

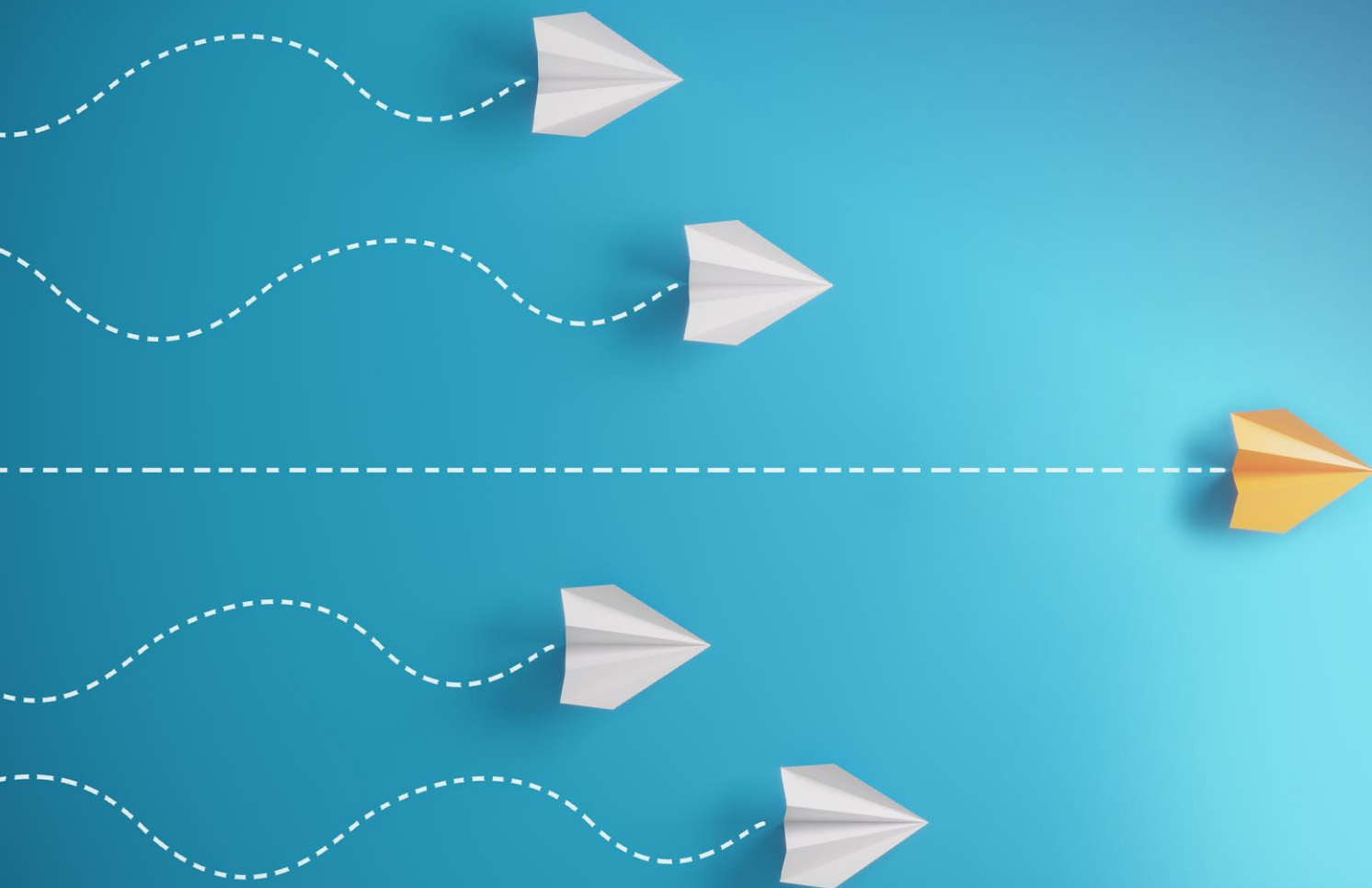
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

Projet de Règlement modifiant le *Règlement sur les permis* afin d'introduire des dispositions relatives aux règles et conditions d'accès à la conduite d'un véhicule routier

Société de l'assurance automobile du Québec

31 octobre 2024



SOMMAIRE

État de situation

La densité croissante de la circulation sur les routes et l'évolution des risques associés à la sécurité routière génèrent le souhait pour le Québec de poursuivre les efforts d'améliorer les règles d'accès à la conduite.

Cette amélioration s'obtient par un Projet de règlement modifiant le *Règlement sur les permis* (Règlement). Dans l'ensemble, le *Règlement sur les permis* détermine la classe de permis permettant la conduite d'un type de véhicule. Pour chacune des classes de permis, il prescrit aussi les conditions d'obtention dans la perspective de favoriser un accès sécuritaire à la conduite. Il prévoit aussi des exceptions où des personnes peuvent déplacer un véhicule pour lequel elles n'ont pas la classe de permis. À l'inverse, le *Règlement sur les permis* ne précise pas la classe de permis permettant la conduite de certains véhicules dans des circonstances particulières ou présentant un agencement inhabituel¹. L'absence ou le manque de précisions peuvent alors mener à des interprétations différentes de la part des utilisateurs et des agents de la paix allant jusqu'à tolérer des situations non conformes lors d'interventions sur la route.

