

The background of the slide is a composite image. The top portion is a solid dark blue. Below this, a city skyline at night is visible, with numerous lights from buildings. In the foreground, there are blurred, colorful light trails in shades of blue, purple, and pink, suggesting a fast-moving vehicle or a futuristic road. The bottom of the slide is a solid red band.

Véhicules autonomes :

cadre réglementaire actuel
du Canada

OSLER

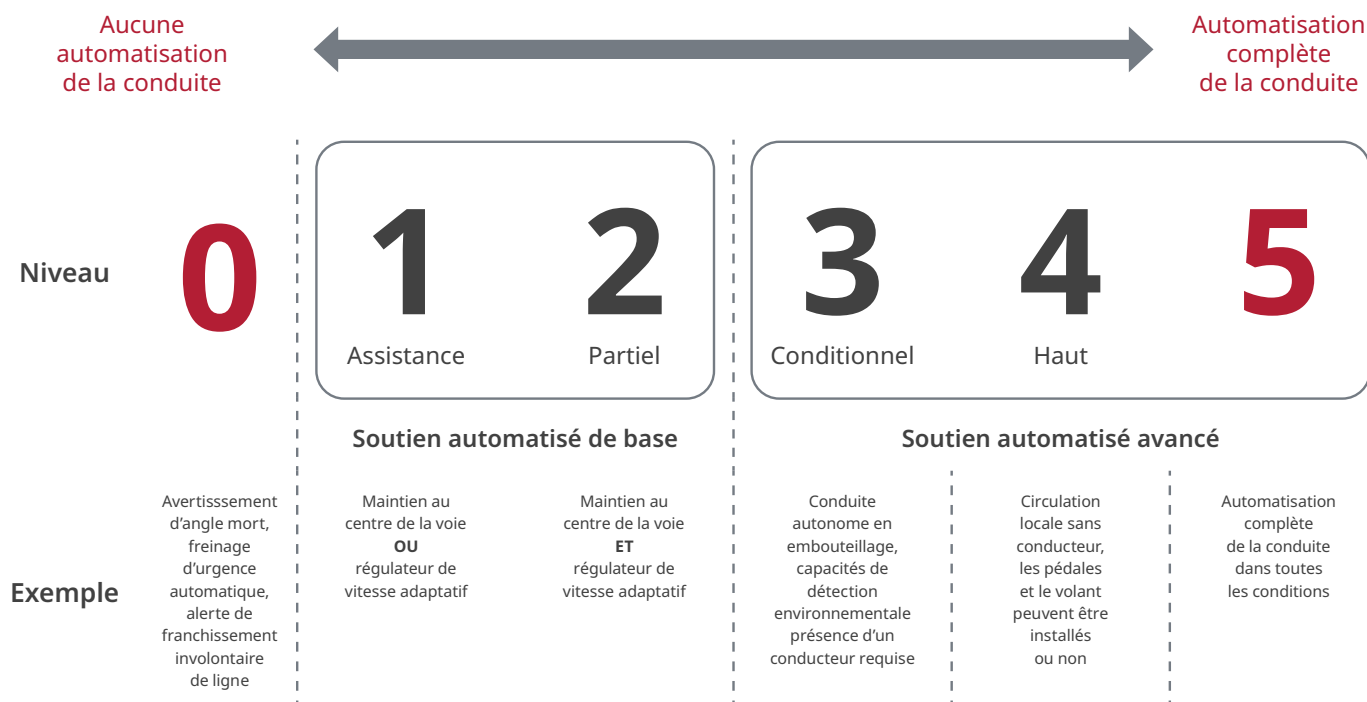
Introduction

Une réglementation exhaustive doit être en place avant que les véhicules autonomes (VA) entièrement automatisés puissent occuper les routes canadiennes. Un cadre de réglementation commence à voir le jour au Canada, les premières lignes directrices fédérales et provinciales s'inspirant des normes établies par la Society of Automotive Engineers (SAE) International.

