

Modifications proposées au Règlement de l'Ontario 306/15 : Projet pilote sur les véhicules automatisés et aux Règlements refondus de l'Ontario 1990, Règlement 628 : Certificats d'immatriculation de véhicules - Résumé

Contexte :

Le 1^{er} janvier 2016, l'Ontario a lancé un projet pilote de 10 ans en vertu du *Code de la route* pour permettre l'essai de véhicules automatisés (VA) dans certaines conditions. En 2019, le ministère des Transports (MTO), en collaboration avec des intervenants clés de l'industrie et de la sécurité routière, a apporté des améliorations au Programme pilote de mise à l'essai des VA en réponse aux progrès de la technologie des VA et pour assurer la compétitivité économique. Pour connaître tous les détails du projet pilote, veuillez consulter le [Règlement de l'Ontario 306/15](#).

À ce jour, l'Ontario a approuvé la participation de quatorze entités au projet pilote, deux ont été approuvées pour les essais sans conducteur.

Cette phase pilote permet au ministère d'établir des règles, de surveiller l'évolution de l'industrie et de la technologie et d'évaluer la sécurité des VA avant que ces véhicules ne soient mis à la disposition du public. De façon continue tout au long du projet pilote de 10 ans, le MTO évaluera les données et l'information provenant des essais routiers des VA, fera participer les intervenants et apportera des modifications au cadre du projet pilote, au besoin.

Le MTO vise à être une juridiction de premier plan dans l'avancement, le déploiement et l'adoption de la technologie des véhicules connectés et automatisés (VCA), en exploitant pour atteindre ses objectifs de transport, optimiser son système de transport, permettre la croissance économique et l'innovation, et s'harmoniser avec d'autres secteurs de compétence dans la mesure du possible, tout en protégeant la sécurité routière en Ontario.

Le MTO envisage les modifications clés suivantes au règlement actuel sur les VA et les modifications connexes au Programme des plaques d'immatriculation de fabricant :

1. Élargir le nombre d'entités admissibles au projet pilote sur les VA;
2. Supprimer les restrictions sur la modification ou la fabrication de véhicules automatisés par les participants au projet pilote. Permettre à tous les participants approuvés au projet pilote de modifier et de tester les véhicules automatisés fabriqués à l'origine dans le cadre du projet pilote;
3. Élargir l'admissibilité au Programme des plaques d'immatriculation de fabricant pour inclure les participants approuvés au projet pilote de VA;
4. Élargir le Programme des plaques d'immatriculation de fabricant pour permettre le transport de fret/marchandises et l'imposition de frais;
5. Permettre l'essai de véhicules agricoles automatisés dans le cadre du Programme pilote de mise à l'essai des VA;
6. Élaborer un cadre pilote pour l'essai de dispositifs microutilitaires automatisés.

Le ministère propose également de modifier le règlement sur le projet pilote de VA afin de changer la référence à la norme internationale SAE J3016, de la version périmée de juin 2018 à des incorporations en continu de la version la plus actualisée de la norme.

Modifications proposées au Règlement portant sur le projet pilote de VA (Règl. de l'Ont. 306/15) et au Programme des plaques d'immatriculation de fabricant (R.R.O. 1990, Règl. 628) :

1) Élargir le nombre d'entités admissibles au projet pilote de VA

Actuellement, seuls les véhicules fabriqués et équipés par les parties suivantes sont autorisés dans le cadre du projet pilote de VA :

- Fabricants d'équipement d'origine
- Entreprises technologiques
- Établissements d'enseignement et de recherche
- Fabricants de composants et de systèmes

Cette proposition permettrait de lever les restrictions réglementaires sur les entités admissibles au projet pilote de VA. Si une entité peut démontrer qu'elle est en mesure de remplir toutes les obligations du projet pilote, le ministère approuverait sa participation. Cela élargirait l'admissibilité à la participation au projet pilote pour inclure des entités actuellement inadmissibles comme les municipalités, les communautés autochtones, les sociétés, les sociétés de transport en commun, les partenariats ou les entreprises individuelles.

2) Supprimer les restrictions sur la modification ou la fabrication de véhicules automatisés par les participants au projet pilote

Actuellement, si un véhicule est fabriqué à l'origine comme un véhicule de niveau 4 ou 5 de la Society of Automotive Engineering (SAE), seul un fabricant d'équipement d'origine peut modifier et tester le véhicule. Les autres entités admissibles au projet pilote de VA ne peuvent tester que les véhicules qu'elles ont transformés en VA. Cette proposition supprimerait les restrictions réglementaires sur la fabrication ou la modification des véhicules par les participants au cadre du projet pilote de VA. Cela permettrait à toutes les entités admissibles au programme de modifier des véhicules automatisés d'origine.

3) Élargir l'admissibilité au Programme des plaques d'immatriculation de fabricant (plaque du fabricant) pour inclure les participants approuvés du projet pilote de VA

Le programme de « plaque du fabricant » de la province permet aux fabricants de véhicules automobiles et de leurs composants d'utiliser des véhicules sur les routes de l'Ontario à des fins d'essai, de démonstration, d'évaluation et d'exposition. Une plaque du fabricant peut être utilisée sur une voiture de tourisme, un véhicule commercial, un autobus ou une motocyclette.