Proposition du projet

Les mesures proposées dans le Règlement visent à améliorer le bilan routier, de même qu'à moderniser et harmoniser des règles d'accès aux classes de permis à ce qui se fait ailleurs au Canada.

Les modifications proposent essentiellement de favoriser la conduite de véhicules par des personnes ayant davantage de compétences et de préciser le Règlement pour remédier au manque de clarté ou à l'absence de dispositions autorisant la conduite de certains véhicules.

Dans l'ensemble des mesures proposées, deux concernent les entreprises :

- L'autorisation de la conduite d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque avec un permis de la classe 3;
- La précision du cadre pour conduire des véhicules généralement autorisés avec un permis des classes 2, 3, 4A ou 4B, lorsqu'ils peuvent exceptionnellement être déplacés par un conducteur qui ne détient pas un permis de la classe normalement exigée.

¹ Par exemple, le Règlement ne précise pas la classe pour conduire une moto à trois roues durant la formation, ni celle pour conduire un tracteur routier auquel n'est attelée aucune remorque ou semi-remorque.

Impacts

La révision de l'encadrement de la conduite de tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque, de même que les précisions du contexte des déplacements qui peuvent être réalisés exceptionnellement par un conducteur qui ne détient pas un permis avec la classe normalement exigée, n'ajoutent aucune obligation ou responsabilité supplémentaire aux entreprises, puisqu'elles n'impliquent pas l'ajout de nouvelles règles. Ces mesures permettront toutefois de maintenir la sécurité sur les routes tout en assurant la conformité réglementaire et en facilitant l'application du Règlement par les agents de la paix.

Impacts sur les petites et moyennes entreprises (PME)

Les mesures sur la conduite d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque et sur la régularisation de la disposition autorisant la conduite de véhicules dans un contexte de déplacement exceptionnel concernent les entreprises de la même façon et sans discrimination. La mesure ne nuit donc pas à la compétitivité des entreprises indépendamment de leur taille et de leur secteur.

Impact sur l'emploi

La mesure sur la conduite d'un tracteur routier auquel n'est attelée aucune semi-remorque avec un permis de la classe 3, de même que celle relative à la conduite de véhicules dans un contexte de déplacement exceptionnel, n'ont pas d'impact anticipé sur l'emploi, puisqu'elles confirment un usage actuellement toléré pour la première et une disposition déjà présente au Règlement pour la seconde.

TABLE DE MATIÈRE

SOMMAIRE.....	3
ÉTAT DE SITUATION	3
PROPOSITION DU PROJET	3
IMPACTS	4
 SECTION 1	9
CONDUITE, AVEC UN PERMIS DE CLASSE 3, D'UN TRACTEUR ROUTIER DE TROIS	
ESSIEUX OU PLUS, OU DE DEUX ESSIEUX ET DE MASSE NETTE DE 4 500 KG	
OU PLUS, AUQUEL N'EST ATTELÉ AUCUN VÉHICULE	
1. SOMMAIRE	10
1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME	12
1.1.1 Nature du problème	12
1.1.2 Contexte	12
1.1.3 Constats	12
1.1.4 Cause du problème	12
1.1.5 Intervention de l'État	13
1.2 PROPOSITION DU PROJET	13
1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	13
1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS	13
1.4.1 Description des secteurs touchés	13
1.4.2 Coûts pour les entreprises	13
1.4.3 Économies pour les entreprises	14
1.4.4 Synthèse des coûts et des économies	15
1.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	15
1.4.6 Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calculs des coûts et d'économies	15
1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée.....	15
1.5 APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI (Grille).....	16
1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	16
1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	16
1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	17
1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	17
1.10 CONCLUSION	17
1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	17

1.12	PERSONNES-RESSOURCES	17
1.13	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	18
SECTION 2		20
PRÉCISER LE CADRE DE LA CONDUITE DES VÉHICULES GÉNÉRALEMENT AUTORISÉS AVEC LES PERMIS DE CLASSES 2, 3, 4A OU 4B LORSQU'ILS PEUVENT EXCEPTIONNELLEMENT ÊTRE DÉPLACÉS PAR UN TITULAIRE DE PERMIS DE CLASSE 3, 4A, 4B OU 5. (Articles 16 et 30)		
2.	SOMMAIRE	21
2.1	DÉFINITION DU PROBLÈME	23
2.1.1	Nature du problème	23
2.1.2	Contexte	23
2.1.3	Constats	24
2.1.4	Causes	24
2.1.5	Intervention de l'État	25
2.2	PROPOSITION DU PROJET	25
2.3	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	25
2.4	ÉVALUATION DES IMPACTS	25
2.4.1	Description des secteurs touchés	25
2.4.2	Coûts pour les entreprises	26
2.4.3	Économies pour les entreprises	27
2.4.4	Synthèse des coûts et des économies	27
2.4.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	28
2.4.6	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calculs des coûts et d'économies	28
2.4.7	Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée	28
2.5	APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI (Grille).....	29
2.6	PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	29
2.7	COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES	29
2.8	COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	30
2.9	FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION	30
2.10	CONCLUSION	30
2.11	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	30
2.12	PERSONNES-RESSOURCES	31
2.13	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	32

