



## Circulaire d'information

**Sujet :** Questions d'ordre juridictionnel concernant l'utilisation des systèmes d'aéronefs télépilotes

Bureau émetteur : Aviation civile, Direction de la Stratégie et des technologies émergentes

Numéro de document : CI 900-001

Numéro de classification du dossier : Z 5000-34

Numéro d'édition : 01

Numéro du SGDDI : 21352925-V4

Date d'entrée en vigueur : 2026-05-18

### Table des matières

<b>1.0</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
1.1	Objet.....	2
1.2	Applicabilité .....	2
1.3	Description des changements.....	2
<b>2.0</b>	<b>Références et exigences</b> .....	<b>2</b>
2.1	Documents de référence.....	2
2.2	Documents annulés .....	2
2.3	Définitions et abréviations .....	2
<b>3.0</b>	<b>Contexte</b> .....	<b>3</b>
<b>4.0</b>	<b>Discussion</b> .....	<b>4</b>
<b>5.0</b>	<b>Recommandation</b> .....	<b>4</b>
<b>6.0</b>	<b>Gestion d'information</b> .....	<b>4</b>
<b>7.0</b>	<b>Historique du document</b> .....	<b>4</b>
<b>8.0</b>	<b>Contactez-nous</b> .....	<b>4</b>
	<b>Annexe A – Jugements de la Cour suprême</b> .....	<b>5</b>

## 1.0 Introduction

- 1) La présente circulaire d'information (CI) vise à fournir des renseignements et des conseils. Elle ne peut en elle-même ni modifier, ni créer une exigence réglementaire, ni peut-elle autoriser de changements ou de dérogations aux exigences réglementaires, ni établir de normes minimales.

### 1.1 Objet

- 1) La Cour suprême du Canada a statué que le gouvernement fédéral avait la compétence exclusive en matière d'aéronautique. Dans ses diverses décisions, la Cour a examiné si certaines lois provinciales, territoriales et municipales portaient atteinte aux pouvoirs fédéraux fondamentaux en matière d'aéronautique.
- 2) Le présent document vise à mieux sensibiliser le public, les pilotes de systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP) et les autres parties intéressées du milieu aéronautique à l'existence éventuelle de lois provinciales, territoriales et municipales valides relatives aux activités liées aux ATP ou à l'utilisation générale des SATP.

### 1.2 Applicabilité

- 1) Le présent document est mis à la disposition du public à titre informatif. Il s'applique à tout le personnel de Transports Canada, Aviation civile (TCAC), aux délégués, aux autorités provinciales et municipales de même qu'aux membres du public, y compris les pilotes de SATP.

### 1.3 Description des changements

- 1) Sans objet.

## 2.0 Références et exigences

### 2.1 Documents de référence

- 1) Les documents de référence suivants sont destinés à être utilisés conjointement avec le présent document :
  - a) [Loi sur l'aéronautique](#) (L.R.C. (1985), ch. A-2)
  - b) Partie I, sous-partie I du *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) – Dispositions générales
  - c) Partie IX du RAC – Systèmes d'aéronefs télépilotés

### 2.2 Documents annulés

- 1) Sans objet.
- 2) Par défaut, il est entendu que la publication d'une nouvelle édition d'un document annule automatiquement toutes éditions antérieures de ce même document.

### 2.3 Définitions et abréviations

- 1) Les **définitions** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
  - a) **Loi sur l'aéronautique, para. 3(1); « aéronef »** désigne tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, ainsi qu'une fusée.

- b) **Partie I, sous-partie I du RAC; « aéronef télépiloté »** désigne tout aéronef navigable utilisé par un pilote qui n'est pas à son bord, à l'exclusion d'un cerf-volant, d'une fusée ou d'un ballon.
  - c) **Partie I, sous-partie I du RAC; « système d'aéronef télépiloté »** désigne l'ensemble d'éléments configurables comprenant un aéronef télépiloté, un poste de contrôle, des liaisons de commande et de contrôle et d'autres éléments nécessaires pendant les opérations aériennes.
- 2) Les **abréviations** suivantes s'appliquent aux fins du présent document :
- a) **ATP** : Aéronef télépiloté
  - b) **CI** : Circulaire d'information
  - c) **RAC** : *Règlement de l'aviation canadien*
  - d) **SATP** : Système d'aéronef télépiloté

