

Préliminaire

## ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE

**Projet de loi concernant l'interdiction  
d'intenter certains recours liés à l'utilisation  
des véhicules hors route dans les sentiers  
faisant partie du réseau interrégional**

**Ministère des Transports**

**Le 28 novembre 2019**



## **SOMMAIRE EXÉCUTIF**

### **a. Définition du problème**

Depuis l'adoption de la Loi sur les véhicules hors route (LVHR) en 1996, le ministère des Transports multiplie les initiatives pour garantir une utilisation la plus sécuritaire possible des véhicules hors route (VHR). Les véhicules visés sont principalement les motoneiges et les véhicules tout-terrain (quads).

La LVHR et ses règlements afférents encadrent notamment les règles de circulation qui s'appliquent aux utilisateurs de ces véhicules, les équipements obligatoires et les lieux de circulation.

La LVHR encadre les conditions d'exploitation et d'entretien des sentiers. Depuis 2004, l'article 87.1 de la LVHR prévoit une interdiction de poursuite pour des faits survenus depuis 2001 liés à des inconvénients de voisinage ou tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants lorsque l'utilisateur de VHR respecte les dispositions applicables de la loi (ci-après l'immunité). Cette immunité s'applique sur les sentiers interrégionaux dont le tracé a été publié à la Gazette officielle du Québec (arrêté 2006-06 du 20 novembre 2006). Ces sentiers constituent la trame principale des réseaux de sentiers. Dans le contexte de ces années-là, il était apparu important, pour le législateur, de les protéger afin de structurer et de conforter l'activité et les retombées économiques issues des VHR (3 G\$ par an). L'immunité ne s'applique pas aux sentiers régionaux ni aux sentiers locaux qui constituent environ 60 % de l'ensemble des réseaux.

Le 23 novembre 2017, le projet de loi no 147 (Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des VHR dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional) a prolongé le principe de l'immunité jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et fixé, à cette date, la fin de cette exception.

### **b. Proposition du projet**

Ce projet de loi propose de reporter, au plus tard le 31 décembre 2020, la cessation d'effet de l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation de véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

Ce projet permet la possibilité d'une cessation avant cette date si survient la sanction d'une loi portant réforme de l'encadrement des véhicules hors route et de la circulation en sentier. Cette possibilité permettra de finaliser les travaux de révision de la LVHR.

### **c. Impacts**

La poursuite de l'immunité jusqu'à l'adoption d'une LVHR révisée n'apporte pas de coûts supplémentaires pour les entreprises ni de nouvelles formalités administratives ou de manques à gagner pour celles-ci.

La prolongation de l'immunité permet l'utilisation des sentiers interrégionaux qui génèrent des activités économiques importantes, en particulier dans des régions plus éloignées dont l'économie locale repose fortement sur le tourisme.

Elle permet également de mettre en place un mécanisme qui permettra l'activité sans suspension du droit avant la fin de l'immunité.

### **d. Exigences spécifiques**

Les petites et moyennes entreprises seront bénéficiaires de la mesure qui permet la pratique sur les réseaux de sentiers de VHR. Il s'agit par exemple des stations-service, des restaurants, des relais, des pourvoiries et des concessionnaires. Ces entreprises percevront de manière positive le report de l'immunité qui, pour elle, est synonyme d'un environnement législatif stable pour la saison 2019-2020.

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1. DÉFINITION DU PROBLÈME</b> .....	6
<b>2. PROPOSITION DU PROJET</b> .....	9
<b>3. ANALYSE DES OPTIONS NON RÉGLEMENTAIRES</b> .....	10
<b>4. ÉVALUATION DES IMPACTS</b> .....	10
5. APPRÉCIATION DE L'IMPACT ANTICIPÉ SUR L'EMPLOI.....	13
6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME) .....	13
7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES .....	13
8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES .....	14
9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION .....	14
10. CONCLUSION.....	14
11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT .....	15
12. PERSONNE-RESSOURCE.....	15
13. LES ÉLÉMENTS DE VÉRIFICATION CONCERNANT LA CONFORMITÉ DE L'ANALYSE D'IMPACT RÉGLEMENTAIRE .....	16

# 1. DÉFINITION DU PROBLÈME

## 1.1 Contexte

Depuis l'adoption de la Loi sur les véhicules hors route (LVHR) en 1996, le ministère des Transports multiplie les initiatives pour garantir une utilisation la plus sécuritaire possible des véhicules hors route (VHR). Les véhicules visés sont principalement les motoneiges et les véhicules tout-terrain (quads).