Section 1

CONDUITE, AVEC UN PERMIS DE LA CLASSE 3, D'UN TRACTEUR ROUTIER DE TROIS ESSIEUX OU PLUS OU DE DEUX ESSIEUX ET DE MASSE NETTE DE 4 500 KG OU PLUS, AUQUEL N'EST ATTELÉ AUCUN VÉHICULE

1. SOMMAIRE

Définition du problème

Le problème est l'absence de disposition réglementaire autorisant la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, auquel n'est attelé aucun autre véhicule.

Le contexte

Le *Règlement sur les permis* (Règlement) autorise la conduite, avec un permis de classe 1, d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, uniquement s'il tire une ou plusieurs remorques ou semi-remorques. Il ne précise à aucun moment la classe qui autorise la conduite d'un tracteur routier seul.

Pour atténuer les effets de cette absence réglementaire, les contrôleurs routiers appliquent une pratique de tolérance administrative, en tolérant que ces tracteurs routiers soient conduits avec un permis de la classe 3 ².

Les constats

On estime qu'environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport seraient propriétaires de près de 53 000 véhicules tracteurs routiers.

La conduite d'un tracteur routier qui ne tire aucun autre véhicule s'apparente à celle d'un véhicule dont la conduite est autorisée avec la classe 3 et ne présente pas d'enjeux particuliers de sécurité routière.

À ce propos, les autres administrations canadiennes autorisent la conduite de ces tracteurs routiers par les titulaires de permis de la classe autorisant la conduite d'un camion lourd.

Les causes

Le problème est dû à un oubli lors des modifications du Règlement en 2008.

Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules, dont les règles déterminant les classes de permis autorisant la conduite selon le type de véhicule, le tout pour favoriser la sécurité routière et une saine équité entre les conducteurs.

Proposition du projet

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) propose de modifier le Règlement afin d'intégrer aux véhicules autorisés à être conduits avec un permis de conduire de la classe 3, le tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'il ne tire aucune remorque ou semi-remorque.

² Soit un permis permettant la conduite des camions de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus.

Impacts

Les modifications apportées au Règlement régulariseront l'absence de disposition nécessaire pour la conduite de ces véhicules qui est actuellement compensée par une pratique de tolérance par les agents de la paix.

Cette nouvelle mesure n'impliquera aucun coût pour les entreprises qui pourront poursuivre leurs activités en toute légalité plutôt que dans un contexte de tolérance.

Aucun autre bénéfice ni inconvénient n'a été identifié. Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi.

Exigences spécifiques

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME, puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises. Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération. Toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes.

1.1 DÉFINITION DU PROBLÈME

1.1.1 Nature du problème

Le problème est l'absence de disposition autorisant la conduite des tracteurs routiers de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'ils ne tirent aucune remorque ou semi-remorque.

1.1.2 Contexte

Le *Règlement sur les permis* (Règlement) prévoit avec quelle classe de permis un véhicule peut être conduit. La classe 1 autorise la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, uniquement s'il tire une ou plusieurs remorques ou semi-remorques.

Le Règlement ne précise pas la classe autorisant la conduite de ces tracteurs routiers s'ils ne tirent aucun autre véhicule routier. Cette situation rend leur circulation illégale, alors que dans les faits, leur présence sur les routes est inévitable : le tracteur routier doit pouvoir se déplacer pour diverses raisons sans avoir à tirer une remorque ou une semi-remorque.

Depuis plusieurs années, une tolérance administrative est appliquée par les contrôleurs routiers si le conducteur d'un tracteur routier seul est titulaire d'un permis de la classe 3. Par ailleurs, l'absence de disposition réglementaire autorisant la conduite d'un tel véhicule reste source de confusion pour les utilisateurs et les exploitants de ces véhicules de même que pour des agents de la paix qui vérifient la conformité aux lois et règlements et qui assurent leur application sur les routes. Ultimement, elle pourrait être problématique en cas de représentation à la cour.

1.1.3 Constats

Quoique la mesure n'implique pas de nouvelles responsabilités pour les entreprises, considérant que, depuis plusieurs années, la conduite des tracteurs seuls avec un permis de la classe 3 est tolérée, on estime qu'elle pourrait régulariser la situation pour environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport, propriétaires de près de 53 000 tracteurs routiers.

