et plus, il faudra tout enlever, les réservoirs et tout cela. Vous avez des stations de service qui sont placardées, si vous voulez. Les vitres sont des pièces de bois. Vous vous en allez dans le Bas-du-Fleuve. Il y a un pont qui passe là, la station de service est encore là et il n'y a personne pour l'exploiter. Ils ne le peuvent pas. Alors pourquoi laisser une station qui peut être dangereuse plus tard? Alors il faudra enlever les réservoirs et remplir le trou de sable, pour qu'il y ait le plus de sécurité possible. A part cela, cela dépare la beauté de nos routes. Après deux ans, je crois que la station ne devrait plus exister et perdre son permis.

Le délai de deux ans nous semble raisonnable.

M. LE PRESIDENT: Article 48, transport d'un réservoir usagé; article 49, construction de l'îlot des pompes; article 50, éclairage; article 51, construction des kiosques; article 52, unités de distribution; article 53, pompage à distance; pour les produits de classes I et II; article 54, becs et boyaux de distribution; article 55, distributeur de type particulier; article 56, surveillance générale; article 57, surveillance du libre service; article 58, jaugeage; article 59, plans et marques d'identification; article 60, marquage des réservoirs portatifs.

M. LESSARD: M. le Président, j'ai une objection. C'est encore le rouge qui doit prédominer, ici. Le rouge doit prédominer sur les réservoirs portatifs. Il y a de la politique partout, M. le Président.

M. HOUDE (Fabre): Je trouve que c'est normal, M. le Président, parce que c'est marqué: "Renfermant un produit de classe I".

M. LEDUC: Le noir doit prédominer aussi!

M. LESSARD: L'influence politique!

M. LE PRESIDENT: Article 61, lutte contre l'incendie.

M. CLOUTIER (Montmagny): Qu'est-ce que le député de Saguenay dit quand il arrive au poste d'essence, s'il veut de l'essence rouge? Quelle est l'expression qu'il emploie?

M. LESSARD: II faut bien que j'en prenne! Mais ce n'est pas cela qui nous fait mieux fonctionner!

M. LE PRESIDENT: Article 62, extincteurs.

M. LESSARD: M. le Président, où sommes-nous rendus?

M. LE PRESIDENT: Extincteurs. Etes-vous encore perdu?

M. LESSARD: C'est pour éteindre le rouge, M. le Président.

M. LE PRESIDENT: Vous n'êtes pas perdu, M. le député de Saguenay?

M. LESSARD: Non, non.

M. LE PRESIDENT: Article 63, manutention et affichage.

M. CLOUTIER (Montmagny): Cela veut dire que, quand vous avez fait le plein, vous devez arrêter votre moteur.

M. MASSE (Arthabaska): Arrêter le moteur et éteindre les cigarettes. C'est pour cela qu'il y aura des indications: Défense de fumer et arrêt du moteur durant le remplissage.

M. CLOUTIER (Montmagny): II y a du chemin à faire.

M. LEDUC: II y a toute une éducation à faire, là.

M. MASSE (Arthabaska): Oui. Il est évident que cette pratique n'est pas tellement suivie, actuellement. Cela présente des dangers certains.

M. CLOUTIER (Montmagny): Je pense bien qu'il faudrait qu'il y ait une affiche à côté des pompes disant d'éteindre...

M. MASSE (Arthabaska): C'est ce qu'on dit dans le règlement. Une affiche d'au moins quatre pouces sur sept pouces.

M. CLOUTIER (Montmagny): Alors vous avez retenu la suggestion !

M. LE PRESIDENT: Article 64, identification d'un établissement pour le commerce d'huile de chauffage au détail; article 65, entreposage et manutention de l'huile de chauffage; article 66, billets de livraison d'huile de chauffage; article 67, livraison d'huile de chauffage.

Section VI, normes techniques pour l'entreposage des produits pétroliers dans les dépôts et dépôts maritimes.

