



Analyse d'impact réglementaire du Projet de règlement visant l'abrogation du *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion*

Avril 2026

Table des matières

Préface	v
Sommaire	1
1. Définition du problème	2
2. Définition du projet	2
3. Analyse des options non réglementaires	2
4. Évaluation des impacts	2
4.1 Description des secteurs touchés	3
4.2 Avantages du projet	4
4.3 Inconvénients du projet	7
4.4 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi	9
4.5 Synthèse des impacts	9
4.6 Consultation des parties prenantes	10
5. Petites et moyennes entreprises	10
6. Compétitivité des entreprises	10
7. Coopération et harmonisation réglementaire	10
8. Fondements et principes de bonne réglementation	11
9. Mesures d'accompagnement	12
10. Conclusion	12
11. Personne-ressource	12
12. Références bibliographiques	13
Annexes	16
ANNEXE I : LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	16

Liste des tableaux

Tableau 1.	Nombre de véhicules mis en marché par les petits constructeurs au Québec _____	3
Tableau 2.	Petits constructeurs automobiles et intentions quant à la production de VZE _____	5
Tableau 3.	Impact annuel du projet de règlement sur les quantités de carburant et d'essence vendues pour 2035 (en litres) _____	5
Tableau 4.	Revenus annuels des ventes de carburant et des marges associées pour 2035 _____	6
Tableau 5.	Synthèse des bénéfices annuels du règlement pour les entreprises pour 2035 _____	6
Tableau 6.	Impacts annuels du projet de règlement sur le gouvernement du Québec pour 2035 _____	7
Tableau 7.	Synthèse des inconvénients directs du règlement pour les entreprises _____	7
Tableau 8.	Dépenses énergétiques annuelles pour un véhicule en 2035 _____	7
Tableau 9.	Valeur annuelle des dépenses énergétiques pour les consommateurs en 2035 _____	8
Tableau 10.	Valeur annuelle des bénéfices environnementaux pour 2035 _____	8
Tableau 11.	Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi _____	9
Tableau 12.	Synthèse des avantages et inconvénients annuels du règlement pour les entreprises _____	9

Liste des abréviations, des acronymes et des sigles

AIR	Analyse d'impact réglementaire
ADEQ	Association des distributeurs d'énergie du Québec
CCAQ	Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec
GES	Gaz à effet de serre
l	Litre
kWh	Kilowattheure
MELCCFP	Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
PME	Petites ou moyennes entreprises
t. éq. CO ₂	Tonne équivalent CO ₂
TPS	Taxe sur les produits et services
TVQ	Taxe de vente du Québec
VE	Véhicule électrique
VHR	Véhicule hybride rechargeable
VMCI	Véhicule à moteur à combustion interne
VZE	Véhicule zéro émission

Préface

Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente

La Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente, adoptée par le décret 1558-2021, s'inscrit dans le cadre des actions du gouvernement visant à réduire le fardeau réglementaire et administratif des entreprises. Cette politique s'applique à l'ensemble des ministères et organismes publics. Ainsi, tous les projets et avant-projets de loi, les projets de règlement et les projets d'orientation, de politique ou de plan d'action qui sont soumis au Conseil exécutif et qui sont susceptibles d'avoir un impact sur les entreprises doivent faire l'objet d'une analyse d'impact réglementaire (AIR). Celle-ci doit être conforme aux exigences de la politique et rendue accessible sur le site Web des ministères ou organismes concernés.

NOTE 1 : Les effets du présent projet de règlement sont influencés par le *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, notamment pour les constructeurs automobiles visés. Les effets présentés dans la présente analyse ne concernent toutefois que le projet de règlement en étude. Une autre AIR sera publiée pour les autres modifications annoncées à la norme véhicule zéro émission (VZE).

Le projet de règlement entraînerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'*Analyse d'impact réglementaire du Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* parue en décembre 2024¹. Les constructeurs automobiles mettant en marché moins de 4 500 véhicules par année redeviendraient non assujettis aux exigences de mise en marché de VZE.

¹ Pour plus de détail sur les hypothèses utilisées pour les effets présentés, vous pouvez la consulter [en ligne](#).

Sommaire

Définition du problème

En décembre 2024, le gouvernement du Québec a annoncé l'adoption d'un règlement interdisant, en 2035, la vente de tous les véhicules légers neufs à moteur à combustion au Québec. Toutefois, en septembre 2025, le gouvernement a annoncé qu'il levait cette interdiction. Des modifications réglementaires sont requises pour respecter cet engagement.

Définition du projet

La proposition consiste à abroger le Règlement de prohibition.

Impacts

Le projet de règlement entraînerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'AIR du *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* parue en décembre 2024.

Le projet de règlement entraînerait des avantages pour les entreprises du secteur pétrolier, grâce à l'augmentation des ventes de carburant. Les hausses de profit seraient d'environ 602 300 \$ par année, constituant un avantage net pour ces entreprises. Pour les constructeurs automobiles, le projet de règlement représenterait un allègement. En effet, ces derniers pourraient maintenant vendre des véhicules à moteur à combustion interne (VMCI) après l'année 2035.

Le projet de règlement entraînerait des inconvénients. D'une part, les consommateurs supporteraient des coûts énergétiques supplémentaires estimés à environ 1 918 700 \$ par année en conséquence du coût plus élevé de l'essence par rapport à l'électricité. De plus, l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants atmosphériques entraînera des coûts sociaux évalués à 1 394 300 \$ annuellement.

En somme, le projet de règlement engendrerait des coûts nets pour l'ensemble de la société estimés à près de 2 710 000 \$ par année.

1. Définition du problème

En décembre 2024, le gouvernement du Québec a annoncé l'adoption d'un règlement interdisant, en 2035, la vente de tous les véhicules légers neufs à moteur à combustion au Québec.