La LVHR et ses règlements afférents encadrent notamment les règles de circulation qui s'appliquent aux utilisateurs de ces véhicules, les équipements obligatoires et les lieux de circulation.

Plus particulièrement, la pratique des VHR se fait, au Québec, en sentier ou hors sentier. Les sentiers sont dédiés exclusivement à la pratique des VHR et exploités par des clubs de bénévoles. Le Québec compte près de 59 000 km de sentiers, entretenus par 8 000 bénévoles. La pratique hors sentier se fait, quant à elle, autant sur les terres privées que publiques. On estime qu'environ la moitié des motoneigistes et le quart des quadistes pratiquent leur loisir en sentier.

La LVHR encadre les conditions d'exploitation et d'entretien des sentiers. Depuis 2004, l'article 87.1 de la LVHR prévoit une interdiction de poursuite pour des faits survenus depuis 2001 liés à des inconvénients de voisinage ou tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants lorsque l'utilisateur de VHR respecte les dispositions applicables de la loi (ci-après l'immunité). Cette immunité s'applique sur les sentiers interrégionaux dont le tracé a été publié à la Gazette officielle du Québec (arrêté 2006-06 du 20 novembre 2006). Ces sentiers constituent la trame principale des réseaux de sentiers. Dans le contexte de ces années-là, il était apparu important, pour le législateur, de les protéger afin de structurer et de conforter l'activité et les retombées économiques issues des VHR (3 G\$ par an). L'immunité ne s'applique pas aux sentiers régionaux ni aux sentiers locaux qui constituent environ 60 % de l'ensemble des réseaux.

Le 23 novembre 2017, le projet de loi n° 147 (Loi concernant l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation des VHR dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional) a prolongé le principe de l'immunité jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2020 et fixé, à cette date, la fin de cette exception.

La date du 1<sup>er</sup> janvier 2020 avait été retenue pour deux raisons. La première étant que le législateur considérait qu'après presque vingt ans d'immunité, le milieu des VHR aurait réalisé l'ensemble de son virage vers une pratique plus respectueuse de l'environnement, qu'il soit naturel ou humain : modification des motorisations, déplacement des sentiers problématiques, acceptabilité sociale, pratiques écoresponsables, etc.

La deuxième raison tenait au fait que, en application de la LVHR, le 1<sup>er</sup> janvier 2020 entrerait en vigueur les conditions de l'article 33.1 de la loi. Celui-ci stipule qu'à partir de cette date, les VHR devront impérativement être munis de moteurs à quatre-temps ou à deux-temps à injection directe, ces moteurs étant réputés, au moment de l'adoption de l'article 33.1, en 2010, moins polluants que les autres types de moteurs. L'entrée en vigueur de l'article 33.1 venait, en quelque sorte, terminer le virage entrepris par l'industrie des VHR pour une activité plus respectueuse de l'environnement et des riverains. Dans ce contexte, le maintien de l'immunité n'était plus nécessaire.

## **1.2 Raison d'être de l'intervention**

Le 1<sup>er</sup> janvier 2020, entreront donc en vigueur deux articles importants de la LVHR. Néanmoins, « l'après 1<sup>er</sup> janvier 2020 » n'a pas été prévu dans la loi actuelle. Ainsi, autant pour les moteurs que pour l'immunité, il n'y a pas d'adaptation prévue au nouveau contexte créé par l'entrée en vigueur de ces dispositions.

Pour les motorisations, de nouveaux équipements sont apparus, comme les moteurs électriques, par exemple, ou l'injection semi-directe, qui rejoignent plus encore la cible visée, mais qui seront interdits.

Pour l'immunité, le pouvoir d'intenter des recours pour inconvénient de voisinage serait supprimé mais rien, dans la loi actuelle, ne viendrait renforcer le fait que la pratique des VHR sur des sentiers autorisés, lorsqu'elle respecte les normes en vigueur, est une pratique normale et admise.

Il était donc prévu que la LVHR soit révisée en profondeur d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020 afin d'offrir, notamment, une réponse permanente à ces deux problèmes. D'autres difficultés ayant émergées au cours des travaux, cette révision de la LVHR consiste maintenant en une refonte en profondeur du texte de loi. Les travaux de cette refonte sont en cours et ont impliqué un travail de concertation avec l'ensemble du milieu des VHR et des ministères et organismes concernés, afin de trouver le plus large consensus possible pour la modernisation de cette loi. Néanmoins, ces travaux d'envergure ne pourront vraisemblablement pas aboutir à la proposition d'un texte de loi pour adoption d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2020.

