



Conseil économique et social

Distr. générale
3 janvier 2024
Français
Original : anglais

Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière

Quatre-vingt-huitième session

Genève, 18-22 mars 2024

Point 3 b) de l'ordre du jour provisoire

Convention de 1968 sur la circulation routière

Activités à distance liées à la conduite

Activités à distance liées à la conduite

Communication de l'Allemagne, de la Finlande et du Royaume-Uni

Le présent document est une version révisée du document informel n° 7 (septembre 2023), relatif aux questions de sécurité liées à la télégestion des véhicules automatisés à bord desquels la présence d'un conducteur n'est pas nécessaire. Le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) est invité à l'examiner.



Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	3
II. Portée	4
III. Définitions.....	4
IV. Recommandations à l'intention des prestataires de services de télégestion (entreprises)	4
V. Recommandations à l'intention des téléopérateurs (personnes).....	7
VI. Recommandations à l'intention des fabricants.....	8
VII. Recommandations à l'intention des Parties contractantes à la Convention de Genève du 19 septembre 1949 sur la circulation routière et à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière.....	9
VIII. Dispositions finales	9
Références.....	10

I. Introduction

1. Depuis sa soixante-dix-huitième session, tenue en 2019, le Forum mondial de la sécurité routière (WP.1) examine les situations dans lesquelles le conducteur manœuvre le véhicule de l'extérieur. Le présent document s'inscrit dans le prolongement de deux documents informels distincts soumis à la quatre-vingt-sixième session du WP.1, relatifs à la conduite à distance (document informel n° 1/Rev.2 (septembre 2021)) et à la télégestion des véhicules automatisés (document informel n° 16), et les remplace.
2. L'émergence des activités à distance dans le contexte de la circulation des véhicules routiers a fait apparaître deux notions, qui suscitent de nombreux débats. La première, celle de conduite à distance, renvoie aux situations dans lesquelles une personne se trouvant à l'extérieur d'un véhicule en assure la conduite. Ces situations ne relèvent ni de la conduite conventionnelle (une personne se trouvant à l'intérieur du véhicule en assure la conduite) ni de la conduite automatisée (un système de conduite automatisé exécute une tâche de conduite dynamique). Le lieu où se trouve le conducteur n'étant pas expressément défini dans les conventions de 1949 et 1968, il est nécessaire de réfléchir à l'élaboration de dispositions visant à assurer la sécurité routière dans le contexte du déploiement de technologies de conduite à distance.
3. La seconde notion, à savoir la télésurveillance et la téléassistance, est distincte de celle de conduite à distance et concerne uniquement les véhicules automatisés. Elle recouvre l'envoi d'informations ou d'instructions à un véhicule automatisé, lorsque celui-ci se trouve dans une situation qu'il n'est pas capable de gérer. Une définition commune de cette notion pourrait permettre d'harmoniser les attentes au niveau mondial pour ce qui est de la sécurité routière.
4. Les deux notions sont liées à celle, plus vaste, de télégestion, qui renvoie à des activités menées par un opérateur depuis l'extérieur d'un véhicule se trouvant hors de son champ de vision et sans qu'un conducteur ne se trouve à bord. La télégestion sera nécessaire pour garantir la sécurité, éviter les perturbations de la circulation et communiquer avec les passagers. Une conception commune, à l'échelle de la CEE, des exigences en la matière serait dès lors bénéfique aux Parties contractantes, étant donné que ces technologies se développent et que leur commercialisation se poursuit.
5. La commande à distance des véhicules routiers n'est pas strictement interdite dans les conventions sur la circulation routière. Qui plus est, les modifications apportées à l'article 8 de la Convention de 1968 sur la circulation routière et l'ajout d'un article 34 *bis* permettent la mise en circulation de véhicules sans conducteur à l'échelle nationale (sous réserve du respect de certaines lois nationales et internationales), ce qui peut rendre la télégestion nécessaire. Cependant, un agent des forces de l'ordre ne sera pas en mesure de faire la différence, au premier coup d'œil, entre un véhicule conduit par un système de conduite automatisé et un véhicule conduit à distance, raison pour laquelle il est opportun d'élaborer des directives sur les activités à distance qui couvrent à la fois la télésurveillance et la conduite à distance.
6. L'utilisation des véhicules automatisés dans la circulation routière devrait respecter les recommandations formulées dans la Résolution sur le déploiement de véhicules hautement et entièrement automatisés dans la circulation routière (2018). À l'heure actuelle, les seules autres directives fournies concernent les véhicules automatisés émettant des demandes de transition ; elles figurent dans la Résolution sur les questions de sécurité relatives aux activités autres que la conduite auxquelles se livre le conducteur lorsqu'un système de conduite automatisé émettant des demandes de transition assure le contrôle dynamique du véhicule (2022).
7. La télégestion ouvre tout un champ des possibles pour la sécurité routière, pour les organes de réglementation, et pour les conducteurs et les autres usagers de la route, mais elle apporte aussi son lot de difficultés. Le présent document vise à recenser les problèmes de sécurité posés par la télégestion dans la perspective du développement des technologies y relatives et de leur déploiement en toute sécurité dans les véhicules routiers.