Le contexte favorable à l'électrification des transports, qui a culminé au dernier trimestre de 2024 avec des ventes de véhicules électriques (VE) atteignant 40 % des véhicules légers vendus au Québec, a été bouleversé en 2025. Le changement d'administration du gouvernement fédéral américain a modifié la donne, notamment en lien avec l'abolition de mesures environnementales, l'abandon du soutien aux VE et le retrait de la permission accordée à la Californie, ainsi qu'à 15 États partenaires, de mettre en œuvre leur norme VZE soutenant l'adoption des VE.

En juillet 2025, le gouvernement du Québec a annoncé qu'il procéderait à des ajustements à sa stratégie d'électrification des transports légers.

En septembre 2025, le gouvernement a annoncé qu'il levait l'interdiction de la vente de tous les véhicules légers neufs à moteur à combustion au Québec, prévue en 2035. Des modifications réglementaires sont requises pour respecter cet engagement.

2. Définition du projet

Le projet de règlement propose d'abroger le *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* (ci-après, le « Règlement de prohibition »).

3. Analyse des options non réglementaires

Le gouvernement s'est engagé à lever l'interdiction concernant les ventes de véhicules légers neufs à essence au Québec en 2035. Comme cette interdiction est encadrée par la voie réglementaire, aucune option non réglementaire n'est pertinente.

4. Évaluation des impacts

Les lois et règlements qui encadrent les VZE au Québec évoluent rapidement. Les effets du présent projet de règlement sont influencés par le *Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* (ci-après, « norme VZE »), notamment pour les constructeurs automobiles visés. Les effets présentés dans la présente analyse ne concernent toutefois que le projet de règlement en étude. Une autre AIR sera publiée pour les autres modifications annoncées à la norme VZE.

Le projet de règlement entraînerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'AIR du *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* parue en décembre 2024². Aucune restriction réglementaire ne s'appliquerait maintenant au niveau des ventes des

² Pour plus de détails sur les hypothèses utilisées pour les effets présentés, vous pouvez la consulter [en ligne](#).

constructeurs automobiles mettant en marché moins de 4 500 véhicules par année. Les effets sont calculés sur la base d'une différence de 700 véhicules supplémentaires que les petits constructeurs automobiles pourraient vendre en 2035. Il s'agit de la différence en nombre de véhicules entre les engagements publics des constructeurs et l'interdiction actuellement en vigueur.

4.1 Description des secteurs touchés

Constructeurs automobiles

Petits constructeurs automobiles

Au Québec, la *Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants* fixe le seuil en dessous duquel un constructeur automobile est considéré comme un « petit constructeur ». Ainsi, les petits constructeurs automobiles mettent moins de 4 500 véhicules en marché annuellement au Québec et ils sont exemptés des exigences de crédits fixées par le gouvernement dans la norme VZE.

En 2022, les petits constructeurs occupaient moins de 2 % du marché québécois des véhicules légers neufs³. Par ailleurs, aucun constructeur automobile de véhicules légers à combustion n'a d'usine de production au Québec. Les principaux petits constructeurs sont les suivants :

Tableau 1. Nombre de véhicules mis en marché par les petits constructeurs au Québec

Constructeur	Nombre de véhicules mis en marché en 2022 ¹
Jaguar – Land Rover	1 160
Maserati	160
Porsche	2 120
Volvo	3 105

1 : Source : DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2023

D'autres petits constructeurs seraient également touchés par le projet de règlement, notamment les constructeurs de véhicules de luxe comme Ferrari ou Lamborghini.

Grands constructeurs automobiles

Les grands constructeurs automobiles mettent un minimum de 4 500 véhicules en marché par année au Québec. Le marché québécois compte une quinzaine de grands constructeurs. Ceux-ci sont actuellement visés par la norme VZE. En 2022, ces constructeurs occupaient 98,2 % du marché québécois des véhicules légers neufs⁴.

³ DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2023.

⁴ DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2023.

Concessionnaires

Il y a près de 3 250 concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles au Québec⁵, dont plus de 890 sont membres de la Corporation des concessionnaires d'automobiles du Québec (CCAQ)⁶. Les concessionnaires sont tous de petites ou moyennes entreprises (PME) et ils emploient directement environ 45 000 personnes au total.

Stations-service, grossistes-marchands de pétrole et raffineries

En 2022, on recensait 2 780 détaillants d'essence au Québec. Pour cette même année, ceux-ci ont vendu environ 8,3 milliards de litres d'essence⁷. Le marché de vente au détail d'essence se concentre principalement autour des cinq plus grandes entreprises qui totalisent environ 70 % des volumes vendus au Québec en 2022. Le principal modèle commercial des stations-service est de type « essencerie jumelée à un dépanneur » qui représente environ 84 % du marché. Depuis 2019, le nombre de détaillants offrant un service de borne de recharge est passé de 38 à 130.

Les grossistes-marchands de produits pétroliers sont principalement représentés par l'Association des distributeurs d'énergie du Québec (ADEQ). Ces entreprises emploient près de 17 000 personnes et opèrent près de 2 300 points de services au Québec⁸. Leurs principales activités sont la distribution et la vente de carburants traditionnels, de biocarburants, de mazout et de lubrifiants.

Il y a présentement deux raffineries au Québec : la raffinerie de Montréal et la raffinerie Jean-Gaulin, à Lévis, qui emploient chacune plus de 500 employés^{9 10}. Elles importent du pétrole, principalement des États-Unis, et le raffinent en différents produits pétroliers. Ces produits sont en majeure partie distribués au Québec, et une partie est exportée au Canada ou aux États-Unis.