Normes SAE

La SAE a défini six niveaux d'automatisation de la conduite, allant de l'absence d'automatisation à l'automatisation complète :

- **Niveau 0** : aucune automatisation
- **Niveau 1** : assistance au conducteur
- **Niveau 2** : automatisation partielle de la conduite
- **Niveau 3** : automatisation conditionnelle de la conduite
- **Niveau 4** : haute automatisation de la conduite
- **Niveau 5** : automatisation complète de la conduite



Chaque niveau fait référence aux fonctions et au degré de contrôle que le système d'automatisation de la conduite peut exercer. Le niveau 1 comprend le soutien automatisé de base, comme le régulateur de vitesse adaptatif. Les niveaux plus élevés, comme le niveau 4, comprennent les systèmes avancés qui seraient capables de conduire sans intervention humaine dans la plupart des conditions et dans certaines régions géographiques limitées.

À titre de point de référence général, les VA classés aux niveaux 0, 1 et 2 nécessitent toujours une surveillance et une intervention humaines, tandis que les niveaux 3, 4 et 5 concernent les « véhicules autonomes » sous diverses formes.

Cadre fédéral



Le gouvernement fédéral régit la fabrication et l'importation de véhicules automobiles au Canada en vertu de la [Loi sur la sécurité automobile](#) (LSA). La LSA établit des normes techniques et des exigences en matière de permis applicables à tous les véhicules automobiles.

Afin de promouvoir la technologie de conduite autonome et les caractéristiques de sécurité, la LSA a été modifiée en 2018 afin d'y ajouter des dispenses limitées pour les VA respectant certaines normes. Le gouvernement fédéral (par l'entremise de Transports Canada et du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé) a également créé un ensemble de lignes directrices, dont les liens sont indiqués ci-dessous.



Transports Canada

- Des [lignes directrices pour les essais des systèmes de conduite automatisés au Canada](#) ont été publiées afin d'établir des pratiques exemplaires que les lois provinciales pourront adopter. Ces lignes directrices s'appliquent à la recherche et aux essais de VA aux niveaux 3 à 5 de la SAE.
- Le [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules connectés et automatisés 2.0](#) [PDF] assure la sécurité des routes et des passagers.
- [L'évaluation de la sécurité des systèmes de conduite automatisés au Canada](#) [PDF] sert de liste de vérification stratégique pour l'industrie automobile à l'appui du déploiement des VA au Canada.



Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé

Le [Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé](#) a publié ses propres [lignes directrices](#) [PDF] qui tiennent compte des rôles et des responsabilités du gouvernement, des essais et du déploiement des VA, de l'application de la loi, de la sécurité et de la recherche.

Cadres provinciaux

Contrairement au cadre fédéral (qui crée des règlements de sécurité pour les véhicules vendus au Canada ou importés au Canada), les provinces et les territoires sont responsables de la réglementation des conducteurs, des assurances, de la responsabilité, de l'entretien des véhicules et du Code de la route sur leur territoire. Bien qu'il n'y ait pas encore d'approche largement adoptée pour réglementer les VA dans les provinces et les territoires, certaines provinces ont pris des mesures pour encourager l'innovation en approuvant des programmes pilotes et des essais pour tester les VA sur les routes publiques.

Les provinces qui ont pris des mesures officielles pour permettre l'essai des VA sont l'Ontario, le Québec, la Nouvelle-Écosse et le Manitoba.



Ontario :

La réglementation des VA de l'Ontario relève du *Code de la route*, le Programme pilote de mise à l'essai des véhicules automatisés du ministère des Transports servant de cadre directeur.

L'Ontario a été la première province à lancer un [programme pilote](#) en 2016 (mis à jour en 2019) qui permet de tester les VA aux niveaux 3 à 5 de la SAE sur les routes de l'Ontario selon des conditions strictes. Les organismes admissibles à ce programme sont les suivants :

- les constructeurs automobiles
- les autres fabricants de pièces, de systèmes ou d'équipement
- les entreprises technologiques
- les établissements universitaires

En 2025, l'Ontario a lancé un nouveau [Programme pilote de mise à l'essai des véhicules utilitaires automatisés](#) en vue de la mise à l'essai « de certaines configurations de camion qui pèsent plus de 4 500 kg » et qui sont « conformes à la norme de la Society of Automotive Engineers (SAE, INTERNATIONAL) pour le niveau 3, 4 ou 5

d'automatisation de la conduite¹. » Ce programme qui se déroulera jusqu'au 1^{er} août 2025, permet des mises à l'essai supervisées par un conducteur ou sans conducteur².