II. Portée

8. Le présent document porte sur la télégestion, qui englobe : 1) la télésurveillance et la téléassistance ; 2) la conduite à distance. On ne parle de « conduite à distance » que lorsque le contrôle dynamique du véhicule est assuré à distance par une personne (conducteur à distance). On ne parle de « télésurveillance » et de « téléassistance » que lorsque le contrôle dynamique du véhicule est assuré par un système de conduite automatisé.

9. Les auteurs ont cherché à déterminer les éléments à prendre en compte pour assurer la sécurité routière en cas de recours à la télégestion, même s'il peut être difficile d'en distinguer les différentes formes. Certaines fonctions peuvent se recouper ou être assurées par un seul téléopérateur. Il n'est dès lors peut-être pas pertinent de définir les formes de télégestion.

10. Les rôles et les responsabilités qui incombent aux téléopérateurs sont toutefois nettement différents selon qu'ils assurent la conduite à distance ou d'autres formes de télégestion. Lorsqu'il assure le contrôle dynamique du véhicule, le téléopérateur en devient le conducteur à distance et assume les responsabilités découlant de ce rôle. Il convient de préciser que les véhicules automatisés dont la gestion doit se faire à distance ne doivent pas nécessairement être conduits à distance pour fonctionner en toute sécurité. Les principes relatifs à la conduite à distance mentionnés dans le présent document s'appliquent aussi aux situations dans lesquelles le véhicule n'est pas automatisé.

11. Il est possible que les constructeurs du véhicule ou les fabricants du système n'autorisent que certaines formes de télégestion, ce qui signifie que des véhicules automatisés peuvent ne pas être conçus pour être conduits à distance.

III. Définitions

12. Aux fins du présent document :

a) On entend par « télésurveillance et téléassistance » la fourniture d'informations ou d'instructions par une personne se trouvant à l'extérieur d'un véhicule conduit par un système de conduite automatisé, ainsi que le suivi de la position et de l'état dudit véhicule ;

b) On entend par « conduite à distance » les situations dans lesquelles une personne se trouvant à l'extérieur d'un véhicule assure en tout ou en partie le contrôle dynamique dudit véhicule ; elle est alors considérée comme le conducteur du véhicule ;

c) « Télégestion » est une notion générique recouvrant d'une part, la télésurveillance et la téléassistance et, d'autre part, la conduite à distance d'un véhicule qui n'a, à son bord, aucune personne chargée de conduire ou de veiller à la sécurité de son fonctionnement ;

d) On entend par « prestataire de services de télégestion » l'entité chargée des opérations de télégestion ;

e) On entend par « téléopérateur » la personne agissant pour le compte du prestataire de services de télégestion.

IV. Recommandations à l'intention des prestataires de services de télégestion (entreprises)

13. En l'absence de dispositions réglementaires et de normes internationales sur les divers aspects de la télégestion, la sécurité des opérations dépend principalement de leur conception et de leur conduite par les prestataires de services de télégestion, ainsi que de toutes les dispositions nationales régissant cette activité. Les prestataires sont chargés de la gestion des risques pouvant être associés aux opérations de télégestion nécessaires au déploiement en toute sécurité des véhicules qui n'ont pas de conducteur à leur bord. Pour s'acquitter de leurs tâches, ils doivent définir un système de gestion de la sécurité (structure organisationnelle,

responsabilités, politiques et procédures) et veiller à ce qu'il soit respecté. On trouvera ci-après les principales questions que les prestataires de services de télégestion doivent garder à l'esprit aux fins de la mise en place de ce système.

