



## SYNTHÈSE DES ATELIERS DE L'INNOVATION

# GROUPE DE TRAVAIL LIBERTÉ ET ÉTHIQUE

Présidents : Dominique BOURG et Sophie SWATON

---

DÉCEMBRE 2017

---

# Sommaire

<b>Diagnostic et besoins identifiés .....</b>	<b>2</b>
Les concepts d'éthique et de libertés.....	2
Éléments de contexte .....	2
<b>Orientations stratégiques proposées par le groupe .....</b>	<b>4</b>
Liberté, concurrence versus position dominante et accès aux données .....	4
Emploi, environnement, climat et biodiversité.....	5
Finalités et aménités de l'existence .....	5
Missions de l'État.....	5
<b>Principales mesures proposées .....</b>	<b>6</b>
Description des propositions .....	6
<b>Annexes.....</b>	<b>7</b>
Annexe 1 : Présentation générale de la démarche .....	7
Annexe 2 : Fiches descriptives des mesures prioritaires proposées.....	9
Fiche mesure n° 1 : Mise en place d'une commission d'experts sur les « données d'intérêt territorial » .....	9
Fiche mesure n° 2 : Organisation d'un forum innovation, mobilité, éthique et libertés au premier trimestre .....	10

Dominique BOURG, Université de Lausanne  
Sophie SWATON, Université de Lausanne  
Dominique THIERRY,  
Ministère de la Transition écologique et solidaire, Ministère des Transports

## Les concepts d'éthique et de libertés

Nous attirons ici l'attention sur quelques difficultés particulières touchant l'évolution possible des infrastructures de mobilité, désormais inséparables de la numérisation générale des procédés, et ce en matière d'éthique et de libertés. Nous entendrons cette matière en un sens large, à savoir la mise en lumière des risques moraux et politiques attachés aux développements en cours et à venir :

- ceux concernant nos libertés, lorsque l'essor d'une liberté en contrecarre une autre plus fondamentale ;
- ceux concernant l'arbitraire, le manque de transparence et de justification, le défaut d'égalité de traitement suscités par le recours aux algorithmes ;
- ceux concernant l'emploi, l'environnement et les politiques climatiques ou de biodiversité ;
- l'opportunité face à ces évolutions de remettre au centre de l'innovation le bien-être et les aménités de l'existence, actuels et futurs ;
- et pour finir l'évolution des missions de l'État.

## Éléments de contexte

Avant d'envisager ces sujets, il nous paraît utile d'aborder le contexte général au sein duquel les techniques envisagées et leur encadrement légal devront se déployer. Le premier élément est celui d'un contexte de défiance généralisée. Outre la défiance vis-à-vis de l'État et des grands groupes, encore renforcée par les traités commerciaux multilatéraux et leurs tribunaux arbitraux, il faudra aussi compter avec celle à l'encontre des systèmes techniques. De l'éolien au nucléaire en passant par la vaccination, les exemples sont nombreux, aussi divers qu'hétéroclites. En l'occurrence, l'acceptabilité de la voiture autonome risque d'être épineuse. C'est une technique aux impacts très lourds, exigeant toute une infrastructure, probablement un équipement de tout un chacun en capteurs, une séparation de la voirie, voire son doublement si on veut rendre l'autonomisation compatible avec le système antérieur, un coût en termes de matériaux exorbitant, et donc énergétiquement parlant, etc., et ce pour un gain pour le moins contestable. L'acceptabilité sera d'autant plus difficile que la voiture autonome aura en premier lieu été vendue par Google et consorts en faisant totalement abstraction des infrastructures requises. Le réveil du citoyen risque d'être sévère.

