

ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de Règlement modifiant le Règlement
sur le transport rémunéré de personnes par
automobile**

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

8 décembre 2023

SOMMAIRE EXÉCUTIF

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LQ 2019, chapitre 18) (ci-après « la LTRPA ») a été sanctionnée le 10 octobre 2019 et la majorité de ses dispositions sont entrées en vigueur le 10 octobre 2020, ainsi que son Règlement d'application, le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile (chapitre T-11.2, r.4). Elle a notamment pour objectifs d'assurer la sécurité de la clientèle et la transparence du prix des courses.

Le projet de Loi concernant la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 22 mars 2022 et modifiant d'autres dispositions législatives (projet de loi no 7) du ministre des Finances a été sanctionné le 31 mai 2023. Il inclut six dispositions modifiant la LTRPA, dont un pouvoir de la ministre des Transports et de la Mobilité durable de désigner, par règlement, des lieux où une autorisation délivrée par le responsable est requise pour offrir des courses de transport rémunéré de personnes par automobile. Le projet de loi numéro 7 inclut également une exigence pour le responsable d'un lieu ainsi désigné par la ministre de tenir un registre des autorisations qu'il délivre.

Les conditions et les modalités relatives à la tenue et à la conservation du registre des autorisations et celles relatives au partage des renseignements sont prévues au projet de Règlement modifiant le règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile, lequel fait l'objet de la présente analyse d'impact réglementaire.

La mesure proposée concerne les entreprises désignées par règlement de la ministre des Transports. Elle impose une formalité administrative supplémentaire, soit la transmission à la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) des renseignements inclus au registre, dans les trois jours de leur inscription.

Dans une optique de sécurité, cette modification est nécessaire pour donner les outils nécessaires aux agents de la paix et aux inspecteurs responsables de l'application de la loi pour faire respecter les autorisations de desservir les lieux désignés par la ministre et faciliter la preuve d'une contravention au nouvel article 61.1 de la Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile, exigeant une autorisation pour offrir des courses en partance des lieux désignés par la ministre.

Par ailleurs, cette mesure n'a aucun impact anticipé sur l'emploi et n'affecte pas la compétitivité des entreprises québécoises par rapport aux marchés voisins.

À cette étape, le coût annuel pour les entreprises est évalué à 5 160 \$.

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

La Loi concernant le transport rémunéré de personnes par automobile (LTRPA) a été adoptée le 10 octobre 2019 et ses dispositions sont majoritairement entrées en vigueur le 10 octobre 2020.

Elle a pour principal objectif d'assurer la sécurité de la clientèle et la transparence du prix des courses. Elle vise également à :

- Établir un cadre équitable pour les différents services, modèles d'affaires et modes de répartition de courses;
- Favoriser l'accès des personnes handicapées au transport rémunéré de personnes par automobile;
- Faciliter l'émergence de moyens technologiques et de modes de mobilité, dans une perspective de développement durable.

La LTRPA a entraîné l'abrogation de la Loi concernant les services de transport par taxi (chapitre S-6.01) et ses règlements d'application, qui encadraient les services de transport par taxi du Québec depuis 2001.

Avant le 10 octobre 2020, le Règlement sur les services de transport par taxi, également pris en vertu de la Loi concernant les services de transport par taxi, interdisait toute course de taxi dont l'origine était l'aéroport Montréal-Trudeau à un propriétaire de taxi qui n'y était pas autorisé par l'autorité aéroportuaire. Ces règlements ont été abrogés lors de l'entrée en vigueur de la LTRPA.

La LTRPA est entrée en vigueur dans un contexte où les services de transport de personnes étaient considérablement diminués en raison du contexte pandémique d'alors.

Depuis la reprise des activités aéroportuaires, en période postpandémique, la Société Aéroports de Montréal rapporte une hausse marquée de chauffeurs qualifiés interpellant avec insistance des voyageurs pour leur offrir des courses de transport rémunéré par automobile, à l'intérieur ou à l'extérieur de l'aérogare de l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau. Le nombre de plaintes aurait considérablement augmenté, particulièrement celles formulées par des femmes qui auraient été interpellées agressivement par des chauffeurs. Aéroports de Montréal constate que la plupart de ces chauffeurs problématiques, même ceux étant des chauffeurs de taxi opérant « légalement », ne sont pas détenteurs du permis d'Aéroport qu'elle délivre pour offrir des services de transport rémunéré de personnes par automobile sur son territoire.

Bien qu'Aéroports de Montréal exige que les taxis desservant l'Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau détiennent un permis d'Aéroport, ces permis ne découlent pas d'une habilitation réglementaire, mais plutôt du « droit de propriété » sur le territoire de l'aéroport.

