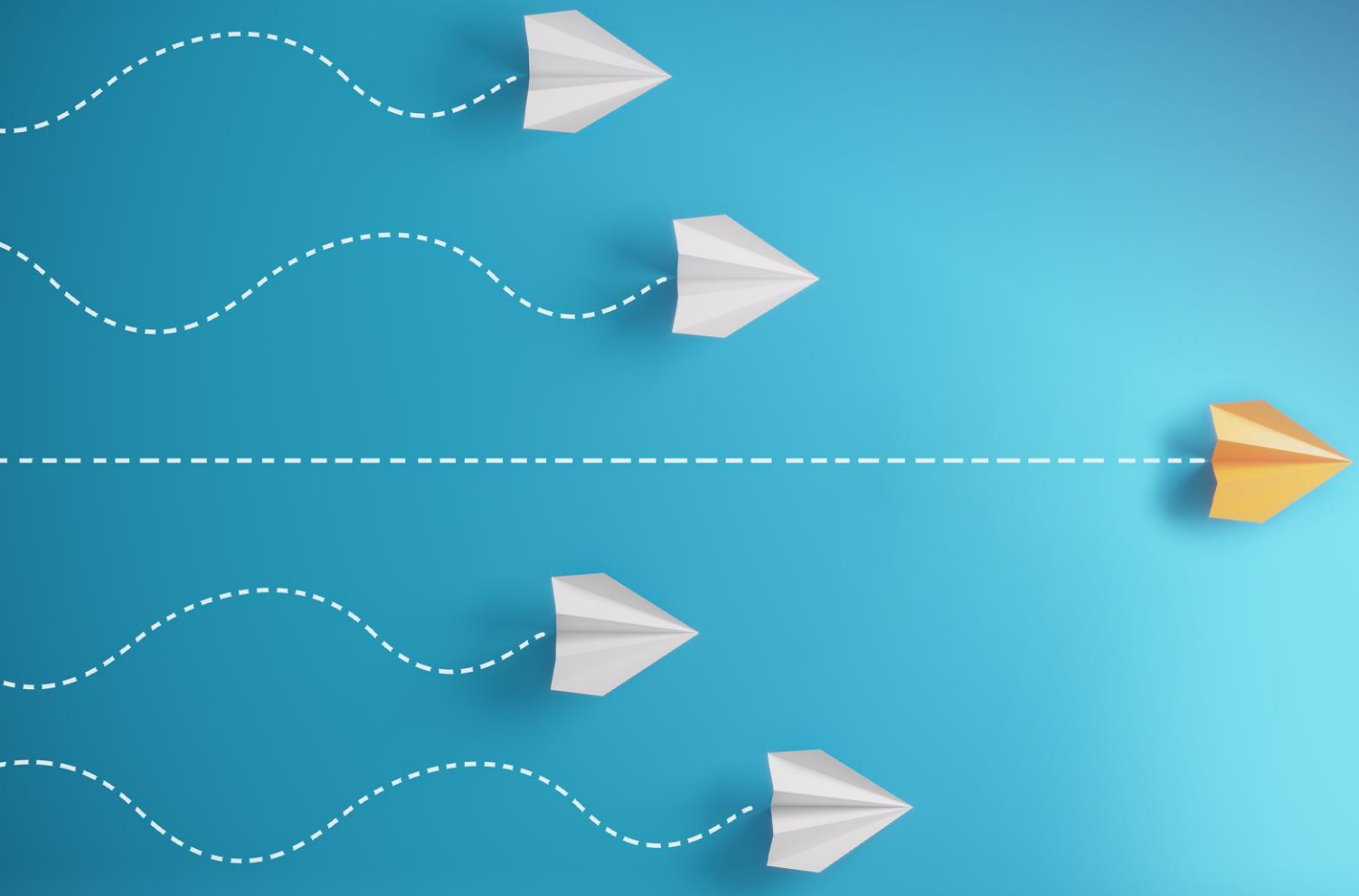
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

PROJET DE RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR LES PRODUITS PÉTROLIERS

Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie

Juin 2025



Votre gouvernement

Québec

SOMMAIRE EXÉCUTIF

Définition du problème

Le Règlement sur les produits pétroliers (RLRQ c. P-30.01, r. 2) (RPP) établit principalement les normes de qualité applicables aux produits pétroliers et les paramètres de surveillance de leur qualité, notamment en regard de l'utilisation qui en est faite au Québec.

