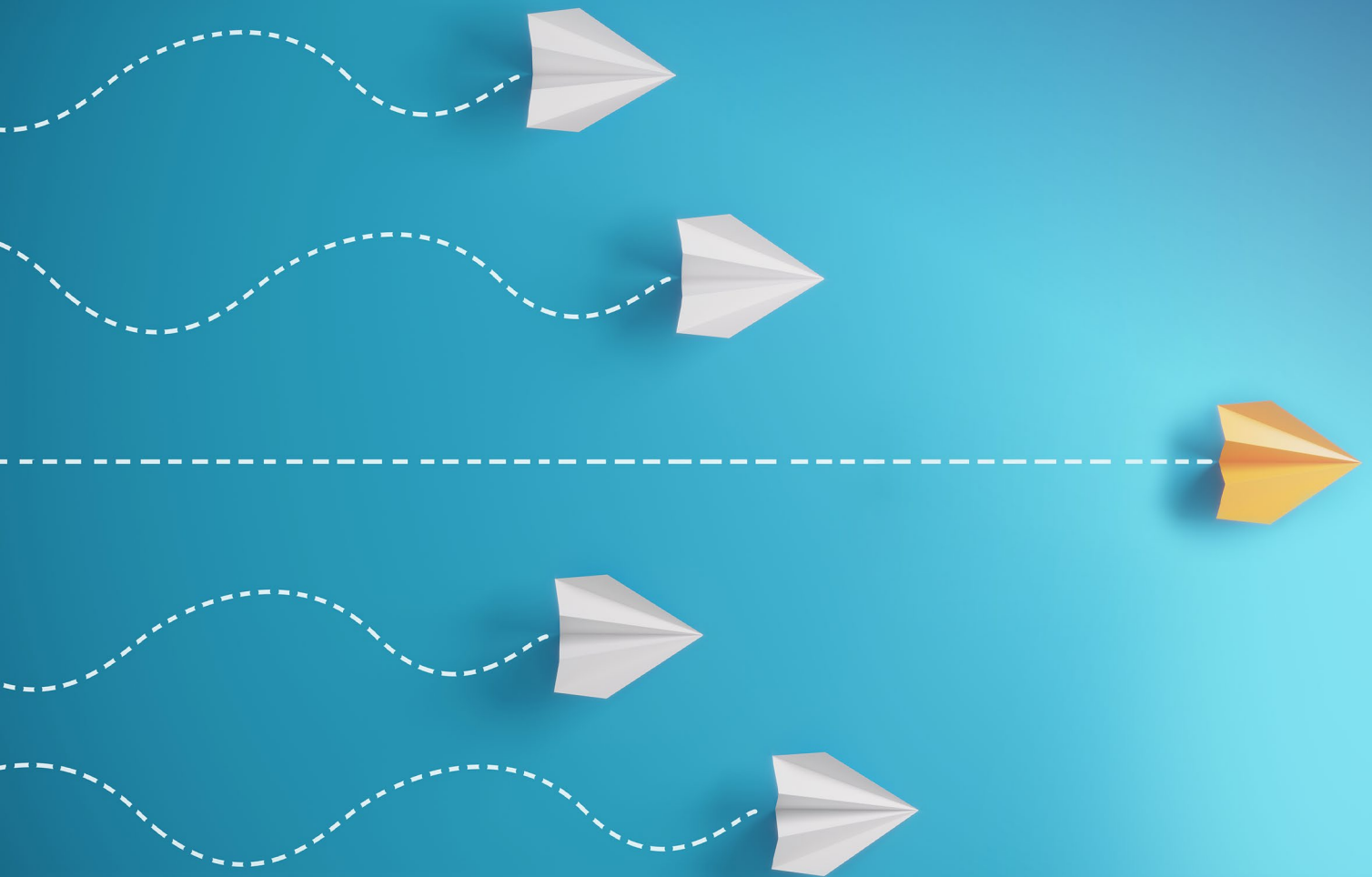


ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PRÉLIMINAIRE

MODIFICATION APPORTÉE AU RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES ÉLÈVES

Ministère de l'Éducation



SOMMAIRE

À ce jour, le chantier de l'électrification du transport scolaire s'est déployé en cohérence avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le Plan pour une économie verte (PEV).

