

# Préliminaire

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de règlement modifiant le Règlement  
d'application de la Loi concernant les  
propriétaires, les exploitants et les  
conducteurs de véhicules lourds  
Ministère des Transports**

**19 janvier 2022**



## **SOMMAIRE EXÉCUTIF**

### **Définition du problème**

La Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.3) (LVHR), adoptée le 9 décembre 2020, encadre dorénavant les véhicules d'entretien véhicule hors route (VHR). Aussi, la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RLRQ, c. T-11.2), adopté le 10 octobre 2019, remplace la Loi concernant les services de transport par taxi. Les véhicules visés par les nouvelles lois doivent être exclus du champ d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P- 30.3) (LPECVL).

### **Proposition du projet**

Le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3, r. 1) doit être modifié pour exclure du champ d'application LPECVL les véhicules d'entretien de sentiers VHR. Également, une modification de concordance doit être apportée pour établir la cohérence du Règlement d'application de la LPECVL avec la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

### **Impacts**

Les exclusions découlent des lois déjà en place. Ce projet de règlement n'a pas de répercussion sur les citoyens ou sur les entreprises, en particulier les petites et moyennes entreprises (PME).

- Il n'y a aucun coût ou économie pour les entreprises.
- Il n'y a pas d'impact sur l'emploi
- La clarification des lois s'appliquant aux activités spécifiques facilite la compréhension de l'environnement légale pour les entreprises.

### **Exigences spécifiques**

L'exclusion découle d'une cohérence avec des lois québécoises pour les activités locales. Elle n'a pas d'impacts sur la compétitivité des entreprises.



<b>SOMMAIRE EXÉCUTIF</b>	<b>I</b>
<b>1 DÉFINITION DU PROBLÈME</b>	<b>1</b>
1.1 Cohérence entre les champs d'application	1
<b>2 PROPOSITION DU PROJET</b>	<b>2</b>
<b>3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES</b>	<b>2</b>
<b>4 ÉVALUATION DES IMPACTS</b>	<b>3</b>
4.1. Description des secteurs touchés	3
4.2 Coûts pour les entreprises	4
4.3 Économies pour les entreprises	5
4.4 Synthèse des coûts et des économies	6
4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	6
4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul des coûts et d'économies	6
4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	6
<b>5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI</b>	<b>7</b>
<b>6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)</b>	<b>7</b>
<b>7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES</b>	<b>7</b>
<b>8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES</b>	<b>7</b>
<b>9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION</b>	<b>8</b>
<b>10 CONCLUSION</b>	<b>8</b>
<b>11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT</b>	<b>8</b>
<b>12 PERSONNES-RESSOURCES</b>	<b>8</b>

# 1 Définition du problème

## 1.1 Cohérence entre les champs d'application

Le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3, r. 1) spécifie les véhicules visés Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3) (LPECVL). À la suite de l'adoption de la Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.3) (LVHR), le 9 décembre 2020 et de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RLRQ, c. T-11.2) le 10 octobre 2019, le règlement ne correspond plus aux lois en place.

### 1.1.1 Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds

La Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3) (LPECVL) encadre le transport routier des personnes et des biens au Québec. Elle établit des règles particulières applicables aux propriétaires, aux exploitants et aux conducteurs de véhicules lourds dans le but d'accroître la sécurité des usagers sur les chemins ouverts à la circulation publique et de préserver l'intégrité de ces chemins.

La LPECVL considère comme véhicules lourds les véhicules routiers dont le poids nominal brut est de 4 500 kg ou plus (PNBV) ou les ensembles de véhicules routiers dont le poids nominal brut combiné totalise 4 500 kg ou plus. Sont aussi des véhicules lourds, sans égard à leur PNBV les autobus, les minibus, les dépanneuses et les véhicules routiers transportant des matières dangereuses nécessitant l'apposition de plaques de danger.

Outre ce champ d'application, la LPECVL prévoit que le gouvernement peut, par règlement et selon les conditions qu'il détermine, exempter notamment certains véhicules lourds ou certaines catégories de véhicules lourds d'une partie ou de l'ensemble de son application (RLRQ, c. P-30.3, article 3). L'article 2 du Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3, r.1) indique les véhicules totalement exemptés de l'application de la LPECVL.

### 1.1.2 Loi sur les véhicules hors route

La Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.3) (LVHR) a été adoptée le 9 décembre 2020. Elle est entrée en vigueur le 30 décembre 2020, sauf certaines exceptions principalement entrées en vigueur en 2021. Elle a pour objet d'assurer la sécurité du public en encadrant l'utilisation des véhicules hors route (VHR) ainsi que la circulation en sentier. Elle vise également à favoriser une cohabitation harmonieuse de la pratique récréative des VHR avec les activités des autres usagers du territoire. La LVHR remplace la précédente Loi sur les véhicules hors route (RLRQ, c. V-1.2).

En plus des VHR, La LVHR encadre les véhicules d'entretien utilisés par les clubs d'utilisateurs de VHR pour aménager ou entretenir les sentiers de VHR. Cette catégorie de véhicule comprend la dameuse et la niveleuse, automotrice ou

tractée, ainsi que tout autre véhicule ou ensemble de véhicules conçus pour l'aménagement ou l'entretien d'un sentier ou utilisé à ces fins (article 2 par. 6 LVHR).

