

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Modification du Règlement sur les véhicules
routiers affectés au transport des élèves –
ajouts d'exemptions**

**Ministère des Transports et de la Mobilité
durable**

17 septembre 2024

SOMMAIRE EXÉCUTIF

En vertu de l'article 6.1 du *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* (chapitre T-12, r.17), tout autobus et minibus d'écoliers immatriculé après le 31 octobre 2021, dont l'année de modèle est antérieure à 2024, et utilisé pour le transport des élèves organisé par un centre de services scolaires, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé doit être entièrement propulsé à l'électricité.

Le deuxième alinéa de l'article 6.1 prévoit toutefois que les autobus et minibus d'écoliers utilisés pour effectuer tout transport d'élèves à un endroit desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité d'Hydro-Québec et mentionné à l'annexe II du Règlement ne sont pas soumis à l'obligation d'être électriques. En effet, ces territoires sont particulièrement sensibles aux augmentations de la demande en électricité. Certains territoires avaient été exclus de cette liste parce qu'ils ne font pas partie du réseau d'Hydro-Québec ou, comme dans le cas des Îles-de-la-Madeleine, des projets de raccordement étaient alors en cours.

Par ailleurs, quoique la technologie évolue rapidement, depuis l'entrée en vigueur du nouvel article 6.1 du Règlement, des enjeux se présentent actuellement relativement à la disponibilité et à l'autonomie des minibus électriques existant sur le marché.

Pour pallier ces problématiques, il est proposé de modifier le Règlement afin d'ajouter 14 nouveaux territoires à la liste prévue à l'annexe II du Règlement et de permettre l'utilisation de minibus scolaires thermiques, immatriculés suivant l'entrée en vigueur de la mesure et au plus tard le 30 septembre 2025, à certaines conditions.

La mesure proposée concerne les entreprises de transport scolaire sous contrat avec les organismes scolaires ainsi que les entreprises de distribution d'autobus scolaires. S'agissant d'une alternative temporaire à l'achat et la vente de minibus scolaires électriques, dont les transporteurs et les distributeurs peuvent se prévaloir de manière facultative, la mesure proposée ne comporte aucun coût de conformité ni aucune formalité administrative et ne crée aucun manque à gagner pour les entreprises du Québec.

Par ailleurs, ces mesures n'ont aucun impact significatif anticipé sur l'emploi et n'affectent pas la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Avec le lancement du Plan pour une économie verte 2030, le gouvernement du Québec réitère l'engagement du Québec de réduire 37,5 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport au niveau de 1990.

En 2021, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a ainsi modifié le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves*. La modification prévoyait l'obligation d'utiliser un autobus entièrement mu à l'électricité pour le transport d'élèves effectué par ou pour un centre de services scolaires, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé. Une exception est toutefois prévue pour les autobus dont l'année de modèle est antérieure à 2024 et qui étaient immatriculés au Québec au 31 octobre 2021. L'objectif de la modification était de diminuer l'empreinte carbone provenant du transport scolaire au Québec en accélérant le déploiement de véhicules électriques.

Cependant, certaines communautés du Québec, particulièrement celles en milieux isolés et insulaires, sont alimentées en électricité par des réseaux électriques autonomes. Ces réseaux électriques sont alimentés par des centrales fonctionnant aux énergies fossiles. Ils sont également très sensibles aux hausses de consommations d'électricité. Cette situation a pour conséquence que l'acquisition de véhicules routiers affectés au transport des élèves entièrement mus à l'électricité n'a pas de répercussions favorables sur les émissions de gaz à effet de serre de la province.

Pour cette raison, le *Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* prévoit au deuxième alinéa de l'article 6.1 que : « Le premier alinéa ne s'applique pas à l'autobus d'écoliers dont l'année de modèle est antérieure à 2024 et qui était immatriculé au Québec le 31 octobre 2021. Il ne s'applique pas non plus à un autobus d'écoliers utilisé pour effectuer tout transport d'élèves à un endroit desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité d'Hydro-Québec et mentionné à l'annexe II ».

