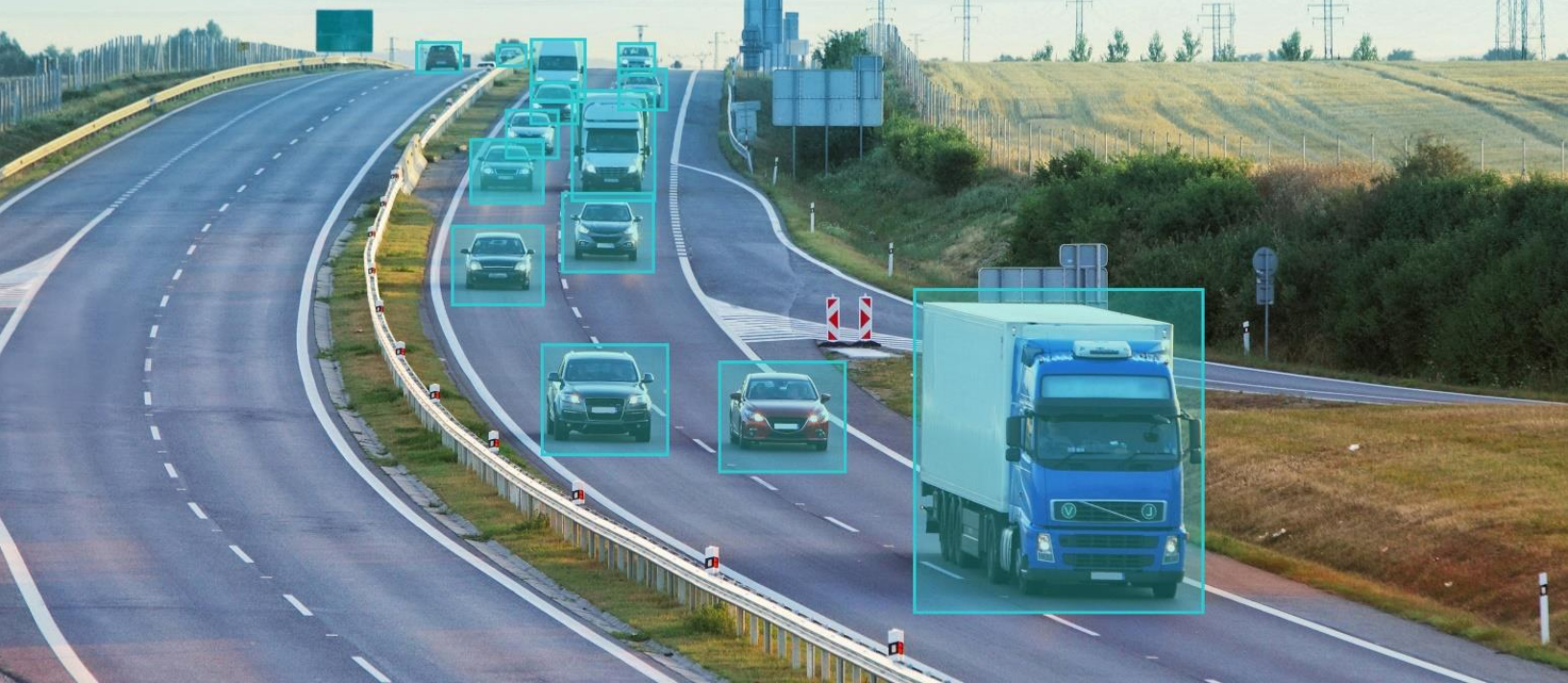


LIVRE BLANC

La Corée du Sud accélère la commercialisation des véhicules autonomes



Date de publication : 8 octobre 2022

Résumé analytique

Tous les pays ne s'investissent pas de la même manière pour fixer des objectifs ambitieux et prendre des mesures significatives afin d'encourager des pratiques de conduite autonome sûres et fiables. L'approche réfléchie et l'engagement du gouvernement sud-coréen, tant au niveau local que fédéral, dans l'élaboration de politiques réglementaires et dans l'anticipation, par les communautés urbaines, de l'essor de la conduite autonome, constituent un exemple à suivre pour les autres pays qui ne se sont pas encore engagés dans cette voie.

En septembre 2022, le ministère sud-coréen de l'Aménagement du territoire, des infrastructures et des transports a présenté ses plans actualisés pour l'avenir des véhicules autonomes et la voie à suivre pour la commercialisation et les essais de véhicules autonomes au cours de la prochaine décennie dans le pays. Les plans nationaux actualisés fixent des échéances pour la réalisation des objectifs de commercialisation, la création et/ou la mise à jour des politiques de sécurité et d'assurance ainsi que la mise en place de zones d'essai pour les véhicules autonomes et le développement des infrastructures. La publication du plan actualisé est une nouvelle étape dans la série de mesures prises par le pays pour accélérer la commercialisation des véhicules autonomes.