La conduite d'un tracteur routier qui ne tire aucun autre véhicule s'apparente à celle d'un véhicule qui requiert un permis de la classe 3; elle ne présente pas d'enjeux particuliers de sécurité routière.

À ce propos, les autres administrations canadiennes autorisent la conduite de ces tracteurs routiers par les titulaires de permis de la classe autorisant la conduite d'un camion lourd.

1.1.4 Cause du problème

Le problème est dû à un oubli lors des modifications du Règlement en 2008.

1.1.5 Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules, dont les règles déterminant les classes de permis autorisant la conduite selon le type de véhicule, le tout pour favoriser la sécurité routière et une saine équité entre les conducteurs.

1.2 PROPOSITION DU PROJET

La Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) propose de modifier le Règlement afin d'intégrer, aux véhicules dont la conduite est autorisée avec un permis de classe 3, le tracteur routier ayant trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, auquel n'est attelé aucun véhicule.

1.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Comme le droit de conduire un véhicule doit être déterminé par réglementation, seules des modifications du Règlement permettront de corriger l'absence de la disposition. Les solutions non réglementaires ne sont pas pertinentes.

1.4 ÉVALUATION DES IMPACTS

1.4.1 Description des secteurs touchés

Le secteur du transport de marchandises bénéficiera de la mesure puisqu'elle légalisera la conduite des tracteurs routiers de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus, lorsqu'ils circulent sans tirer de remorque ou de semi-remorque.

Bien que la mesure n'implique pas de nouvelles responsabilités pour les entreprises et n'a aucun impact sur les emplois actuels, considérant la tolérance de leur conduite avec un permis de la classe 3, on estime qu'elle pourrait régulariser la situation pour environ 13 500 entreprises de l'industrie du transport, propriétaires de près de 53 000 tracteurs routiers dont la conduite exige un permis de classe 1 lorsqu'ils tirent un autre véhicule³.

1.4.2 Coûts pour les entreprises

Les entreprises n'auront aucun coût à supporter et ne bénéficieront pas d'économie supplémentaire, étant donné que la mesure régularise une position admise et appliquée par tolérance depuis plusieurs années.

3 Sources : Société de l'assurance automobile du Québec / Estimation à partir des données d'immatriculation des véhicules.

TABLEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
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 \$

1.4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 2

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet Montant par année
Économies liées à la conformité aux règles		0 \$
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET		0 \$

1.4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet Montant par année
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	0 \$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	0 \$

1.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Coût additionnel

Les modifications apportées au Règlement confirment une pratique connue et utilisée des entreprises et tolérée par les agents de la paix. Ainsi, par rapport à la situation actuelle, les entreprises n'ont pas de nouveau coût à engager, c'est pourquoi elles ne sont soumises à aucun impact financier supplémentaire.

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

Aucune consultation n'a été réalisée étant donné qu'il n'y a pas de coût associé au fait de rendre légale une pratique déjà convenue et tolérée depuis très longtemps.

1.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Aucun autre avantage, bénéfice ou inconvénient n'a été identifié.

1.5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

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

✓	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 : Il n'y a aucun impact anticipé sur l'emploi.		

1.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises.

1.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

L'intégration de la mesure au Règlement régularise une pratique déjà admise et tolérée depuis plusieurs années. La proposition étant comparable aux pratiques des autres administrations canadiennes, la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

1.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération; toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes.

1.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les modifications ont été apportées dans le respect des principes de la réglementation qui autorise la conduite d'un véhicule, de manière à confirmer le droit de conduire les véhicules concernés en cohérence avec les réalités de leur usage et de leur circulation.

La disposition n'implique aucune exigence pour les entreprises.

1.10 CONCLUSION

La SAAQ recommande l'adoption de la proposition de modification afin de régulariser la conduite d'un tracteur routier de trois essieux ou plus ou de deux essieux et de masse nette de 4 500 kg ou plus lorsqu'il ne tire aucune remorque ou semi-remorque.

1.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Bien que la mesure n'implique pas pour les entreprises qu'elles se conforment à de nouvelles règles, la SAAQ prévoit informer l'industrie du transport et les agents de la paix de l'officialisation de la pratique tolérée.

1.12 PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec
Vice-présidence aux stratégies de marketing et de sécurité routière
et à l'expérience employé
Direction générale de la recherche et du développement en sécurité routière

Madame Lyne Vézina
Directrice générale
Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca

Madame Ann Paquet
Conseillère experte en sécurité routière et rédactrice
Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

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

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

6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises? N/A	☐	☐
6.6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☐	☒
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <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 de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée? N/A	☐	☐
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? N/A	☐	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

Section 2

PRÉCISER LE CADRE DE LA CONDUITE DES VÉHICULES GÉNÉRALEMENT AUTORISÉS AVEC LES CLASSES 2, 3, 4A ou 4B LORSQU'ILS PEUVENT EXCEPTIONNELLEMENT ÊTRE DÉPLACÉS PAR UN TITULAIRE DE PERMIS DE LA CLASSE 3, 4A, 4B OU 5. (Articles 16 et 30)