Il devrait être tenu compte de plusieurs autres éléments de contexte. La croissance n'a cessé de se tasser depuis les années 1970 pour désormais osciller autour d'un taux de 2 %. Les choix d'infrastructures lourdes sont ainsi mécaniquement plus audacieux. Il est temps de se détourner des anciennes évidences des Trente glorieuses. Elles sont résolument derrière nous. Les liens entre croissance du PIB d'un côté et, de l'autre, augmentation du bien-être, création d'emplois et réduction des inégalités, se sont distendus. Le progrès technique ne jouit plus de la même évidence et les citoyens comprennent qu'ils sont entrés dans un monde complexe où les équations d'antan ne marchent plus nécessairement. Le bilan de la numérisation de la mobilité en termes d'emplois pourrait être largement négatif, et ce dans un contexte de maintien d'un chômage structurel et d'automatisation de toutes sortes de tâches correspondant aux goûts et aux aptitudes de segments entiers de la population. C'est apparemment une des raisons pour lesquelles l'Inde se refuse d'entrer dans la mobilité automatisée. En conséquence,

connaître à l'avance les fins d'un changement, disposer de quelques éléments permettant de jauger un tant soit peu l'adéquation des fins aux moyens envisagés, à l'état de la société et de son ancrage naturel, devraient constituer une des clés essentielles de la conduite ou de l'accompagnement des changements majeurs.

Alors que la feuille de route de l'économie circulaire est à l'étude au sein du même ministère, sans même évoquer l'application de l'accord de Paris, il serait curieux qu'aucun lien ne soit établi. Comment par exemple concilier la volonté de réduire la consommation de matières de 15 à 5 tonnes par an et par habitant (cf. discours du directeur de l'Ademe le 24 octobre 2017) et la construction d'infrastructures nouvelles à l'utilité contestable ? Quel serait le coût énergétique et climatique ? À quoi bon rouler à Paris seul dans une voiture autonome par 45 °C ? C'est de tout autre chose dont nous avons besoin comme la rénovation thermique des bâtiments anciens, comme l'adaptation des villes aux grandes vagues de chaleur qui iront s'intensifiant, comme leur végétalisation, le fait d'instaurer un traitement écosystémique des eaux usées comme des eaux de pluies ? , etc.

Dernier élément de contexte, les interactions entre numérique et démocratie. Ce qui se produit sur ce plan semble démentir la règle selon laquelle une technique nouvelle est toujours perçue selon un double discours, édénique d'un côté, et apocalyptique de l'autre, pour ensuite se banaliser. Point de banalisation en l'occurrence. Il semble bien au contraire que la transformation du paysage de l'information rende la vie démocratique plus aléatoire. L'élection de Donald Trump semble en effet avoir été rendue possible par le passage d'une information quasi commune à toute la population (grands journaux télévisés d'autrefois), accompagnée de médias plus critiques et d'opinion (grande presse et radios d'autrefois), à des sources d'information très fragmentées, à des médias spécialisés dans des classes d'âge ou tout autres segments de la population ; à quoi s'ajoutent les réseaux sociaux et les moteurs de référence des médias comme Google ou YouTube. Les manipulations auxquelles ont donné lieu l'élection de Trump ou le Brexit sont désormais largement documentées. Comment comprendre en effet l'élection de Donald Trump et aujourd'hui le soutien qu'un tiers de la population continue à lui apporter, le tiers qui pâtit pourtant le plus de la politique conduite, sans Fox News et la fragmentation évoquée ? Les interactions entre numérique et politique sont éminemment sensibles.