Calendrier de commercialisation des véhicules autonomes

Dans cette dernière mise à jour, le gouvernement a présenté une feuille de route et des objectifs politiques pour assurer l'avenir de la conduite autonome dans le pays. Celui-ci vise à commercialiser au moins un véhicule autonome de niveau 4 en 2027 et à faire en sorte que la moitié des nouveaux véhicules vendus en 2035 aient un niveau d'autonomie de 4 ou 5. Il vise également à approuver les autobus autonomes de niveau 4 d'ici 2025 et les véhicules de tourisme d'ici 2027. Cette mise à jour intervient dans un contexte de spéculations sur des changements réglementaires visant à harmoniser les tests de véhicules autonomes de niveau 3 en supprimant la barrière de vitesse de 60 km/h et en permettant aux véhicules autonomes de circuler sur autoroute à la même vitesse maximale de 80 km/h que les véhicules non autonomes. Entre-temps, le pays vise à commercialiser au moins un véhicule équipé de systèmes de niveau 3 en 2022, devenant ainsi l'un des premiers pays à le faire, aux côtés du Japon et de l'Allemagne.

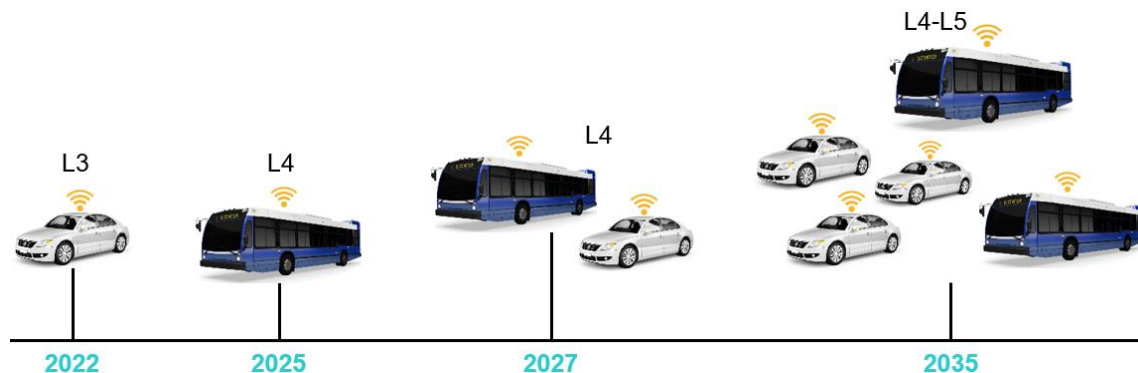


Figure 1 – Calendrier de commercialisation des véhicules autonomes en Corée

Mise à jour des normes de sécurité

Dans son plan de septembre 2022, le ministère sud-coréen de l'Aménagement du territoire, des infrastructures et des transports a établi de nouveaux échéanciers pour la définition de normes de sécurité et d'exigences en matière d'assurance pour les véhicules entièrement autonomes. Le pays vise à élaborer des règles concernant les normes de sécurité, les évaluations de performance, les exigences de redondance et les mesures liées aux dysfonctionnements d'ici 2024. Le pays a élaboré les premières normes de sécurité au monde pour le niveau 3 d'autonomie en décembre 2019.

Mise à jour des politiques d'assurance

La loi sur la garantie de l'indemnisation des accidents automobiles a été modifiée en avril 2020. Cet amendement a ouvert la voie à la *couverture par la police d'assurance* détenue par le propriétaire du véhicule de tout dommage résultant de l'exploitation d'un véhicule autonome, par opposition à une *indemnisation par le constructeur* du véhicule, même si ce dommage est attribuable à un défaut technique. En outre, les constructeurs de véhicules autonomes doivent équiper chaque véhicule concerné d'une « boîte noire » permettant une enquête technique sur les causes d'un accident. De même, le propriétaire du véhicule est tenu de conserver les informations fournies par l'enregistreur de données de conduite autonome pendant un an. Enfin, le pays a créé un comité d'enquête indépendant afin de déterminer la cause des accidents impliquant un véhicule autonome.