Or certains réseaux autonomes ne sont pas sous la juridiction d'Hydro-Québec et ne figurent pas à l'annexe II telle qu'adoptée en 2021. De plus, le projet de raccordement au réseau principal d'Hydro-Québec des Îles-de-la-Madeleine au moyen de câbles sous-marins ayant été suspendu pour une période indéterminée en mars 2023, l'archipel demeurera alimenté par une centrale au mazout lourd pour une durée indéterminée.

Il devient donc nécessaire de modifier l'annexe II du *Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* afin d'étendre l'exemption au premier alinéa aux communautés qui ne figurent pas actuellement à l'annexe II et qui sont alimentées par des réseaux autonomes.

De plus, suivant les représentations du ministère de l'Éducation (MEQ), des enjeux se présentent relativement à la disponibilité et à l'autonomie actuelle des minibus électriques existant sur le marché. Il y a donc lieu de proposer une mesure afin de

pallier cette situation susceptible de compromettre la desserte de certains circuits scolaires, tout en minimisant les impacts sur l'atteinte des cibles d'électrification du transport scolaire.

2. PROPOSITION DU PROJET

Un projet de règlement modifiant le *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* a été élaboré et est joint à la présente note. Il comporte deux modifications :

- a) Modification de l'article 6.1 par la suppression, dans le deuxième alinéa, de « d'Hydro-Québec et » et modification de l'annexe II afin d'ajouter des territoires visés par l'exception du deuxième alinéa de l'article 6.1 du Règlement :
 - Lac-Rapide (Outaouais);
 - Kitcisakik (Abitibi-Témiscamingue);
 - Les Îles-de-la-Madeleine (Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine);
 - Grosse-Île (Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine);
 - Chisasibi (Nord-du-Québec);
 - Eastmain (Nord-du-Québec);
 - Mistissini (Nord-du-Québec);
 - Nemaska (Nord-du-Québec);
 - Oujé-Bougoumou (Nord-du-Québec);
 - Waskaganish (Nord-du-Québec);
 - Waswanipi (Nord-du-Québec);
 - Wemindji (Nord-du-Québec);
 - Whapmagoostui (Nord-du-Québec);
 - Kawawachikamach (Côte-Nord).
- b) Permettre l'utilisation de minibus scolaires thermiques, immatriculés entre la date d'entrée en vigueur de la modification réglementaire et le 30 septembre 2025, selon les conditions suivantes :
 - Le transporteur devra obtenir, préalablement à la conclusion d'un contrat de vente d'un minibus scolaire thermique, une première attestation du MTMD confirmant que l'une des conditions suivantes s'applique :
 - o le remplacement d'un minibus d'écoliers de 14 ans selon son année de modèle à la condition que le transporteur ait l'obligation d'effectuer un parcours dont le nombre de kilomètres quotidiens est d'au moins 55;
 - o l'acquisition d'un minibus d'écoliers pour effectuer un nouveau transport d'élèves qui n'existait pas durant l'année scolaire 2023-2024 et dont le nombre de kilomètres quotidiens à parcourir est d'au moins 55;
 - o le remplacement d'un minibus d'écoliers en raison d'une perte totale à la suite d'un accident ou en raison d'un cas de force majeure.

- Le transporteur devrait ensuite conclure un contrat d'achat d'un minibus thermique avec engagement de livraison par le vendeur au plus tard le 30 septembre 2025 et en fournir copie au MTMD afin que celui-ci atteste cet engagement de livraison (deuxième attestation du MTMD).
- Les deux attestations du MTMD devraient être présentées à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) pour l'immatriculation de tout minibus thermique visé par la mesure, au plus tard le 30 septembre 2025. Ces attestations seraient requises à bord du minibus lorsqu'il est utilisé pour le transport d'élèves.
- Le cas échéant, un minibus remplacé dans le cadre de la mesure ne pourra continuer à être exploité pour du transport d'élèves.
- Le ministre de l'Éducation et la SAAQ fourniront à la ministre des Transports et de la Mobilité durable les renseignements relatifs à une attestation qu'elle doit délivrer.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

La voie réglementaire ayant été privilégiée afin d'accélérer l'électrification du parc d'autobus scolaires québécois, elle est la seule permettant de réaliser les ajustements nécessaires permettant une meilleure application du Règlement.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Cette modification réglementaire implique une mesure facultative et temporaire qui concerne les distributeurs d'autobus scolaires, les transporteurs scolaires et les organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés) qui interviennent directement dans l'organisation et la desserte en transport scolaire.

