

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Guide de démarrage d'un projet d'expérimentation de véhicules autonomes au Québec



JUILLET
2020





Cette publication a été réalisée par la Direction générale de la Sécurité et du Camionnage en collaboration avec la Société d'assurance automobile du Québec et éditée par la Direction des communications du ministère des Transports.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1 888 355-0511 (partout en Amérique du Nord);
- consulter le site Web du ministère des Transports au www.transports.gouv.qc.ca;
- écrire à l'adresse suivante :

Direction des communications
Ministère des Transports
500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
Montréal (Québec) H2Z 1W7

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, 2020

ISBN 978-2-550-87266-5 (PDF)

Dépôt légal – 2020

Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.



TABLE DES MATIÈRES

Contenu

1.	INTRODUCTION.....	2
1.1	Terminologie	2
1.2	Objectifs du guide	3
1.3	Objectifs des projets d'expérimentation	3
1.4	Champ d'application.....	3
1.5	Conformité législative et réglementaire	4
1.6	Responsabilité en matière de sécurité routière	4
2	PRÉPARATION.....	6
2.1	Préparation pour un essai au Canada.....	6
2.2	Encadrement du Québec	6
2.3	Parties prenantes	7
2.4	Dépôt d'une demande de projet d'expérimentation.....	7
2.5	Assurances	9
3	EXÉCUTION	10
3.1	Modification de l'arrêté ministériel	10
3.2	Période test sans passager.....	10
3.3	Suivi	11
3.4	Reddition de comptes	12
	ANNEXE 1 : NIVEAU D'AUTONOMIE SELON LA NORME J3016.....	13
	ANNEXE 2 : LISTE DES EXIGENCES.....	14

1. INTRODUCTION

Le gouvernement du Québec est soucieux de favoriser l'innovation et le développement économique dans une perspective de développement durable. D'ici 2030, il entend faire du Québec le leader nord-américain de la mobilité durable et intégrée.¹

Conscient du potentiel des véhicules autonomes (VA), tant sur le plan de la sécurité routière que de la mobilité durable, le gouvernement du Québec a, en avril 2018, modifié le Code de la sécurité routière (CSR) afin d'encadrer leur émergence.

Ainsi, le ministre des Transports peut, par arrêté ministériel, mettre en place des projets pilotes afin d'expérimenter la circulation des VA sur le réseau routier et indiquer la présence de ces dispositions sur celles prévues au CSR et à la Loi sur l'assurance automobile.

En procédant par la mise en place de projets pilotes, le ministre se donne la flexibilité nécessaire pour fixer des règles propres aux types de véhicules que les promoteurs souhaitent mettre en circulation, tout en assurant la sécurité des usagers de la route.

1.1 Terminologie

Promoteur : Organisme d'essais tel qu'il a été défini par Transports Canada² : une entreprise ou un organisme cherchant à mettre à l'essai un système de conduite automatisé (SCA) au Canada, y compris les fabricants d'origine de véhicules automatisés, les entreprises technologiques, les établissements d'enseignement ou de recherche et les fabricants de pièces, de systèmes, d'équipement ou de composants pour systèmes de conduite automatisés.

Projet d'expérimentation : Projet soumis par un promoteur et ayant reçu l'autorisation du ministre des Transports par arrêté ministériel, lui permettant l'utilisation d'un VA à des fins d'expérimentation.

Projet pilote : Cadre réglementaire rédigé en vertu du deuxième alinéa de l'article 633.1 du CSR (chapitre C-24.2) et permettant la mise en place des projets d'expérimentation de VA.

¹ Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, Transporter le Québec vers la modernité — Politique de mobilité durable — 2030, gouvernement du Québec, avril 2018, 54 p.

