

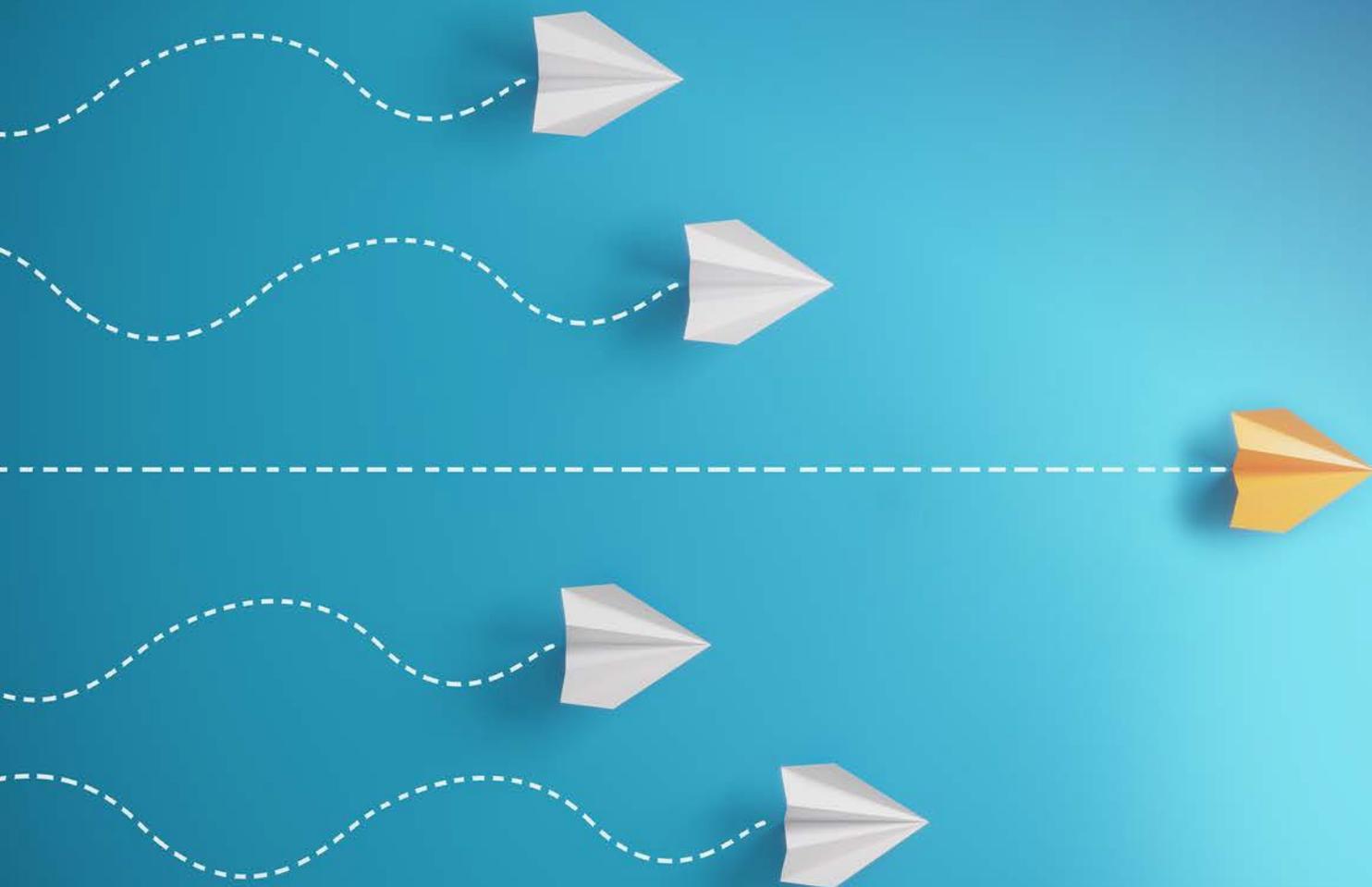
# ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

PUBLIÉ

**MODIFICATION APPORTÉE AU RÈGLEMENT SUR LE TRANSPORT DES ÉLÈVES**

Ministère de l'Éducation

27 juin 2023



## SOMMAIRE

Le chantier de l'électrification du transport scolaire se déploie en accord avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le Plan pour une économie verte (PEV).