Or, le 18 décembre 2024, la Cour supérieure du Québec a rendu une ordonnance initiale en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (L.R.C. 1985, c. C-36) à l'égard de la Compagnie électrique Lion (Lion). C'est dans ce cadre qu'un processus de sollicitation d'investissement et de vente a été lancé afin de trouver un ou des investisseurs prêts à relancer l'entreprise. Le 12 avril 2025, un média révélait qu'un groupe québécois obtenait l'exclusivité des négociations pour tenter de racheter Lion, conditionnellement à une participation financière du gouvernement du Québec. Le 30 avril 2025, le gouvernement annonçait qu'il ne soutiendrait pas financièrement la relance de Lion.

Considérant que le rythme de renouvellement annuel moyen de près de 800 autobus électriques par année n'est pas encore atteint, qu'un déficit d'acquisition est observé ces dernières années et que l'industrie doit se procurer un nombre conséquent de véhicules, il est proposé de modifier, par le prolongement de la disposition de temporisation, le *Règlement sur le transport des élèves* pour maintenir le rehaussement de la durée de vie utile des minibus ou autobus à combustion interne de 12 à 14 ans pendant deux années et de 12 à 13 ans pour une année additionnelle. Il est également proposé, pour la même période, de retirer l'exigence relative à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique. La condition d'obtenir une certification de la SAAQ ou de l'un de ses mandataires demeurerait, pour sa part, inchangée.

Aucun impact de coût et sur l'emploi n'est prévu pour les entreprises.

Le secteur du transport scolaire évolue sur le territoire québécois, sans échanges des biens et services. Ainsi, il n'y a pas de possibilité d'harmonisation, car le secteur d'activité est orienté vers le service de transport des élèves au bénéfice de l'accessibilité aux services éducatifs et d'une contribution significative au respect de l'obligation de fréquentation scolaire prescrite par la Loi sur l'instruction publique (LIP) (chapitre I-13.3).

TABLE DES MATIÈRES

1.	DÉFINITION DU PROBLÈME.....	4
2.	PROPOSITION DU PROJET	5
3.	ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES	5
4.	ÉVALUATION DES IMPACTS	6
5.	APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI.....	12
6.	PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)	13
7.	COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES.....	13
8.	COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES	13
9.	FONDEMENTS ET PRINCIPES D'UNE BONNE RÉGLEMENTATION.....	13
10.	CONCLUSION	13
11.	MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	13
12.	PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)	13
13.	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE	14

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Le transport scolaire est un important facteur d'accessibilité aux services éducatifs et concourt de façon significative au respect de l'obligation de fréquentation scolaire prescrite par la LIP.

Le gouvernement a fixé la cible d'électrification des autobus et minibus scolaires à 65 % pour 2030 dans le cadre du Plan pour une économie verte 2030 et du Plan de mise en œuvre 2024-2029 qui en découle. Le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), administré par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), prévoit, au bénéfice des transporteurs scolaires, un rabais à l'achat d'autobus et de minibus électriques assemblés au Canada.

Des modifications ont par ailleurs été introduites au cadre normatif applicable à l'acquisition et à l'utilisation des autobus scolaires. D'une part, une disposition réglementaire oblige, depuis le 31 octobre 2021, les transporteurs scolaires à remplacer leurs autobus thermiques en fin de vie par des modèles entièrement électriques. D'autre part, il est possible d'acquérir des autobus thermiques aux fins du transport scolaire, pourvu que les modèles de ceux-ci soient antérieurs à 2024 et qu'ils aient été immatriculés au Québec avant le 31 octobre 2021. Ces véhicules peuvent être utilisés aux fins du transport scolaire s'ils ont moins de 12 ans ou s'ils ont moins de 13 ans avec un certificat de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) ou jusqu'au 30 juin 2025, s'ils ont moins de 14 ans avec le certificat de la SAAQ et une preuve d'achat de véhicule électrique conforme. Une mesure d'assouplissement à ces exigences réglementaires a été introduite en novembre 2024 de façon à ce que le rehaussement de la durée de vie utile des minibus thermiques à 14 ans ne soit plus assujéti à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique. Cette disposition cesse d'avoir effet le 30 septembre 2025.

À ce jour, le chantier de l'électrification du transport scolaire s'est déployé en cohérence avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le PEV.