### Liberté, concurrence versus position dominante et accès aux données

En ce qui concerne l'innovation dans le domaine de la mobilité, une question majeure est (comme dans la plupart des domaines d'innovation) celle de l'accès et de l'exploitation des données produites, qu'elles soient générées pour permettre les fonctionnements des systèmes de transport ou produites lors de l'exploitation des réseaux (données voyageurs par exemple). Les données sont essentiellement collectées par les GAFAs au travers des réseaux sociaux dans un but déclaré d'exploitation commerciale. Il paraît opportun pour l'État de tenter de récupérer l'ensemble des données dont la connaissance doit servir à orienter son action. Comme l'ont montré les auditions du GT (notamment celle de Francis Jutand, président de la commission auteur du rapport 2017 « ouverture des données de transport »), il semble difficile de lutter contre l'hégémonie des grands groupes américains sur la possession des données issues des réseaux sociaux, cependant les données issues des capteurs mis en place par les exploitants, l'État et les territoires dans le cadre de la politique de mobilité, pourraient l'être. La mise à disposition de ces données devrait s'accompagner de leur anonymisation afin de préserver les règles de liberté à la base de notre démocratie. Si le libre accès aux données (tout en tenant compte de l'échelle de récolte territoriale) paraît souhaitable, cette question doit-êtré abordée lors d'un forum général liberté et éthique ; le coût de la production de ces données constitue toutefois une question. La modélisation et les algorithmes utilisés pour exploiter ces données devraient également faire l'objet de débats, au minimum une typologie des algorithmes, de leurs finalités et de leurs utilisations est indispensable (<http://www.internetactu.net/2016/03/16/algorithmes-et-responsabilites/>). La transparence est dans ce domaine le meilleur garant de l'adhésion des citoyens au projet de récolte et d'utilisation des données. Une commission de déontologie dans le domaine de la mobilité devra être constituée à cet effet. Il faut noter qu'un projet de stratégie nationale du véhicule autonome, élaboré en interministériel, a été évoqué par la DGITM lors du GT. Dans ce cadre est prévue la mise en place d'une Commission d'éthique spécialisée, à l'instar de la Commission d'éthique allemande. Les deux commissions sont peut-être à rapprocher. Le forum, la loi et la commission devraient être vus en fonction d'une part d'un contexte européen, d'autre part en fonction d'une vision générale de l'accès aux données dépassant le cadre de la seule mobilité.

À cet égard il convient de rappeler que les algorithmes sont en général tout sauf neutres et peuvent induire des biais importants dans le traitement des données. Ils se substituent à et opacifient notre relation au réel comme l'affirme la philosophe du droit Antoinette Rouvroy. Ils se substituent à la compréhension généalogique ou causale des choses. Pour reprendre un de ses exemples, ils établiraient que quelqu'un a plus de chance d'être récidiviste s'il préfère le pain à la soupe. Lorsqu'il s'agit de logiciels apprenant, les modalités de décision de la machine sont totalement impénétrables. Une décision prise sur ces bases devient totalement arbitraire et injustifiable. Dès lors les principes fondamentaux d'égalité de traitement, le caractère fondé et justifiable d'une décision, condition à la responsabilité des décideurs, ne peuvent être respectés. Il est du devoir de l'État en ces matières de protéger les citoyens contre des formes nouvelles d'arbitraire. C'est depuis les Grecs le fondement de la chose publique. D'où l'importance de la classification des algorithmes et leur interdiction éventuelle pour les fonctions régaliennes de justice et de police notamment.

Si le développement de la voiture autonome devait être laissé à lui-même, les principes des libertés publiques et du choix démocratiques ne pourraient être respectés. Le choix de la voiture autonome, après avoir été promu par une élite fortunée devrait s'imposer à un nombre croissant

d'acteurs, par pur jeu mimétique, puis exiger au bout d'un temps un basculement général, indépendamment des préférences des uns et des autres, vers un système entièrement dévolu à la robomobilité, incompatible avec les usages antérieurs des voies et chaussées. Évoquons encore les potentialités d'exclusion sociale induites ; la question de l'handicap. Il nous semble plus qu'opportun sur ces sujets de lancer un véritable débat public mettant à plat tous les problèmes.

## Emploi, environnement, climat et biodiversité

Les relations robomobilité et emploi ne doivent pas être envisagées isolément. Les emplois potentiellement destructibles doivent être considérés comme composantes d'une vague plus large, exerçant une forte pression sur certaines catégories d'emplois. On peut s'interroger sur l'intérêt pour une ville ou une région d'assumer les coûts de la robomobilité alors qu'elle créera si peu d'emplois avec en outre des équipements et des véhicules produits possiblement ailleurs.