Article 68, emplacement de l'établissement. Article 69, emplacement des réservoirs. Article 70, clôture.

M. CLOUTIER (Montmagny): En fait, ce sont les...

M. MASSE (Arthabaska): C'est tout l'équipement. On revient un peu aux mêmes articles que tout à l'heure, mais adaptés aux dépôts.

M. CLOUTIER (Montmagny): Comme le public n'a pas accès dans les dépôts maritimes, c'est ceux qui vont...

M. MASSE (Arthabaska): Ce sont les petits dépôts. Les clubs de yatching, par exemple.

M. CLOUTIER (Montmagny): Oui.

M. LE PRESIDENT: Article 71, on renvoie à l'annexe J, pages 183 et 184, endroits dangereux pour matériel électrique, dépôts de stockage en vrac. Article 72, installations de chargement et de déchargement. Article 73, conception de l'installation. Ce sont les mêmes articles qui reviennent mais pour autre chose. Article 74, drainage. Article 75, récupération. Article 76, réservoir souterrain. Article 77, réservoir de surface. Article 78, aération. Article 79, pompes. Jusqu'à l'article 101.

Section VII, normes techniques au transport et manutention de produits pétroliers. Article 102, contenants.

M. CLOUTIER (Montmagny): Est-ce que cette section, de ces nouveaux règlements, entraîne beaucoup de modifications par rapport à la situation actuelle du transport? Et s'il y a beaucoup de modifications, est-ce qu'on peut nous dire en résumé quelles sont les principales modifications par rapport au système de transport actuel? Voulez-vous me décrire ce qu'on voit actuellement? Le transport se fait par camion-remorque, camion-citerne avec des remorques ou semi-remorques, par tracteur ou par un camion qui a la citerne directement dessus? Cela peut être un camion de 3,000 gallons, de 2,500 gallons, un camion-citerne de 7,000 à 7,500 gallons?

M. MASSE (Arthabaska): Dans le moment, vous avez le camion-citerne, le "split-body" sur un châssis, la semi-remorque, le train, comme on dit. Dans les semi-remorques, les compartiments maximaux doivent être d'au moins 3,500 gallons. Surtout lorsque vous avez des produits de classe I, l'essence. S'il y avait un débordement, si le camion faisait un "jack-knife" en V, ou renversait sur le côté, si la citerne, qui contient 7,000 gallons, est séparée en deux compartiments de 3,500 gallons, vous pouvez toujours sauver 3,500 gallons. Mais si la citerne est de 7,000 gallons, comme ça peut se produire dans le moment, parce que ça coûte moins cher à faire construire, c'est plus grave au point de vue contamination, ou de feu.

en ce qui concerne le double équipement, vous avez des citernes, comme on le mentionnait ce matin, du "farm trade" livré aux cultivateurs. En pratique, actuellement, dans une citerne il peut y avoir trois compartiments qui ont deux classes de produit: l'essence et le produit de classe II, qui est l'huile à chauffage ou le diesel.

Une pompe contient environ 12 gallons. Cela veut dire que si le chauffeur du camion ne vide pas sa pompe qui contient 12 gallons d'essence dans son réservoir, c'est dangereux que le client qui va demander de l'huile à fournaise reçoive ces 12 gallons. Cela demande une très grande attention. Avec les nouveaux règlements on va demander plus de surveillance de ce côté. Par contre, on donne jusqu'à cinq ans à ceux qui n'ont pas ces installations doubles pour les faire ajouter à leurs citernes.

Par contre, il y a d'autres camions qui existent depuis 20 ou 25 ans, dont les "manhole" sont ouverts, ils ne sont pas étanches, tout est en dehors.

Encore là, nous leur donnons cinq ans pour prévoir une dépense et acheter un autre système ou un autre camion pour la bonne raison qu'ils ne répondent pas aux normes.

