

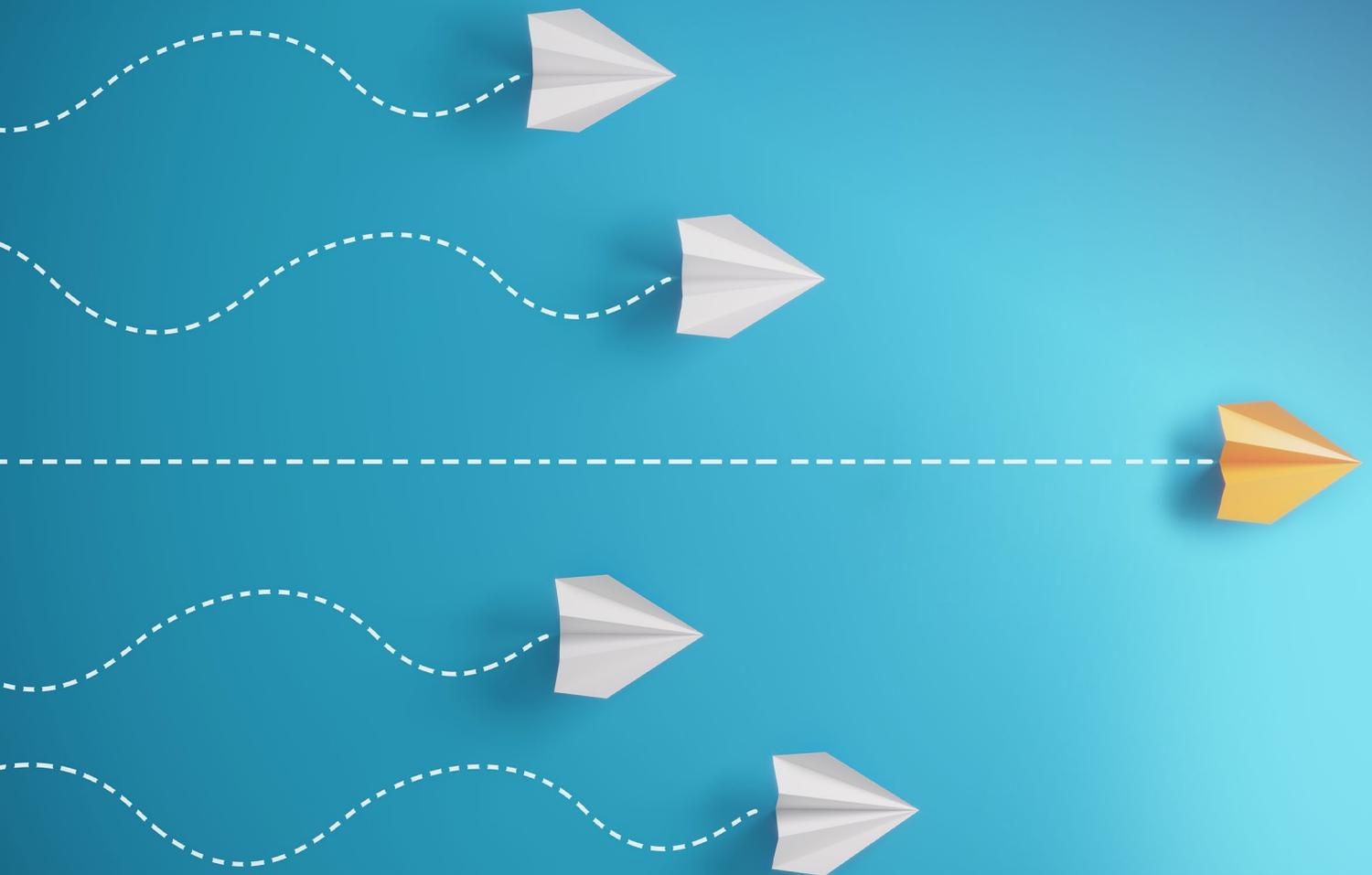
ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

VERSION FINALE

Modifications au Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves

Ministère des Transports et de la Mobilité durable

26 juin 2025



SOMMAIRE

Le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves (RLRQ, chapitre T-12, r.17), ci-après « Règlement », prévoit, sauf en territoire exempté, que les autobus et minibus d'écoliers immatriculés après le 31 octobre 2021 et utilisés pour le transport des élèves doivent être entièrement mus par l'électricité.

Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de cette disposition, d'importants enjeux se présentent relativement à la disponibilité des autobus et minibus d'écoliers électriques sur le marché, ce qui met en péril la capacité des transporteurs scolaires à renouveler les autobus et minibus ayant atteint leur durée de vie utile maximale pour la prochaine année scolaire. Le réseau de l'éducation est déjà aux prises avec des problématiques de bris de service, mais la situation s'aggraverait inévitablement en l'absence d'une intervention réglementaire.

Une solution est proposée, laquelle consiste à abroger l'ensemble des exigences liées à l'électrification obligatoire des véhicules scolaires incluses au Règlement, permettant ainsi l'utilisation, pour le transport des élèves, d'autobus et de minibus scolaires thermiques immatriculés postérieurement au 31 octobre 2021. La mesure serait applicable sans autres conditions et offrirait aux transporteurs scolaires le choix de renouveler leur parc avec des véhicules scolaires thermiques ou électriques.

La mesure proposée concerne les entreprises de transport scolaire sous contrat avec les organismes scolaires ainsi que les entreprises de distribution d'autobus scolaires. La mesure proposée ne comporte aucun coût de conformité, ni aucune formalité administrative et ne créer aucun manque à gagner pour les entreprises du Québec.

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

Malgré cet assouplissement réglementaire, le gouvernement réaffirme sa volonté de soutenir les transporteurs scolaires dans la transition électrique afin d'atteindre les cibles établies par le Plan pour une économie verte 2030 (PEV 2030).

1. DÉFINITION DU PROBLÈME

Avec le Plan pour une économie verte 2030 (PEV), le gouvernement s'est donné comme objectif de réduire l'empreinte carbone associée au transport scolaire au Québec en accélérant l'électrification de ce secteur. En 2030, un objectif d'électrification de 65 % du parc d'autobus scolaires est fixé.

Pour atteindre cette cible, deux mesures ont été déployées en 2021 par le ministère des Transports et de la Mobilité durable (MTMD), en collaboration avec le ministère

de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), soit :

- La modification du Règlement afin que les autobus et minibus d'écoliers utilisés pour le transport des élèves effectué pour un centre de services scolaire, une commission scolaire ou un établissement d'enseignement privé soient entièrement mus par l'électricité;
- Le Programme d'électrification du transport scolaire (PETS), a été renouvelé jusqu'au 31 mars 2028 avec bonifications du rabais à l'achat d'un autobus scolaire électrique afin de continuer à soutenir les transporteurs scolaires dans la transition vers l'électrification du transport scolaire. L'aide financière offerte permet ainsi de diminuer les investissements nécessaires à l'acquisition d'autobus scolaires électriques (principalement assemblés au Canada) et leurs infrastructures de recharge.

Le Règlement prévoit, par ailleurs, que les autobus et minibus d'écoliers dont l'année modèle est antérieure à 2024 et qui étaient immatriculés le 31 octobre 2021 ainsi que ceux utilisés pour effectuer tout transport d'élèves à un endroit desservi par un réseau autonome de distribution d'électricité et mentionné à l'annexe II du Règlement ne sont pas soumis à l'obligation d'être électriques.

Le 21 novembre 2024, une modification a été apportée au Règlement, visant à permettre l'immatriculation des minibus d'écoliers thermiques jusqu'au 30 septembre 2025, à certaines conditions et sur approbation du MTMD. Cette mesure visait à pallier l'insuffisance d'autonomie et de disponibilité des minibus d'écoliers électriques sur le marché. Entre le 21 novembre 2024 et le 25 juin 2025, le MTMD a autorisé l'immatriculation de 38 minibus d'écoliers thermiques, sur les 111 autobus thermiques dont il a préautorisé l'achat, en application de la mesure.

Actuellement, environ 1 650 autobus et minibus d'écoliers électriques sont en circulation au Québec, sur un total de près de 11 500, soit 14,4 %.

Or, on observe le vieillissement du parc d'autobus scolaires depuis 2022-2023. Le rythme de renouvellement historique était de 800 véhicules par année, mais les livraisons sont en deçà de ce nombre depuis 2022-2023 (684 véhicules lors de l'année scolaire 2022-2023, 400 en 2023-2024 et 150 anticipés en 2024-2025).

La durée de vie utile des autobus scolaires est encadrée par le Règlement sur le transport des élèves (RLRQ, chapitre I-13.3, r.12) sous la responsabilité du ministre de l'Éducation. Lors de la rentrée scolaire 2025-2026, les 1 072 autobus et minibus scolaires des années modèles 2011 et 2012 ne seront plus admissibles à effectuer du transport d'élèves (environ 10 % du parc de véhicules total, transportant 70 000 élèves environ). Certains de ces véhicules sont utilisés quotidiennement sur des circuits réguliers et devront impérativement être remplacés. Une incapacité à remplacer l'ensemble des véhicules diminuera également la marge de manœuvre lorsqu'un véhicule en service régulier doit être temporairement remplacé.