Dans ce contexte, le ministre des Transports a utilisé un pouvoir qui lui était conféré par la LVHR pour édicter un règlement permettant, entre le 1<sup>er</sup> janvier et la date de l'adoption de la future LVHR, de trouver une solution temporaire pour permettre certaines motorisations.

Pour l'immunité, le ministre ne dispose pas du pouvoir réglementaire de changer la date de fin de celle-ci, instituée par l'article 87.1. Le présent projet de loi vient donc prolonger la date d'application de l'immunité jusqu'à ce que les travaux de révision de la LVHR permettent de disposer d'une loi encadrant plus adéquatement le problème des nuisances causées par l'utilisation des VHR. En l'absence d'une

intervention gouvernementale en ce sens, l'interdiction de poursuite liée à des inconvénients de voisinage ou tout autre préjudice lié aux bruits, aux odeurs ou à d'autres contaminants serait supprimée sans que soit prévu, par le législateur, un encadrement équilibré permettant d'assurer la pérennité des activités VHR.

### **1.3 Objectifs poursuivis**

L'objectif poursuivi par ce projet de loi est de reporter la fin de l'interdiction de recours, prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Ce report est fixé au 31 décembre 2020 ou jusqu'au moment où la révision de la LVHR permettra l'adoption, par l'Assemblée nationale, d'une nouvelle loi encadrant, de manière équilibrée, la pratique des VHR et leurs nuisances potentielles.

Les effets de ce report seraient de maintenir le statu quo actuellement en vigueur pour l'immunité. Celui-ci permettrait au législateur de disposer du délai requis pour poser sereinement les bases d'un nouvel encadrement de la pratique.



## 2. PROPOSITION DU PROJET

Ce projet de loi propose de reporter au plus tard au 31 décembre 2020 la cessation d'effet de l'interdiction d'intenter certains recours liés à l'utilisation de véhicules hors route dans les sentiers faisant partie du réseau interrégional.

Ce projet permet la possibilité d'une cessation avant cette date si survient la sanction d'une loi portant réforme de l'encadrement des véhicules hors route et de la circulation en sentier.

### Avantages de la proposition

- Permet de répondre à l'inquiétude du milieu des VHR;
- Permet d'avoir les délais nécessaires pour proposer une modification en profondeur de la loi;
- N'a pas d'impact sur les coûts pour les entreprises et les citoyens comme, par exemple, ceux qui seraient liés à d'éventuels recours ou encore l'augmentation possible des coûts d'assurance.

### Inconvénients de la proposition

- Prolonge une suspension du droit à jouir en toute quiétude de son bien pour certains riverains;
- Permet que perdurent des nuisances potentiellement exagérées.

Ce type de report, qui réfère à une réforme à venir, existe déjà dans la législation québécoise. On en trouve un exemple dans la Loi modifiant la Loi concernant des mesures de compensation pour la réalisation de projets affectant un milieu humide ou hydrique (2017, chapitre 6).

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

Il n'y a que des options réglementaires comme solution. L'option retenue est celle qui protège l'industrie tout en présentant que la suspension du droit lié à l'activité sera levée dans la refonte de la loi sur la LVHR.

### **4. ÉVALUATION DES IMPACTS**

#### **4.1. Description des secteurs touchés**

Il y a 200 clubs de motoneiges et 120 clubs de VTT en 2019, au Québec, regroupés en fédérations. Les usagers qui achètent leurs droits d'accès auprès d'un club fédéré peuvent utiliser les sentiers des clubs fédérés sur l'ensemble du territoire québécois.

Les réseaux de sentiers interrégionaux de motoneiges comptent 13 791 km de sentiers interrégionaux et ceux de VTT comptent 13 000 km. Ces sentiers constituent la trame d'une activité qui génère du tourisme, des retombées locales, des investissements en équipements de la part des clubs et de la part des fabricants. Annuellement, les retombées économiques au Québec sont évaluées à 3 G\$. L'immunité ne s'applique pas aux sentiers régionaux ni aux sentiers locaux qui constituent environ 60 % de l'ensemble des réseaux.

La reconduction de l'immunité de poursuite permet de poursuivre ces activités pendant la mise en place d'une nouvelle structure législative.