Quand il neige, quand il pleut — la plupart du temps la livraison d'huile se fait l'hiver — on constate assez souvent que les trous d'homme ne sont pas fermés. On parle de qualité. Or, ici, il peut y avoir de l'eau qui s'infiltre par le dessus du réservoir.

Il y a d'autres camions...

M. CLOUTIER (Montmagny): Avant que vous n'alliez plus loin pour les camions et les

citernes, depuis combien d'années la fabrication des camions-citernes satisfait-elle aux exigences de votre réglementation? Est-ce qu'on peut dire que depuis cinq ans ou depuis dix ans elle les satisfait?

M. MASSE (Arthabaska): On peut dire que certaines compagnies au Québec fabriquent des citernes en suivant les normes déjà en vigueur en Ontario. On a adopté les lois de l'Ontario qui, elle, a adopté les lois américaines de la National Tank Truck Carriers, qui sont très sévères au point de vue des produits de classe 1 et de classe 2.

Cela peut exister depuis huit à dix ans. Par contre, encore là il y a toujours le domaine de la compétition de différents fabricants. Certains fabricants ont pensé avoir une vanne de sûreté dans le bas du réservoir à l'intérieur avant de prendre la ligne de conduite pour la livraison d'huile. La soupape est fermée tout le temps durant la livraison. S'il arrive un accident, un contrecoup par en arrière, la ligne casse et c'est seulement le produit dans la ligne qui va se déverser.

Nous avons tenu compte de ça et nous donnons trois ans, si le camion a été fait selon des normes. Cela a pu être prévu mais non installé. Ceux qui n'ont pas de normes, nous leur donnons cinq ans pour se réhabiliter. Les fabricants de citernes et différentes grosses compagnies disent que la durée d'une citerne est de dix ans, quoique, pour un marchand d'huile, elle peut durer vingt, vingt-cinq ans, pour celui qui fait attention. Pour une grosse compagnie, c'est déprécié et elles veulent se mettre à la page.

Est-ce que ça répond à vos questions?

M. CLOUTIER (Montmagny): C'était pour avoir une idée du nombre de transporteurs qui seraient obligés de changer d'équipement, mais si ça couvre une période de dix ans, en moyenne, je pense bien que ceux qui en transportent un volume appréciable ont renouvelé leur équipement depuis dix ans.

M. MASSE (Arthabaska): Oui. En passant, je crois qu'un autre ministère va aider de ce côté, celui des Transports, au point de vue de la pesanteur. Automatiquement, il y a des citernes qui vont être obligées de s'enlever du chemin parce qu'elles sont trop pesantes au départ, et la loi va devenir assez exigeante à partir du 1er novembre.

M. CLOUTIER (Montmagny): Elles sont trop pesantes en chiffres absolus ou si la charge est mal répartie?

M. MASSE (Arthabaska): La citerne est trop pesante avec le produit qu'elle contient et au lieu de manipuler 7,000 gallons, on va peut-être descendre à 5,000. Le service des poids et mesures se demande s'il va calibrer le réservoir ou le compartiment parce qu'il va falloir descendre un peu plus bas dans le trou et c'est dangereux. Il y a des compagnies qui révisent leur position parce que le gouvernement a toujours toléré mais c'est fini et la Loi des poids et mesures va être appliquée assez sévèrement à partir du 1er novembre. Cela va nous aider.

M.LESSARD: A l'article 102, M. le Président...

M. LE PRESIDENT: Article 102, Contenants. Oui?

M. LESSARD: Au sous-article 2, on dit que "nul produit pétrolier ne doit être transporté dans un contenant de dix gallons ou moins, à moins que ce contenant ne soit conforme aux exigences des spécifications, etc.." Est-ce que cela s'applique à tout transport de produit pétrolier? Comme usager, moi, par exemple, qui va chercher un produit pétrolier au garage, dois-je me soumettre à ce règlement?