14. Responsabilités générales :

- a) Se doter d'effectifs et de moyens suffisants et encadrer les téléopérateurs de sorte qu'ils puissent satisfaire aux exigences qui leur incombent et qui sont énoncées dans la partie V ci-après ;
- b) Faire fonctionner le système conformément aux instructions du fabricant ;
- c) Assurer la sécurité des activités de télégestion, notamment la sécurité physique des sites consacrés aux opérations.

15. Responsabilités et tâches concernant la gestion des activités des téléopérateurs :

- a) Veiller à ce que les téléopérateurs aient en permanence les capacités physiques et mentales nécessaires pour accomplir leurs tâches en toute sécurité. Prévoir, dans le système de gestion de la sécurité, des mesures de prévention de la consommation d'alcool ou de drogues ou d'autres situations qui pourraient empêcher les téléopérateurs de s'acquitter correctement de leurs tâches ;
- b) Veiller à ce que les téléopérateurs, puisqu'ils ne se trouvent pas à bord du véhicule, ne sous-estiment pas les risques ou la gravité d'une situation ni ne témoignent d'une empathie et d'une sensibilité moindre à l'égard de l'environnement, des occupants et des autres usagers de la route ;
- c) Veiller à ce que l'attention des téléopérateurs soit ménagée de manière à garantir des conditions de sécurité, et à ce que des pauses suffisantes soient prévues dans leur emploi du temps ;
- d) Veiller à ce que la charge de travail des téléopérateurs soit bien gérée, notamment en assurant une répartition des tâches ;
- e) Faire en sorte que la gestion passe d'un téléopérateur à l'autre en toute sécurité, par exemple grâce à des transferts de commande planifiés et rigoureusement exécutés pendant les pauses et à la fin des périodes de service ;
- f) Savoir à tout moment qui gère le véhicule à distance, en particulier en cas de conduite à distance.

16. Responsabilités concernant la formation, les habilitations et la santé des téléopérateurs :

- a) Faire en sorte que tous les téléopérateurs soient correctement formés (conformément aux exigences nationales, le cas échéant) à l'exécution de leurs tâches en fonction du cadre dans lequel ont lieu les opérations à distance, du scénario de déploiement retenu et des conditions d'exploitation ;
- b) S'assurer que les téléopérateurs sont suffisamment habilités, par exemple, vérifier qu'ils sont titulaires d'un permis valide sur le territoire dans lequel le véhicule circulera, en particulier en cas de conduite à distance, et qu'ils peuvent en apporter la preuve aux autorités régissant la circulation ;
- c) Déterminer s'il convient de soumettre les téléopérateurs à des examens médicaux, lorsque leurs fonctions l'exigent, par exemple en cas de conduite à distance, à l'instar d'autres opérateurs exerçant des fonctions critiques pour la sécurité.

17. Maintenance des véhicules et des postes de travail :

Veiller à ce que la maintenance des technologies et des machines utilisées soit correctement effectuée.

18. Inclusivité et accessibilité :

Répondre à la diversité de besoins des occupants des véhicules, notamment des personnes handicapées, en veillant à ce que les services fournis soient inclusifs, conformément aux exigences nationales en matière d'accessibilité, et en prévoyant, dans les véhicules, des fonctionnalités destinées à pallier l'absence de personnel fournissant une assistance directe.

19. Fonctionnement du système :

a) Faire en sorte que le système soit bien connecté aux réseaux de communication et garantir la sécurité informatique des opérations nécessitant une connexion ;

b) Réfléchir à des solutions pour remédier en toute sécurité aux défaillances du système, y compris à celles liées à la connectivité et à la connexion au poste de travail de télégestion, le cas échéant ;

c) Réfléchir à la nécessité d'élaborer un dossier de sécurité couvrant tous les scénarios de déploiement envisagés ;

d) Réfléchir à la nécessité de prévoir un système de connexion de secours.

20. Poste de travail de télégestion :

a) Veiller à ce que les téléopérateurs puissent ajuster convenablement leur poste de travail, de sorte qu'il soit confortable et adapté à leurs besoins ;

b) Prévoir des stratégies destinées à épauler les téléopérateurs et permettant notamment de limiter les effets de la cinétose, de la surdose d'information et de la cécité aux changements (qui pourraient les empêcher de détecter des changements visuels relativement importants), selon les besoins ;

c) Veiller à ce que le poste de travail permette aux téléopérateurs de s'acquitter de leurs tâches, par exemple de percevoir correctement la situation et d'avoir un bon contrôle des véhicules en cas de conduite à distance. Mettre à la disposition des téléopérateurs une interface personne-machine intuitive leur permettant de s'acquitter de leurs tâches ;

d) Réduire au minimum les conséquences du temps de latence sur la sécurité des opérations de télégestion et sur les téléopérateurs.