4.2 Avantages du projet

Impact sur les constructeurs automobiles

Petits constructeurs automobiles

Les petits constructeurs ne sont pas assujettis à la norme VZE, mais sont visés par le Règlement de prohibition. Le projet de règlement leur permettrait de vendre des VMCI au-delà de 2035. Ces constructeurs seront tout de même encouragés à mettre en marché des VZE, puisqu'ils pourront encore accumuler et revendre des crédits, conformément à la norme VZE. La demande pour ces crédits devrait augmenter à mesure que les exigences de la norme VZE se resserreront, puisqu'il est possible que certains grands constructeurs ne puissent pas répondre aux exigences avec leurs propres ventes de VE. On prévoit toutefois que le coût des crédits offerts par les petits constructeurs ne dépassera pas la redevance exigée par le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP) pour un crédit manquant fixé dans la réglementation, soit 20 000 \$ par crédit (indexé

⁵ ISDE, 2025. *Statistiques relatives à l'industrie canadienne – Concessionnaires de véhicules et de pièces automobiles*. <https://ised-isde.canada.ca/app/ixb/cis/businesses-entreprises/441>

⁶ CCAQ, 2025. <https://www.ccaq.com/>

⁷ Régie de l'énergie, 2022. *Recensement des essenceries en opération au Québec*. <https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/portrait-des-essenceries/RecensementEssenceries2023.pdf>

⁸ ADEQ, 2025. *ADEQ en bref*. <https://adeq.quebec.ca-propos-2/>

⁹ Suncor, 2025. *Raffinerie de Montréal*. <https://www.suncor.com/fr-ca/ce-que-nous-faisons/raffinage/raffinerie-de-montreal>

¹⁰ Énergie Valéro, 2025. *Raffinerie Jean-Gaulin*. <https://www.energievalero.ca/fr-ca/Operations/JeanGaulinRefinery>

annuellement), à partir de l'année modèle 2025, donc environ 24 400 \$ en 2035. Les petits constructeurs auront donc un incitatif de plus en plus important, les amenant à mettre en marché des VZE pour profiter de cette occasion d'affaires¹¹, et peu de VMCI continueront d'être mis en marché. En somme, les petits constructeurs auraient plus de flexibilité dans leur stratégie d'affaires, d'ici 2035.

À titre informatif, plusieurs de ces entreprises ont déjà déclaré leur intention de faire une transition de leur production vers les VZE et les véhicules hybrides rechargeables (VHR). Le tableau suivant présente cette information.

Tableau 2. Petits constructeurs automobiles et intentions quant à la production de VZE

Entreprises ¹	Nbre de véhicules mis en marché, au Québec, 2022 ²	Intentions
Ferrari	<i>n.d.</i>	60 % de VHR et VZE en 2030 ³
Jaguar-Land Rover	1 160	100 % de VZE en 2035 ⁴
Lamborghini	<i>n.d.</i>	100 % de VHR en 2025 ⁵
Maserati	160	100 % de VZE en 2030 ⁶
Porsche	2 120	80 % de VZE en 2030 ⁷
Volvo	3 105	100 % de VZE en 2035 ⁴

1 : La liste n'est pas exhaustive. D'autres constructeurs de véhicules de luxe sont également présents au Québec, mais mettent en marché un très faible nombre de véhicules, et ces statistiques ne sont pas disponibles.

2 : DesRosiers Automotive Consultants Inc., 2023.

3 : Reuters (2025).

4 : S&P Global (2024).

5 : CNN Business (2023). Lamborghini prévoit le lancement de son premier véhicule entièrement électrique pour 2028.

6 : Umansky Maserati (2024).

7 : Newsroom (2024).

Impact sur les stations-service, grossistes-marchands de pétrole et raffineries

Les stations-service, les grossistes-marchands de pétrole et les raffineries seraient touchés par le projet de règlement, en raison de l'augmentation de la demande en carburant. Le tableau suivant présente l'estimation des quantités de carburant et d'essence supplémentaires vendues pour 2035.

Tableau 3. Impact annuel du projet de règlement sur les quantités de carburant et d'essence vendues pour 2035 (en litres)

Produits vendus	Quantités (l)
Carburant	945 000
Essence	803 000

Ces valeurs correspondent aux valeurs estimées lors de l'édiction du Règlement de prohibition. La différence entre les quantités de carburant et d'essence s'explique par la part d'éthanol qui est ajoutée à l'essence. L'éthanol est un biocarburant qui n'émet pas de GES, lors de sa combustion. Le *Règlement sur*

¹¹ Les revenus tirés de la vente de crédits ne sont pas estimés dans l'analyse, parce qu'il s'agit de transferts d'une entreprise à une autre.

l'intégration de contenu à faible intensité carbone dans l'essence et le carburant diesel exige l'ajout de carburants à faible impact carbone à l'essence, tels les carburants synthétiques et les biocarburants. Lors des projections de consommation de carburant à faible intensité carbone dans l'essence, il a été considéré que seulement l'éthanol est utilisé pour la conformité du règlement. En 2035, le seuil de carburant à faible impact à intégrer à l'essence sera de 15 %.

L'augmentation de la demande de carburant toucherait à la fois les raffineries, les grossistes-marchands de pétrole et les stations-service, puisqu'ils font tous partie de la chaîne d'approvisionnement du carburant. Les raffineries et les grossistes-marchands de produits pétroliers ont un modèle d'affaires varié qui repose sur le commerce de plusieurs produits pétroliers, et ils exportent une partie de leur marchandise vers d'autres marchés. Les revenus estimés pour ces industries sont présentés dans le tableau suivant.

Tableau 4. Revenus annuels des ventes de carburant et des marges associées pour 2035

Industrie	Type de marge ¹	Profits (\$)
Stations-service	Marge de distribution	97 300
Grossistes-marchands		97 300
Raffineries	Marge de raffinage	407 700
Total		602 300

1. La marge de distribution est d'environ 0,10 \$/l et provient du mémoire de CAA Québec transmis lors de la consultation publique sur le projet de règlement. La marge de raffinage est de 0,51 \$/l et provient d'estimations mises à jour du ministère des Finances et du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles (2024 et 2022).