M. MASSE (Arthabaska): Quelqu'un peut manquer d'essence, si vous voulez. Il va prendre un contenant n'importe où, il va trouver une poubelle et va aller chercher cinq gallons. J'exagère à dessein. Par contre, il y a d'autres contenants qui n'ont pas de bec pour déverser dans le réservoir, surtout avec les nouvelles automobiles dont l'orifice est à l'arrière du pare-choc ou au centre, avec la plaque par-dessus. Personne ne pourra livrer le produit. Pour les contenants, nous avons contacté un fabricant et il va y avoir des contenants de deux gallons et demi jusqu'à dix gallons, de différentes grosseurs, jusqu'à cinq gallons, avec un bec. Ceux-là vont être approuvés; ils sont également approuvés en Ontario.

M. LESSARD: Qui va nous dire — justement c'est dans ce sens que je posais ma question — que ce contenant, pour celui qui va l'acheter au magasin, est conforme aux spécifications 250 de la CSA?

M. MASSE (Arthabaska): De la CSA. Ceux qui fabriquent ces réservoirs sont des spécialistes. Il y aura le tampon de la CSA dessus, comme on le voit sur d'autres produits.

M. LESSARD: Je suis bien d'accord, mais une personne peut acheter un contenant qui est semblable, en plastique.

M. MASSE (Arthabaska): On tient compte aussi du plastique. Si vous voulez avoir des renseignements, je vais vous en donner. Je ne voudrais pas trop élaborer, parce que, dans les contenants en plastique en métal, vous avez beaucoup de "dumping", si vous voulez, qui se fait de l'Ontario au Québec dans le moment, puis on veut éviter ça.

Il y a une grande collaboration qui se fait

entre le gouvernement et le département justement de la sécurité en Ontario. On a communiqué, puis le but de ça, c'est de collaborer pour protéger le public tout le temps. Vous avez des petits contenants de plastique qui sont très minces. Il y a d'autres contenants qui doivent être scellés. Vous avez, parmi l'équipement de campeur, des bouteilles de naphte sur les tablettes, qui ne sont pas scellées. En Ontario, on exige qu'elles soient scellées. Dernièrement, on peut vous dire que les contenants n'étaient pas scellés et qu'on les a envoyés au Québec. Nous les avons pris, nous; eux ne les ont pas pris.

M. CARPENTIER: Pour tous les contenants qui sont faits par les fabricants de scies à chaîne, par exemple, sur les concessions forestières, vous avez différentes grandeurs, d'un demi-gallon jusqu'à cinq gallons. Cela dépend de la distance que le gars doit parcourir avec son essence pour travailler sur les concessions. Est-ce que ça veut dire que tous les contenants qui ne seront pas munis du CSAB, mais qui actuellement, sont en circulation sur le nombre incalculable de concessions dans la province de Québec, devront être changés?

M. MASSE (Arthabaska): Ils pratiquent cela dans l'Ontario. Par contre, il y aura de la publicité, encore une fois. La loi va entrer en vigueur le 1er janvier, mais elle peut être mise en pratique pour différentes choses dans six mois ou dans un an, si vous voulez.

Je crois que c'est pour le 1er janvier 1974, la mise en application de ce règlement.

M. CARPENTIER: Dans le même ordre d'idées, ça veut dire que, dans ces concessions forestières, une certaine publicité sera faire à l'effet qu'à partir de telle date on devra se procurer tel contenant pour le transport de l'essence et ainsi de suite afin que les gens qui ont fait des déboursés actuellement pour se procurer certains réservoirs à essence n'aient pas à jeter ce contenant pour s'en acheter un autre. C'est assez élevé si on regarde le prix qu'on paie pour un contenant de deux ou de quatre gallons, par exemple, en plastique assez robuste pour le transport d'essence, qui est approuvé pour le transport par autobus, par exemple. Vous avez des compartiments dans les autobus de transport pour les ouvriers forestiers, où on transporte de l'essence. C'est approuvé présentement, mais est-ce que ça veut dire que tous ces gens vont être obligés de s'acheter de nouveaux contenants pour transporter leur essence?