Pour l'essentiel, le RPP renvoie aux normes de qualité et de sécurité de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) qui s'appliquent aux carburants, carburants renouvelables, combustibles et combustibles renouvelables vendus et consommés au Québec et spécifient des exigences environnementales et opérationnelles saisonnières pour l'essence et le carburant diesel. Ces normes sont développées et maintenues à jour périodiquement par l'ONGC.

Depuis 2018, les normes de l'ONGC sur les carburants ont évolué afin de permettre des teneurs plus élevées en carburants et combustibles renouvelables, soit l'essence contenant jusqu'à 15 % d'éthanol, le carburant éthanol contenant entre 20 % et 25 % d'éthanol et le mazout contenant entre 6 % et 20 % de biodiesel. Cependant, le RPP n'a pas été modifié afin de permettre la vente au Québec de ces nouveaux types de produits pétroliers qui contribuent à réduire davantage les réductions de gaz à effet de serre (GES). De plus, le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (RLRQ, c. P-30.01, r. 0.1) (RCFIC) exige d'intégrer des proportions minimales de contenu à faible intensité carbone supérieures à celles actuellement permises par le RPP[1]. D'autre part, les exigences du RPP relatives à l'opération à basse température des carburants diesel[2] sont désuètes puisque de nouvelles données météorologiques plus récentes sont disponibles[3].

Proposition du projet

La mise à jour des exigences du RPP vise l'essence automobile oxygénée contenant de l'éthanol (E11-E15), le carburant éthanol pour automobile (E20-E25) et le mazout de chauffage de type 2 (B6–B20).

---

[1] À partir de 2030, le RCFIC exigera une intégration minimale de 15 % en contenu à faible intensité carbone pour l'essence, alors qu'actuellement, le RPP limite à un maximum de 10 % l'intégration d'éthanol à l'essence, qui est le contenu à faible intensité carbone intégré aux essences afin de se conformer au RCFIC.

[2] Des exigences minimales de points de trouble du carburant diesel sont spécifiées pour assurer une opération fiable et sécuritaire à basse température météorologique.

[3] Les données météorologiques, à partir desquelles les points de trouble des carburants diesel exigés au RPP ont été élaborés datent de la période 1981-2010 et doivent être remplacées par celles de 1991-2020.

Des modifications permettront également de mettre à jour les normes s'appliquant au carburant diesel pour assurer une bonne opération des moteurs diesels à basse température. D'autres modifications de concordance avec les normes de l'ONGC et pour la mise à jour de définitions sont prévues.

Impacts

Les modifications proposées n'entraîneront pas de coût additionnel ni d'économie pour les producteurs et les importateurs de produits pétroliers étant donné qu'ils doivent déjà se conformer aux normes des produits inscrits dans la réglementation. Pour les stations-services, les modifications aux équipements pour la vente d'essence à haute teneur en éthanol pourraient représenter des coûts de 23 M$.

Table des matières

SOMMAIRE EXECUTIF 2
1. DÉFINITION DU PROBLÈME 5
2. PROPOSITION DU PROJET 6
3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES 7
4. ÉVALUATION DES IMPACTS 7
4.1. Description des secteurs touchés 7
4.2. Coûts pour les entreprises 7
4.3. Économies pour les entreprises 8
4.4. Synthèse des coûts et des économies 9
4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies 9
4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies 10
4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée 10
5. Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi 11
6. Petites et moyennes entreprises (PME) 11
7. Compétitivité des entreprises 11
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES 12
9. Fondements et principes de bonne réglementation 12
10. CONCLUSION 12
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT 13
12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S) 13
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE 14

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le Règlement sur les produits pétroliers (RLRQ c. P-30.01, r. 2) (RPP) établit principalement les normes de qualité applicables aux produits pétroliers et les paramètres de surveillance de leur qualité, notamment en regard de l'utilisation qui en est faite au Québec.