4.2. Coûts pour les entreprises

TABLEAU 1 : Coûts directs liés à la conformité aux règles
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Dépenses en capital (acquisition d'un terrain, d'une machinerie, d'un système ou d'un équipement informatique, construction ou modification d'un bâtiment, etc.)	0	0
Coûts de location d'équipement	0	0
Coûts d'entretien et de mise à jour des équipements		

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0	0
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousses, outils, publicité, etc.)		
Autres coûts directs liés à la conformité	0	0
TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	0

(1) Le coût par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans). Pour plus de détails, voir l'annexe.

TABLEAU 2 : Coûts liés aux formalités administratives
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts de production, de gestion et de transmission des rapports, des enregistrements, des registres et des formulaires d'autorisation	0	0
Dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	0

(1) La méthode de calcul des coûts en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans). Pour plus de détails, voir l'annexe.

TABLEAU 3 : Manques à gagner
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
TOTAL DES MANQUES À GAGNER	0	0

(1) La méthode de calcul des manques à gagner par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans). Pour plus de détails, voir l'annexe.

TABLEAU 4 : Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)
(en millions de dollars)

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

(1) Le coût par année en dollars courants permet de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être utilisée pour les projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans). Pour plus de détails, voir l'annexe.

4.3. Économies pour les entreprises

Comme il s'agit de mesures d'exemption temporaires, dont pourront ou non se prévaloir les entreprises de transport scolaire, aucun changement significatif n'aura lieu pour les entreprises concernées.

TABLEAU 5 : Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents) ⁽¹⁾
Économies liées à la conformité aux règles	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux que d'ordinaire	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
Revenus supplémentaires à la suite de l'augmentation des tarifs payables aux entreprises	0	0
Contribution gouvernementale sous différentes formes (de réduction de taxes, crédit d'impôt, subventions, etc.)	0	0
TOTAL DES EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	0	0

(1) Les économies par année en dollars courants permettant de démontrer l'ampleur des économies produites à la suite de nouvelles règles introduites. Cependant, la méthode d'actualisation des économies peut être utilisée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (ex. : 5 ou 10 ans). Pour plus de détails, voir l'annexe.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 6 : Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire)

(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet par année (récurrents) ⁽¹⁾
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Revenu supplémentaire pour les entreprises	0	0
Participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet		
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES		

(1) Les coûts par année et les économies par année en dollars courants permettent de comprendre l'importance des coûts et des économies à la suite de nouvelles règles introduites. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts et des économies peut être utilisée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (ex. : 5 ou 10 ans). Pour plus de détails, consulter l'annexe.

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

Comme la mesure ne comporte aucun coût ou économie pour les entreprises, aucune hypothèse de calcul n'a été utilisée.

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

Pour ce projet de règlement, les ministères et organismes suivants ont été consultés :

- Ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie;
- Secrétariat aux relations avec les Premières Nations et les Inuit;
- Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs;
- Ministère de l'Éducation;
- SAAQ.

4.7. Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Pour l'ajout de territoires à l'annexe II du Règlement, la mesure proposée préserve la résilience des réseaux électriques autonomes en milieu isolé.

Pour ce qui est de la possibilité d'utiliser, à certaines conditions, de nouveaux minibus scolaires thermiques immatriculés suivant l'entrée en vigueur de la mesure proposée et au plus tard le 30 septembre 2025, cette mesure a comme avantage de pallier l'insuffisance actuelle temporaire relative à l'autonomie et à la disponibilité des minibus scolaires électriques, tout en affectant le moins possible l'atteinte de la cible de réduire l'empreinte carbone provenant du transport des élèves au Québec en accélérant le déploiement d'autobus scolaires électriques.