Cette proposition aurait pour effet de :

- Permettre à toutes les entités admissibles au projet pilote de VA de mettre à l'essai des véhicules conformes et non conformes aux normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) (p. ex. des navettes sans conducteur) sur les routes de l'Ontario.

- Permettre à un plus grand nombre d'entités de tester de nouvelles technologies pour les véhicules (p. ex. les navettes sans conducteur).

Actuellement, bon nombre de ces véhicules ne peuvent être immatriculés qu'avec des plaques de fabricant. Le Programme des plaques d'immatriculation de fabricant, cependant, est limité aux fabricants de véhicules à moteur et de composants, ce qui est incompatible avec l'admissibilité au projet pilote de VA.

4) Élargir le Programme des plaques d'immatriculation de fabricant (plaque de fabricant) pour permettre le transport de fret/marchandises et l'imposition de frais

Cette proposition élargirait la portée du Programme des plaques d'immatriculation de fabricant pour permettre aux participants approuvés du projet pilote de VA qui utilisent des véhicules portant une plaque de fabricant de transporter des marchandises/des biens et de percevoir des frais. Elle permettrait aux participants de tester pleinement les capacités de leurs véhicules, les modèles de prestation de services et d'évaluer l'adoption de solutions premier kilomètre/dernier kilomètre. Cela permettrait de réduire le fardeau des fabricants de VA, des entreprises de transport et des entreprises de l'Ontario.

5) Permettre l'essai de véhicules agricoles automatisés dans le cadre du Programme pilote de mise à l'essai des VA

Cette proposition modifierait le Règl. de l'Ont. 306/15 pour permettre l'essai de véhicules agricoles automatisés (non inclus dans la définition de véhicules automobiles) sur les voies publiques, à l'exclusion des routes de la série 400. Les règles actuelles du *Code de la route* pour l'équipement agricole continuent de s'appliquer (p. ex. obligation de circuler sur l'accotement, aucune limite de taille ou de poids, obligation d'avoir un panneau signalant un véhicule lent, plaque d'immatriculation non nécessaire, signalisation des virages, éclairage de nuit, etc.)

La plupart des règles actuelles de participation au projet pilote de VA continueraient également à s'appliquer, notamment la fourniture de la liste des véhicules participants, la fourniture d'un plan de cybersécurité, le signalement des collisions dans les 10 jours, etc. Les conditions actuelles relatives aux véhicules sans conducteur dans le cadre du projet pilote de VA continuent de s'appliquer (p. ex. déclarer que la technologie est sécuritaire et efficace selon des essais préalables pour les paramètres de conception opérationnelle, déclarer une fonction de surveillance directe et une solution de rechange à risque minimal, etc.)

6) Élaborer un cadre pilote pour l'essai de dispositifs microutilitaires automatisés

Les dispositifs microutilitaires automatisés (DMA), y compris les appareils automatisés de livraison personnelle, ne relèvent pas du cadre réglementaire actuel des VA, car ils ne peuvent pas être considérés comme des véhicules automatisés en vertu du Règlement de l'Ontario 306/15, étant donné qu'ils ne sont pas destinés à être utilisés sur la route. Cette proposition créerait un nouveau règlement pilote de 10 ans pour les DMA automatisés ou télécommandés sous l'autorité pilote de l'article 228 du *Code de la route*. Les paramètres envisagés pour ces DMA sont les suivants :

- Définir les DMA de manière à couvrir largement les dispositifs qui ne seront pas définis comme des véhicules motorisés en Ontario, qui ne sont pas destinés au transport de passagers, qui fonctionnent principalement hors route dans des

endroits tels que les trottoirs, et qui sont orientés vers une tâche et exploités pour fournir principalement des services tels que la livraison de marchandises;

- Un poids maximal de 125 kg et une largeur maximale de 74 cm pour tous les DMA, à l'exception des chasse-neige automatisés qui n'ont aucune restriction proposée en matière de poids et de dimensions;
- Une vitesse maximale de 10 km/h sur les trottoirs et une vitesse maximale de 20 km/h sur les accotements des routes ou les pistes cyclables;
- Un régime municipal de participation et de signalement des collisions, avec le pouvoir d'établir des règlements et de limiter les opérations;
- Une surveillance obligatoire de l'opérateur, capable de créer un arrêt sécuritaire;
- Des signaux sonores obligatoires pour alerter les personnes à proximité;
- Une obligation d'utiliser des réflecteurs et des feux, les feux devant être allumés s'ils sont utilisés entre le coucher et le lever du soleil;
- Une obligation pour les DMA d'être équipés de freins;
- L'interdiction de transporter des matières contrôlées et des marchandises dangereuses qui nécessitent une plaque fédérale;
- Les exigences relatives à l'assurance responsabilité civile générale, au bon état de fonctionnement et aux charges sécurisées;
- l'obligation de céder le passage aux piétons;
- l'obligation d'afficher le nom de l'exploitant, les coordonnées et le numéro unique de l'appareil à l'extérieur du DMA.

Le ministère propose également de modifier le règlement sur le projet pilote de VA afin de changer la référence à la norme internationale SAE J3016, de la version périmée de juin 2018 à des incorporations en continu de la version la plus actualisée de la norme.

Consultation publique :

Le gouvernement de l'Ontario étudie les propositions susmentionnées et vous invite à soumettre vos commentaires sur les modifications proposées au règlement sur le projet pilote de VA et les modifications proposées connexes au Programme des plaques d'immatriculation de fabricant.