Dans ce contexte, il est apparu nécessaire d'apporter des modifications à la LTRPA permettant de donner les outils nécessaires aux agents de la paix et aux inspecteurs responsables de l'application de la loi afin d'améliorer la desserte en transport rémunéré de personnes par automobile. Le projet de Loi concernant la mise en œuvre de certaines dispositions du discours sur le budget du 22 mars 2022 et modifiant d'autres dispositions législatives (projet de loi no 7) du ministre des Finances a été sanctionné le 31 mai 2023. Il inclut six dispositions modifiant la LTRPA, dont un pouvoir de la ministre des Transports et de la Mobilité durable de désigner, par règlement, des lieux où une autorisation délivrée par le responsable est requise pour offrir des courses de transport rémunéré de personnes par automobile par automobile. Le projet de loi numéro 7 inclut également une exigence pour le responsable d'un lieu ainsi désigné par la ministre de tenir un registre des autorisations qu'il délivre.

Le premier lieu à être désigné par la ministre pourrait être l'Aéroport Montréal-Trudeau. D'autres lieux à fort achalandage de clients potentiels des services de transport rémunéré par automobile pourront subséquemment être désignés. Les conditions et les modalités relatives à la tenue et à la conservation du registre des autorisations et celles relatives au partage des renseignements doivent être prévues par règlement du gouvernement.

2. PROPOSITION DU PROJET

Le règlement proposé modifie le Règlement sur le transport rémunéré de personnes par automobile afin d'y intégrer de nouvelles dispositions prévoyant que le responsable d'un lieu désigné par la ministre en application de l'article 61.1 LTRPA doit tenir un registre des autorisations qu'il délivre dans le respect des modalités suivantes :

- Les données inscrites au registre sont conservées tant que l'autorisation est valide et pendant 5 ans suivant son expiration ou sa révocation ;
- Les données du registre sont partagées avec la Société de l'assurance automobile du Québec dans un délai de 3 jours suivant leur inscription ;
- Le registre doit être tenu sur support technologique. Il doit être disponible en tout temps à l'établissement du responsable du lieu.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

Seule une intervention réglementaire permet l'atteinte des objectifs poursuivis. Aucune autre option n'a donc pu être envisagée.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Le projet de modification réglementaire touche les entreprises ou les organismes publics responsables de lieux qui pourraient éventuellement être désignés par la ministre des Transports et de la Mobilité durable. Il s'agit de lieux ayant comme point commun leur achalandage en termes de clients potentiels du transport rémunéré de personnes par automobile.

Puisqu'il est envisagé par la ministre de désigner l'Aéroport Montréal-Trudeau comme premier lieu où une autorisation est requise pour offrir des courses de transport rémunéré par automobile, la présente analyse se base sur les coûts liés aux formalités administratives liées à la mesure pour cette seule entreprise.

TABLEAU 1

Coûts liés aux formalités administratives et application de l'exigence du « un pour un »

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Cas 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

Cas 2 : Formalité administrative nouvellement créée - Exigence du « un pour un » applicable	0	0
Coûts associés aux formalités administratives nouvellement créées (formalité introduite pour la première fois)	0	5 160\$
Coûts associés aux formalités administratives abolies	0	0
Compensation additionnelle si le coût de la formalité abolie est insuffisant (économie provenant des autres formalités administratives-réduction de fréquence, prestation électronique, exemption partielle d'une certaine catégorie d'entreprises, etc.)	0	0
Effets nets concernant l'exigence du « un pour un » si applicable	0	0
TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES	0	5 160\$

(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 2 - Profil du secteur potentiellement touché en date de l'édiction du règlement

Nombre total d'entreprises	Secteur d'activité	Nombre d'employés
1	Gestion aéroportuaire	500 à 749

Sources : (1) Aéroports de Montréal

4.2. Coûts pour les entreprises

La mesure proposée génère un coût pour les entreprises, lié aux formalités administratives nouvellement créées. Toutefois, l'entreprise touchée assume déjà une partie de ces coûts sur une base volontaire, puisqu'elle tient déjà un registre des autorisations qu'elle délivre. Il est également à noter que la mesure proposée vise l'augmentation de la sécurité de la clientèle du transport rémunéré de personnes par automobile et que l'entreprise touchée par la nouvelle formalité administrative est fortement favorable à l'implantation de la mesure projetée. Pour ces motifs, le Bureau de la gouvernance et de la coopération réglementaires conclut que l'article 10 de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif (décret 1668-2022) trouve application et entraîne une exemption à l'exigence du « un pour un » figurant à l'article 8 de la Politique.

TABLEAU 3 - Synthèse des coûts pour les entreprises

	Période d'implantation	Coûts par année (récurrents) ⁽¹⁾
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0 \$	0 \$
Coûts liés aux formalités administratives	0 \$	5 160 \$
Manque à gagner	0 \$	0 \$
TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES	0 \$	5 160 \$

(1) Selon la méthode de calcul des coûts en dollars courants.

4.3. Économies pour les entreprises

Les mesures proposées ne créeront aucune économie pour les entreprises visées. Toutefois, cette mesure comporte d'autres avantages tels que décrits dans la sous-section 4.7.

TABLEAU 3 - Économies pour les entreprises

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

(1) Selon la méthode de calcul des économies en dollars courants.