Plans d'infrastructure

Le pays s'est engagé à investir 4 000 milliards de wons (2,8 milliards de US\$) en recherche et développement afin de mettre en place des systèmes de transport intelligents coopératifs et de cartographie haute précision. La Corée du Sud a également créé sept zones pilotes dédiées à la conduite autonome et prévoit en créer au moins une par province. En outre, le pays a pour objectif à long terme d'identifier des régions entières autorisant les essais de véhicules autonomes, à l'exception de secteurs géographiques explicitement désignés. À plus court terme, le gouvernement désignera des voies réservées aux véhicules autonomes sur les autoroutes d'ici à la première moitié de 2023 ainsi qu'un système de communication en temps réel. D'ici 2030, le gouvernement vise à développer une cartographie très détaillée des routes et de la circulation sur les grands axes routiers avec des mises à jour en temps réel.

Tests de véhicules autonomes

Sept zones pilotes dédiées à la conduite autonome ont été créées depuis 2017 pour permettre les tests de véhicules autonomes dans un environnement réel, et d'autres sont prévues. Les zones pilotes existantes sont situées comme suit :

- Secteur Gangnam, Séoul
- Sangam-dong / DMC (Digital Media City), Séoul
- Secteur Yeouido, Séoul
- Secteur Magok, Séoul
- Zone urbaine de Pangyo
- Zone urbaine de Gwangju
- K-City

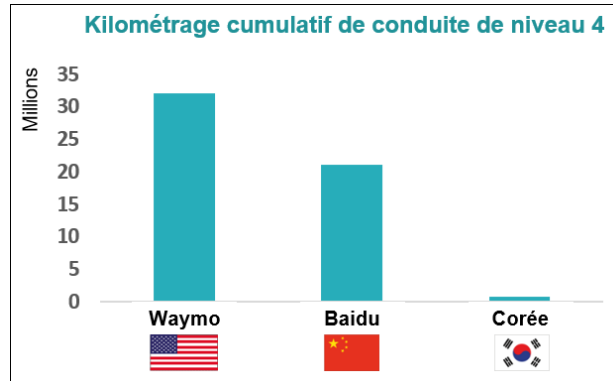
D'autres discussions sont en cours pour ajouter le secteur Cheonggyecheon (Séoul) à la zone pilote fin 2022 ou début 2023, ainsi que la ville de Sejong.

Le robotaxi RoboRide de Hyundai a été lancé en juillet 2022 à Gangnam, démontrant une technologie de niveau 4 avec un conducteur humain assis pour prendre le relais en cas d'urgence et dans les zones scolaires. Le service fonctionne de 10 h 00 à 16 h 00, du lundi au vendredi, avec un maximum de trois passagers par trajet et est connecté aux feux de circulation.

Le géant automobile coréen Hyundai devrait commencer à vendre la technologie de niveau 3 sur son modèle phare, la Genesis G90, mais le pays est à la traîne en ce qui touche les tests de véhicules autonomes de niveau 4. En conséquence, le kilométrage cumulé de la Corée du Sud en matière de conduite autonome ne totalisait que 720 000 km⁽¹⁾ avec un parc de 200 à 250 véhicules en janvier 2022, selon la Korea's Automotive Driving Development Innovation Foundation. En comparaison, Baidu en Chine a accumulé environ 21 millions de kilomètres tandis que l'Américain Waymo a collecté 32 millions de kilomètres de données de conduite¹.



¹ Hyun-bin, Kim. "Korea lacks data to operate autonomous vehicles." *Koreatimes*, The Korea Times, 15 Aug. 2022, https://www.koreatimes.co.kr/www/tech/2022/08/419_334345.html.



Résumé

Après avoir suscité des critiques de la part de l'industrie et des groupes de réflexion, la Corée du Sud a commencé à enregistrer des progrès notables en matière d'infrastructures, de commercialisation et de réglementation afin d'accélérer la voie du pays vers un avenir autonome et connecté. Le pays a fait les gros titres de l'actualité en créant une nouvelle ville (K-City) pour tester les véhicules autonomes en 2017, et de nouveau en avril 2019 lorsque l'Assemblée nationale de Corée du Sud a adopté la loi sur la promotion et le soutien à la commercialisation des véhicules autonomes. Cette loi a ouvert la voie au développement d'un appui aux infrastructures pour permettre la commercialisation des véhicules autonomes. Depuis, le ministère de l'Aménagement du territoire, des infrastructures et des transports a été chargé de présenter un plan directeur quinquennal, proposant une feuille de route et des lignes directrices claires pour accélérer le déploiement des véhicules entièrement autonomes dans le pays.

Le présent livre blanc ne constitue pas un modèle de référence. Les recommandations contenues aux présentes sont fournies « en l'état » et sans garantie quant à leur exhaustivité ou leur exactitude.