M. MASSE (Arthabaska): On va essayer de contrôler les contenants qui vont se vendre dans les établissements. Pour les anciens, on ne peut pas revenir sur ça. Il faut remarquer aussi que c'est pour les produits de classe I et de classe II. La classe I, c'est l'essence; la classe II, c'est l'huile à chauffage; la classe III, ce sont les lubrifiants. Il y a beaucoup de lubrifiants aussi, mais ce n'est pas notre domaine; ce n'est pas dangereux, ça.

Les contenants déjà existants, ils les ont, si vous voulez, mais nous surveillerons ceux à venir.

M. CARPENTIER: Surtout pour le bénéfice de tous les ouvriers forestiers il faudrait qu'il y ait une note bien spécifique à cet effet, parce que ça représente un nombre incalculable de réservoirs d'essence qui sont présentement en circulation sur les concessions forestières.

M. MASSE (Arthabaska): Maintenant, remarquez bien que par ces règlements, on veut intervenir à compter du 1er janvier 1974. D'ici à ce temps-là, on a bien l'intention d'entreprendre une campagne d'information ou, au moins, de donner le plus d'informations possible sur ces nouveaux règlements. Notre action va se situer davantage au niveau des détaillants de ces contenants qu'au niveau de ceux qui ont déjà des contenants pour faire leur travail.

M. LESSARD: Dans ce sens-là, si je me présente avec un contenant qui n'est pas conforme au CSA chez un détaillant, est-ce le détaillant va me dire: Je refuse de lui donner de l'essence parce que ce n'est pas conforme? Si le détaillant me remet de l'essence et si, là, je suis arrêté par un inspecteur qui constate ça, serai-je soumis à l'amende parce que je n'ai pas transporté mon essence selon les normes exigées par le gouvernement?

M. MASSE (Arthabaska): Ce n'est pas au niveau du consommateur que la réglementation est faite, mais au niveau du détaillant. Cela reste au détaillant de refuser de vous livrer l'essence dans votre contenant s'il n'est pas adéquat.

M. LESSARD: Ce n'est pas lui qui transporte. On dit, M. le Président: Nul produit pétrolier ne doit être transporté dans un contenant de dix gallons. Pour transporter dix gallons d'essence, ça ne me prend pas de permis comme consommateur.

M. MASSE (Arthabaska): Absolument pas.

M. LESSARD: S'il faut rendre le détaillant responsable du transport d'un produit pétrolier qui ne lui appartient pas, on va pas mal loin.

M. MASSE (Arthabaska): Les règlements ne donnent pas le pouvoir d'aller chez les gens confisquer ces réservoirs qui ne sont pas conformes. D'ailleurs, au début de l'article 102, c'est bien écrit que c'est à compter du 1er janvier 1974 pour...

M. LESSARD: Je suis d'accord.

M. MASSE (Arthabaska): ... tout établissement où se fait le commerce des produits pétroliers. C'est restreint au commerce.

M. LEDUC: En fait, le député de Saguenay n'a pas un établissement où il fait le commerce. Il pourrait aller voir le détaillant, lui demander de remplir un contenant qui ne répond pas aux normes de la CSA et aller à son automobile, s'il a manqué d'essence sur la route. Personne ne peut l'empêcher à ce moment-là d'utiliser ce contenant. D'un autre côté, si le propriétaire de la station de service va rejoindre l'automobile, il devra avoir un contenant approuvé par la CSA.

M. MASSE (Arthabaska): C'est exact. On veut qu'à l'avenir il y ait une certaine réglementation sur les nouveaux contenants qui seront vendus.