21. Transport de voyageurs :

a) Prévoir des moyens pour les passagers de demander l'arrêt, y compris l'arrêt d'urgence, du véhicule ;

b) Prévoir un moyen de communiquer convenablement les événements inattendus, notamment les interruptions de déplacement déclenchées par le téléopérateur, afin d'éviter toute confusion chez les passagers ;

c) Prévoir, dans le cadre de l'interface personne-machine, des solutions et des protocoles permettant aux passagers et aux téléopérateurs de communiquer et d'interagir, en fonctionnement normal comme en cas d'urgence. Concevoir ces solutions et protocoles de manière inclusive et tenir compte du fait que certaines personnes ne peuvent pas voir un écran ou entendre une annonce, ne peuvent pas manipuler ou atteindre facilement les objets ou présentent des troubles cognitifs ;

d) Faire en sorte que les passagers ne puissent pas accéder aux commandes du véhicule, sauf si des mesures de protection appropriées sont prévues.

22. Enregistrement et communication des données :

a) Tenir un registre permettant de vérifier les événements liés aux activités de télégestion et y distinguer les activités de téléassistance de celles de conduite à distance ;

b) Veiller à ce que les téléopérateurs puissent communiquer clairement et efficacement avec les autorités compétentes, notamment la police, lorsque celles-ci le leur demandent ou lorsque les règles de circulation en vigueur sur le territoire d'exploitation l'exigent. Il peut leur être demandé de communiquer les données visées à l'alinéa a) ci-dessus.

23. Responsabilités concernant la gestion des urgences et des accidents survenant en fonctionnement :

a) Prévoir des procédures et des équipements pour les urgences médicales ou les accidents dans lesquels le véhicule géré à distance est impliqué. En pareil cas, il peut par exemple être nécessaire d'arrêter le véhicule, d'assurer sa sécurité, de porter assistance aux blessés, de coordonner l'évacuation des passagers et d'établir la communication à bord avec les équipes d'intervention et d'urgence. Ces procédures devraient s'appliquer même lorsque le véhicule est vide, par exemple lorsqu'il occasionne des blessures à un autre usager de la route ;

b) Prévoir des procédures permettant de coopérer comme il se doit avec les autorités compétentes, les forces de l'ordre et les premiers secours en cas d'accident. Fournir des informations claires aux autorités sur les moyens de contacter les téléopérateurs de service et sur la gestion des véhicules en cas d'accident ;

c) Signaler les accidents impliquant des véhicules gérés à distance aux autorités compétentes ;

d) Mettre les données nécessaires, issues des registres tenus, à la disposition des autorités compétentes afin de les aider à enquêter sur les accidents.

V. Recommandations à l'intention des téléopérateurs (personnes)

24. Les téléopérateurs permettent aux véhicules de fonctionner en toute sécurité sans qu'un conducteur se trouve à bord, ce qui pose néanmoins de nouveaux défis. Pour assurer des tâches de télégestion, y compris pour conduire un véhicule à distance, il est nécessaire d'avoir été formé spécialement à bien apprécier chaque situation et à exercer un contrôle approprié en cas de conduite à distance, ou à déterminer les mesures à prendre lorsqu'un système de conduite automatisé signale une difficulté de circulation.

25. Les *téléopérateurs* devraient :

- Avoir en permanence les capacités physiques et mentales nécessaires pour gérer des véhicules à distance dans tous les scénarios applicables, notamment ceux prévus par la législation et les règles nationales (et notamment, si la législation nationale l'exige, se soumettre à des examens médicaux et obtenir un permis autorisant la conduite à distance) ;
- Puisqu'ils ne se trouvent pas à bord du véhicule, veiller à ne pas sous-estimer les risques ou la gravité d'une situation, à ne pas témoigner d'une empathie et d'une sensibilité moindre à l'égard de l'environnement, des occupants et des autres usagers de la route ;
- Être formés à manœuvrer le véhicule ou à fournir l'assistance requise et être dûment habilités à ces fins dans le pays où le véhicule est conduit, et, en cas de conduite à distance, être titulaire d'un permis adéquat, si la législation nationale l'exige ;
- Être prêts et aptes à assurer la télégestion selon les besoins et, en cas de conduite à distance, éviter au maximum toute autre activité susceptible de restreindre ou d'entraver leur capacité à prendre le contrôle dynamique du véhicule.