Nous avons envisagé dans le contexte général les contradictions entre les priorités environnementales, en termes de climat et de biodiversité, et le développement de la robomobilité. Il nous semble opportun en ces matières d'organiser un débat public sur les scénarios possibles de la ville de demain. Les budgets ne seront pas disponibles pour tout faire et certains scénarios sont au moins partiellement contradictoires. Il est désormais possible de faire produire des scénarios relativement concrets, et suffisamment évocateurs, pour rendre possible un choix démocratique fondé. Des études nous semblent aussi devoir être engagées concernant le coût matière et énergie des infrastructures de la robomobilité.

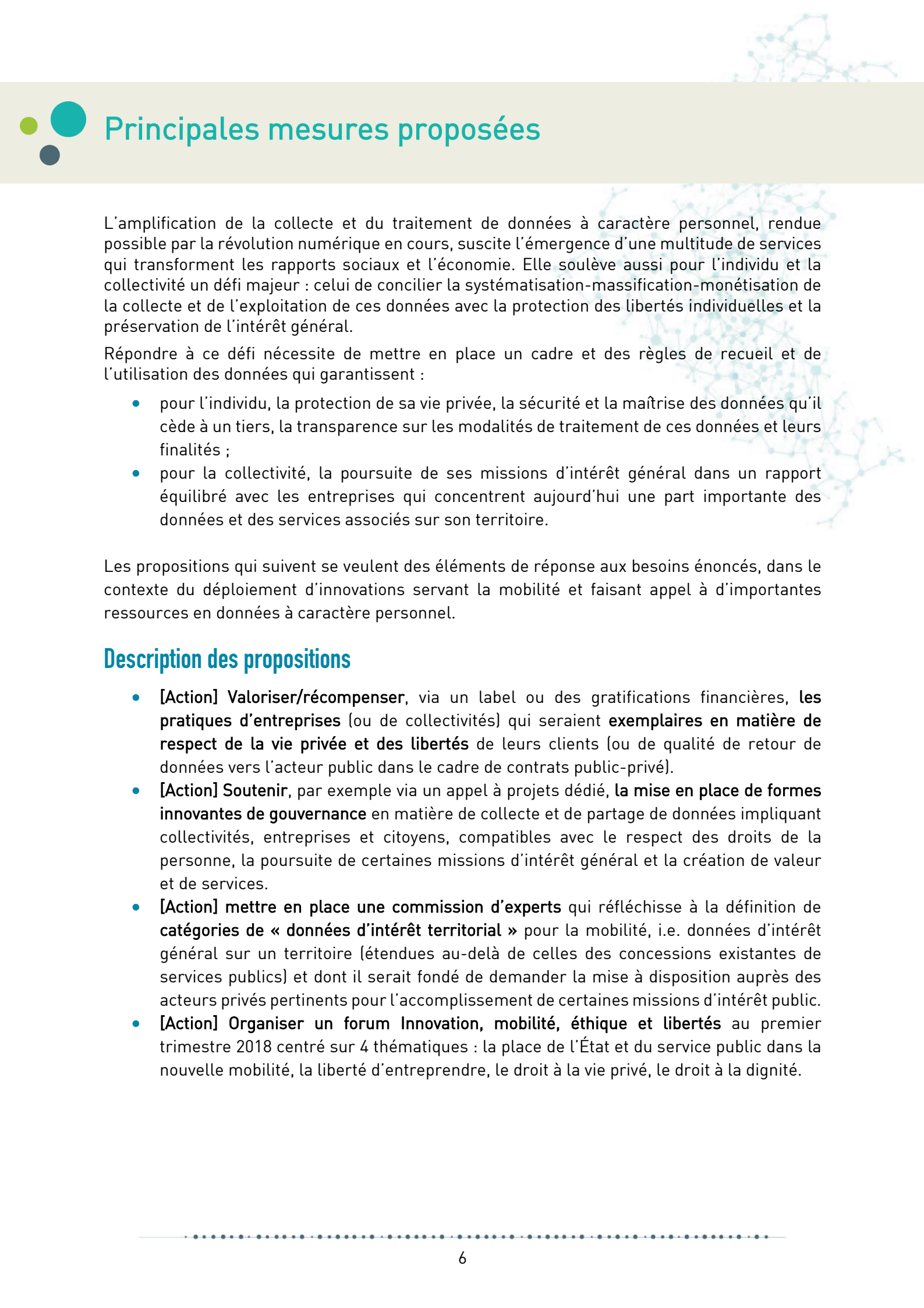
## Finalités et aménités de l'existence

À cet égard, le débat public évoqué précédemment acquiert toute son importance. Quel est le scénario qui a la faveur des citoyens : une ville envahie de véhicules autonomes sur des voies réservées, ou une ville aux chaussées ajourées, et aux allées et aux toits végétalisés, où tout est fait pour la lutte contre les vagues de chaleur, ménageant des espaces à l'agriculture urbaine ?

## Missions de l'État

Les missions de l'État ne se réduisent pas à une substitution au rôle traditionnel d'incarnation transcendante de l'intérêt général de la simple fonction d'accompagnateur des acteurs. Il doit rendre l'expression des choix collectifs possible et effective, fût-ce en interdisant, en limitant les pouvoirs d'acteurs puissants comme les GAFA. Il doit lutter contre les évolutions pseudo-automatiques de la société comme celle évoquée avec le devenir prétendument irrésistible de la robomobilité. Il doit veiller au respect des droits fondamentaux, ceux que certains algorithmes pourraient menacer. Il doit encore veiller à la cohérence des différentes politiques publiques sectorielles, au fait que le développement d'une certaine mobilité ne contredise pas ses engagements environnementaux fondamentaux. Il doit enfin veiller à la compatibilité entre les actuelles politiques publiques et les grandes évolutions en cours dans le cadre de l'Anthropocène, au premier chef relativement au climat et à la biodiversité. Il ne doit jamais perdre de vue que la finalité d'une démocratie est la dignité et le bien-être de ses citoyens, toute autre considération ne relevant que des moyens.