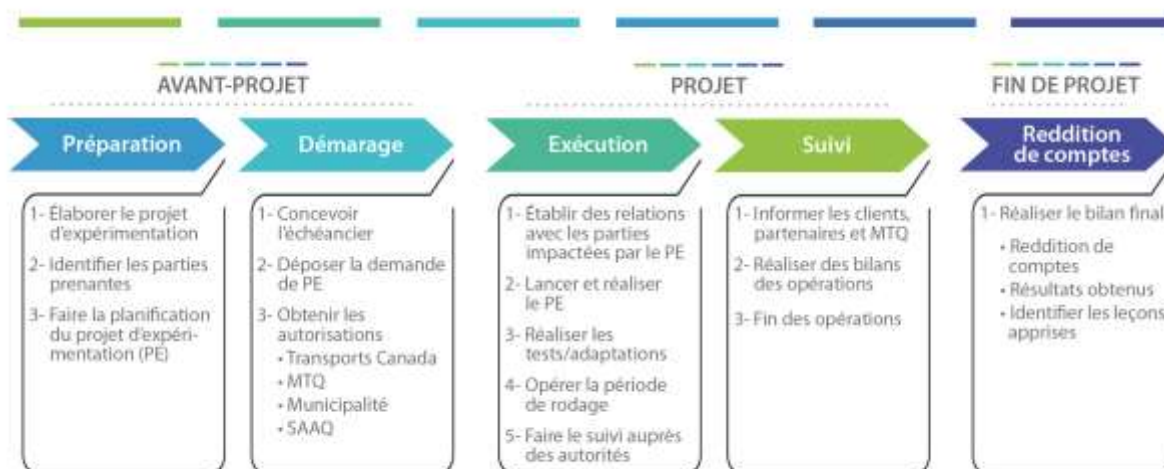
² Transports Canada, Essais des véhicules hautement automatisés au Canada : Lignes directrices à l'intention des organismes d'essais, juin 2018.

1.2 Objectifs du guide

Ce guide se veut un accompagnement général à l'intention des promoteurs pour l'expérimentation de tout type de VA sur le chemin public. Il a pour objectif de préciser les exigences minimales du gouvernement du Québec pour la mise en place de projets pilotes.

Les promoteurs qui souhaitent proposer un projet d'expérimentation doivent suivre les étapes décrites dans le présent guide.

Le schéma ci-après illustre l'approche préconisée pour ces projets.



1.3 Objectifs des projets d'expérimentation

Les projets d'expérimentation permettent aux entreprises de faire des démonstrations de systèmes de conduite automatisés et de faire progresser le développement de ces technologies. Ils permettent également aux organisations de transport en commun et aux municipalités de se familiariser avec les nouvelles technologies et ainsi de se préparer à leur utilisation sur la voie publique.

Ces projets permettent de faire de la collecte d'informations en vue d'évaluer l'incidence des VA sur les usagers de la route et le réseau routier. À terme, ceci permettra une adaptation de la législation afin d'encadrer la circulation des VA de façon sécuritaire sur le chemin public.

1.4 Champ d'application

Le guide s'applique aux expérimentations relatives aux VA sur les bases suivantes :

- l'expérimentation concerne des VA de niveau 3 (sauf les véhicules dont la vente est admise au Canada), 4 ou 5 selon la norme J3016 de SAE International (voir l'annexe 1).
- l'expérimentation aura lieu sur le chemin public, incluant les chemins soumis à la gestion du ministère des Forêts, de la Faune et des Parcs et du ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles ou entretenus par ceux-ci, les chemins privés ouverts à la circulation publique, les terrains de centres commerciaux et les autres terrains où le public est autorisé à circuler.
- Aucune demande d'expérimentation ni d'autorisation ministérielle n'est requise dans le cas d'expérimentations hors chemin public (p. ex. : les terrains ou les routes privés fermés à la circulation publique, les chemins publics entièrement fermés à la circulation de véhicules routiers, les stationnements privés fermés au public).
- Il est important de savoir qu'il est interdit de mettre en circulation des VA sur le chemin public du Québec autrement que dans le cadre d'un projet pilote approuvé par le ministre des Transports. Cette interdiction ne s'applique toutefois pas aux VA de niveau d'automatisation 3 ou inférieur dont la vente est admise au Canada.