2. SOMMAIRE

Définition du problème

Pour des raisons de sécurité routière, la conduite des véhicules requiert un permis de conduire de la classe appropriée. Pour les véhicules requérant un permis de la classe 2, 3, 4A ou 4B⁴ des exceptions sont prévues aux articles 16 et 30 du *Règlement sur les permis* (Règlement). La formulation actuelle de ces exceptions entraîne des interprétations différentes permettant d'utiliser ces exceptions à d'autres fins que celles prévues. Il en résulte que des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils possèdent les compétences requises conduisent ces véhicules, ce qui peut contribuer au risque d'accident.

Le contexte

L'article 65 du *Code de la sécurité routière* (CSR) prévoit que le conducteur d'un véhicule doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée au type de véhicule conduit. Le Règlement détermine quelle classe de permis permet la conduite d'un type de véhicule ainsi que les règles d'exception applicables.

Le Règlement prévoit, aux articles 16 et 30, que des véhicules qui requièrent les classes 2, 3, 4A ou 4B peuvent être conduits exceptionnellement « aux seules fins de réparation ou de déplacement » par un titulaire de permis d'une autre classe.

Selon la perspective de la sécurité routière, ces déplacements réfèrent aux déplacements nécessaires pour la réparation et l'entretien des véhicules. Cependant, avec le temps, les déplacements en question semblent avoir été compris dans un sens plus large, sans référence aux réparations et à l'entretien des véhicules.

Une formulation plus précise évitera cette interprétation plus large.

Les constats

Il est impossible de connaître l'ampleur des déplacements d'exception faits avec une interprétation plus large que ce qui est prévu au Règlement, car ces déplacements ne sont assortis d'aucune mesure de suivi ou d'enregistrement. Il est probable que le terme déplacement soit interprété par les entreprises de manière très large.

Cependant, un jugement récent⁵ illustre que l'interprétation de ce que constitue un déplacement d'exception va au-delà de l'objectif en regard de la sécurité routière.

Lorsqu'un déplacement s'effectue en utilisant l'une des exceptions prévues au Règlement, cela implique que le conducteur n'a pas démontré à la SAAQ qu'il a toutes les compétences nécessaires pour la conduite de ce type de véhicule. Dans une perspective de sécurité routière, il faut donc que ce type de déplacement soit limité et exceptionnel.

Huit administrations canadiennes ont des exceptions comparables à celles du Québec. Bien que chacune présente des particularités quant aux personnes qui peuvent bénéficier de ces exceptions, ces dernières visent particulièrement les mécaniciens, aides-mécaniciens ou autres employés d'entreprises d'entretien ou de réparation.

4 Correspondant respectivement aux autobus aménagés pour le transport de plus de 24 passagers aux camions, aux véhicules d'urgence et aux minibus et autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins.

5 *Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales*, 2023 QCCS 3284. (CanLII)

Les causes

La formulation des exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement soulève des enjeux d'interprétation concernant la notion de déplacement. Au regard de la sécurité routière, l'interprétation de ce terme trouve son sens dans le contexte global des activités associées à la réparation et à l'entretien des véhicules conduits. Ce contexte favorise d'une part la prise en charge de ces véhicules par une personne qui a déjà une bonne connaissance de la conduite de ce type de véhicules (ex.: mécaniciens ou aides-mécaniciens) et d'autre part, le maintien en bon état des véhicules.

Il semble qu'avec le temps, l'interprétation du terme déplacement pris au sens large tende à se substituer à celle du cadre restreint visé dans un contexte de sécurité routière.

L'interprétation au sens large du terme entraîne une utilisation des exceptions dans d'autres circonstances que celles du déplacement d'un véhicule à des fins de réparation ou d'entretien. Il en découlerait une augmentation de la circulation de véhicules conduits par des personnes n'ayant pas démontré qu'elles ont les compétences de base liées aux classes de permis appropriés et le risque d'accident sur les routes augmenterait.

Les précisions apportées par la modification réglementaire maintiendront les exceptions au secteur déjà visé et n'impliqueront pas d'enjeux de sécurité routière supplémentaires.

Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

Proposition du projet

Préciser les conditions dans lesquelles les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement s'appliquent.

Impacts

Les modifications du Règlement clarifieront les exceptions afin d'en limiter l'interprétation et auront pour effet d'éviter les usages dans des contextes autres que celui visé.

Ces modifications n'impliqueront aucun coût pour les entreprises déjà visées par cette disposition puisqu'elles pourront poursuivre leurs activités.

Aucun autre bénéfice ou inconvénient n'a été identifié pour les entreprises pour lesquelles l'usage de la mesure est prévu. Toutefois, les entreprises faisant actuellement une interprétation élargie des exceptions devront revenir à l'interprétation favorisant la sécurité routière.