Selon les données de la SAAQ, un total de 190 minibus à combustion pourraient bénéficier de l'exemption lors de leur remplacement à l'âge de 14 ans, avant le 1^{er} janvier 2025 dans le cas des modèles 2010 et après le 1^{er} janvier 2025 dans le cas des modèles 2011 :

Année/Modèle	Nombre de minibus à combustion	Âge en 2024	Âge en 2025
2011	123	13	14
2010	67	14	15

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

La mesure proposée n'a aucun impact anticipé sur l'emploi.

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

(1) Il faut cocher la case correspondante à la situation.

✓	Appréciation ⁽¹⁾	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 : La modification réglementaire proposée ne comporte pas d'effet anticipé significatif sur l'emploi dans le domaine couvrant ce projet de règlement, soit celui des transporteurs scolaires et des distributeurs de minibus scolaires.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Puisque la modification réglementaire proposée n'impose aucun manque à gagner et aucune formalité administrative aux exploitants et distributeurs d'autobus scolaires, il n'y a pas lieu de moduler les exigences pour tenir compte de la taille des entreprises.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La mesure proposée n'a aucun impact sur la compétitivité des entreprises étant donné qu'elle vise l'exemption de certaines communautés au premier alinéa du *Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* et offre une alternative temporaire à l'achat de minibus scolaire électrique pour une durée limitée et à certaines conditions.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La présente modification réglementaire vise à harmoniser le *Règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* avec les situations particulières de certaines communautés et pour certains centres de service scolaire.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le projet de règlement proposé a été élaboré de manière à ne pas engendrer d'impact négatif sur la résilience des réseaux électriques autonomes du Québec.

Les dispositions du présent projet de règlement sont fondées sur une évaluation des coûts et des avantages. Elles sont conçues pour réduire au minimum les répercussions sur une économie de marché équitable, concurrentielle et innovatrice. Elles respectent en ce sens les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

10. CONCLUSION

L'électrification du parc de véhicules routiers affectés au transport des élèves représente une innovation importante dans la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec. Cependant, dans certains territoires éloignés alimentés en électricité par des énergies fossiles, la mesure ne rapporte pas de bénéfice net sur le bilan carbone de la province en plus de soumettre ces réseaux autonomes à un stress plus grand. Ce qui les rend moins résilients, en particulier en période de pointe, qui se situe généralement à l'intérieur de l'année scolaire.

La mesure permet donc d'éviter de mettre en péril l'alimentation en électricité de communautés qui sont pour la grande majorité en milieu isolé tout en n'engendrant pas de conséquence sur les émissions de gaz à effet de serre.

De plus, la disponibilité et l'autonomie actuelle des minibus scolaires électriques justifient un assouplissement temporaire de la réglementation. Le recours temporaire aux autobus thermiques immatriculés entre l'entrée en vigueur de la mesure et le 30 septembre 2025, à certaines conditions, vient limiter à l'essentiel cette mesure d'exception qui vient pallier la problématique en s'assurant que de ne pas compromettre l'atteinte des cibles d'électrification en transport scolaire.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les mesures proposées seront effectives dès l'entrée en vigueur du projet de règlement et l'ensemble des parties prenantes en seront informées. Le site web du MTMD offrira l'information précise à l'attention de l'industrie du transport scolaire sur la mesure.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

Direction du transport rémunéré et adapté
Direction générale du transport terrestre des personnes
700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1

Catherine Bouillon, directrice
Courriel : catherine.bouillon@transports.gouv.qc.ca

David Bouchard, conseiller en encadrement du transport collectif
Courriel : David.bouchard2@transports.gouv.qc.ca

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 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, 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 ¹ 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 ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	☒	☐
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² 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 ² 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 ² 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, 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?	☒	☐

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

	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'allégement 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?	☒	☐