Toutefois, un certain nombre d'enjeux principalement associés à l'autonomie et à l'accessibilité aux minibus électriques ainsi qu'au vieillissement de la flotte de minibus thermiques ont une incidence sur le rythme de mise en œuvre souhaité de cette initiative. 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 par minibus, et ce dès la prochaine rentrée scolaire. Ces défis, qui concernent tout particulièrement les clientèles vulnérables, ont par ailleurs été portés à l'attention du ministère de l'Éducation (MEQ) par l'industrie au cours de la dernière année.

Pour répondre à ces enjeux, le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD) a soumis, pour étude, le projet de règlement modifiant le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves, lequel propose des exemptions limitées dans le temps et visant essentiellement à permettre, à certaines conditions, l'acquisition de nouveaux minibus thermiques en contexte de vétusté ou en réponse à de nouveaux besoins en transport des élèves.

Il y a donc lieu, au regard des contingences qui affectent ce type de véhicules, d'introduire un allègement à la norme réglementaire visant à maintenir le rehaussement de la durée de vie utile des minibus et autobus thermiques jusqu'à 14 ans, et ce en retirant l'obligation de démontrer l'achat d'un minibus électrique pour s'en prévaloir. Par cette mesure, et conjointement à celle proposée par le MTMD, les transporteurs scolaires pourront, concrètement, bénéficier du sursis consenti temporairement par le gouvernement à l'industrie aux fins d'une migration ordonnée de leur flotte de minibus vers des véhicules électriques, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

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 .....	5
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) .....	14
13.	LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE .....	15

## 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 (chapitre I-13.3).

Le PEV et le Plan de mise en œuvre 2024-2029 qui en découle témoignent de la volonté gouvernementale d'accélérer l'électrification du transport scolaire au Québec. Le gouvernement a fixé la cible d'électrification des autobus et minibus scolaires à 65 % pour 2030 et le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), administré par le MTMD, prévoit au bénéfice des transporteurs scolaires un rabais à l'achat d'autobus et de minibus électriques.

Des modifications ont par ailleurs été introduites au cadre normatif applicable à l'acquisition et à l'utilisation des autobus et minibus scolaires. D'une part, une disposition réglementaire oblige, depuis le 31 octobre 2021, les transporteurs scolaires à remplacer leurs autobus et minibus thermiques en fin de vie par des modèles entièrement électriques. D'autre part, il est possible d'acquérir des autobus et minibus 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.

Le chantier de l'électrification du transport scolaire se déploie en cohérence avec les orientations gouvernementales et dans la perspective du respect des cibles fixées par le PEV.

Toutefois, un certain nombre d'enjeux principalement associés à l'autonomie et à l'accessibilité aux minibus électriques ainsi qu'au vieillissement de la flotte de minibus thermiques ont une incidence sur le rythme de mise en œuvre souhaité de cette initiative. 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 par minibus, et ce dès la prochaine rentrée scolaire. Ces défis, qui concernent tout particulièrement les clientèles vulnérables, ont par ailleurs été portés à l'attention du MEQ par l'industrie au cours de la dernière année.

Il y a donc lieu, au regard des contingences qui affectent ce type de véhicules, d'introduire un allègement à la norme réglementaire visant à maintenir le rehaussement de la durée de vie utile des minibus et autobus thermiques jusqu'à 14 ans, et ce en retirant l'obligation de démontrer l'achat d'un minibus électrique pour s'en prévaloir. Par cette mesure, et conjointement à celle proposée par le MTMD, les transporteurs scolaires pourront, concrètement, bénéficier du sursis consenti temporairement par le gouvernement à l'industrie aux fins d'une migration ordonnée de leur flotte de minibus vers des véhicules électriques, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

## **2. PROPOSITION DU PROJET**

Considérant les défis associés au déploiement du chantier d'électrification des minibus scolaires et les risques inhérents de bris de service, il est proposé d'assouplir la mesure de temporisation susmentionnée 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, et ce dans le respect du terme prescrit pour cette mesure, soit le 30 juin 2025. Tout transporteur qui souhaiterait se prévaloir de cet allègement demeurera tenu de produire le certificat exigible de la SAAQ.

## **3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES**

D'autres initiatives complémentaires pour l'accélération de l'électrification du transport scolaire au Québec sont disponibles et prévues au Plan de mise en œuvre 2023-2028 (PMO). L'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 de minibus vers des véhicules électriques, 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 (FTA).