26. Pour assurer la sécurité du transport de voyageurs ou de marchandises dans un véhicule géré à distance, les *téléopérateurs* devraient :

- Être au fait de la présence de passagers et de marchandises à bord du véhicule qu'ils gèrent et disposer d'informations complémentaires, notamment sur le nombre de passagers, y compris d'enfants, à bord, et veiller à ce que l'environnement soit sans danger pour eux ;
- Avoir reçu une formation appropriée et être capables de communiquer avec les passagers et de fournir une assistance à ceux qui en ont besoin, lorsque le système ne le fait pas ;

- Avoir reçu une formation appropriée et être capables de communiquer avec la police et d'autres autorités compétentes en cas de besoin et avec les services d'urgence après un accident.
27. En outre, en cas de conduite à distance, les téléopérateurs devraient :
- Respecter toutes les règles de circulation routière applicables, par exemple veiller à ce que la vitesse de déplacement et le style de conduite soient adaptés au véhicule et à son chargement, à la route et aux conditions météorologiques (notamment à la visibilité) ;
 - Garder à l'esprit les différentes obligations juridiques et responsabilités qui leur incombent selon qu'ils assurent des fonctions de téléassistance ou qu'ils conduisent un véhicule à distance.

VI. Recommandations à l'intention des fabricants

28. Pour assurer la sécurité routière, les concepteurs ou les fabricants de solutions de télégestion destinées à des véhicules qui ne sont pas conduits par une personne à bord devraient faire en sorte que leurs systèmes :

- a) Respectent les recommandations formulées dans les sections pertinentes du présent document et les exigences fixées par la législation et les règles nationales ;
- b) Réduisent au minimum les conséquences du temps de latence sur les téléopérateurs ;
- c) Fournissent une interface personne-machine entre les téléopérateurs et les véhicules, qui soit fondée sur une évaluation correcte des besoins et des limites de l'être humain et qui permette notamment aux téléopérateurs d'apprécier les situations comme il se doit ;
- d) Comportent, selon les besoins, des mécanismes de suivi du niveau d'attention des téléopérateurs et de l'exécution des tâches de conduite dynamique ;
- e) Disposent des capacités nécessaires pour garantir la sécurité routière à tout moment et, en cas de besoin, pour rétablir la sécurité du véhicule sans qu'une intervention humaine soit nécessaire. L'état de sécurité ainsi atteint doit être conforme au dossier de sécurité.

29. Les fabricants devraient en outre :

- Envisager la nécessité de sensibiliser le public et les consommateurs à la télégestion de véhicules qui ne sont pas placés sous la responsabilité d'une personne à bord et de les aider à en comprendre les tenants et les aboutissants, notamment de leur présenter précisément les capacités et les limites de cette technologie ;
- Préciser les exigences relatives à la sécurité d'utilisation du système ;
- Veiller à ce que les mises à jour logicielles du système qui sont nécessaires au maintien de la sûreté et de la sécurité soient disponibles.

30. Pour ce qui est de la conduite à distance :

- Les fabricants ou les concepteurs devraient en outre faire en sorte que leurs systèmes permettent à un conducteur à distance qualifié d'assurer en toute sécurité le contrôle dynamique du véhicule dans la circulation routière ;
- Lorsque le prestataire de services de télégestion et le fabricant sont conjointement responsables de la sécurité d'utilisation du système, il convient de préciser à qui incombent les responsabilités mentionnées dans la présente section et dans la section IV.