Pour l'essentiel, le RPP renvoie aux normes de qualité et de sécurité de l'Office des normes générales du Canada (ONGC) qui s'appliquent aux carburants, carburants renouvelables, combustibles et combustibles renouvelables vendus et consommés au Québec et spécifient des exigences environnementales et opérationnelles saisonnières pour l'essence et les carburants diesel. Ces normes sont développées et maintenues à jour périodiquement par l'ONGC.

Depuis les dernières modifications apportées au RPP en 2015, les normes de l'ONGC auxquelles réfère le règlement ont été mises à jour, et de nouveaux types de carburants et combustibles ont été intégrés à ces normes, notamment, l'essence contenant entre 11 % et 15 % d'éthanol, le carburant éthanol contenant entre 20 % et 25 % d'éthanol et le mazout contenant entre 6 % et 20 % de biodiesel.

Par ailleurs, en janvier 2023, le Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel (RLRQ, c. P-30.01, r. 0.1) (RCFIC) est entré en vigueur. Il exige, qu'à partir de 2025, l'intégration d'un volume moyen de 12 % en contenu à faible intensité carbone (CFIC) dans l'essence (l'éthanol est le seul CFIC mélangé à l'essence actuellement). Cependant, le RPP limite le contenu maximal en éthanol à 10 % dans l'essence automobile oxygénée distribué au Québec. Sans modifications au RPP, la vente d'essence contenant plus de 10 % n'est pas permise au Québec et les distributeurs de produits pétroliers pourraient ne pas être en mesure de se conformer à leurs obligations réglementaires.

De plus, les données météorologiques, à partir desquelles les exigences maximales de points de trouble[4] du carburant diesel spécifiées au RPP, sont désuètes. Suivant les plus récents travaux de l'ONGC[5], basés sur les données météorologiques pour la période 1991-2020[6], les normes relatives au carburant diesel doivent être révisées afin d'éviter de créer des risques de distribution de carburant avec de la sous-qualité (carburant pouvant ne pas bien fonctionner en hiver) ou de la surqualité

[4] Le point de trouble définit la température à laquelle un liquide se trouble et vient à former des premiers cristaux solides, ces phénomènes doivent être évités afin d'assurer une opération fiable d'un moteur.

[5] Le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie est un membre votant aux comités de l'ONGC responsables de l'élaboration et la révision des normes liées à certains carburants (ex. : essence et carburant diesel).

[6] Les membres de l'ONGC ont procédé au vote de la nouvelle édition des normes en novembre 2024. La publication de la révision des normes a eu lieu en février.

(carburant de haute qualité plus dispendieux et non requis pour les conditions météorologiques).

Finalement, le carburéacteur d'aviation de grade militaire F-37 encadré par les normes de l'ONGC n'est pas visé par le RPP, et diverses définitions ont été mises à jour dans les normes de l'ONGC, notamment concernant les hydrocarbures conventionnels et synthétiques. La définition du carburant d'aviation doit également être mise à jour.

2. PROPOSITION DU PROJET

Il est proposé de modifier le RPP afin de pouvoir distribuer au Québec les produits pétroliers qui sont distribués ailleurs en vertu des normes de l'ONGC, ainsi que d'assurer la cohérence avec les exigences prévues au RCFIC.

Les nouveaux types de produits pétroliers à haute teneur en carburants renouvelables qui sont visés par les modifications aux RPP sont :

- l'essence automobile oxygénée contenant de l'éthanol (E11-E15);
- le carburant éthanol pour automobile (E20-E25);
- le mazout de chauffage de type 2 (B6–B20).