L'accélération de la mise à disposition des données en matière de mobilité doit permettre le développement de nouveaux services de mobilité (développement de nouvelles offres et amélioration de la qualité et de l'efficacité de l'offre existante) tout en tenant compte de la rapide évolutivité du secteur, des risques de situations monopolistiques et des enjeux de protection de la vie privée et de cybersécurité. Le degré d'ouverture des données a de très fortes incidences sur les modèles économiques des différents acteurs, en particulier dans un contexte de plus forte concurrence.



## Principales mesures proposées

L'amplification de la collecte et du traitement de données à caractère personnel, rendue possible par la révolution numérique en cours, suscite l'émergence d'une multitude de services qui transforment les rapports sociaux et l'économie. Elle soulève aussi pour l'individu et la collectivité un défi majeur : celui de concilier la systématisation-massification-monétisation de la collecte et de l'exploitation de ces données avec la protection des libertés individuelles et la préservation de l'intérêt général.

Répondre à ce défi nécessite de mettre en place un cadre et des règles de recueil et de l'utilisation des données qui garantissent :

- pour l'individu, la protection de sa vie privée, la sécurité et la maîtrise des données qu'il cède à un tiers, la transparence sur les modalités de traitement de ces données et leurs finalités ;
- pour la collectivité, la poursuite de ses missions d'intérêt général dans un rapport équilibré avec les entreprises qui concentrent aujourd'hui une part importante des données et des services associés sur son territoire.

Les propositions qui suivent se veulent des éléments de réponse aux besoins énoncés, dans le contexte du déploiement d'innovations servant la mobilité et faisant appel à d'importantes ressources en données à caractère personnel.