1.5 Conformité législative et réglementaire

Pour qu'un projet d'expérimentation sur le chemin public ait lieu, un arrêté ministériel devra être signé par le ministre. Le promoteur aura la responsabilité d'effectuer son expérimentation en conformité avec les exigences mentionnées dans l'arrêté ministériel.

L'arrêté ministériel ne fait pas abstraction de toutes les autres lois et de tous les autres règlements du Québec. Le promoteur doit donc se conformer à l'ensemble des lois et règlements qui s'appliquent. À cet effet, un comité de travail (comité) formé de représentants experts en sécurité routière du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ) accompagnera les promoteurs.

1.6 Responsabilité en matière de sécurité routière

Le promoteur doit s'assurer que l'expérimentation se réalisera en toute sécurité pour l'ensemble des usagers du réseau routier québécois, qu'il s'agisse d'un parcours prédéfini ou en libre circulation. À cette fin, le promoteur doit identifier les risques de sécurité routière et proposer, dans sa demande de projet d'expérimentation, des mesures de mitigation en tenant compte du type de véhicule, du parcours et de la cohabitation avec les usagers de la route.

Pendant que le véhicule est en marche, le conducteur doit assurer la bonne cohabitation entre le véhicule, les autres usagers et le cadre de l'expérimentation (parcours, comportement attendu du véhicule, etc.).



Les mesures de mitigation proposées devront être appuyées par des expérimentations ou des démonstrations antérieures ou de la documentation technique démontrant leur efficacité. Des modifications au projet d'expérimentation initialement déposé peuvent également être mises de l'avant pour mitiger un ou des risques.

En ce qui concerne la cybersécurité, il est de la responsabilité du promoteur de démontrer que le véhicule est sécuritaire.

Il appartient au comité d'approuver les demandes de projets d'expérimentation en s'assurant, entre autres, de la sécurité des passagers et des autres usagers de la route.

2. PRÉPARATION

Plusieurs actions doivent être posées par le promoteur avant de procéder à l'expérimentation d'un VA sur le réseau routier.

Voici la démarche à suivre pour déposer un projet d'expérimentation de VA.

2.1 Préparation pour un essai au Canada

Afin de connaître les divers rôles et responsabilités des gouvernements fédéraux, provinciaux, territoriaux et municipaux qui participent à la facilitation des essais au Canada, le promoteur est invité à consulter le document [Cadre de sécurité du Canada pour les véhicules automatisés et connectés](#), préparé par le gouvernement du Canada en collaboration avec les différents territoires et provinces.

Ce document permet au promoteur de se familiariser avec les exigences et autorisations à obtenir de Transports Canada et à respecter lorsqu'il exerce ses activités au Canada et entend mettre en circulation un véhicule au Québec.

Le Cadre de sécurité ainsi que des outils et ressources à son appui peuvent être consultés sur le site de Transports Canada : www.canada.ca/vehiculesautomatisees.

Toutefois, les administrations provinciales, territoriales et municipales demeureront responsables d'approuver les demandes présentées par les promoteurs en se basant sur leurs propres lois et règlements et en élargissant les exigences minimales dictées par Transports Canada, si elles le jugent nécessaire.

2.2 Encadrement du Québec

L'article 492.8 du CSR interdit de mettre en circulation un véhicule autonome sur le chemin public, à l'exception d'un véhicule ayant une autonomie de niveau 3 dont la vente est autorisée au Canada. Toutefois, l'article 633.1 permet la mise en œuvre de projets pilotes autorisés par le ministre des Transports par l'entremise d'un arrêté ministériel.

En date de février 2020, le gouvernement du Québec a approuvé le Projet pilote relatif aux autobus et aux minibus autonomes (arrêté ministériel no 2018-16), qui encadre tout projet visant ce type de VA. Cet arrêté ministériel est composé de façon à ce qu'il y ait une partie commune pour tous les projets d'expérimentation et une partie spécifique à chaque projet et identifiant l'exploitant, le fabricant, le modèle du véhicule et la localisation du projet.