Le réseau de l'éducation est déjà aux prises avec des problématiques de bris de service. Le retrait de 10 % des véhicules en service pourrait aggraver cette situation, notamment en occasionnant une pénurie de véhicules de réserve en cas où un autobus scolaire doit être retiré de la route pour une réparation, par exemple.

Or, il n'y a qu'un seul fabricant de minibus scolaires électriques (Girardin) et qu'un seul fabricant d'autobus scolaires électriques (La Compagnie Lion Électrique) au Canada, tous deux situés au Québec, dont les délais de livraison pourraient affecter la desserte en transport scolaire à court terme. Pour ce qui est des achats d'autobus d'écoliers produits à l'extérieur du Canada par des constructeurs d'autobus qui assemblent dans sa totalité un modèle d'autobus scolaire électrique de type « A », « C » ou « D » au Québec, le nombre admissible au PETS, par année, est limité à 110 autobus en 2025-2026, 160 autobus en 2026-2027 et 160 autobus en 2027-2028. En raison de différents facteurs, le prix des autobus électriques produits aux États-Unis est déjà très élevé et des risques d'augmentation sont présents.

Quant aux enjeux d'autonomies demeurent relativement aux autobus et minibus électriques, les données disponibles en 2024 démontraient que, même en excluant les kilomètres improductifs, environ 30 % des circuits de transport scolaire peuvent être considérés potentiellement vulnérables, en fonction de l'inventaire réalisé dans le cadre de l'étude cartographique du ministère de l'Éducation (MEQ) et en considérant la capacité des batteries disponibles pour les autobus et les minibus d'écoliers électriques.

2. PROPOSITION DU PROJET

La mesure proposée consiste à abroger l'ensemble des exigences liées à l'électrification obligatoire des véhicules scolaires incluses au Règlement, permettant ainsi l'utilisation, pour le transport des élèves, d'autobus et de minibus scolaires thermiques immatriculés postérieurement au 31 octobre 2021. La mesure serait applicable sans autres conditions et offrirait aux transporteurs scolaires le choix de renouveler leur parc avec des véhicules scolaires thermiques ou électriques.

En parallèle de la mesure proposée, le MEQ propose également des modifications à son Règlement sur le transport des élèves, afin d'augmenter la durée de vie utile des autobus et minibus d'écoliers, et en retirant la condition actuelle exigeant que le transporteur doive avoir passé une commande pour un autobus électrique neuf pour en bénéficier.

3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES

D'autres options ont été évaluées pour pallier les enjeux de disponibilité et d'autonomie des autobus et minibus électriques. Il a été envisagé de proposer des mesures visant à permettre la location temporaire ou l'acquisition, pendant une période limitée, d'autobus et de minibus thermiques. Or, le climat d'incertitude face à la disponibilité en temps opportun de véhicules scolaires électriques a été considéré

trop important pour que ces options permettent de résorber les problématiques actuelles.

4. ÉVALUATION DES IMPACTS

4.1. Description des secteurs touchés

Cette modification réglementaire concerne les transporteurs scolaires et les organismes scolaires (centres de services scolaires, commissions scolaires et établissements d'enseignement privés). Environ 600 transporteurs scolaires sont en activité au Québec, répartis dans toutes les régions du Québec. Ils emploient plus de 21 000 personnes, principalement des détenteurs d'un certificat de compétence pour conduire des minibus ou autobus de 24 passagers ou moins (permis de classe 2). Ils opèrent environ 12 000 autobus et minibus scolaires.

4.2. Coûts pour les entreprises

La mesure proposée n'implique aucun coût de conformité, ni de coût associé aux formalités administratives, ni de manque à gagner pour les entreprises, qui seront libres d'acquérir des autobus et minibus d'écoliers électriques ou thermiques.

Néanmoins, l'électrification des autobus scolaires nécessite certaines dépenses supplémentaires pour les exploitants. Ces dépenses sont toutefois compensées par les subventions offertes dans le cadre du PETS, ainsi que par les économies d'exploitation à l'utilisation d'un véhicule électrique qui s'explique principalement par des frais d'entretien et des coûts d'énergétique plus faibles.

En conséquence, il apparaît financièrement avantageux pour les transporteurs scolaires d'opter pour un autobus scolaire électrique malgré le retrait de l'ensemble des exigences liées à l'électrification obligatoire des véhicules scolaires.