## 4.2. Coûts pour les entreprises

Considérant que la solution proposée constitue un allègement par rapport à la disposition réglementaire actuelle, 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) <sup>(1)</sup>
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
<b>TOTAL DES COÛTS DIRECTS LIÉS À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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) <sup>(1)</sup>
<b>Aucune formalité administrative nouvellement créée</b>	0	0
<b>Coûts liés aux formalités administratives existantes (modification de la formalité administrative déjà existante)</b>	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
<b>Total des coûts liés à la modification des formalités administratives existantes</b>	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS LIÉS AUX FORMALITÉS ADMINISTRATIVES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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) <sup>(1)</sup>
Diminution du chiffre d'affaires	0	0
Autres types de manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES MANQUES À GAGNER</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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) <sup>(1)</sup>
Coûts directs liés à la conformité aux règles	0	0
Coûts liés aux formalités administratives	0	0
Manques à gagner	0	0
<b>TOTAL DES COÛTS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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) <sup>(1)</sup>
<b>Économies liées à la conformité aux règles</b>	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
<b>TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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) <sup>(1)</sup>
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
<b>COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

(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 constitue un allègement par rapport à la disposition réglementaire actuelle, 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 fera au même moment que la prépublication du projet de règlement à la *Gazette officielle du Québec*.

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

L'accélération de l'électrification des autobus scolaires est une priorité gouvernementale qui offre de multiples bénéfices sur les plans économique, environnemental et de la santé publique. Néanmoins, les enjeux associés à l'autonomie et à l'accessibilité aux minibus électriques ainsi qu'au vieillissement de la flotte de minibus thermiques doivent être pris en considération, en raison du risque de générer des bris de service en transport scolaire.

La mesure proposée permettra aux transporteurs scolaires de bénéficier du sursis consenti temporairement par le gouvernement aux fins d'une migration ordonnée de leur flotte de minibus vers des véhicules électriques, tout en ne compromettant pas sur les impératifs de sécurité.

Cette mesure s'appliquera à l'ensemble du territoire québécois et elle encadrera le transport d'élèves non seulement dans le réseau public, mais aussi dans les établissements d'enseignement privés.



## **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, dans le contexte des enjeux posés par l'électrification des minibus. Elle répond à une demande de l'industrie, et a fait l'objet de consultations auprès des parties prenantes concernées. Elle respecte donc les principes de bonne réglementation et les fondements de la Politique gouvernementale sur l'allégement réglementaire et administratif – Pour une réglementation intelligente.

## **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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire?	<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	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)?	<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 <sup>1</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6.2.2	Coûts liés aux formalités administratives	Oui	Non
	Est-ce que les coûts liés aux formalités administratives ont été quantifiés en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

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

<b>6.2.3</b>	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.2.4</b>	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.3</b>	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.4</b>	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.5</b>	<b>Hypothèses utilisées pour l'estimation des coûts et des économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'analyse présente les hypothèses utilisées afin d'estimer les coûts et les économies pour les entreprises?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.6</b>	<b>Élimination des formulations imprécises dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	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?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>6.7</b>	<b>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</b>	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"/>
	<p>Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p> <p>Durant la période de publication préalable du projet de règlement à la <i>Gazette officielle du Québec</i> ou lors la présentation du projet de loi à l'Assemblée nationale <input checked="" type="checkbox"/> (cocher)</p>		
<b>6.8</b>	<b>Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR fait état des autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée pour l'ensemble de la société (entreprises, citoyens, gouvernement, etc.)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>7</b>	<b>Appréciation de l'impact anticipé sur l'emploi</b>	Oui	Non
	Est-ce que la grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi a été insérée à l'AIR?	<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"/>
<b>8</b>	<b>Petites et moyennes entreprises (PME)</b>	Oui	Non
	Est-ce que les règles ont été modulées pour tenir compte de la taille des entreprises ou, dans le cas contraire, est-ce que l'absence de dispositions spécifiques aux PME a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<b>10</b>	<b>Coopération et harmonisation réglementaires</b>	Oui	Non
	Est-ce que des mesures ont été prises afin d'harmoniser les règles entre le Québec et l'Ontario lorsqu'applicable et, le cas échéant, avec les autres partenaires commerciaux ou est-ce que l'absence de dispositions particulières en ce qui concerne la coopération et l'harmonisation réglementaire a été justifiée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	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?	<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"/>

Québec: :