LeddarTech® a tout mis en œuvre pour s'assurer que les renseignements contenus dans le présent document sont exacts. La totalité des renseignements contenus aux présentes sont fournis « en l'état ». LeddarTech ne pourra être tenue pour responsable d'aucune erreur ou omission dans le présent document ni d'aucun préjudice découlant de l'information contenue aux présentes ou y afférent. LeddarTech se réserve le droit de modifier la conception ou les caractéristiques de ses produits à tout moment, sans préavis et à sa seule discrétion.

LeddarTech ne répond pas de l'installation de ses produits ni de l'usage qui en est fait, et décline toute responsabilité si un produit est utilisé pour une application pour laquelle il ne convient pas. Il vous incombe entièrement (1) de sélectionner les produits appropriés pour votre application, (2) de valider, concevoir et tester votre application, et (3) de vous assurer que votre application répond aux normes de sûreté et de sécurité en vigueur.

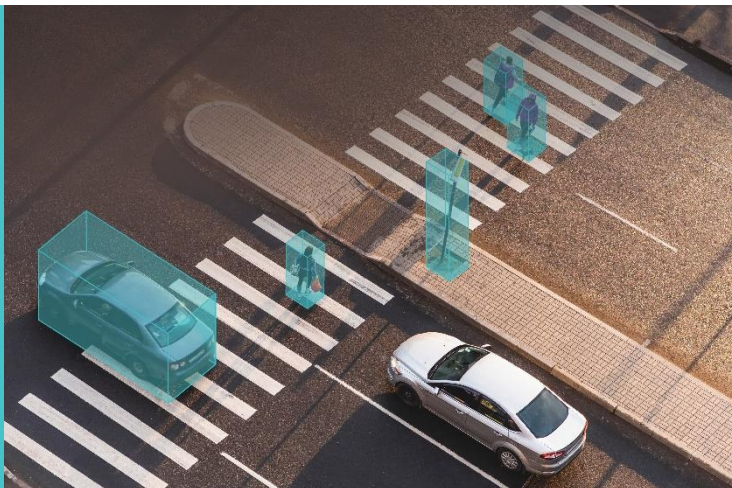
De plus, les produits LeddarTech sont assujettis aux conditions générales de vente de LeddarTech ou autres conditions applicables convenues par écrit. En achetant un produit LeddarTech, vous vous engagez également à lire attentivement l'information contenue dans le guide d'utilisation qui accompagne le produit acheté et à y être lié.

Leddar, LeddarTech, LeddarVision, LeddarSP, VAYADrive, VayaVision et les logos associés sont des marques de commerce ou des marques déposées de LeddarTech Holdings Inc. et de ses filiales. Tous les autres noms de marques, noms de produits et marques sont ou peuvent être des marques de commerce ou des marques déposées utilisées pour désigner les produits ou les services de leurs propriétaires respectifs.

À propos de LeddarTech

Entreprise mondiale de logiciels fondée en 2007, basée à Québec et disposant de centres de R&D supplémentaires à Montréal et Tel Aviv (Israël), LeddarTech développe et propose des solutions logicielles complètes de fusion bas niveau de capteurs et de perception reposant sur l'intelligence artificielle qui permettent le déploiement d'applications ADAS, de conduite autonome (AD) et de stationnement. Les logiciels de classe automobile de LeddarTech appliquent des algorithmes d'intelligence artificielle et de vision numérique avancés afin de générer des modèles 3D précis de l'environnement, pour une meilleure prise de décision et une navigation plus sûre. Cette technologie performante, évolutive et économique permet la mise en œuvre efficace de solutions ADAS pour véhicules automobiles et hors route par les équipementiers et les fournisseurs de rang 1 et 2. Ayant déposé plus de 160 demandes de brevets (dont 87 accordées) qui améliorent les capacités des systèmes d'aide à la conduite, de conduite autonome et de stationnement, l'entreprise a contribué à plusieurs innovations liées à des applications de télédétection. Une plus grande conscience situationnelle est essentielle pour rendre la mobilité plus sûre, plus efficace, plus durable et plus abordable : c'est ce qui motive LeddarTech à vouloir devenir la solution logicielle de fusion de capteurs et de perception la plus largement adoptée.

Renseignements complémentaires : sales@leddartech.com



LeddarTech®

CANADA – ÉTATS-UNIS – AUTRICHE – FRANCE – ALLEMAGNE – ITALIE – ISRAËL – HONG KONG – CHINE

Siège social

4535, boulevard Wilfrid-Hamel, bureau 240
Québec (Québec) G1P 2J7, Canada
leddartech.com

Tél. : + 1-418-653-9000

Sans frais : 1-855-865-9900