M. LEDUC: On peut manquer d'essence avec sa bouteille à lait et on n'a pas de problème.

M. LE PRESIDENT: Article 102, contenants; on en a discuté. Article 103, spécifications des camions-citernes, remorques et semi-remorques; il en a été question'tout à l'heure. Article 104, espace entre compartiments. Article 105, système de déchargement par pompage. Article 106, soupape d'arrêt. Article 107, protection contre les collisions. Article 108, installations électriques. Article 109, identification. Article 110, spécifications du véhicule. Article 111, opération. Article 112, vidange. Article 113, étiquetage. Article 114, manutention. Article 115, transfert de produit. Article 116, inspection. Article 117, protection contre les incendies. Article 118, réparations et tests. Section VIII, normes concernant l'exploitant d'un établissement où se fait le commerce en gros des produits pétroliers. Article 119, identification d'un établissement de commerce en gros. Article 120, commerce au détail. Article 121, entreposage. Article 122, transport des produits pétroliers.

M. MASSE (Arthabaska): II reste trois annexes.

M. LE PRESIDENT: Page 187, annexe L, références techniques par ordre chronologique. Est-ce qu'il y a des commentaires à faire là-dessus?

M. MASSE (Arthabaska): Simplement une explication des sigles.

M. LESSARD: On va les accepter.

M. LEDUC: Me permettez-vous juste un très bref commentaire? Tantôt, le ministre a mentionné qu'il allait faire une campagne d'information. Est-ce qu'auprès du service d'information ou de relations extérieures que vous avez au ministère vous vous assurez que ce ne sont pas seulement des communiqués de presse que vous envoyez? Il faudrait avoir un budget pour expliquer dans des revues spécialisées, de la façon la plus simple possible, ce qu'est la nouvelle loi et quelles sont les obligations, soit du transporteur, soit du détaillant.

On a une tendance au. gouvernement, à tort, à mon sens, à s'imaginer, parce qu'on a envoyé 150 différents communiqués de presse aux journaux, qu'on a couvert tous les renseignements qui pouvaient l'être et que tout le monde les a lus. Je pense que cela va prendre plus que cela. Dans certains domaines, dans ces règlements, il y a des choses nouvelles. Il y a une éducation à faire auprès des détaillants. Cela va prendre plus que des communiqués de presse. Des fonctionnaires du ministère — ça, ce n'est pas un cadeau — pourraient aller rencontrer des groupes de détaillants pour leur expliquer ce que sont les règlements. Mais qu'on accomplisse un effort sérieux et ne pas faire comme pour d'autres lois où on n'a à peu près rien fait pour renseigner la population.

M. MASSE (Arthabaska): D'accord. Je pense que l'information est très importante. On a l'intention d'abord de publier en format de poche facilement utilisable tous ces règlements. Egalement, communiquer avec chacun des commerces qui fonctionnent dans ce secteur, afin de lui faire connaître la nouvelle réglementation.

Cela n'exclut pas non plus des rencontres d'explications devant les membres des différentes associations pétrolières, des services automobiles ou fédérations des garagistes qui existent actuellement, pour expliquer véritablement le sens de ces règlements et les distribuer.

M. CLOUTIER (Montmagny): Le ministre pourrait se mettre une calotte de pompiste et faire un petit film pour la télévision pour démontrer comment on livre de l'essence.

M. LEDUC: Les deux pieds dans la même bottine!

M. CLOUTIER (Montmagny): C'est une boutade, mais je pense que les meilleurs films publicitaires sont ceux qui touchent véritablement le consommateur. On pourrait indiquer la façon dont il doit se conduire quand il va faire remplir sa voiture, comment le poste d'essence doit être équipé. On a parlé tantôt de ne pas fumer au moment où on fait faire le plein, arrêter le moteur de l'automobile. Ce sont toutes des choses, évidemment, qui doivent frapper l'imagination de l'auditeur de la radio ou de la télévision. Mais la première publicité, à mon sens, doit être faite vis-à-vis de ceux qui vont fabriquer l'équipement, d'abord pour qu'ils observent la réglementation. C'est bien important. S'ils ont été consultés, ce sera d'autant plus facile pour ceux qui fabriquent les

camions-citernes, ceux qui fabriquent les camions-remorques, ceux qui fabriquent l'équipement, les réservoirs, les grosses compagnies, qui assument beaucoup de dépenses du côté de l'investissement, de l'organisation des stations de service. Il faut que tous ces gens soient sensibilisés.