### Description des propositions

- **[Action] Valoriser/récompenser**, via un label ou des gratifications financières, **les pratiques d'entreprises** (ou de collectivités) qui seraient **exemplaires en matière de respect de la vie privée et des libertés** de leurs clients (ou de qualité de retour de données vers l'acteur public dans le cadre de contrats public-privé).
- **[Action] Soutenir**, par exemple via un appel à projets dédié, **la mise en place de formes innovantes de gouvernance** en matière de collecte et de partage de données impliquant collectivités, entreprises et citoyens, compatibles avec le respect des droits de la personne, la poursuite de certaines missions d'intérêt général et la création de valeur et de services.
- **[Action] mettre en place une commission d'experts** qui réfléchisse à la définition de **catégories de « données d'intérêt territorial »** pour la mobilité, i.e. données d'intérêt général sur un territoire (étendues au-delà de celles des concessions existantes de services publics) et dont il serait fondé de demander la mise à disposition auprès des acteurs privés pertinents pour l'accomplissement de certaines missions d'intérêt public.
- **[Action] Organiser un forum Innovation, mobilité, éthique et libertés** au premier trimestre 2018 centré sur 4 thématiques : la place de l'État et du service public dans la nouvelle mobilité, la liberté d'entreprendre, le droit à la vie privée, le droit à la dignité.

## Annexe 1 : Présentation générale de la démarche

### Composition du groupe d'experts

#### **Pilotes externes :**

Dominique Bourg, Sophie Swaton (université de Lausanne)

#### **Chefs de projet :**

Laurence Matringe (MTES, DGITM), Dominique Thierry (MTES, CGDD)

#### **Participants :**

Laurent Bergeot (MTES, CGDD)

Nathalie Cecutti (MTES, CGDD)

Marion Gust (MTES, CGDD)

Arantxa Julien (MTES, CGDD)

Emmanuel De Lanversin (MTES, DGITM)

Chabane Mazri (INERIS)

### Méthode de travail retenue

Après une réunion initiale de constitution du groupe de travail le 04 octobre, une série de séances a été programmée :

#### **Réunion du 13 octobre 2017**

La première réunion du GT s'est tenue à la tour séquoia. En amont de la réunion, les membres ont eu accès à une bibliographie importante sur le sujet provenant tant du ministère de la Transition écologique et solidaire (avec notamment les livres de la collection « Méthodes et Approches » dirigée par Gérard Brun) que d'autres instances publiques (par exemple l'étude annuelle du conseil d'État pour 2017 « puissance publique et plateformes numériques, accompagner l'uberisation ») ou que d'acteurs privés. Les membres se sont attachés à identifier les enjeux du groupe de travail « mobilité innovation éthique et libertés » dont la fonction est, bien qu'ils fassent partie du même ensemble, plus transversale et moins technique que celle de la plupart des autres groupes de travail thématiques des ateliers de l'innovation consacrés à « lever les verrous de l'innovation ». Le groupe, conscient de cette transversalité, s'attache à interagir avec les autres groupes de travail concernés par son approche. Un programme d'audition portant sur la mobilité mais aussi sur le thème particulier « mobilité et protection des données à caractère personnel » l'accompagnant a été mis en place pour les réunions à venir.

#### **Réunion du 26 octobre 2017**

La seconde réunion du groupe de travail s'est tenue au ministère de la Transition écologique et solidaire. En amont de la réunion, les membres ont eu accès à une bibliographie importante sur le sujet provenant tant du ministère de la transition écologique et solidaire (avec notamment le rapport remis au secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche en mars 2015 « Ouverture de données de transport » dit rapport Jutand) que d'autres instances publiques. Ils



ont pu s'appuyer ainsi par exemple sur le très récent rapport, « Véhicules connectés : un pack de conformité pour une utilisation responsable des données » de la commission nationale informatique et liberté (CNIL). Des articles de presse récents illustrant l'importance du sujet pour le public, mais aussi des articles plus généralistes ont été également ajoutés au dossier. Le programme d'audition portant sur la mobilité a commencé par une synthèse des travaux de l'atelier prospectif « la vie robomobile » mis en place au printemps par le ministère de la transition écologique et solidaire et la synthèse des réflexions sorties de l'atelier Lego Serious Play.