Ces estimations sont calculées en multipliant les quantités de carburant ou d'essence vendues par les estimations avec les marges réalisées par les entreprises. La marge de distribution équivaut à la différence entre le coût d'acquisition du carburant pour une station-service ou un grossiste-marchand et le prix affiché à la pompe. La marge de raffinage équivaut à la différence entre le prix du baril de pétrole et le prix minimal à la rampe de chargement. Ces montants ne correspondent donc pas à une augmentation de profits nette pour les entreprises. Le profit retenu pour l'industrie pétrolière est le total des marges sur les ventes réalisées, soit 602 300 \$ par année.

Le tableau suivant présente la synthèse des avantages directs pour les entreprises.

Tableau 5. Synthèse des bénéfices annuels du règlement pour les entreprises pour 2035

Élément	Impact (\$)
Impact sur les entreprises du secteur pétrolier	602 300
Impact sur les petits constructeurs automobiles	-
Total	602 300

Impact sur le gouvernement

Le projet de règlement entraînerait une augmentation des revenus de taxes pour le gouvernement, notamment en raison de l'augmentation des ventes de carburant. Des revenus issus de la taxe de vente du Québec (TVQ, 9,975 %) et de la taxe sur les carburants (0,192 \$ par litre) seront ainsi captés par le gouvernement. La diminution des ventes d'électricité aurait toutefois un faible effet négatif sur les revenus

de taxes du gouvernement. Le tableau suivant présente l'impact estimé du règlement sur le gouvernement du Québec.

Tableau 6. Impacts annuels du projet de règlement sur le gouvernement du Québec pour 2035

Élément	Taxe sur les carburants (\$)	TVQ (\$)	Total (\$)
Ventes d'essence	181 400	219 000	400 400
Ventes d'électricité	S. O.	(19 900)	(19 900)
Impact net	181 400	199 100	380 500

À noter que les effets du projet de règlement sur les revenus de taxes du gouvernement provincial sont implicitement pris en compte dans le cadre financier du gouvernement du Québec. Par ailleurs, pour le gouvernement fédéral, l'augmentation des montants perçus de la taxe sur les produits et services (TPS) et de la taxe d'accise sur l'essence sera de l'ordre de 194 300 dollars.

4.3 Inconvénients du projet

Entreprises

Le projet de règlement n'entraînerait aucun inconvénient économique direct pour les entreprises québécoises. Le tableau suivant présente la synthèse des inconvénients directs pour les entreprises.

Tableau 7. Synthèse des inconvénients directs du règlement pour les entreprises

Élément	Variation
Aucun inconvénient économique direct	-

Consommateurs

L'acquisition de véhicules à essence supplémentaires par les consommateurs augmenterait leurs dépenses énergétiques. Les VZE permettent généralement de diminuer fortement les coûts de déplacement, en raison du coût plus faible de l'électricité au Québec. Le tableau suivant présente les coûts énergétiques attendus en 2035, selon le type d'énergie alimentant le véhicule.

Tableau 8. Dépenses énergétiques annuelles pour un véhicule en 2035

Type d'énergie	Quantité requise par année	Prix par litre ou kWh (\$)	Coût par véhicule (\$)
Carburant (essence super)	1 350 l	2,67	3 610
Électricité (à domicile)	2 250 kWh	0,15 ¹	330

1. Cette valeur est basée sur un tarif d'électricité d'environ 12,6 ¢/kWh en 2035 auquel s'ajoutent la TPS et la TVQ.

Selon les prévisions du MELCCFP, le projet de règlement entraînerait des dépenses énergétiques annuelles d'environ 3 280 dollars pour un VZE qui remplacerait un VMCI comparable en 2035. Le tableau 4 présente les dépenses énergétiques annuelles pour l'ensemble des consommateurs.

Tableau 9. Valeur annuelle des dépenses énergétiques pour les consommateurs en 2035

Impact	Nombre de VMCI en plus	Coût par véhicule (\$)¹	Variation (\$)
Augmentation des coûts énergétiques	700	2 741	1 918 700

1 : Les montants présentés excluent la taxe d'accise, la taxe sur les carburants et les taxes à la consommation (TPS/TVQ).

Environnement

Le projet de règlement augmenterait les émissions de GES et de contaminants atmosphériques en augmentant le nombre de véhicules à essence sur les routes au Québec. En considérant que les véhicules visés par le projet de règlement sont des véhicules énergivores et qu'ils parcourent annuellement 9 000 km, le MELCCFP estime qu'en moyenne, un VMCI supplémentaire augmenterait les émissions d'environ 2,66 tonnes équivalent CO₂ (t. éq. CO₂) de GES annuellement en 2035, par rapport à un VZE comparable¹². La valeur estimée de ces émissions en 2035 est d'environ 744 dollars par t. éq. CO₂¹³. Ainsi, chaque VMCI additionnel entraînerait des coûts sociaux estimés à environ 1 979 dollars.

Par ailleurs, les VMCI émettent notamment du monoxyde de carbone, des oxydes d'azote, des composés organiques volatils et des matières particulaires fines. Le MELCCFP estime qu'un VMCI moyen augmenterait les coûts associés aux émissions de contaminants atmosphériques d'environ 13 dollars par année. Le tableau suivant présente les impacts environnementaux attendus associés au projet de règlement

Tableau 10. Valeur annuelle des bénéfices environnementaux pour 2035

Impact	Nombre de VMCI en moins	Valeur des émissions annuelles (\$)	Variation (\$)
Augmentation des émissions de GES	700	1 979	1 385 300
Augmentation des émissions de contaminants atmosphériques		13	9 000
Total	-	1 992	1 394 300

¹² Pour plus de détails, consulter les hypothèses de calcul de l'analyse à la section 4.1 et l'AIR de la norme VZE publiée en 2023.

¹³ Cette valeur représente le coût estimé des technologies de décarbonation requises pour atteindre les cibles que le Québec s'est fixées en 2035.