#### **4.2. Coûts pour les entreprises**

La poursuite de l'immunité jusqu'à l'adoption d'une LVHR révisée n'apporte pas de coûts supplémentaires ni de nouvelles formalités administratives ou de manques à gagner pour les entreprises

TABLEAU 1

**Synthèse des coûts pour les entreprises**

	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>

**4.3. Économies pour les entreprises**

La poursuite de l'immunité jusqu'à l'adoption d'une LVHR révisée n'apporte pas d'économie additionnelle pour les entreprises

TABLEAU 2

**Économies pour les entreprises**

	Période d'implantation	Économies par année (récurrentes) <sup>(1)</sup>
ÉCONOMIES LIÉES À LA CONFORMITÉ AUX RÈGLES	0	0
Économies liées à l'achat d'équipements moins coûteux		
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		
Réduction des dépenses en ressources externes (ex. : consultants)	0	0
Réduction d'autres coûts liés aux formalités administratives	0	0
<b>TOTAL DES ÉCONOMIES POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### 4.4. Synthèse des coûts et des économies

TABLEAU 3

##### Synthèse des coûts et des économies

	Période d'implantation	Coûts ou économies par année (récurrents) <sup>(1)</sup>
Total des coûts pour les entreprises	0	0
Total des économies pour les entreprises	0	0
<b>COÛT NET POUR LES ENTREPRISES</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

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

La reconduction de l'immunité de poursuite n'entraîne pas de coûts pour les entreprises puisqu'il s'agit du statu quo.

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

Il n'y a pas d'hypothèse utilisée pour estimer les coûts.

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

- La prolongation de l'immunité permet l'utilisation des sentiers interrégionaux qui génèrent des activités économiques importantes, en particulier dans des régions plus éloignées dont l'économie locale repose fortement sur le tourisme.
- Lors des consultations menées en 2016, le ministère de l'Économie et de l'Innovation (MEI) et le ministère de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation (MAPAQ) voyaient également dans cette immunité un moyen de protéger les entrepreneurs québécois, tant ceux qui produisent ou commercialisent des VHR que les producteurs agricoles.
- Elle permet également de mettre en place un mécanisme qui permettra l'activité sans suspension du droit.

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

### Grille d'appréciation de l'impact sur l'emploi

√	Appréciation <sup>(1)</sup>	Nombre d'emplois touchés
<b>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))</b>		
		500 et plus
		100 à 499
		1 à 99
<b>Aucun impact</b>		
X		0
<b>Impact défavorable (perte nette globale d'emplois au cours des 3 à 5 prochaines années pour le(s) secteur(s) touché(s))</b>		
		1 à 99
		100 à 499
		500 et plus
<b>Analyse et commentaires :</b>		
<p><b>Les emplois en place sont sauvegardés, il y aurait des risques de perte d'emplois si l'immunité n'était pas prolongée.</b></p>		

## 6. PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

Les entreprises locales qui bénéficient, pour leur part, des retombées de la pratique sur les réseaux de sentiers de VHR sont principalement de petites et moyennes entreprises. Il s'agit par exemple des stations-service, des restaurants, des relais, des pourvoiries et des concessionnaires. Ces entreprises percevront de manière positive le report de l'immunité qui, pour elle, est synonyme d'un environnement législatif stable pour la saison 2019-2020.

## 7. COMPÉTITIVITÉ DES ENTREPRISES

Le réseau québécois de sentiers interrégionaux est un élément clé de la compétitivité du secteur de tourisme de motoneige qui le distingue des administrations voisines. La prolongation de l'immunité de poursuite permet de maintenir cet avantage de l'industrie au Québec.

## 8. COOPÉRATION ET HARMONISATION RÉGLEMENTAIRES

Le fait que le réseau de sentiers québécois soit parmi les plus anciens et les plus développés des réseaux, que son mode de gestion soit unique fait en sorte que la législation québécoise en matière de gestion de sentiers de VHR bénéficie de peu de comparables par le monde

Toutefois, la Loi sur la qualité de l'environnement présente des balises semblables par rapport aux activités agricoles. De même, la Loi sur la conservation et la mise en valeur de la faune présente des mesures pour reconnaître le droit d'exercer la chasse.

## 9. FONDEMENTS ET PRINCIPES DE BONNE RÉGLEMENTATION

En 2016, des consultations ont été menées auprès des ministères suivant :

- le ministère des Affaires municipales et de l'Habitation, le ministère du Tourisme, le ministère responsable des loisirs et du sport, le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles, le ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs, le MEI, le MAPAQ et le ministère de la Justice.

Les associations ont aussi été consultées.