Le 18 décembre 2024, la Cour supérieure du Québec a rendu une ordonnance initiale en vertu de la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies (L.R.C. 1985, c. C-36) à l'égard de la Compagnie électrique Lion (Lion). C'est dans ce cadre qu'un processus de sollicitation d'investissement et de vente a été lancé afin de trouver un ou des investisseurs prêts à relancer l'entreprise. Le 12 avril 2025, un média révélait qu'un groupe québécois obtenait l'exclusivité des négociations pour tenter de racheter Lion, conditionnellement à une participation financière du gouvernement du Québec. Le 30 avril 2025, le gouvernement annonçait qu'il ne soutiendrait pas financièrement la relance de Lion. Toutefois, des échanges

subséquents entre les différentes parties prenantes font état de la probabilité d'une reprise des activités de l'entreprise à brève échéance.

Lion est le principal fournisseur d'autobus scolaires au Québec en raison des règles d'admissibilité au PETS, s'agissant du seul manufacturier qui procède à l'assemblage des autobus scolaires de type C au Canada. Le ralentissement des activités de Lion, ces derniers mois, ainsi que l'incertitude induite par les difficultés financières de l'entreprise ont contribué à un important ralentissement des acquisitions de véhicules électriques par les transporteurs scolaires. Cette situation a contribué au vieillissement de leur flotte d'autobus et de minibus thermiques, enjeux qui seront exacerbés par l'obligation que soient retirés de la circulation plus de 1 000 véhicules des années modèles 2011 et 2012 à la prochaine rentrée scolaire.

La convergence de ces facteurs comporte le risque de générer des bris de service en transport scolaire et pourrait compromettre la capacité des transporteurs à assurer adéquatement le transport des élèves, et ce dès la prochaine rentrée scolaire. Ces défis ont par ailleurs été portés à l'attention du ministère de l'Éducation (MEQ) par l'industrie de façon particulièrement soutenue au cours des dernières semaines.

2. PROPOSITION DU PROJET

Considérant que le rythme de renouvellement annuel moyen de près de 800 autobus électriques par année n'est pas encore atteint, qu'un déficit d'acquisition est observé ces dernières années et que l'industrie doit se procurer un nombre conséquent de véhicules, il est proposé de modifier, par le prolongement de la disposition de temporisation, le *Règlement sur le transport des élèves* pour maintenir le rehaussement de la durée de vie utile des minibus ou autobus à combustion interne de 12 à 14 ans pendant deux années et de 12 à 13 ans pour une année additionnelle. Il est également proposé, pour la même période, de retirer l'exigence relative à la démonstration de l'acquisition d'un véhicule électrique. La condition d'obtenir une certification de la SAAQ ou de l'un de ses mandataires demeurerait, pour sa part, inchangée.

Les transporteurs scolaires seront ainsi autorisés à utiliser leurs véhicules à combustion interne jusqu'à ce qu'ils atteignent 14 ans, et ce jusqu'au 30 juin 2027, de même que leurs véhicules de 13 ans jusqu'au 30 juin 2028.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

D'autres initiatives complémentaires devront être mises en œuvre pour soutenir l'industrie du transport scolaire, notamment dans le contexte où des modifications seront proposées au *Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves* (RLRQ, chapitre T-12, r. 17) par le MTMD, afin de retirer l'obligation d'électrification du transport scolaire, permettant ainsi l'acquisition d'autobus scolaires thermiques. La présente approche réglementaire constitue toutefois un levier incontournable et indissociable pour que les transporteurs scolaires puissent bénéficier concrètement du sursis consenti temporairement par le gouvernement aux fins d'une migration ordonnée de leur flotte, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Au Québec, le transport scolaire permet de véhiculer plus de 614 000 élèves, deux fois par jour, partout sur le territoire. Ce sont environ 10 000 autobus scolaires qui parcourent ensemble près d'un million de kilomètres par jour pendant l'année scolaire. Les services de transport scolaire sont principalement offerts par des entreprises privées liées contractuellement aux organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés agréés aux fins de subventions). Les exploitants de véhicules lourds scolaires forment une classe économique relativement homogène, composée de près de 700 entreprises, répartis dans toutes les régions du Québec et qui ont à leur emploi environ 11 600 conducteurs. Ils sont représentés par la Fédération des transporteurs par autobus.

4.2. Coûts pour les entreprises

Considérant que la solution proposée prolonge un allègement déjà en vigueur, aucun coût n'est prévu 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, de 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	0	0
Dépenses en ressources humaines (consultants, employés, gestionnaires, etc.)	0	0
Coûts pour les ressources spécifiques (ex. : trousse, outils, publicité, etc.)	0	0
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 appliquée aux projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

TABLEAU 2

Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »
(en millions de dollars)

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Aucune formalité administrative nouvellement créée	0	0
Coûts liés aux formalités administratives existantes (modification de la formalité administrative déjà existante)	0	0
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 à la modification des formalités administratives existantes	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 appliquée aux projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

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) Les manques à gagner par année en dollars courants permettent de démontrer l'ampleur des coûts inhérents aux règles. Cependant, la méthode d'actualisation des coûts peut être appliquée aux projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

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 appliquée aux projets dont les coûts doivent être calculés sur une moyenne ou longue période (5 ou 10 ans).