4.4 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Le règlement n'aura pas d'impact sur l'emploi.

Tableau 11. Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

Nombre d'emplois touchés	✓
Impact favorable sur l'emploi (création nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour les secteurs touchés)	
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 les secteurs touchés)	
1 à 99	
100 à 499	
500 et plus	

4.5 Synthèse des impacts

Le projet de règlement entraînerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'AIR du *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* parue en décembre 2024.

En fonction des hypothèses retenues, le MELCCFP estime que le projet de règlement entraînerait des avantages nets pour les entreprises du secteur pétrolier, grâce à l'augmentation des ventes de carburant. Les hausses de profit seraient d'environ 602 300 \$ par année. Pour les constructeurs automobiles, le projet de règlement représenterait un allègement. En effet, ces derniers pourraient maintenant vendre des VMCI après l'année 2035.

Tableau 12. Synthèse des avantages et inconvénients annuels du règlement pour les entreprises

Élément	Impact (\$)
Avantages	602 300
Inconvénients	-
Total	602 300

Le projet de règlement entraînerait des inconvénients. D'une part, les consommateurs supporteraient des coûts énergétiques supplémentaires estimés à environ 1 918 700 \$ par année, en conséquence du coût plus élevé de l'essence par rapport à l'électricité. De plus, l'augmentation des émissions de GES et de polluants atmosphériques entraînera des coûts sociaux évalués à 1 394 300 \$ annuellement.

En somme, le projet de règlement engendrerait des coûts nets pour l'ensemble de la société estimés à près de 2 710 000 \$ par année.

4.6 Consultation des parties prenantes

Comme le prévoit la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente, la présente analyse fera l'objet d'une consultation portant précisément sur les hypothèses de coûts et d'économies. Tout commentaire concernant les hypothèses de calcul peut être transmis à ecn@environnement.gouv.qc.ca

5. Petites et moyennes entreprises

Le projet de règlement ne prévoit pas de conditions particulières sur les PME.

6. Compétitivité des entreprises

Présentement, aucune juridiction nord-américaine ne possède une interdiction de vente des véhicules à combustion en 2035. L'abrogation du Règlement de prohibition au Québec n'impacte donc pas la compétitivité des entreprises.

7. Coopération et harmonisation réglementaire

Le Québec n'est pas la seule juridiction qui considère réviser ses objectifs d'électrification des véhicules légers.

Canada

Le gouvernement fédéral canadien a annoncé, le 5 février 2026, le retrait de sa norme VZE, qui sera remplacée par des exigences GES plus sévères qu'actuellement visant à atteindre 90 % de ventes de VE en 2040. Ses modifications réglementaires devraient être déposées en 2026. La Colombie-Britannique, qui a présentement une cible de vente de 100 % de VE (incluant les VHR) en 2035, a annoncé, le 1^{er} avril 2026, son intention d'harmoniser ses futures cibles avec celles du fédéral. Cela comprend le retrait de la prohibition de la vente des véhicules légers neufs à combustion en 2035. Les modifications législatives et réglementaires seraient faites d'ici l'automne 2026. De plus, elle a introduit, dès novembre 2025, deux mesures supplémentaires : plus de VHR admissibles à des crédits en modifiant le seuil d'autonomie minimal pour en obtenir, et des crédits supplémentaires pour la vente de VE abordables ou encore en fournissant ou investissant dans l'aide à la recharge à domicile ou publique.

L'Ontario n'a pas de réglementation particulière, comme mentionné à la section 6.

États-Unis

Aux États-Unis, l'administration fédérale retire ses exigences visant à rendre les véhicules plus écoénergétiques, de même que le droit de la Californie de mettre en place les siennes. Cette action, contestée devant les tribunaux, invalide la norme VZE de plusieurs États qui visaient 100 % de ventes de VE en 2035 (Californie, Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, État de New York, New Jersey, Oregon, Rhode Island, Vermont, Virginie et Washington). La Californie a annoncé, en octobre 2025, qu'elle est à élaborer une nouvelle mesure, nommée « *Drive Forward* ». Son contenu n'est pas fixé, mais cela pourrait prendre une ou

plusieurs formes, telle qu'une réglementation touchant les émissions polluantes des véhicules automobiles, une « norme GES » visant plus spécifiquement ces émissions – possiblement avec un seuil minimum de ventes de VE –, des exigences de certification pour les VE, le support d'autres technologies ou initiatives réduisant les GES, etc. L'initiative *Drive Forward* est en développement, et il est prévu qu'elle soit finalisée à l'été 2027, pour une mise en œuvre en 2031. Il est vraisemblable que les États énumérés plus haut se joindront à cette initiative.

Europe

L'Union européenne, soit 27 pays faisant partie de la zone de libre-échange européenne (incluant l'Allemagne, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie, les Pays-Bas, le Portugal et la Suède), ainsi que la Norvège et l'Islande, a présentement un objectif de vente de 100 % VZE en 2035, par le biais d'une réglementation GES. Un premier assouplissement ajoutant des flexibilités fut fait en mai 2025, pour les années 2025-2027. Des assouplissements ont été annoncés, en décembre 2025, sur les cibles des réductions d'émissions en 2035, les faisant passer de 100 % à 90 %, en échange de mesures de compensation, telle l'utilisation de carburant renouvelable ou d'acier « vert » produit localement. Ces assouplissements étaient demandés par la France, l'Allemagne et l'Italie, alors que certains pays comme les Pays-Bas souhaitaient renforcer leur engagement.

Le Royaume-Uni possède la seule norme VZE hors de l'Amérique du Nord. Celle-ci a été révisée au printemps 2025, afin d'offrir plus de flexibilité et des pénalités réduites, et permettre en partie les VHR jusqu'en 2035, alors qu'initialement c'était jusqu'en 2030. La cible de 100 % de ventes de VZE, à partir de 2035, est toutefois maintenue.