Exigences spécifiques

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME puisqu'il s'agit de la régularisation d'une situation, sans égard à la taille des entreprises.

La disposition déjà en cours permet aux PME du secteur de l'entretien et de la réparation de véhicules, aux prises avec les pénuries de main-d'œuvre, de rester compétitives.

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération. Les modifications proposées demeurent comparables aux pratiques des autres administrations canadiennes et la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

2.1 DÉFINITION DU PROBLÈME

2.1.1 Nature du problème

Pour des raisons de sécurité routière, la conduite des véhicules nécessite un permis de conduire de la classe appropriée.

Les articles 16 et 30 du *Règlement sur les permis* (Règlement) prévoient des exceptions permettant à un titulaire de permis de conduire de la classe 3, 4A, 4B ou 5, ne détenant pas la classe appropriée pour conduire un véhicule qui requiert généralement la classe 2, 3, 4A ou 4B, de conduire ce véhicule « aux seules fins de réparation ou de déplacement ».

La formulation actuelle de ces exceptions entraîne des interprétations différentes permettant d'utiliser ces exceptions à d'autres fins que celles prévues. Il en résulte que des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils ont les compétences requises conduisent ces véhicules, ce qui peut contribuer au risque d'accident.

De plus, Contrôle routier Québec (CRQ) demande depuis plusieurs années que des précisions soient apportées au Règlement relativement à la notion de déplacement, parce que ces articles sont sources d'interprétations diverses et sèment la confusion quant à ce qui est exempté ou non et rendent difficile leur application.

2.1.2 Contexte

L'article 65 du *Code de la sécurité routière* (CSR) prévoit que le conducteur d'un véhicule doit être titulaire d'un permis de conduire de la classe appropriée au type de véhicule conduit.

Le Règlement détermine quelle classe de permis permet la conduite d'un type de véhicule ainsi que les règles d'exception applicables⁶.

Le Règlement prévoit également, aux articles 16 et 30, que des véhicules qui requièrent les classes 2, 3, 4A ou 4B puissent être conduits exceptionnellement « aux seules fins de réparation ou de déplacement » par un titulaire de permis de conduire d'une autre classe. Il est à noter que cette disposition en est une d'exception dont disposent les entreprises en cas de besoin.

Selon la perspective de la sécurité routière, ces déplacements réfèrent aux déplacements nécessaires pour la réparation et l'entretien des véhicules. Cependant, avec le temps, les déplacements en question semblent avoir été compris dans un sens plus large, sans référence aux réparations et à l'entretien des véhicules.

6 Hormis les cas d'exceptions, le Règlement détermine comme suit les véhicules dont la conduite est autorisée par les titulaires des classes concernées par la mesure : classe 2 : les autobus aménagés pour le transport de plus de 24 passagers à la fois; classe 3 : les camions de 2 essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus et les camions de 3 essieux ou plus; classe 4A : les véhicules d'urgence; classe 4B : les autobus aménagés pour le transport de 24 passagers ou moins à la fois et les minibus; classe 5 : les véhicules automobiles de 2 essieux et dont la masse nette est de moins de 4 500 kg, les véhicules automobiles aménagés de façon permanente en logement, les véhicules-outil et les véhicules de service agencé pour l'approvisionnement, la réparation ou le remorquage des véhicules routiers.

De plus, Contrôle routier Québec (CRQ) rapporte que la notion de déplacement telle qu'elle est formulée aux articles 16 et 30 du Règlement, soulève des enjeux d'interprétation qui rendent parfois difficile leur application lors d'interventions sur la route.

Ainsi, une formulation plus précise évitera cette interprétation plus large.

2.1.3 Constats

Il est impossible de connaître l'ampleur des déplacements d'exception faits avec une interprétation plus large que ce qui est prévu au Règlement, car ils ne sont assortis d'aucune mesure de suivi ou d'enregistrement. Il est probable que le terme déplacement soit interprété par les entreprises de manière très large. Un jugement⁷ récent illustre ce propos. Ainsi, il est difficile de savoir quelles entreprises pourraient profiter d'une interprétation autre que celle visée.

Lorsqu'un déplacement s'effectue en regard de l'une des exceptions prévues au Règlement, cela implique que le conducteur n'a pas démontré à la SAAQ qu'il a toutes les compétences requises pour la conduite de ce type véhicule. Dans une perspective de sécurité routière, il faut donc que ce déplacement soit limité et exceptionnel.

Huit administrations canadiennes ont des exceptions comparables à celles du Québec. Bien que chacune présente des particularités quant aux personnes qui peuvent bénéficier de ces exceptions, ces dernières visent particulièrement les mécaniciens, aides-mécaniciens ou autres employés d'entreprises d'entretien ou de réparation.