Dans le cas où le promoteur déposera une demande d'expérimentation pour un type de VA qui n'est ni un autobus ni un minibus autonome, un nouvel arrêté ministériel, propre à ce nouveau VA, devra être autorisé par le ministre des Transports.

2.3 Parties prenantes

Un important travail d'information et de conciliation sera à faire par le promoteur avant de lancer le projet d'expérimentation. Il devra tenir compte de l'ensemble des parties prenantes de l'expérimentation afin de limiter les conflits. Il s'agira d'informer les entreprises, les corps policiers, les services d'urgence, le public et les autres usagers de la route touchés par le projet pilote.

De plus, tout au long du projet, le promoteur doit régulièrement tenir informés la SAAQ et le MTQ afin de leur permettre de suivre l'évolution du projet. Il doit aussi leur donner, à tout moment pendant la durée du projet, toute l'information qu'ils jugeront nécessaire à la poursuite de celui-ci.

Responsable du réseau routier

Pour réaliser un projet d'expérimentation ayant lieu sur le réseau routier municipal, le promoteur doit approcher la ville ou la municipalité lors de la préparation de son projet afin d'obtenir son accord pour réaliser le projet d'expérimentation sur son réseau. La municipalité est un partenaire clé dans la réalisation du projet puisqu'elle est l'entité qui gère le réseau routier municipal.

Pour un projet ayant lieu sur le réseau routier dont le gestionnaire est le MTQ, le promoteur doit approcher la direction territoriale de la région administrative concernée lors de la préparation de son projet, soit avant le dépôt du projet pilote.

Le promoteur a la responsabilité d'obtenir, auprès des autorités ayant compétence en la matière, les autorisations requises avant d'entamer tout changement à l'aménagement de l'espace routier ou à l'infrastructure routière.

2.4 Dépôt d'une demande de projet d'expérimentation

Dans le cadre d'un projet d'expérimentation, le principal objectif du MTQ et de la SAAQ est de veiller à ce que le véhicule et son utilisation soient sécuritaires pour l'ensemble des usagers. Cette sécurité doit être assurée dans toutes les conditions routières auxquelles l'expérimentation est soumise.

Pour déposer une demande d'expérimentation d'un VA, le promoteur doit transmettre les documents suivants à l'adresse vehiculesautonomes@transports.gouv.qc.ca :

- a) Une demande de projet d'expérimentation présentant :
 - i. Le projet d'expérimentation (p. ex. : description sommaire du projet, présence de passagers et échéancier);
 - ii. Les objectifs;
 - iii. Les marques et modèles des véhicules autonomes qu'il entend mettre en circulation ainsi que leur nombre et leur niveau d'automatisation;

- 
- iv. Le territoire où serait mis en œuvre le projet d'expérimentation et une description du parcours où le véhicule serait appelé à circuler (p. ex. : limite de vitesse, zone urbaine ou rurale, infrastructures routières);
 - v. Les moyens pris afin d'harmoniser l'expérimentation avec l'aménagement routier où elle se déroulerait;
 - vi. Les mesures de sécurité proposées en vue d'assurer une cohabitation harmonieuse du véhicule visé par l'expérimentation avec les autres véhicules et usagers de la route;
 - vii. Les mesures prises afin d'assurer la compatibilité entre les capacités du véhicule, l'environnement et l'aménagement urbain dans lequel il évoluera;
 - viii. La durée du projet;
 - ix. La liste des partenaires d'affaires du projet;
 - x. Les spécifications techniques et technologiques de conception du véhicule qui sera expérimenté (domaine de conception opérationnelle).
- b) Un programme qui permet de maintenir le véhicule en bon état de fonctionnement et qui prévoit les normes d'entretien ainsi que la fréquence des vérifications de ce véhicule et les modalités de celles-ci.
 - c) Tout renseignement permettant d'établir que le véhicule est sécuritaire (p. ex. : présentation des expérimentations réalisées antérieurement).
 - d) Dans le cas d'un exploitant de VA, l'autorisation écrite du fabricant à ce que l'expérimentation soit réalisée par l'exploitant.
 - e) Une preuve que le promoteur est le propriétaire du véhicule ou qu'il a une entente avec le propriétaire du véhicule pour agir à ce titre dans le cadre du projet d'expérimentation (condition préalable à l'immatriculation du véhicule).
 - f) La formation offerte au conducteur du véhicule, incluant la documentation en soutien à la formation et les autres outils pédagogiques.