### 3.0 Contexte

- 1) Le gouvernement du Canada dispose d'une compétence exclusive en matière d'aéronautique et a créé un cadre juridique en adoptant la *Loi sur l'aéronautique*. Aux termes de cette loi, le ministre des Transports est chargé de promouvoir les activités aéronautiques. La Loi lui confère également le pouvoir de prendre des règlements concernant l'utilisation des aéronefs, y compris les systèmes d'aéronefs télépilotés (SATP). Le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC) prévoit un certain nombre de règles relatives aux SATP, notamment des exigences en matière d'immatriculation, de certification, de navigabilité, d'utilisation et de vol, y compris la désignation des espaces aériens où les aéronefs télépilotés (ATP) sont autorisés à voler.
- 2) Les SATP sont soumis à différentes dispositions du RAC, mais sont principalement régis par la partie IX. Celle-ci comprend des règles relatives aux espaces aériens où les ATP peuvent voler au Canada, ainsi qu'à la distance minimale entre les ATP et les personnes présentes au sol et entre les ATP et leur pilote. Ces exigences dépendent de la taille de l'appareil, de la certification du pilote et des capacités techniques de l'appareil pour répondre à des exigences précises en matière de sécurité et de rendement. Dans certains cas, pour accéder à certains types d'espace aérien et pour les vols à proximité d'aérodromes, une autorisation préalable des autorités compétentes, comme le fournisseur de services de la circulation aérienne ou l'exploitant de l'aéroport, est requise.
- 3) Les enjeux liés aux emplacements, aux procédures et aux règles de vol pour l'utilisation des SATP peuvent être soumis à diverses législations fédérales, provinciales, territoriales et municipales. Ce cadre juridique complexe a suscité des inquiétudes chez les pilotes de SATP et d'autres intervenants préoccupés par l'application des lois provinciales, territoriales et municipales lorsque celles-ci entrent en conflit avec la *Loi sur l'aéronautique* et le RAC pour les vols d'ATP.
- 4) Deux décisions importantes de la Cour suprême du Canada (Québec (Procureur général) c. Lacombe [2010] 2 SCR 453 et Québec (Procureur général) c. Canadian Owners and Pilots Association [COPA] [2010] 2 SCR 536) ont confirmé la compétence fédérale dans le domaine de l'aéronautique, et une décision récente de la Cour suprême du Canada a réaffirmé cette jurisprudence (Opsis Services aéroportuaires inc. c. Québec (Procureur général), 2025 SCC 17). Ces décisions traitent des lois de plusieurs administrations qui s'appliquent simultanément en ce qui concerne l'utilisation des terres et les activités aéroportuaires (les liens vers les trois décisions de la Cour suprême se trouvent à l'annexe A).

## 4.0 Discussion

- 1) La compétence fédérale exclusive en aéronautique a été maintes fois reconnue par les tribunaux canadiens. La compétence fédérale en aéronautique englobe non seulement la réglementation des opérations aériennes, mais aussi le pouvoir d'établir des règles concernant l'espace aérien où les ATP peuvent voler.
- 2) La Cour suprême du Canada a reconnu que certains chevauchements de compétences sont inévitables. Comme mentionné dans la décision COPA, le critère permettant de déterminer si une loi provinciale, territoriale ou municipale empiétant sur la compétence fédérale en aéronautique est valide consiste à déterminer si cette loi empiète sur des activités qui relèvent du « champ d'application principal » exclusif du gouvernement fédéral en matière d'aviation.
- 3) Le respect de la *Loi sur l'aéronautique* n'empêche pas nécessairement l'application d'autres lois pertinentes.

## 5.0 Recommandation

- 1) La question de savoir si les lois provinciales, territoriales ou municipales relatives aux SATP empiètent sur le « champ d'application principal » exclusif du gouvernement fédéral en matière d'aéronautique doit être traitée par les tribunaux au cas par cas.
- 2) En cas de chevauchement valide et applicable des lois, le respect des lois provinciales, territoriales et municipales pourrait être imposé par ces administrations.
- 3) Transports Canada n'est pas en mesure de fournir des conseils juridiques concernant l'application des lois existantes qui ne relèvent pas de sa compétence.

## 6.0 Gestion d'information

- 1) Sans objet

## 7.0 Historique du document

- 1) Sans objet

## 8.0 Contactez-nous

Pour obtenir de plus amples renseignements, veuillez contacter :  
Direction de la stratégie et des technologies émergentes, AARV  
Courriel : [TC.RPASINFO-INFOSATP.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RPASINFO-INFOSATP.TC@tc.gc.ca).

Nous vous invitons à nous faire part de toute proposition de modification au présent document.  
Veuillez soumettre vos commentaires à :

Direction de la stratégie et des technologies émergentes, AARV  
Courriel : [TC.RPASINFO-INFOSATP.TC@tc.gc.ca](mailto:TC.RPASINFO-INFOSATP.TC@tc.gc.ca).

### Document approuvé par

Ryan Coates  
Le directeur exécutif, Stratégie et technologies émergentes

## **Annexe A – Jugements de la Cour suprême**

Cour suprême du Canada

- 1) [Québec \(Procureur général\) c. Canadian Owners and Pilots Association](#)
- 2) [Québec \(Procureur général\) c. Lacombe](#)
- 3) [Opsis Services aéroportuaires inc. c. Québec \(Procureur général\)](#)