### 1.1.3 Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (RLRQ, c. T-11.2) a été adoptée le 10 octobre 2019 et est entrée en vigueur le 10 octobre 2020. Cette loi a pour objet la surveillance et le contrôle du transport rémunéré de personnes par automobile en vue d'assurer la sécurité des passagers et la transparence du prix des courses, et ce, dans une perspective de développement durable et de diminution de l'empreinte carbone. Elle remplace la Loi concernant les services de transport par taxi, désormais abrogée, laquelle instaurait un régime de permis de propriétaire de taxi (RLRQ, c. S-6.01).

La loi prévoit l'encadrement des automobiles qualifiées définies dans l'article 9. Cette notion remplace celles des véhicules routiers motorisés utilisés par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi.

## 2 Proposition du projet

Le projet de règlement modifiant le Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds a pour objet d'exempter de la LPECVL les véhicules d'entretien tels que définis au paragraphe 6° de l'article 2 de la LVHR et les automobiles qualifiées au sens de l'article 9 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

La LVHR prévoit que l'une ou l'autre de ses dispositions, par règlement, peut avoir préséance sur toute disposition inconciliable du Code de la sécurité routière (CSR) et de la LPECVL, y compris leurs règlements, et prévoir, le cas échéant, des dérogations aux normes applicables. L'objectif poursuivi par la modification réglementaire est d'exempter de l'application de la LPECVL les véhicules d'entretien tels que définis au paragraphe 6° de l'article 2 de la LVHR.

L'article 2 du Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires, les exploitants et les conducteurs de véhicules lourds (RLRQ, c. P-30.3, r.1) exclut les véhicules routiers motorisés utilisés par le titulaire d'un permis de propriétaire de taxi. Par cohérence avec la nouvelle Loi concernant le transport de personnes par automobile, l'article doit être modifié avec la notion concordante soit, les automobiles qualifiées au sens de l'article 9 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile.

## 3 Analyse des options non réglementaires

Il n'y a pas d'option non réglementaire pour rétablir la cohérence du règlement avec les nouvelles lois.

## 4 Évaluation des impacts

### 4.1. Description des secteurs touchés

#### 4.1.1 Les sentiers de motoneiges et de véhicules tout-terrain (VTT)

Les véhicules d'entretien sont essentiels à la pratique des VHR en sentier. Du côté des motoneiges, il y a 483 véhicules d'entretien qui appartiennent à 200 clubs membres de la Fédération des clubs de motoneigiste du Québec (FCMQ). D'autre part, il y a 249 véhicules d'entretien des sentiers qui appartiennent à 100 clubs de quadistes représentés par la Fédération québécoise des clubs de quads (FQCQ).

Les sentiers de motoneiges au Québec totalisent 33 000 km. Le réseau des sentiers interrégionaux totalise 13 791 km et forme la trame des activités touristiques de motoneiges au Québec. Du côté des VTT, leur pratique récréative et touristique se déroule sur 25 152 km de sentiers de VTT. Le réseau des sentiers interrégionaux de quads compte 13 000 km.

Près de 300 entreprises de service soutiennent le développement des activités entourant les sentiers de VHR. Ces entreprises incluent les stations-service, les restaurants, les relais et les hébergements accessibles à partir des sentiers. Elles sont majoritairement situées dans des régions dont l'économie repose fortement sur le tourisme.

Dans leur ensemble, les activités de VHR génèrent du tourisme, des retombées locales, des investissements en équipements de la part des clubs et de la part des fabricants. Annuellement, les retombées économiques au Québec sont évaluées à 3 G\$<sup>1</sup>.

#### 4.1.2 Le transport rémunéré de personnes par automobile

L'industrie des services rémunérés de transport de personnes par automobile regroupe l'industrie des services de taxi traditionnel ainsi que le secteur des services de mobilité par automobile personnelle offerts au moyen d'une application mobile de répartition des demandes de services rémunérés de transport. Les automobiles personnelles ne sont pas assujetties à la LPECVL, donc le secteur visé par l'exclusion est celui des services de taxi traditionnel.

En 2019, l'industrie du taxi comptait 6 508 titulaires de permis de propriétaires de taxi exploitant 8 367 véhicules taxis, soit : 7 346 taxis réguliers, 301 limousines et 719 véhicules adaptés. Les véhicules susceptibles d'avoir plus de 4 500 kilos se trouvent dans les catégories limousines et véhicules adaptés.

Le produit intérieur brut de l'industrie des taxis est des 291 millions<sup>2</sup> en 2019. Toutefois, il s'agit d'un intrant dans plusieurs autres activités et l'accès à des services de transport rémunéré de personnes par automobile bénéficie à l'ensemble de l'économie.