Il est également proposé de modifier les exigences relatives à l'opération à basse température[7] du carburant diesel par la mise à jour des valeurs de points de trouble saisonniers des carburants diesels en cohérence avec les modifications aux normes de l'ONGC qui sont entrées en vigueur le 1er juin 2025.

De plus, les modifications de concordance suivantes sont également proposées :

- référer aux normes de l'ONGC afin de spécifier les méthodes d'essais utilisées pour déterminer la température d'utilisation du carburant diesel;
- mettre à jour la définition d'hydrocarbures synthétiques, ajouter une définition d'hydrocarbures classiques et corriger la définition de l'essence d'aviation;

[7] Les propriétés d'écoulement à basse température incluent le point de trouble et l'essai d'écoulement à basse température. L'essai d'écoulement à basse température a été élaboré pour prédire le rendement à basse température des carburants auxquels a été ajouté un additif améliorant l'écoulement. Dans de tels cas, un essai de détermination du point de trouble ne permettra pas d'établir avec précision la limite d'utilisation du carburant, à cause de la présence de l'additif.

- ajouter la norme du carburant F-37 au sous-type 3 des carburéacteurs figurant dans le RPP;

- mettre à jour les titres des normes révisées de l'ONGC citées dans le RPP et abroger des dispositions en raison de la fusion de normes de l'ONGC.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

L'analyse des options non réglementaires n'est pas requise, puisque le choix de la voie réglementaire a été fait au moment de l'édiction du RPP et que ce projet de règlement introduit des modifications à une réglementation déjà existante.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Les modifications proposées au RPP toucheront principalement les raffineries de pétrole, les importateurs de produits pétroliers, les producteurs et les importateurs de carburants renouvelables et autres intervenants de la chaîne de distribution des produits pétroliers, soit les terminaux et dépôts de stockage, les grossistes, les distributeurs secondaires, les commerçants au détail (stations-service), les utilisateurs qui apportent des produits au Québec pour leur propre compte.

Les raffineries et les importateurs sont responsables en premier d'assurer que les produits soient conformes aux normes. Toutefois, l'ensemble des distributeurs secondaires et des opérateurs de stations-services doivent éviter la détérioration des produits ou l'incompatibilité avec des équipements lors du transport, du stockage et du remplissage des réservoirs de livraison au détail, par exemple à la suite de contamination par l'eau ou l'addition de matières étrangères aux produits originaux (huiles usées, etc.) ou la compatibilité chimique des produits avec les matériaux des équipements.

Des produits raffinés et renouvelables sont importés par les raffineurs eux-mêmes et également par d'autres entreprises qui détiennent des terminaux pétroliers.

4.2. Coûts pour les entreprises

Les modifications apportées au RPP permettront la distribution d'essence contenant plus de 10 % d'éthanol au Québec. Or, des modifications pourraient devoir être apportées aux équipements de plusieurs points de vente au détail pour permettre la distribution de carburants à haute teneur en éthanol (E11-E15 ou E20-E25).

Dans l'Analyse d'impact réglementaire du Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel[8], il a été estimé que ces modifications pourraient engendrer des coûts de 23 M$ et que le remplacement graduel des équipements, à la fin de la durée de leur vie utile, permettrait d'en réduire l'incidence pour les stations-service.

Toutefois, l'éthanol est une commodité habituellement moins dispendieuse que l'essence fossile et il permet également d'augmenter l'indice antidétonant (indice d'octane) de l'essence à un coût moindre que les produits fossiles similaires. Par conséquent, l'augmentation de la teneur en éthanol ne devrait pas augmenter le prix de l'essence. Au contraire, dans certains États américains, le prix de l'essence E15 est même moins élevé que pour l'essence à plus faible teneur. Néanmoins, il n'est pas possible de prédire le même impact au Québec.

Par ailleurs, aucun coût n'est associé aux formalités administratives ni de manque à gagner ne sera engendré par ce projet de modification du RPP qui permet la vente de nouveaux types de produits pétroliers. En effet, les producteurs et les importateurs de produits pétroliers doivent déjà se conformer aux normes des produits inscrits dans la réglementation.