TABLEAU 1

Synthèse des coûts pour les entreprises (*obligatoire)

(en milliers 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

La mesure proposée n'entraîne pas systématiquement d'économie pour les entreprises concernées. Cependant, il est estimé que le transporteur scolaire qui opérerait pour un autobus scolaire électrique dégagerait des économies annuelles par rapport à l'utilisation d'un autobus thermique.

TABLEAU 2

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

(en milliers de dollars)

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet pour une période de 3 ans ¹ (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

¹ Budget annuel moyen sur la période 2025-2028 prévu au Plan de mise en œuvre 2025-2030 (PMO 2025-2030).² Budget annuel moyen sur la période 2025-2028 prévu au Plan de mise en œuvre 2025-2030 (PMO 2025-2030).³ S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

	Période d'implantation	Économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût du projet pour une période de 3 ans ¹ (1)
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	153,0
TOTAL EFFETS FAVORABLES AU PROJET (DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES, REVENUS SUPPLÉMENTAIRES ET CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT POUR ATTÉNUER LE COÛT DU PROJET)	0	153,0

(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 3

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 pour une période de 3 ans ² (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 (véhicules électriques seulement)	0	153,0
Total des économies pour les entreprises	0	0

² Budget annuel moyen sur la période 2025-2028 prévu au Plan de mise en œuvre 2025-2030 (PMO 2025-2030).³ S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

	Période d'implantation	Coûts, économies, revenus supplémentaires pour les entreprises et participation du gouvernement pour atténuer le coût annuel du projet Montant par année pour une période de 3 ans ² (récurrents) ⁽¹⁾
COÛTS NETS POUR LES ENTREPRISES (véhicules électriques seulement)	0	-153,0

(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

Une différence de coût ou d'économie peut être anticipée en fonction du choix technologique des transporteurs. La contribution gouvernementale qui prend la forme de subventions offertes aux transporteurs qui opteront pour l'acquisition de modèles d'autobus scolaires électriques vise à encourager la poursuite de la transition du secteur malgré le retrait des exigences réglementaires. La subvention prend la forme d'un montant forfaitaire de 240 000 \$ par autobus scolaires électriques et peut atteindre un maximum de 45 000 \$ par borne de recharge installée conformément aux modalités prévues au Programme d'électrification du transport scolaire 2025-2028.

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

Le ministère de l'Éducation, le ministère de l'Économie, de l'Innovation et de l'Énergie, et le ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs ont été consultés.

4.7 Autres avantages, bénéfiques et inconvénients de la solution projetée

La mesure a comme avantage d'harmoniser le rythme d'électrification des véhicules scolaires utilisés au Québec avec la capacité de production des fabricants de véhicules scolaires canadiens. Elle limitera les risques de bris de service liés aux difficultés prévisibles pour les transporteurs de renouveler leurs parcs d'autobus et de minibus scolaires dans les prochaines années.

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

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

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

√ 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 :	
<p>La modification réglementaire proposée ne comporte pas d'effet anticipé sur l'emploi dans le domaine couvrant ce projet de règlement, soit celui des transporteurs scolaires.</p>	

6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

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

7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

La mesure proposée n'a aucun impact sur la compétitivité des entreprises. Elle offre une marge de manœuvre supplémentaire aux transporteurs dans le choix de leurs véhicules.

8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

La présente modification réglementaire vise à harmoniser le Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves avec les situations particulières dans l'approvisionnement en véhicules électriques.

9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

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

10. CONCLUSION

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. Or, vu les enjeux affectant actuellement la production et la distribution des autobus et minibus scolaires électriques, il est recommandé de réviser les exigences applicables en matière d'électrification du transport scolaire. Une modification réglementaire s'impose afin de pallier l'insuffisance actuelle relative à la disponibilité et à l'autonomie des autobus et minibus scolaires électriques, et ainsi éviter des bris de services dans le transport scolaire au Québec.

11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Les mesures proposées seront effectives dès l'entrée en vigueur du projet de Règlement et l'ensemble des parties prenantes en seront informées. La modification réglementaire sera notamment expliquée à la Fédération des transporteurs par autobus.

12. PERSONNE(S)-RESSOURCE(S)

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

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

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

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

1	Responsable de la conformité des AIR	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme?	<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 ³ 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'entreprises?	<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"/>
6.2.3	Manques à gagner	Oui	Non
	Est-ce que les coûts associés aux manques à gagner ont été quantifiés en dollars (\$)?	<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 pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en dollars (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

³. S'il n'y a aucun coût et aucune économie, l'estimation est de 0 \$.

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 (\$)?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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?	<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 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?	<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"/>
	<p>Au préalable : <input 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>		
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 de principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
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 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"/>