2.1.4 Causes

La formulation des exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement soulève des enjeux d'interprétation concernant la notion de déplacement. Au regard de la sécurité routière, l'interprétation de ce terme trouve son sens dans le contexte global des activités associées à la réparation et à l'entretien de ces véhicules. Ce contexte favorise d'une part la prise en charge de ces véhicules par une personne qui a déjà une bonne connaissance de la conduite de ce type de véhicule (ex. : mécaniciens ou aides-mécaniciens) et d'autre part le maintien en bon état des véhicules.

En août 2023, un jugement d'appel de la Cour supérieure est venu interpréter la notion de déplacement dans l'article 30 du Règlement. Le juge a estimé qu'à aucun moment le législateur n'a édicté le but du déplacement ni sa durée⁸. Ainsi, le juge a précisé que la formation sur route était également permise dans les mesures d'exception en raison du terme utilisé dans cet article, soit le mot déplacement.

Il semble qu'avec le temps, l'interprétation du terme déplacement pris au sens large tende à se substituer à celle du cadre restreint visé dans un contexte de sécurité routière. L'interprétation au sens large du terme entraîne une utilisation des exceptions dans d'autres circonstances que celles du déplacement d'un véhicule à des fins de réparation ou d'entretien. Il en découlerait une augmentation de la circulation de véhicules conduits par des conducteurs n'ayant pas démontré qu'ils ont acquis les compétences de base liées aux classes de permis appropriés et le risque d'accident sur les routes augmenterait.

7 Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2023 QCCS 3284. (CanLII)

8 Société de transport de Québec c. Directeur des poursuites criminelles et pénales, 2023 QCCS 3284, par. 62. ([CanLII](#))

Les précisions apportées par la modification réglementaire maintiendront les exceptions au secteur déjà visé et n'impliqueront pas d'enjeux de sécurité routière supplémentaires.

2.1.5 Intervention de l'État

L'État régit les conditions de circulation des véhicules et les règles d'accès aux classes de permis, le tout pour favoriser la sécurité routière, la saine concurrence et l'harmonisation réglementaire avec les autres administrations.

2.2 PROPOSITION DU PROJET

La SAAQ propose de préciser de la façon suivante les conditions dans lesquelles les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement s'appliquent :

- remplacer le terme déplacement par entretien de manière à mieux cibler l'interprétation de ces exceptions d'un point de vue de sécurité routière et de limiter les méprises en matière d'interprétation;
- pour des raisons de sécurité routière, préciser que la conduite d'un véhicule nécessitant normalement un permis de conduire de la classe 3 doit être déplacé sans chargement lorsque l'exception est utilisée;
- pour des raisons de sécurité routière et de cohérence, exiger que tous les autobus et minibus (classe 2 et 4B) soient conduits avec un maximum de trois passagers à leur bord lorsque l'exception est utilisée.

2.3 ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Le droit de conduire un véhicule est uniquement déterminé par la loi et les règlements. Ainsi, seule une modification du Règlement permettra de préciser, dans une perspective de sécurité routière, les exceptions déjà prévues aux articles 16 et 30 du Règlement. Ces précisions portent sur les conditions d'usage de ces exceptions. Les solutions non réglementaires ne sont donc pas pertinentes.

2.4 ÉVALUATION DES IMPACTS

2.4.1 Description des secteurs touchés

La modification réglementaire touche les secteurs utilisant les véhicules pouvant être conduits avec un permis de conduire d'une classe différente de celle normalement prévue au Règlement.

Ainsi, les entreprises détenant des autobus ou des minibus pouvant effectuer du transport de personnes pourront permettre à un détenteur de la classe 3, 4A, 4B ou 5 de conduire leurs véhicules dans un contexte de réparation ou d'entretien s'ils ne transportent pas plus de trois passagers.

Un autre type d'entreprises sera touché par la modification soit celui du transport de marchandises fait par un camion de deux essieux et dont la masse nette est de 4 500 kg ou plus ou par un camion de trois essieux ou plus (permis de conduire de la classe 3). Ces entreprises conserveront la possibilité de faire conduire ces camions par un détenteur de la classe 4A, 4B ou 5 dans un contexte de réparation ou d'entretien, mais sans chargement.

Les entreprises utilisant des véhicules d'urgence pourront continuer d'utiliser les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement en permettant à un conducteur titulaire d'un permis de la classe 4B ou 5 de conduire ces véhicules d'urgence dans le cadre d'une réparation ou d'un entretien du véhicule.

Les entreprises qui effectuent la réparation ou l'entretien de véhicules conservent également la possibilité d'offrir leurs services aux entreprises décrites précédemment.

Ces entreprises sont variées et de différentes tailles.

Les modifications du Règlement clarifieront les exceptions afin d'en limiter l'interprétation et auront pour effet d'éviter les usages dans des contextes autres que celui visé ce qui facilitera l'application de la réglementation pour les corps policiers du Québec et pour Contrôle routier Québec.

2.4.2 Coûts pour les entreprises

Aucun coût de conformité, de formalité administrative ou de manque à gagner n'est à prévoir pour les entreprises puisque les modifications n'ajoutent aucune obligation ni responsabilité supplémentaire aux entreprises.