Le comité est responsable de l'analyse de chaque demande de projet d'expérimentation de VA. Il évaluera la faisabilité de la proposition d'expérimentation au regard des risques à la sécurité routière.

Le comité pourra demander, au besoin, des renseignements supplémentaires permettant de clarifier ou de compléter l'analyse de la demande de projet d'expérimentation et pourrait, selon les risques identifiés, proposer des adaptations.

Note : Mis à part les documents qu'il doit transmettre lors du dépôt de la demande, soit ceux énumérés précédemment, le promoteur doit s'assurer d'avoir



obtenu toute autorisation nécessaire et d'avoir rempli toute autre exigence inhérente au projet.

Une liste complète des documents à fournir et des exigences à remplir tout au long du processus d'expérimentation se trouve à l'annexe 2. Si le promoteur compte mettre en circulation un VA autre qu'un autobus ou un minibus autonome, des preuves et des documents additionnels pourraient être exigés par le comité.

2.5 Assurances

En ce qui concerne des projets d'expérimentation avec un autobus ou un minibus autonome, la Loi sur l'assurance automobile, à l'article 87.1, édicte que le montant obligatoire minimum de l'assurance de responsabilité pour préjudices matériels pour le propriétaire ou l'exploitant de véhicules lourds est d'un million de dollars. Ainsi, pour obtenir l'immatriculation du véhicule, le propriétaire doit avoir une preuve d'assurance de responsabilité pour dommages matériels d'un million de dollars.

Si le promoteur compte mettre en circulation un VA autre qu'un autobus ou un minibus autonome, les conditions d'assurance pourraient varier, selon l'analyse du comité.

3 EXÉCUTION

Lorsque le promoteur recevra l'autorisation de mettre en œuvre son projet d'expérimentation, qu'il aura obtenu l'immatriculation du véhicule et qu'il sera détenteur d'une assurance de responsabilité pour préjudices matériels, le projet entrera dans sa phase d'exécution.

Note : La section suivante est basée sur les étapes nécessaires à la mise en circulation d'un autobus ou d'un minibus autonome. Si le promoteur compte mettre en circulation un VA autre qu'un autobus ou un minibus autonome, le respect de conditions additionnelles pourrait être exigé par le ministre des Transports.

3.1 Modification de l'arrêté ministériel

Dès lors que le projet est analysé et les exigences, respectées, le ministre peut permettre, par arrêté, le démarrage du projet d'expérimentation.

L'arrêté ministériel en cours, qui encadre l'expérimentation des autobus et des minibus autonomes, a une durée de cinq ans. La fin des projets pilotes est donc le 1er septembre 2023. Cependant, une prolongation de deux ans est possible.

Une fois la modification de l'arrêté ministériel publiée à la Gazette officielle du Québec, l'arrêté entrera en vigueur le quinzième jour qui suit la date de sa publication. Cela signifie que le véhicule ne pourra être mis en circulation sur le réseau routier qu'à partir de cette date.

3.2 Période test sans passager

Le ministre peut imposer une période de test sans passager. Elle sert à valider que les risques spécifiques au véhicule, à la cohabitation avec les autres usagers de la route, au parcours et à l'intégration de ces trois composantes sont bien mitigés. Cette période de test doit se faire sans transport de passager, à l'exception des ressources concernées par le projet.

Le promoteur devra développer un protocole de test afin d'informer le comité sur la manière dont les tests seront réalisés et des dates auxquelles ils le seront.

Il est également possible que le comité demande l'exécution de scénarios afin de clarifier certains éléments de risques liés au projet d'expérimentation. Afin que le promoteur puisse se préparer adéquatement, le comité transmettra au promoteur un protocole de validation (liste de scénarios).