---

<sup>1</sup> Zins Beauchesne, Impact économique de la motoneige au Québec, septembre 2012 et Zins Beauchesne, Impact économique du quad au Québec, février 2015

<sup>2</sup> Statistique Canada. Tableau 36-10-0402-01 Produit intérieur brut (PIB) aux prix de base, par industries, provinces et territoires



## 4.2 Coûts pour les entreprises

L'exclusion de l'application de la LPECVL des véhicules d'entretien tels que définis au paragraphe 6° de l'article 2 de la LVHR et des automobiles qualifiées au sens de l'article 9 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile n'apporte aucun coût supplémentaire pour les entreprises.

TABLEAU 1

### Synthèse des coûts pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) <sup>(1)</sup>
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### 4.3 Économies pour les entreprises

Les véhicules exclus de l'application de la LPEVL ne sont pas encadrés par la loi actuellement. Il n'y a pas lieu de prévoir des économies pour les entreprises.

TABLEAU 2

#### Économies pour les entreprises

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes) <sup>(1)</sup>
<b>ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
<b>ÉCONOMIES LIÉES AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	0	0
Économies associées à la réduction de la production, de la gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

##### Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents) <sup>(1)</sup>
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

Les véhicules utilisés par la FCMQ et la FQCQ pour entretenir ou aménager les sentiers sont en grande partie de type véhicule-outil. Ils sont de mêmes. ou sont quasi similaires aux véhicules déjà exemptés de la LPECVL.

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

Les hypothèses concernant les types de véhicules sont tirées des consultations auprès de la FCMQ et la FQCQ.

#### 4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

L'exclusion claire de la LPECVL des véhicules encadrés par la LVHR permet une simplification des procédures pour les entreprises. Le public est tout de même bien protégé puisque les activités sont encadrées par la loi appropriée à ces activités.

## 5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Les modifications n'affectent pas les entreprises, il n'y a aucun impact sur l'emploi de prévu.

### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi (obligatoire)

√ (1)	Appréciation	Nombre d'emplois touchés
<b>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))</b>		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
<b>Aucun impact</b>		
√		0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
<b>Analyse et commentaires</b> : l'exclusion de la LPECVL ne modifie pas les prévisions d'emploi des secteurs.		

## 6 Petites et moyennes entreprises (PME)

L'exclusion des véhicules de l'encadrement de la LPECVL présente un avantage pour les PME. Les petites entreprises ont moins de personnel pour traiter les renseignements légaux et il est plus simple d'avoir l'exclusion spécifique qui vise leur catégorie de véhicules.

## 7 Compétitivité des entreprises

Le projet de règlement fait correspondre le Règlement d'application de la LPECVL aux lois déjà adoptées. Il n'a pas d'impact sur la compétitivité des entreprises.

## 8 Coopération et harmonisation réglementaires

La LVHR et Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile sont spécifiques au Québec et les activités qu'elles encadrent sont locales.

## **9 Fondements et principes de bonne réglementation**

La modification du règlement pour la cohérence avec les nouvelles lois suit un des principes de la bonne réglementation. Aussi, La FCMQ et la FQCQ qui représente les propriétaires des véhicules d'entretien des sentiers VHR ont été consultées en lien avec la modification réglementaire.

L'exclusion des véhicules couverts par les nouvelles lois simplifie la compréhension de l'environnement réglementaire pour les entreprises et évite la duplication des démarches. L'objectif de la sécurité du public est atteint en réduisant les formalités pour les entreprises.

## **10 Conclusion**

La modification du Règlement d'application de la LPECVL n'entraîne aucun coût ou formalité supplémentaires pour les entreprises. Cette modification répond aux fondements et principes de la bonne réglementation.

## **11 Mesures d'accompagnement**

La modification réglementaire n'ayant pas d'impact sur les entreprises, il n'y a aucune mesure d'accompagnement à prévoir.

## **12 Personnes-ressources**

Denis Bédard  
Conseiller émérite en politiques et législation  
Direction des politiques économiques

Édith Boudreault  
Conseillère en sécurité des transports | Droit  
Direction des politiques de sécurité

Karine St-Pierre  
Économiste  
Direction des politiques économiques

### 13. 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 exigences<sup>3</sup> 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 ?	X	
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 ?	x	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif ?	x	
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 ?	x	
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 ?	x	
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 ?	x	
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, le chiffre d'affaires) ?	x	

3. Pour plus de détail sur le contenu de chacune des sections de l'AIR, il faut consulter le guide de l'AIR.

<b>6,2</b>	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
<b>6.2.1</b>	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>4</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$ ?	x	
<b>6.2.2</b>	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$ ?	x	
<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$ ?	x	
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$ ?	x	
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$ ?	x	
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse ?	x	
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises ?	x	
<b>6.6</b>	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que les termes imprécis tels que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminés ?	x	
<b>6.7</b>	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu ?	x	
	<p>Au préalable : x (cocher)</p> <p>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      <input type="checkbox"/> (cocher)</p>		

4. S'il n'y a aucun coût ni d'économie, l'estimation est considérée 0 \$.

<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.) ?	x	
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR ?	x	
	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 ?	x	
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	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 ?	x	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée ?	x	
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	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 ?	x	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	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 ?	x	
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	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 ?	x	