VII. Recommandations à l'intention des Parties contractantes à la Convention de Genève du 19 septembre 1949 sur la circulation routière et à la Convention de Vienne du 8 novembre 1968 sur la circulation routière

31. Étant entendu que d'autres débats et des recherches plus approfondies sont nécessaires dans ce domaine, les Parties contractantes devraient :

a) Réfléchir à la manière de garantir que les véhicules automatisés sans conducteur à bord seront gérés à distance ;

b) Mettre en place des moyens adaptés, par exemple des procédures d'autorisation ou de notification, permettant de déterminer qui sont les prestataires de services de télégestion et les personnes responsables, et mettre en place des moyens adaptés permettant de savoir quels véhicules sont placés sous la responsabilité du prestataire de services de télégestion ;

c) Réfléchir à ce que le lieu où se trouve le téléopérateur, notamment le fait qu'il se trouve ou non sur le territoire de juridiction où le véhicule est conduit, signifie en ce qui concerne le respect du Code de la route, selon qu'il effectue une tâche de conduite dynamique ou non ;

d) Établir des prescriptions visant à faire en sorte que les prestataires de service de télégestion disposent des ressources, capacités et compétences nécessaires pour satisfaire à leurs obligations ;

e) Réfléchir à la manière dont les autorités pourront accéder aux informations concernant le prestataire de service de télégestion responsable, notamment à ses coordonnées et à un moyen de communiquer sans délai avec les opérateurs qui sont de service ;

f) Réfléchir à la manière dont les autorités pourront accéder aux informations concernant l'état de santé du conducteur à distance (par exemple, taux d'alcoolémie, consommation de drogues, état de fatigue) et à la manière dont elles pourront effectuer les contrôles nécessaires et faire respecter les exigences légales applicables ;

g) Envisager la nécessité d'établir des règles concernant la charge de travail en fonction des différents types de télégestion. Il pourrait être opportun d'établir une distinction entre un opérateur qui assure des fonctions de télésurveillance et de téléassistance et un opérateur qui conduit un véhicule à distance ;

h) Envisager la nécessité d'établir clairement à qui incombe la responsabilité de veiller à l'aptitude à la circulation du véhicule géré à distance ;

i) Envisager la nécessité d'établir une législation, une réglementation ou des orientations nationales ou plurinationales reprenant les éléments du présent document ;

j) Envisager la mise en place et la maintenance d'une infrastructure de connectivité de pointe permettant aux systèmes de gestion à distance de fonctionner de manière fiable ;

k) Envisager des moyens permettant de rétablir la sécurité des véhicules gérés à distance sans intervention humaine.

VIII. Dispositions finales

32. Le présent document sera révisé et mis à jour périodiquement pour tenir compte des évolutions technologiques ou réglementaires concernant les véhicules conduits à distance et les systèmes de conduite automatisés nécessitant une télégestion.

Références

Document informel n° 7 (septembre 2023) : Remote activities related to driving (Activités à distance liées à la conduite) (Allemagne, Finlande et Royaume-Uni).

Document informel n° 16 (mars 2023) : Remote management of automated vehicles (Télégestion des véhicules automatisés) (Finlande et Royaume-Uni).

Document informel n° 1/Rev.2 (septembre 2021/mars 2023) : Situations when a driver operates a vehicle from the outside of the vehicle (Situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur) (Allemagne, Finlande et Royaume-Uni).

Document informel n° 2 (GE.3-06-02, mai 2023) : Assessment of the gaps in the Conventions and Resolutions under the auspices of WP.1 and identification of the issues to be addressed – A Scoping Draft Approach (Analyse des lacunes dans les conventions et résolutions adoptées sous les auspices du WP.1, et recensement des questions à traiter – Projet de cadrage) (Allemagne, Finlande, Grèce, Luxembourg, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni et Suède).

Tables rondes du WP.1 portant sur les situations dans lesquelles le conducteur manœuvre son véhicule depuis l'extérieur (mars 2023) et sur les activités à distance liées à la conduite (septembre 2023).

Automated Vehicles: Joint report (Rapport conjoint sur les véhicules automatisés), Commission du droit d'Angleterre et du pays de Galles et Commission du droit écossaise (26 janvier 2022).

Automated Vehicles: Consultation Paper 2 on Passenger Services and Public Transport (Véhicules automatisés : deuxième document de consultation consacré aux services de transport de voyageurs et aux transports publics) (16 octobre 2019).

Remote driving: Advice to Government (Conseils adressés aux pouvoirs publics concernant la conduite à distance), Commission du droit d'Angleterre et du pays de Galles et Commission du droit écossaise (février 2023).

Liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelma (Plan d'action concernant les mesures législatives et autres mesures importantes nécessaires à l'automatisation des transports), Ministère finlandais des transports et des communications (25 novembre 2021).