Enfin, la Norvège n'a pas d'obligations légales en place, mais songe à abaisser sa cible de 100 % de ventes de véhicules légers étant des VZE en 2025 de quelques points de pourcentage, pour prendre en compte certains usages très difficiles à électrifier. Il est toutefois à noter que la Norvège a atteint des ventes records de 98,64 % de VZE légers, en avril 2026, sans compter les 0,23 % de VHR, pour un total de près de 99 % de VE.

8. Fondements et principes de bonne réglementation

Les règles ont été élaborées en prenant en compte les répercussions des activités des entreprises sur l'environnement et la santé de la population, et en s'inspirant des principes suivants :

1. Elles répondent à un besoin clairement défini (voir sections 1 et 2);
2. Elles sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementales, sociales et économiques du développement durable (section 4);
3. Elles ont été élaborées et mises en œuvre de manière transparente (voir section 4.7);
4. Elles ont été conçues de manière à restreindre le moins possible le commerce et pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice (voir sections 6 et 7).

9. Mesures d'accompagnement

Aucune mesure d'accompagnement spécifique au projet de règlement n'est prévue.

10. Conclusion

Le contexte entourant l'électrification des transports a été bouleversé en 2025, ce qui a mené le gouvernement du Québec à annoncer qu'il procéderait à des ajustements à sa stratégie d'électrification des transports légers.

L'orientation retenue consisterait à fixer des cibles significatives de VE, à l'horizon 2035, plutôt que d'interdire la vente de véhicules à essence. Conséquemment, le Règlement de prohibition devrait être abrogé.

Le projet de règlement entraînerait les effets inverses de ceux évalués lors de l'AIR du *Règlement prévoyant certaines prohibitions à l'égard de véhicules automobiles et de moteurs à combustion* parue en décembre 2024.

En fonction des hypothèses retenues, le MELCCFP estime que le projet de règlement entraînerait des avantages nets pour les entreprises du secteur pétrolier, grâce à l'augmentation des ventes de carburant. Les hausses de profit seraient d'environ 602 300 \$ par année. Pour les constructeurs automobiles, le projet de règlement représenterait un allègement. En effet, ces derniers pourraient maintenant vendre des VMCI après l'année 2035.

Le projet de règlement entraînerait des inconvénients. D'une part, les consommateurs supporteraient des coûts énergétiques supplémentaires estimés à environ 1 918 700 \$ par année, en conséquence du coût plus élevé de l'essence par rapport à l'électricité. De plus, l'augmentation des émissions de GES et de polluants atmosphériques entraînera des coûts sociaux évalués à 1 394 300 \$ annuellement.

En somme, le projet de règlement engendrerait des coûts nets pour l'ensemble de la société estimés à près de 2 710 000 \$ par année.

11. Personne-ressource

Direction des communications

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs
675, boulevard René-Lévesque Est, Québec (Québec) G1R 5V7

Téléphone : 418 521-3823

12. Références bibliographiques

- BANQUE DU CANADA. Rendements des obligations : Rendements des émissions actuelles d'obligations de référence, [En ligne], 2024. [<https://www.banqueducanada.ca/taux/taux-dinteret/obligations-canadiennes/>] (Consultée le 17 mai 2024).
- CALIFORNIA AIR RESOURCES BOARD. *Advanced clean cars program*, [En ligne], 2024. [<https://ww2.arb.ca.gov/our-work/programs/advanced-clean-cars-program/about>] (Consulté le 23 février 2024).
- CNN BUSINESS. (2023, 18 août). *Lamborghini hops on the EV trend, revealing its new all-electric Italian bull*, [En ligne], 18 août 2023. [<https://www.cnn.com/2023/08/18/business/lamborghini-electric-car-reveal/index.html>] (Consulté le 6 mars 2024).
- CONNECTICUT DEPARTMENT OF ENERGY & ENVIRONMENTAL PROTECTION. *Connecticut's Proposed Emissions Standards for Cars and Trucks*, [En ligne], 2024. [<https://portal.ct.gov/deep/air/mobile-sources/ct-proposed-emissions-standards-for-cars-and-trucks>] (Consulté le 21 février 2024).
- DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL CONSERVATION, VERMONT GOVERNMENT. *Recently Adopted and Proposed Regulations*, [En ligne], 2024. [<https://dec.vermont.gov/air-quality/laws/recent-regs#>] (Consulté le 21 février 2024).
- DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL CONSERVATION, NEW YORK STATE, (2022, 29 décembre). *DEC Announces Adoption of Advanced Clean Cars II Rule for New Passenger Cars and Light-Duty Truck Sales: All New Cars, Pickup Trucks, and SUVs Sold In New York To Be Zero-Emission by 2035*. Repéré au <https://dec.ny.gov/news/press-releases/2022/12/dec-announces-adoption-of-advanced-clean-cars-ii-rule-for-new-passenger-cars-and-light-duty-truck-sales>.
- DUNSKY. (2019), *Accélérer l'adoption de véhicules électriques au Québec*, Québec, 48 p.
- ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY, 2024 (mars), [En ligne]. *Final Rule: Multi-Pollutant Emissions Standards for Model Years 2027 and Later Light-Duty and Medium-Duty Vehicles*, <https://www.epa.gov/regulations-emissions-vehicles-and-engines/final-rule-multi-pollutant-emissions-standards-model>, (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- GARTNER, (2024, 7 mars), Gartner Outlines a New Phase for Electric Vehicles, [En ligne] <https://www.gartner.com/en/newsroom/press-releases/2024-03-07-gartner-outlines-a-new-phase-for-electric-vehicles> (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- GOVERNEMENT DU CANADA (2021, 29 juin). *Bâtir une économie verte : le gouvernement du Canada exigera que la totalité des voitures et camions légers à passagers vendus soit des véhicules zéro émission d'ici 2035*. Repéré au <https://www.canada.ca/fr/transports-canada/nouvelles/2021/06/batir-une-economie-verte-le-gouvernement-du-canada-exigera-que-la-totalite-des-voitures-et-camions-legers-a-passagers-vendus-soit-des-vehicules-zer.html>.
- GOVERNEMENT DU CANADA. (2023) *Règlement modifiant le Règlement sur les émissions de gaz à effet de serre des automobiles à passagers et des camions légers*, <https://www.canada.ca/fr/environnement-changement-climatique/nouvelles/2023/12/la-norme-sur-la-disponibilite-des-vehicules-electriques-du-canada-cibles-reglementees-pour-les-vehicules-zero-emission.html>, (Consulté le 2 mai 2024).
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, 2022, [En ligne], *Loi visant principalement à renforcer l'application des lois en matière d'environnement et de sécurité des barrages, à assurer une gestion responsable des pesticides et à mettre en œuvre certaines mesures du Plan pour une économie verte 2030 concernant les véhicules zéro émission (2022, chapitre 8)*, 100 p. https://www.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/fileadmin/Fichiers_client/lois_et_reglements/LoisAnnuelles/fr/2022/2022C8F.PDF, (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- GOVERNEMENT DU QUÉBEC, 2023, [En ligne], *Stratégie québécoise sur la recharge de véhicules électriques – En route vers un avenir électrique*, 70 p. <https://cdn-contenu.quebec.ca/cdn-contenu/environnement/vehicules-electriques/recharge/Strategie-quebecoise-recharge-vehicules-electriques.pdf>, (Consulté le 8 octobre 2024).
- HYDRO-QUÉBEC. *Plan stratégique 2022-2026*, 2022, 46 p. [<https://www.hydroquebec.com/data/documents-donnees/pdf/plan-strategique.pdf?v=2022-03-25>].
- HYDRO-QUÉBEC (a). Tarif D – Tarification, [En ligne], 2024. [<https://www.hydroquebec.com/residentiel/espace-clients/tarifs/tarif-d-tarification.html>] (Consulté le 16 avril 2024).
- HYDRO-QUÉBEC (b). Tarif DN – Tarification, [En ligne], 2024. [<https://www.hydroquebec.com/residentiel/espace-clients/tarifs/tarif-dn-tarification.html>] (Consulté le 16 avril 2024).