Bien que cette période de test soit à la discrétion du ministre, il est fortement recommandé, aux promoteurs, de prévoir et de planifier une telle période en cours de projet.

Validation technique du projet

Pendant la période de test, une équipe du comité ira vérifier sur place si le projet d'expérimentation est sécuritaire pour tous les usagers de la route. Une liste des vérifications à faire sera transmise au promoteur. À la suite de cette validation, des correctifs peuvent être demandés avant que des passagers utilisent le service.

3.3 Suivi

Un bilan des activités devra être remis au comité, à une fréquence déterminée d'un commun accord entre le promoteur et le comité. Selon la nature du projet, ce bilan pourrait comprendre les informations suivantes :

- les dates de mise en circulation du véhicule;
- les périodes (heure de début et heure de fin) de mise en circulation du véhicule par date;
- les conditions météorologiques générales de la journée;
- la vitesse moyenne du véhicule par jour;
- le nombre d'arrêts d'urgence et le contexte de leur réalisation;
- le nombre de kilomètres parcourus en mode de conduite autonome et en mode de conduite manuelle;
- le nombre de désengagements du mode de conduite autonome et les raisons du désengagement;
- le nombre d'incidents mécaniques ou technologiques et une description de chacun des incidents;
- le nombre de mises à jour du ou des logiciels;
- tout autre élément jugé essentiel pour le suivi du projet d'expérimentation.

Après avoir reçu le bilan, le comité évaluera la pertinence de retourner faire des observations terrain du projet.

Il est à noter que le promoteur doit sans délai informer le ministre des Transports et la SAAQ, à l'adresse urgence.vehiculesautonomes@transports.gouv.qc.ca, lorsque, dans le cours de l'expérimentation du véhicule, survient l'un des événements suivants :

- un accident au cours duquel un préjudice a été causé;

- un événement mettant en cause la sécurité des usagers de la route;
- un problème détecté qui présente un risque pour la sécurité des usagers de la route.

Avant de remettre en circulation le VA, le promoteur doit indiquer au ministre et à la SAAQ tout renseignement permettant d'établir les causes du problème ou de l'événement ainsi que les mesures qu'il prend afin de s'assurer que le problème ou l'événement ne se reproduira pas et que la sécurité des usagers de la route ne sera plus compromise.

3.4 Reddition de comptes

À la fin du projet d'expérimentation, un bilan du projet devra être réalisé afin de faire état des succès, des difficultés, des résultats obtenus et des leçons apprises.

Ce bilan devra être remis au comité après la fin de chaque année d'expérimentation ou au plus tard 30 jours après la fin de l'expérimentation. Certaines informations de base, pour toute la période, devront s'y trouver, tel que cela est exigé à l'article 25 de l'arrêté ministériel, notamment :

- les résultats obtenus au cours de l'expérimentation;
- la durée de l'expérimentation pour chaque parcours;
- le nombre total de kilomètres parcourus détaillé par mode de conduite, soit la conduite autonome ou manuelle;
- la date des mises à jour des logiciels embarqués ainsi qu'une synthèse des effets obtenus sur l'expérimentation;
- le nombre total de désengagements du mode de conduite autonome et les principales raisons de ces désengagements;
- une synthèse des accidents de la route;
- le nombre d'incidents mécaniques ou technologiques et une description de chacun des incidents et des moyens pris pour les corriger;
- le nombre d'applications de l'arrêt d'urgence;
- le nombre de plaintes reçues, l'objet de ces plaintes et les mesures prises afin de remédier à la situation;
- les changements et les adaptations apportés;
- les leçons apprises et les suites à prendre;
- tout autre élément jugé essentiel pour l'évaluation du projet d'expérimentation.

ANNEXE 1 : NIVEAU D'AUTONOMIE SELON LA NORME J3016

Note : SAE International fait régulièrement des mises à jour de sa norme. Veuillez consulter la documentation en ligne en visitant www.sae.org.