Enfin, l'harmonisation en matière de normes de qualité qui existe dans d'autres marchés évite l'augmentation des coûts pour cette industrie.

TABLEAU 1
Synthèse des coûts pour les entreprises
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	**Coûts par année (récurrents)**
Coûts directs liés à la conformité aux règles (adaptation des équipements)	23	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	**23**	**0**

4.3. Économies pour les entreprises

Les modifications proposées n'entraînent pas d'économie pour les entreprises.

[8] https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/adm/min/economie/publications-adm/lois-reglements/allegement/AIR_202110_RG_contenu_faible_IC_MERN.pdf

4.4. Synthèse des coûts et des économies

La distribution d'essence à haute teneur en éthanol pourrait engendrer des coûts de 23 M$ pour les stations-service. Aucun autre coût supplémentaire ou économie ne sont prévus pour les entreprises.

TABLEAU 2
Synthèse des coûts et des économies
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	**Coûts, économies, (récurrents)**
Total des coûts pour les entreprises	23	0
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0	0
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	**23**	**0**

4.5. Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

En se basant sur les informations déjà publiées dans l'Analyse d'impact réglementaire du Règlement sur l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel[9], le coût estimé afin de convertir un distributeur pour l'essence de type E15 est de 4 435 USD ou environ 5 900 CAD. Cette estimation est basée sur une étude réalisée par la *National Renewable Energy Laboratory* qui est affiliée au *U.S. Department of Energy*[10]. Il avait été également estimé que jusqu'à 3 878 distributeurs (ayant en moyenne deux pistolets par distributeur) pourraient nécessiter une mise à jour de certaines pièces d'équipements (kit de conversion) pour assurer leur compatibilité avec des essences à haute teneur en éthanol comme le E15.

[9] Idem.
[10] K. Moriarty; Chapin, M. Kass and T. Theiss (2014). Increasing Biofuel Deployment and Utilization through Development of Renewable Super Premium: Infrastructure Assessment, préparé pour le National Renewable Energy Laboratory. vii pp.; Rapport technique No. NREL/TP-5400-61684. https://afdc.energy.gov/files/u/publication/increasing_biofuel_deployment.pdf.

4.6. Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies

Le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie ainsi que plusieurs représentants de l'industrie pétrolière sont membres de l'ONCG qui élabore les normes auxquelles le RPP se réfère. La mise à jour des points de troubles pour le carburant diesel a été faite en consultation avec des membres de l'industrie pétrolière. Le cas échéant, les commentaires reçus lors de la publication du projet de règlement à la Gazette officielle du Québec seront considérés.

4,7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Le projet de règlement contribuera aux objectifs gouvernementaux en matière de transition énergétique et de lutte contre les changements climatiques en permettant la distribution de carburants à haute teneur en contenu à faible intensité carbone encadrée par les normes de l'ONGC les plus récentes

Par ailleurs, l'harmonisation avec les normes de qualité en vigueur dans les juridictions voisines minimise les coûts pour l'industrie pétrolière et les consommateurs de produits pétroliers.

L'essence contenant entre 11 % et 15 % d'éthanol (E11-E15) est destinée à être utilisée dans les véhicules automobiles qui sont compatibles avec l'essence oxygénée contenant jusqu'à 15 % d'éthanol par volume, certains véhicules, des motocyclettes, de petits moteurs et des équipements ne sont pas conçus pour fonctionner avec de l'essence E11-E15 car ceux-ci ne disposent pas de commandes informatiques sophistiquées comme les automobiles ce qui leur permet de s'adapter aux variations de type de carburants. L'utilisation d'essence E11-E15 pourrait éventuellement causer un mauvais fonctionnement et des dommages pour ce type de véhicules.

5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI

√	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
☒		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus

Analyse et commentaires : le projet de règlement modifiant le RPP n'aura aucun impact sur l'emploi.