Ceux dont ont parlé le ministre et le député de Taillon, les associations et ceux qui vivent le problème, je pense que, d'abord, cela doit porter sur ces gens, quitte à renseigner le consommateur sur certains points particuliers qu'il doit surveiller quand on lui fait la livraison de l'huile à chauffage, quant à la sécurité de son équipement et à la qualité du produit qu'on lui livre. Chacun a une responsabilité dans ce contrôle.

Le ministère des Richesses naturelles, même s'il avait une centaine d'inspecteurs, ne pourrait pas surveiller tout le territoire, quand il y a 14,000 stations de détail et 1,000 distributeurs. Ce sont les chiffres qu'on nous a donnés ce matin. Alors, cela va prendre combien de mois avant qu'ils aient fait le tour de toutes les stations, de tous ceux qui sont dans ce commerce afin de leur donner toutes les instructions nécessaires? Il y a une question d'éducation du public. Le ministre a une responsabilité là-dedans. Il ne s'agit pas de faire une propagande, mais il s'agit d'informer véritablement les consommateurs et le public en général de l'utilité de cette réglementation, parce que ce n'est pas seulement pour le plaisir de réglementer, mais bien pour en arriver à une meilleure distribution des produits dans ce secteur.

M. MASSE (Arthabaska): M. le Président, j'aurais juste un mot à ajouter. C'est que, maintenant que nous avons franchi l'étape de la commission parlementaire, il va rester la rédaction anglaise à effectuer. Cela ne veut pas dire qu'on ne peut pas commencer dès maintenant à diffuser la réglementation après l'acceptation par le conseil des ministres. Je pense que l'entente qu'on avait prise au mois de décembre dernier, nous venons de la remplir. Je tenais à entendre la discussion de ces règlements. Nous venons de le faire.

Je veux remercier, en terminant, les membres de la commission et aussi ceux qui ont fait le travail de consultation, ainsi que les différentes associations de ce secteur qui nous ont aidés dans la rédaction de ces règlements. Certains membres de ces associations ont consacré passablement de temps à cette étude, entre autres l'Association pétrolière du Québec. Je remercie également tous les fonctionnaires, spécialement M. Servais qui a dirigé le travail pour l'élaboration et la rédaction de ces règlements.

M. LE PRESIDENT : Je remercie tous les membres de la commission de leur belle collaboration et surtout de leur grande compréhension. La commission parlementaire permanente des terres et forêts et des richesses naturelles ajourne ses travaux sine die.

(Fin de la séance à 15 h 51)

Compte rendu des délibérations des commissions

L'édition des délibérations des commissions de l'Assemblée nationale paraît environ (10) jours après chaque séance.

Elle comprend les interventions dans la langue où elles ont été faites devant la commission et, parfois, certains documents annexés.

Un premier tirage limité est distribué aux députés et aux correspondants parlementaires, généralement une heure après le discours. Des copies sont aussi disponibles au bureau du directeur pour les opinants.

Les députés peuvent soumettre à l'éditeur, pour leurs propres interventions et dans les délais prévus, les corrections absolument nécessaires pour des erreurs de fait ou des fautes de forme. Le même privilège est réservé aux opinants.

Pour plus de 25 exemplaires du journal des Débats, la commande doit être faite par écrit au bureau des Débats (74-A) au plus tard le lendemain du discours.

Un index général est préparé chaque jour pour être publié à la fin de la session. Il est disponible au coût de $2. On peut obtenir des informations du service de l'index en appelant 643-2771.

On s'abonne au journal des Débats en envoyant au comptable de l'Assemblée nationale $8 par année. (Les chèques ou mandats-poste doivent être faits à l'ordre du ministre des Finances).

Le directeur
Benoît Massicotte
Bureau: 74-A
Téléphone: 643-2890