La proposition de reconduire l'effet de la clause jusqu'en 2020 avait été reçue favorablement par les ministères concernés dans la mesure où il s'agissait d'une mesure temporaire. Le présent projet de loi pose les mêmes questions et s'inscrit dans la même démarche qu'alors. Son effet consiste seulement en un ajustement des délais nécessaires à la révision de la LVHR.

La position du Barreau du Québec, du Protecteur du Citoyen ou encore de différents groupes environnementaux n'a pas évolué depuis l'instauration de l'interdiction de recours. Ces organismes s'opposent à cette mesure qu'ils considèrent être une atteinte aux droits de la personne ou à l'environnement.

## 10. CONCLUSION

La poursuite de l'immunité jusqu'à l'adoption d'une LVHR révisée permet de protéger une industrie touristique jusqu'à la mise en place des mesures permettant l'atténuation des impacts de l'abolition de cette mesure. Il n'y a pas d'impacts sur les autres acteurs économiques.

Il n'y a aucun coût additionnel pour les entreprises, donc le Ministère recommande l'adoption du projet de loi.

## 11. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

Il existe des mesures de traitements des plaintes de médiations et d'arbitrage concernant les inconvénients de voisinage.

La poursuite de la refonte de la LVHR mettra fin à la mesure de prolongation de l'immunité.

## 12. PERSONNE-RESSOURCE

Madame **Karine St-Pierre**

Économiste

Direction des politiques économiques

Direction générale de la sécurité et du camionnage

Ministère des Transports

Tél. : 418 646-0700, poste 23714

Karine.St-Pierre@transports.gouv.qc.ca

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

1	<b>Responsable de la conformité des AIR</b>	Oui	Non
	Est-ce que l'AIR a été soumise au responsable de la conformité des AIR de votre ministère ou organisme ?		
2	<b>Sommaire exécutif</b>	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 ?	x	
	Est-ce que les coûts globaux et les économies globales sont indiqués au sommaire exécutif ?	x	
3	<b>Définition du problème</b>	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 ?	x	
4	<b>Proposition du projet</b>	Oui	Non
	Est-ce que la proposition du projet indique en quoi la solution projetée est en lien avec la problématique ?	x	
5	<b>Analyse des options non réglementaires</b>	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 ?	x	
6	<b>Évaluations des impacts</b>		
6.1	<b>Description des secteurs touchés</b>	Oui	Non
	Est-ce que les secteurs touchés ont été décrits (le nombre d'entreprises, nombre d'employés, le chiffre d'affaires) ?	x	
6.2	<b>Coûts pour les entreprises</b>		
6.2.1	<b>Coûts directs liés à la conformité aux règles</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>1</sup> directs liés à la conformité aux règles ont été quantifiés en \$ ?	x	
6.2.2	<b>Coûts liés aux formalités administratives</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> liés aux formalités administratives ont été quantifiés en \$ ?	x	
6.2.3	<b>Manques à gagner</b>	Oui	Non
	Est-ce que les coûts <sup>2</sup> associés aux manques à gagner ont été quantifiés en \$ ?	x	
6.2.4	<b>Synthèse des coûts pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse des coûts <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$ ?	x	
6.3	<b>Économies pour les entreprises (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau sur les économies <sup>2</sup> pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé à l'AIR en \$ ?		
6.4	<b>Synthèse des coûts et des économies (obligatoire)</b>	Oui	Non
	Est-ce que le tableau synthèse sur les coûts et les économies pour les entreprises (obligatoire) a été réalisé et incorporé au document d'analyse ?	x	
6.5	<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 ?	x	
6.6	<b>Élimination des termes imprécis dans les sections portant sur les coûts et les économies</b>	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 ?	x	
6.7	<b>Consultation des parties prenantes sur les hypothèses de calcul de coûts et d'économies</b>	Oui	Non
	Est-ce que le processus de consultation pour les hypothèses de calcul de coûts et d'économies a été prévu ?	x	

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



	Au préalable : <input checked="" type="checkbox"/>		
	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)		
<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.) ?	x	
<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 ?	x	
	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 ?	x	
<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 ?	x	
<b>9</b>	<b>Compétitivité des entreprises</b>	Oui	Non
	Est-ce qu'une analyse comparative des règles avec des principaux partenaires commerciaux du Québec a été réalisée ?	x	
<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 ?	x	
<b>11</b>	<b>Fondements et principes de bonne réglementation</b>	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 ?	x	
<b>12</b>	<b>Mesures d'accompagnement</b>	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 ?	x	