Véhicules autonomes : entrée en vigueur d'un premier projet-pilote

20 août 2018

Le 16 août 2018, *Projet-pilote relatif aux autobus et aux minibus autonomes* [1] (ci-après, le « Projet-pilote ») est entré en vigueur au Québec.

Ce projet prévoit les lignes directrices en matière de conduite encadrée des premiers véhicules autonomes sur le territoire québécois.

La conduite des véhicules autonomes au québec

Le terme véhicule autonome a été défini par le nouveau *Code de la sécurité routière* comme étant « un véhicule routier équipé d'un système de conduite autonome qui a la capacité de conduire un véhicule conformément au niveau d'automatisation de conduite 3, 4 ou 5 de la norme J3016 de la SAE International »[2].

La conduite de ces véhicules est actuellement prohibée au Québec, sauf dans la mesure où un projet-pilote l'encadre[3].

Conditions d'amissibilité

Afin d'être autorisé par le ministre en vertu du Projet-pilote, le fabricant, distributeur ou exploitant de véhicules autonomes (référé par la loi comme étant le « promoteur ») doit transmettre au ministre des Transports et à la Société de l'assurance automobile du Québec (la « **SAAQ** ») plusieurs informations concernant son projet d'expérimentation, notamment :

- une demande présentant le projet et ses objectifs;
- une description des véhicules qui seront utilisés;
- le territoire visé par le projet;
- les mesures de sécurité proposées[4].

Assurance et cautionnement

Conformément au nouveau *Code de la sécurité routière*, le Projet-pilote prévoit que le promoteur d'un projet devra se munir d'une assurance-responsabilité pour la somme minimale de 1 000 000 $

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.

afin de garantir l'indemnisation d'un préjudice matériel[5].

En cas d'accident impliquant un véhicule autonome visé par un projet d'expérimentation, la **SAAQ** pourra recouvrer auprès du fabricant ou du distributeur du véhicule autonome impliqué dans l'accident les indemnités payées aux termes de la *Loi sur l'assurance automobile*[6]. Dans un tel cas, l'exploitant d'un projet aura l'obligation de rembourser les indemnités[7]. Un cautionnement devra aussi être fourni à la SAAQ afin de garantir ce remboursement, dont le montant sera fixé par le ministre au cas par cas, selon le projet.

Le fabricant ou distributeur auquel la SAAQ aura réclamé des indemnités pourra refuser de les rembourser ou encore demander la diminution du montant réclamé dans les deux cas suivants :

1) s'il démontre que la faute a été commise par la victime ou un tiers; ou

2) en cas de force majeure[8].

Projet d'expérimentation

Par son entrée en vigueur, le Projet-pilote a autorisé un premier projet d'expérimentation au Québec, soit celui de l'entreprise Keolis Canada Innovation, s.e.c[9].

Ce projet vise la mise en service de minibus autonomes de marque Navya pouvant transporter jusqu'à 15 passagers qui circuleront dans un circuit fermé à Candiac. Les véhicules circuleront à une vitesse maximale de 25 km/h et un conducteur sera présent à bord afin de pouvoir prendre le contrôle du véhicule, au besoin[10].

Maintenant que le cadre législatif le permet, parions sur la venue de plusieurs autres projets dans l'avenir.

---

1. *Projet-pilote relatif aux autobus et aux minibus autonomes* (*Code de la sécurité routière*, RLRQ chapitre C-24.2, art. 633.1).[Projet-pilote]
2. Code de la sécurité routière, RLRQ chapitre C-24.2, art. 4.
3. Code de la sécurité routière, RLRQ chapitre C-24.2, art. 492.8; sauf pour les véhicules de niveau 3, qui peuvent circuler si leur vente est permise au Canada.
4. Projet-pilote, art 4.
5. Projet-pilote, art 20.
6. Loi sur l'assurance automobile, RLRQ c A-25.
7. Projet-pilote, art 21.
8. Projet-pilote, art 22.
9. Projet-pilote, art 26.
10. « Une navette sans conducteur à l'essai pour un an à Candiac », La Presse, 11 août 2018, Montréal.

Copyright (c) Lavery, de Billy, S.E.N.C.R.L. - L.L.P.