-
- INTERNATIONAL COUNCIL ON CLEAN TRANSPORTATION, 2024, [En ligne], *Zero-Emission Vehicle Phase-Ins: Passenger Cars and Vans/Light Trucks* (February 2024), <https://theicct.org/zero-emission-vehicle-phase-ins-passenger-cars-and-vans-light-trucks-feb24/> (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- INTERNATIONAL ENERGY AGENCY, 2024, [En ligne], *Global EV Outlook 2024*, 174 p. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>, (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- INSTITUT DE LA STATISTIQUE DU QUÉBEC. *Fiches démographiques – Les régions administratives du Québec en 2022*, [En ligne], Québec, 2023, 46 p. <https://statistique.quebec.ca/fr/fichier/fiches-demographiques-regions-administratives-quebec-2022.pdf>.
- MAINE DEPARTMENT OF ENVIRONMENTAL PROTECTION (2023, 26 juillet). *Chapter 127-A: Advanced Clean Cars II Program*. Repéré au <https://www.maine.gov/dep/rules/index.html#11458245>.
- [MELCCFP] Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (a). *Inventaire québécois des émissions de gaz à effet de serre en 2021 et leur évolution depuis 1990*, [En ligne], 2023, Québec, 60 p. <https://www.environnement.gouv.qc.ca/changements/ges/2021/inventaire-ges-1990-2021.pdf> (Consulté le 1^{er} mai 2024).
- [MELCCFP] Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (b). *Analyse d'impact réglementaire du resserrement de la norme véhicules zéro émission - Règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants*, [En ligne], 2023, Québec, 70 p. (Consulté le 22 février 2024).
- [MTMD] Ministère des Transports et de la Mobilité durable. Guide de l'analyse avantages-coûts des projets publics en transport routier – Partie 2 : Paramètres (valeurs de 2019), [En ligne], 2023, Québec, 20 p. <https://www.transports.gouv.qc.ca/fr/entreprises-partenaires/entreprises-reseaux-routier/guides-formulaires/documents-gestionprojetsroutiers/guide-avantages-couts-projets-publics.pdf> (Consulté le 23 mai 2024).
- NEWSROOM. *At a glance: e-mobility at Porsche*, 2024, [En ligne], <https://media.porsche.com/mediakit/battery-electric-vehicle-workshop/en/bev-workshop/at-a-glance-e-mobility-at-porsche#:~:text=In%202025%2C%20the%20company%20aims,deliveries%20to%20be%20BEV%20models.>
- PINEAU, P.-O., VINCENT, B. *Tendances du parc Automobile québécois 2013-2021*, préparé pour le Gouvernement du Québec, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2023, 45 p. https://energie.hec.ca/wp-content/uploads/2023/10/Rapport-ParcAutomobile_web.pdf
- RÉGIE DE L'ÉNERGIE. *Portrait du marché québécois de la vente au détail d'essence et de diesel : Recensement des essenceries en opération au Québec au 31 décembre 2022*, gouvernement du Québec, 2023, 92 p. <https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/portrait-des-essenceries/RecensementEssenceries2023.pdf>.
- RÉGIE DE L'ÉNERGIE (a). *Prix moyen affiché essence ordinaire 2023 - relevé hebdomadaire*, 4 janvier 2024, 6 p. https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/Tableaux/region-administrative/ordinaire/prix-moyen/ordinaire_moyen2023.pdf
- RÉGIE DE L'ÉNERGIE (b). *Prix moyen affiché essence super 2023 - relevé hebdomadaire*, 1 février 2024, 6p. https://www.regie-energie.qc.ca/storage/app/media/consommateurs/informations-pratiques/prix-petrole/Tableaux/region-administrative/super/prix-moyen/super_moyen2023.pdf
- RESSOURCES NATURELLES CANADA, 2024, [En ligne], Localisateur de stations de recharge et de stations de ravitaillement en carburant de remplacement, <https://ressources-naturelles.canada.ca/efficacite-energetique/efficacite-energetique-transports-carburants-remplacement/localisateur-stations-recharge-stations-ravitaillement-carburants-remplacement/20488#/find/nearest> (extraction du 29 février 2024).
- ROULONS ÉLECTRIQUE. *Durée et coût de recharge*, [En ligne], 2024. <https://www.roulonselectrique.ca/fr/guide-du-vehicule/recharger-son-vehicule/duree/recharge/> (Consulté le 16 avril 2024).
-