4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 4 – Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation (coûts et économies non récurrents)	Années subséquentes (coûts et économies récurrents)	Total
Total des coûts pour les entreprises	0 \$	5 160\$	5 160\$
Total des économies pour les entreprises	0 \$	0 \$	0 \$
COÛT NET POUR LES ENTREPRISES	0 \$	5 160\$	5 160\$

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

L'hypothèse utilisée pour l'estimation des coûts est basée sur les façons de faire déjà établies par l'entreprise touchée par la mesure projetée. Elle estime le temps requis et la rémunération des employés affectés à :

- la mise à jour du registre incluant les informations relatives à environ 400 autorisations qu'elle délivre, à sa discrétion, pour une durée de deux ans;
- la mise à jour périodique à la suite des changements ponctuels relatifs aux véhicules autorisés;
- la transmission à la SAAQ des informations relatives aux autorisations de moins de 24 heures délivrées, dans les trois jours suivant leur inscription au registre.

4.6. Consultation des parties prenantes

Aéroports de Montréal et la SAAQ ont été consultés.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

La mesure proposée offre un outil permettant une vérification diligente du respect de l'article 61.1 de la LTRPA par les inspecteurs et enquêteurs chargés de l'application de cette loi. Ils seront en mesure d'intervenir plus efficacement en présence de chauffeurs qualifiés non autorisés par le responsable d'un lieu visé par règlement de la ministre, grâce aux modalités uniformes de tenue du registre et d'accès aux renseignements qui y sont contenus.

La mesure proposée facilitera également l'administration de la preuve d'une infraction à l'article 61.1 de la LTRPA par le Bureau des infractions et amendes du ministère de la Justice.

Globalement, cette mesure aura des bénéfices pour la sécurité de la clientèle et de la clientèle potentielle du transport rémunéré de personnes par automobile dans les lieux à être désignés par règlement de la ministre des Transports et de la Mobilité durable, lesquels peuvent se trouver n'importe où au Québec. La mesure proposée est accueillie favorablement par l'entreprise touchée.

5. Appréciation de l'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])		
<input type="checkbox"/>		500 et plus
<input type="checkbox"/>		100 à 499
<input type="checkbox"/>		1 à 99
Aucun impact		
<input checked="" type="checkbox"/>		0
Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le[s] secteur[s] touché[s])		
<input type="checkbox"/>		1 à 99
<input type="checkbox"/>		100 à 499
<input type="checkbox"/>		500 et plus
Analyse et commentaires :		
La modification réglementaire proposée ne comporte pas d'effet anticipé sur l'emploi.		

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Vu la portée très ciblée de la mesure proposée, il n'y a pas lieu de prévoir des mesures particulières aux PME.

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La compétitivité des entreprises du Québec n'est pas affectée par la mesure proposée, celle-ci étant particulièrement ciblée aux seules entreprises visées par un règlement de la ministre. Cette mesure comporte un coût lié aux formalités administratives pour les entreprises qui seront visées par la mesure, mais ce coût n'est pas suffisant pour affecter la compétitivité des entreprises concernées.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Contrairement au Québec, le transport rémunéré de personnes par automobile est de juridiction municipale dans la plupart, sinon dans la totalité, des administrations canadiennes. Les automobiles de taxis, pouvant être hélées directement dans la rue, sont identifiables dans toutes les juridictions par leurs lanternons de taxi. Les normes proposées n'affectent pas ce principe.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

Le projet de règlement proposé a été élaboré de manière à répondre à un besoin clairement identifié et de manière transparente, c'est-à-dire en consultant les parties prenantes. Il respecte en ce sens les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif.

10. CONCLUSION

La LTRPA est entrée en vigueur dans un contexte où les services de transport de personnes étaient considérablement diminués en raison du contexte pandémique d'alors. La reprise des activités, notamment des activités aéroportuaires, a permis de constater certaines bonifications requises à la Loi concernant le transport rémunéré de personnes et ses règlements d'application. Les présentes modifications sont donc proposées afin d'atteindre l'objectif de sécurité visé par la Loi et dans une optique d'amélioration de la desserte de transport rémunéré de personnes.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Aéroport de Montréal étant pour l'instant la seule entité visée par la mesure proposée, elle bénéficie de l'accompagnement de la Société de l'assurance automobile du Québec et du ministère des Transports et de la Mobilité durable, pour la mise en œuvre de la mesure.

12. PERSONNE(S) RESSOURCE(S)

Madame Catherine Bouillon
Directrice du transport rémunéré et adapté
Direction générale du transport terrestre des personnes
Ministère des Transports et de la Mobilité durable
700, boulevard René-Lévesque Est, 15^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Téléphone : 418 646-0700, poste : 22231
Courriel : catherine.bouillon@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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts ² associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 \$?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (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 <input type="checkbox"/> (cocher)		
6.8	Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9	Compétitivité des entreprises	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	Fondements et principes de bonne réglementation	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse fait ressortir dans quelle mesure les règles ont été formulées en respectant les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>