Une réorganisation du travail pourrait être nécessaire pour les entreprises ayant interprété différemment le terme déplacement dans les exceptions prévues aux articles 16 et 30 du Règlement.

TABLEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents)
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 \$

2.4.3 Économies pour les entreprises

TABLEAU 2

Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement (*obligatoire)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet Montant par année
Économies liées à la conformité aux règles	0 \$	0 \$
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU	0 \$	0 \$

2.4.4 Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

Synthèse des coûts et des économies (*obligatoire)

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet Montant par année
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	0 \$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	0 \$

2.4.5 Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies

Il n'y aura pas d'impact financier supplémentaire pour les entreprises qui utilisent déjà ou qui utiliseront cette disposition d'exception.

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

Aucune consultation n'a été réalisée, étant donné qu'il n'y a pas de coût associé à la modification réglementaire proposée.

2.4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Pour les entreprises, la modification réglementaire n'apporte aucun avantage, bénéfice ou inconvénient direct.

Cependant, la modification est avantageuse pour la sécurité routière puisqu'elle diminue le risque d'accident dû au fait d'avoir des conducteurs compétents pour le type de véhicule qu'ils conduisent.

De plus, elle simplifiera l'application du Règlement pour les agents de la paix et les contrôleurs routiers.

2.5 Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi

Aucun impact sur l'emploi n'est à prévoir puisque les exceptions des articles 16 et 30 demeurent les mêmes.

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

✓	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 :		
Il n'y a aucun impact sur l'emploi.		

2.6 PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Il n'y a pas de dispositions spécifiques aux PME puisqu'il s'agit de préciser des exceptions déjà prévues aux articles 16 et 30 du Règlement, sans égard à la taille des entreprises. La disposition déjà en cours permet aux PME du secteur de l'entretien et de la réparation de véhicules de rester compétitives.

2.7 COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La modification proposée vise à préciser des exceptions déjà prévues au Règlement. Elle répond au besoin de l'industrie de conserver ces exceptions afin de demeurer compétitives et de pallier une pénurie de main-d'œuvre. Les modifications proposées demeurent comparables aux pratiques de plusieurs autres administrations canadiennes, la compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée.

2.8 COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Aucune disposition particulière n'a été prise en ce qui concerne la coopération; toutefois, l'inscription de cette mesure s'harmonise à ce que font les autres administrations canadiennes, sauf le Manitoba, la Saskatchewan, le Yukon, les Territoires du Nord-Ouest et le Nunavut.

2.9 FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Les modifications sont apportées dans le respect des lois et des règlements qui autorisent la conduite d'un véhicule.

Elles permettent le maintien d'une disposition essentielle à l'offre de service du secteur de la réparation et de l'entretien, en conservant le niveau de sécurité routière actuel.

Les modifications permettront aussi de maintenir la sécurité sur les routes en favorisant la réparation et l'entretien des véhicules, de même qu'en facilitant l'application du Règlement par les agents de la paix et les contrôleurs routiers.

La modification n'implique aucune nouvelle exigence ni contrainte pour les entreprises.

2.10 CONCLUSION

La SAAQ recommande l'adoption de la modification réglementaire visant à préciser le contexte et les conditions d'utilisation des exceptions visées aux articles 16 et 30 du Règlement.

2.11 MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Bien que la mesure n'implique pas des entreprises qu'elles se conforment à de nouvelles règles, la SAAQ prévoit informer les secteurs touchés par cette modification réglementaire, notamment l'industrie du transport et les secteurs utilisateurs des véhicules d'urgence. De même, l'information sera diffusée aux corps policiers et à Contrôle routier Québec, responsables de faire appliquer la réglementation en vigueur.

2.12 PERSONNES-RESSOURCES

Société de l'assurance automobile du Québec
Vice-présidence aux stratégies de marketing et de sécurité routière et à l'expérience
employée
Direction générale de la recherche et du développement en sécurité routière

Madame Lyne Vézina
Directrice générale
Lyne.Vezina@saaq.gouv.qc.ca

Madame Ann Paquet
Conseillère experte en sécurité routière
Ann.Paquet@saaq.gouv.qc.ca

Madame Jacinthe Malo
Conseillère en sécurité routière et rédactrice de cette AIR
Jacinthe.Malo@saaq.gouv.qc.ca

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

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

6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises? N/A	☐	☐
6.6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☐	☒
	Au préalable : ☐ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <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 de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	☒	☐
10	Coopération et harmonisation réglementaires	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée? N/A	☐	☐
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse indique dans quelle mesure les règles respectent les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	☒	☐
12	Mesures d'accompagnement	Oui	Non
	Est-ce que les mesures d'accompagnement qui aideront les entreprises à se conformer aux nouvelles règles ont été décrites ou est-ce qu'il est indiqué clairement qu'il n'y a pas de mesures d'accompagnement prévues?	☒	☐