4.3. Économies pour les entreprises

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 Montant par année (récurrents) ⁽¹⁾
Économies liées à la conformité aux règles	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux qu'à l'habitude	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 (réduction de taxes, crédit d'impôt, subventions, etc.)	0	0
TOTAL 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 permettent de démontrer l'ampleur des économies produites à la suite de nouvelles règles introduites. Cependant, la méthode d'actualisation des économies peut être appliquée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (ex. : 5 ou 10 ans).

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 annuel du projet Montant 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	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES	0	0

(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 appliquée lorsque des économies sont anticipées sur une moyenne ou longue période (ex. : 5 ou 10 ans).

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

Considérant que la solution proposée prolonge un allègement déjà en vigueur, aucun coût n'est prévu pour les entreprises.

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

Des consultations ont été menées auprès des ministères et organismes principalement concernés, dont le MTMD, le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs et le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie.

Par ailleurs, l'AIR est préliminaire et la consultation du public se déroulera dans les prochaines semaines, à l'occasion de la prépublication du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec*.

4.7 Autres avantages, bénéfices et inconvénients de la solution projetée

Le projet de règlement permettra aux transporteurs scolaires de déterminer leur stratégie d'acquisition de véhicules sans compromettre la conduite de leurs activités, considérant les récentes orientations gouvernementales caractérisant l'électrification du transport scolaire au Québec.

Il est cependant possible d'anticiper certains délais pour accéder aux autobus scolaires thermiques. Les manufacturiers d'autobus scolaires thermiques pourraient éprouver de la difficulté à répondre rapidement aux besoins du marché québécois.

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

Aucun impact sur l'emploi n'est anticipé.

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 les secteurs touchés)		
☐		500 et plus
☐		100 à 499
☐		1 à 99
Aucun impact		
☒		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour les secteurs touchés)		
☐		1 à 99
☐		100 à 499
☐		500 et plus
Analyse et commentaires :		

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

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

La solution proposée sera applicable pour toutes les entreprises, peu importe leur taille pour un principe d'équité.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La compétitivité des entreprises du Québec demeure inchangée, considérant que les modalités proposées constituent des assouplissements favorables au transport scolaire du Québec.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Le secteur du transport scolaire évolue sur le territoire québécois, sans échanges de biens et services. Ainsi, il n'y a pas de possibilité d'harmonisation, car le secteur d'activité est orienté vers le service de transport des élèves au bénéfice de l'accessibilité aux services éducatifs et pour une contribution significative au respect de l'obligation de fréquentation scolaire prescrite par la LIP.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES D'UNE BONNE RÉGLEMENTATION

La solution proposée vise à allouer de la souplesse aux transporteurs scolaires, considérant les récentes orientations gouvernementales caractérisant l'électrification du transport scolaire au Québec. Cela leur permettra de déterminer leur stratégie d'acquisition de véhicules sans compromettre la conduite de leurs activités.

10. CONCLUSION

Le MEQ conclut à la nécessité de mettre en application la solution proposée.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aucune mesure d'accompagnement particulière n'est prévue. Le MEQ pourra répondre aux questions des parties prenantes le cas échéant.

12. PERSONNE-RESSOURCE

Samuel Gratton, directeur du transport scolaire par intérim au MEQ

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'AIR.

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

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	☒	☐
2	Sommaire	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 ¹ 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?	☒	☐
	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'entreprise?	☒	☐
	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?	☒	☐

¹. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	☒	☐
6.2.4	Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6.3	Économies pour les entreprises (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	☒	☐
6.4	Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts et des économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR?	☒	☐
6.5	Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	☒	☐
6.6	Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies	Oui	Non
	Est-ce que les formulations imprécises telles que « impossible à calculer, coût faible, impact négligeable » dans cette section portant sur les coûts et les économies pour les entreprises ont été éliminées?	☒	☐
6.7	Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies dans le cas du projet de loi ou du projet de règlement	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu?	☒	☐
	Au préalable : ☒ (cocher) Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <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?	☒	☐
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?	☒	☐