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Aucune disposition spécifique aux petites et moyennes entreprises n'est prévue dans les modifications au RPP.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

L'harmonisation des normes de qualité des produits pétroliers en vigueur au Québec avec celles des marchés voisins préserve la compétitivité des fabricants, distributeurs et importateurs de produits pétroliers faisant affaire au Québec. Les consommateurs profiteront de la même qualité et offre de produits disponibles ailleurs au Canada.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Les normes de l'ONGC sont généralement reconnues et utilisées dans l'ensemble du Canada, soit par une réglementation explicite comme au Québec, soit par une référence partielle aux normes en question dans des règlements provinciaux ou soit par les forces du marché (ententes entre partenaires d'échange ou ententes entre fournisseurs et clients).

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le présent projet de règlement a été élaboré selon les principes de bonne réglementation que le gouvernement a mis en place en vertu des articles 6 et 7 de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente (décret no 1158-2021 et Annexe A du décret no 1668-2022), notamment que les mesures sont facilement applicables par les entreprises et répondent à un besoin clairement identifié, et que les règles sont requises et les coûts pour les entreprises sont minimisés voir nuls.

10. CONCLUSION

La mise à jour des exigences du RPP vise à permettre la distribution au Québec de l'essence automobile oxygénée contenant de l'éthanol (E11-E15), le carburant éthanol pour automobile (E20-E25) et le mazout de chauffage de type 2 (B6–B20).

Des modifications permettront également de mettre à jour les normes s'appliquant au carburant diesel pour assurer une bonne opération des moteurs diesels à basse température et arrimer les normes avec les pratiques reconnues au Canada.

Pour les stations-service, les modifications aux équipements pour la vente d'essence à haute teneur en éthanol pourraient représenter des coûts de 23 M$. Pour les producteurs et les importateurs de produits pétroliers, les modifications proposées n'entraîneront pas de coût additionnel ni d'économie étant donné qu'ils doivent déjà se conformer aux normes des produits inscrits dans la réglementation.

11. MESURES D’ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure d’accompagnement n’est prévue. L’industrie pétrolière est déjà familière avec les normes plus récentes auxquelles le RPP fera référence.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Service à la clientèle
Ministère de l’Économie, de l’Innovation et de l’Énergie
710, place D’Youville
Québec (Québec) G1H 6R1

13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire	Oui	Non
	Est-ce que le sommaire exécutif comprend la définition du problème, la proposition du projet, les impacts, les exigences spécifiques ainsi que la justification de l'intervention?	☒	☐
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?	☒	☐
3	Définition du problème	Oui	Non
	Est-ce que la définition du problème comprend la présentation de la nature du problème, le contexte, les causes et la justification de la nécessité de l'intervention de l'État?	☒	☐
4	Proposition du projet	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique?	☒	☐
5	Analyse des options non réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que les solutions non législatives ou réglementaires ont été considérées ou est-ce qu'une justification est présentée pour expliquer les raisons du rejet des options non réglementaires?	☒	☐
6	Évaluation des impacts		
6,1	Description des secteurs touchés	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires)?	☒	☐
6,2	Coûts pour les entreprises		
6.2.1	Coûts directs liés à la conformité aux règles	Oui	Non
	Est-ce que les coûts[11] directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars ($)?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars ($)?	☒	☐
	Si l'exigence du « un pour un » s'applique, est-ce que le coût associé aux formalités administratives abolies compense complètement le coût associé à la formalité administrative nouvellement créée? Sans objet	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, une compensation additionnelle est-elle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, la réduction de fréquences, la prestation électronique ou l'exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises? Sans objet	☒	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le MO a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique? Sans objet	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars ($)?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars ($)?	☒	☐

[11]. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 $.

6,3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars ($)?	☒	☐
6,4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6,5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6,6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6,7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec* ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale ☒ (cocher)		
6,8	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	☒	☐
7	Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	☒	☐
	Est-ce que l'effet anticipé sur l'emploi a été quantifié et la case correspondante à la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi, cochée?	☒	☐
8	Petites et moyennes entreprises (PME)	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	☒	☐
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	☒	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

Québec