REUTERS, (2025, 9 octobre). Elettrica EV launch marks Ferrari's push for 20% electric lineup by 2030. Reuters [En ligne] <https://www.reuters.com/sustainability/climate-energy/elettrica-ev-launch-marks-ferraris-push-20-electric-lineup-by-2030-2025-10-09/> (Consulté le 15 décembre 2025)

S&P GLOBAL MOBILITY. *Electric Vehicle Trends*, 2024, [En ligne] [\[https://www.spglobal.com/mobility/en/topic/electric-vehicle-trends.html\]](https://www.spglobal.com/mobility/en/topic/electric-vehicle-trends.html)

SIERRA CLUB. *Massachusetts Moves Forward with Advanced Clean Cars II Program, Formally Adopting Policy to Slash Transportation Pollution & Provide More EV Choices to Consumers*, [En ligne], 30 mars 2023. [\[https://www.sierraclub.org/press-releases/2023/03/massachusetts-moves-forward-advanced-clean-cars-ii-program-formally-adopting\]](https://www.sierraclub.org/press-releases/2023/03/massachusetts-moves-forward-advanced-clean-cars-ii-program-formally-adopting) (Consulté le 1^{er} mars 2024).

SÛRETÉ DU QUÉBEC, 2023. *Rapport annuel de gestion, 2022-2023*, [En ligne] [\[https://www.sq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/rapport-annuel-de-gestion-2022-2023.pdf\]](https://www.sq.gouv.qc.ca/wp-content/uploads/2023/10/rapport-annuel-de-gestion-2022-2023.pdf)

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. 2024, [En ligne], *Coût d'immatriculation additionnel pour les véhicules de forte cylindrée*, <https://saaq.gouv.qc.ca/saaq/tarifs-amendes/immatriculation/cout-immatriculation-additionnel-vehicules-forte-cylindree>

SOCIÉTÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC. *Données et statistiques 2022*, 2023, 34 p. [\[https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/donnees-statistiques-2022.pdf\]](https://saaq.gouv.qc.ca/blob/saaq/documents/publications/donnees-statistiques-2022.pdf).

THE CLIMATE GROUP, 2021, [En ligne], *Coalition Under2*, Clean Transportation, Commitment 2, <https://www.theclimategroup.org/clean-transportation>, (Consulté le 1^{er} mai 2024).

THE NEW YORK TIMES. *As the E.V. Revolution Slows, Ferrari Enters the Race*, [En ligne], 6 juillet 2024. [\[https://www.nytimes.com/2024/07/06/business/ferrari-electric-vehicles.html\]](https://www.nytimes.com/2024/07/06/business/ferrari-electric-vehicles.html) (Consulté le 8 octobre 2024).

UMANSKY MASERATI. *Maserati Announces Electric Vehicle Plans*, [En ligne], 2024. [\[https://www.umanskymaserati.com/maserati-announces-electric-vehicle-plans-memphis-tn/\]](https://www.umanskymaserati.com/maserati-announces-electric-vehicle-plans-memphis-tn/) (Consulté le 1^{er} mars 2024).

VILLE DE MONTRÉAL, 2021, [En ligne], *Stratégie d'électrification des transports 2021-2023*, 52 p. https://portail-m4s.s3.montreal.ca/pdf/strategie_electrification_des_transports_2021-2023_finale.pdf, (Consulté le 1^{er} mai 2024).

Annexes

ANNEXE I : LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

Le responsable de l'élaboration de l'AIR transmet celle-ci au représentant de la conformité des AIR qui doit cocher toutes les cases de la grille ci-après, portant sur les éléments de vérification de la conformité de l'analyse d'impact réglementaire.

Réalisée tôt en amont, cette vérification de conformité facilite le cheminement du dossier au Conseil des ministres, conformément aux exigences¹ de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif—Pour une réglementation intelligente.

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 exécutif	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 exécutif?	☒	☐
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	Évaluations 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 et 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 ¹⁴ directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
	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?	☒	☐
	Si la compensation du coût associé aux formalités administratives abolies est insuffisante, y'a-t-il une compensation additionnelle proposée, notamment l'économie provenant des autres formalités administratives, réduction de fréquences, prestations électroniques ou exemptions partielles d'une certaine catégorie d'entreprises?	☒	☐
	Si une formalité a fait l'objet d'une demande d'exemption à l'exigence du « un pour un », est-ce que le ministère et organisme a reçu un avis du Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires du ministère de l'Économie et de l'Innovation à l'effet que l'exemption est conforme à l'une ou l'autre des situations prévues à l'article 10 de la Politique?	☒	☐

14. S'il n'y a aucun coût ni aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	☒	☐
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 \$?	☒	☐
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 \$?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les 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 termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible ou impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés?	☒	☐
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 <i>Gazette officielle du Québec</i> 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 des 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 fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant 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 mesure d'accompagnement prévue?	☒	☐



**Environnement,
Lutte contre
les changements
climatiques,
Faune et Parcs**

Québec