Niveau ³	Nom	Définition narrative	Tâches de conduite dynamique (TCD)		TCD d'urgence	Domaine de conception opérationnelle (DCO)
			Contrôle soutenu latéral et longitudinal des mouvements du véhicule	Détection et interventions relatives à des objets et des événements (DIOE)		
Le conducteur effectue une partie ou la totalité des TCD.						
0	Aucune automatisation de conduite	Le conducteur effectue toutes les TCD, même lorsqu'elles sont aidées de systèmes de sécurité actifs.	Conducteur	Conducteur	Conducteur	S.O.
1	Aide à la conduite	L'exécution soutenue et spécifique au DCO est faite par des systèmes de conduite automatisés de la sous-tâche de contrôle latéral OU longitudinal des mouvements du véhicule des TCD, et il est attendu que le conducteur effectue le reste des TCD.	Conducteur et système	Conducteur	Conducteur	Limité
2	Automatisation de conduite partielle	L'exécution soutenue et spécifique au DCO est faite par des systèmes de conduite automatisés de la sous-tâche de contrôle latéral ET longitudinal des mouvements du véhicule des TCD, et il est attendu que le conducteur effectue la sous-tâche de DIOE et supervise les systèmes de conduite automatisés.	Système	Conducteur	Conducteur	Limité
Le SCA (« système ») effectue toutes les TCD (alors qu'il est activé).						
3	Automatisation conditionnelle de la conduite	L'exécution soutenue et spécifique au DCO est faite par un SCA de toutes les TCD, dans l'attente que l'utilisateur, prêt aux TCD d'urgence, soit réceptif aux demandes émises par le SCA afin d'intervenir, qu'il soit réceptif aux défaillances de systèmes pertinents à l'exécution des TCD dans d'autres systèmes de véhicule et qu'il intervienne de façon appropriée.	Système	Système	Utilisateur prêt pour l'urgence (devient le conducteur lors de l'urgence)	Limité
4	Automatisation importante de la conduite	L'exécution soutenue et spécifique au DCO est faite par des SCA de toutes les TCD et les TCD d'urgence, sans attente qu'un utilisateur réponde à une demande d'intervention.	Système	Système	Système	Limité
5	Automatisation complète de la conduite	L'exécution soutenue et inconditionnelle (c'est-à-dire non spécifique au DCO) par des SCA de toutes les TCD et des TCD d'urgence, sans s'attendre à ce qu'il soit attendu qu'un utilisateur réponde à une demande d'intervention.	Système	Système	Système	Illimité

³ <https://www.sae.org/search/?qt=j3016>

ANNEXE 2 : LISTE DES EXIGENCES

Le tableau ci-après est un résumé des divers documents que le promoteur devra déposer au comité :

Document	Étape
Demande de projet d'expérimentation (voir 2.4 a.)	Dépôt de la demande
Programme de vérification et d'entretien du véhicule, comprenant les vérifications journalières à effectuer par le conducteur avant la prise des passagers	Dépôt de la demande
Manuel de formation des conducteurs	Dépôt de la demande
Plan de gestion de crise	Dépôt de la demande
Domaine de conception opérationnelle	Dépôt de la demande
Preuve de propriété du véhicule	Immatriculation
Document	Étape
Protocole de la période de test (voir 3.2)	Avant la visite terrain
Bilan à fréquence déterminée (voir 3.3)	Au cours du projet pilote
Bilan annuel (voir 3.4)	À la fin du projet pilote

De plus, le promoteur devra s'assurer d'avoir obtenu les autorisations nécessaires et d'avoir rempli toute autre exigence inhérente au projet, comme il est résumé dans le tableau ci-après :

Exigence	Responsable	Autorisation ministérielle
Permission d'importation du véhicule, s'il y a lieu	Transports Canada	Avant
Inscription au Registre des entreprises du Québec	Registraire des entreprises du Québec	Avant
Inscription au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds, s'il y a lieu	Commission des transports du Québec	Avant
Souscription d'une assurance de responsabilité pour préjudices matériels	Assureur privé	Avant
Obtention de l'immatriculation du véhicule	SAAQ	Après
Formation des conducteurs	Promoteur	Après