Pour que les participants au volet de la mise à l'essai supervisée par un conducteur puissent passer au volet de la mise à l'essai sans conducteur, les conditions suivantes doivent être remplies :

- les participants doivent avoir réalisé des essais sur une distance d'au moins 100 000 km (en Amérique du Nord) et pendant deux ans (en Ontario) dans le cadre du volet de la mise à l'essai supervisée par un conducteur;
- les participants doivent fournir une preuve de concept, en remplissant les conditions susmentionnées dans les mêmes environnements d'essai dans le cadre du volet de la mise à l'essai supervisée par un conducteur³.

De plus, tous les participants au programme sont tenus de collaborer avec le ministère des Transports de l'Ontario afin d'établir un cadre d'essai qui adopte une approche graduelle pour démontrer le fonctionnement dans des environnements à faible risque avant de procéder à des essais dans des environnements présentant des risques plus élevés⁴.

1 [Programme pilote de mise à l'essai des véhicules utilitaires automatisés](#), Ontario.

2 [Programme pilote de mise à l'essai des véhicules utilitaires automatisés](#), Ontario.

3 [Conditions du Programme pilote de mise à l'essai des véhicules utilitaires automatisés](#), Ontario.

4 [Conditions du Programme pilote de mise à l'essai des véhicules utilitaires automatisés](#), Ontario.

Colombie-Britannique :

En 2024, privilégiant la prudence, la Colombie-Britannique a adopté une loi interdisant aux véhicules automatisés de niveau 3 et de niveau supérieur de circuler sur les routes publiques, sauf autorisation spéciale⁵. Bien qu'il existe une exception pour les futurs projets pilotes ou les modifications réglementaires devant permettre aux VA de niveau 3 et de niveau supérieur de circuler sur les routes de la province, aucun projet de ce type n'a été annoncé⁶.

Manitoba :

Selon la *Loi sur la mise à l'essai des technologies des véhicules du Manitoba*, toute personne qui possède un « permis d'essai de technologie » peut faire

fonctionner un « véhicule d'essai », que le système de conduite automatisée soit activé ou non.

Québec :

Au Québec, le public est autorisé à utiliser des VA au niveau 3 de la SAE, à condition que les véhicules soient légalement autorisés à être vendus et achetés au Canada.

Nouvelle-Écosse :

En Nouvelle-Écosse, la *Traffic Safety Act* attend la proclamation royale. Une fois en vigueur, les modifications permettront d'établir des mandats d'assurance pour les VA.

À quoi s'attendre

Nous nous attendons à ce qu'on utilise davantage les technologies de VA dans les programmes d'essai et les programmes pilotes canadiens à mesure que ces technologies continueront d'être mises au point et perfectionnées. Pour réglementer davantage les technologies des VA, le Canada pourrait s'inspirer d'autres pays, comme le Royaume-Uni, qui est en train d'adopter une loi réglementant l'utilisation sécuritaire des véhicules autonomes.

Auteurs



Michael Fekete

Associé, Technologie
mfekete@osler.com
Tél. : 416.862.6792
Bureau : Toronto



Zain Hemani

Sociétaire, Technologie
zhemani@osler.com
Tél. : 416.646.3871
Bureau : Toronto

⁵ [Automated \(self-driving\) vehicles](#), Colombie-Britannique.

⁶ [Automated \(self-driving\) vehicles](#), Colombie-Britannique.

À propos d'Osler, Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Osler est un cabinet d'avocats de premier plan ayant une seule priorité — vos affaires. Que ce soit de Toronto, Montréal, Calgary, Ottawa, Vancouver ou New York, notre équipe fournit des conseils à ses clients canadiens, américains et internationaux relativement à un large éventail de questions juridiques nationales et transfrontalières. Notre approche « une équipe, un cabinet » nous permet d'offrir un accès direct à l'un de nos 600 avocats afin de fournir des solutions juridiques efficaces, proactives et pratiques dictées par vos besoins. Depuis plus de 160 ans, nous avons acquis la réputation de résoudre les problèmes, d'éliminer les obstacles et de fournir les réponses dont vous avez besoin, quand vous en avez besoin.

Osler, Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Montréal Toronto Calgary Vancouver Ottawa New York | osler.com

© 2026 Osler, Hoskin & Harcourt S.E.N.C.R.L./s.r.l.

OSLER