### **Réunion du 08 novembre 2017**

En amont de la réunion, les membres ont eu accès à une bibliographie importante sur le sujet provenant notamment de l'INRIA (<https://www.inria.fr/actualite/actualites-inria/titres-electroniques-securises-et-centralisation-des-donnees>) et de l'assemblée nationale (<http://www.assemblee-nationale.fr/14/rapports/r3119.asp>). Des articles internet récents illustrant l'importance du sujet pour le public (<http://www.slate.fr/story/140297/concevoir-expliquer-controler-les-algorithmes-qui-nous-gouvernent>, mais aussi des articles plus spécialisés : <http://www.internetactu.net/2016/03/16/algorithmes-et-responsabilites/> ont été également ajoutés au dossier.

Le programme d'audition portant sur la mobilité a débuté par celle de SANDRINE MONDIN-SIMON, Juriste Nouvelles Technologies et Propriété Intellectuelle Département JDID – Droit de l'Immatériel et du Digital SNCF – Direction Stratégie & Finances et de Marie-Sophie Gambiez, Direction des Achats Groupe SNCF Digital & Innovation. Leur exposé a été suivi de celui de Francis Jutand, DGA de l'institut Mines-Télécom, auteur du « rapport Jutand » sur « l'ouverture des données transport, et coordinateur de l'ouvrage *La métamorphose numérique* » a été ensuite auditionné.

### **Réunion du 05 décembre 2017**

La quatrième réunion du groupe de travail s'est tenue au ministère de la Transition écologique et solidaire. Une partie des intervenants étant retenus par d'autres activités et du fait des délais extrêmement serrés dont les ateliers disposent pour avancer leurs travaux, la séance a pris la forme d'une téléconférence.

Le programme d'audition a entraîné le groupe de travail à auditionner sur la question de la neutralité des algorithmes, Daniel Le Métayer, directeur de recherche de l'Institut national de la recherche en informatique et en automatique (INRIA) ayant participé en tant que personnalité qualifiée à la rédaction du rapport de la Commission de réflexion et de propositions sur le droit et les libertés à l'âge numérique de l'Assemblée nationale.

### **Réunion du 08 décembre 2017**

La cinquième réunion du groupe de travail porte sur l'audition de Michèle Guibot - juriste travaillant à l'Ifsttar, sur le thème « mobilité et protection des données à caractère personnel ».

## Annexe 2 : Fiches descriptives des mesures prioritaires proposées

### Fiche mesure n° 1 : Mise en place d'une commission d'experts sur les « données d'intérêt territorial »

#### Groupe(s) d'experts concerné(s) :

Groupe de travail Liberté Éthique

#### Besoin(s) au(x)quel(s) la mesure répond :

En ce qui concerne l'innovation dans le domaine de la mobilité, une question majeure est celle de l'accès et de l'exploitation des données produites, qu'elles soient générées pour permettre les fonctionnements des systèmes de transport ou produites lors de l'exploitation des réseaux (données voyageurs par exemple). Les données sont essentiellement collectées par les GAFKA au travers des réseaux sociaux dans un but déclaré d'exploitation commerciale. Il paraît opportun pour l'État de tenter de récupérer l'ensemble des données dont la connaissance doit servir à orienter son action. Comme l'ont montré les auditions du GT (notamment celle de Francis Jutand, président de la commission auteur du rapport 2017 « ouverture des données de transport »), il semble difficile de lutter contre l'hégémonie des grands groupes américains sur la possession des données issues des réseaux sociaux, cependant les données issues des capteurs mis en place par les exploitants, l'État et les territoires dans le cadre de la politique de mobilité, pourraient l'être. La mise à disposition de ces données devrait s'accompagner de leur anonymisation afin de préserver les règles de liberté à la base de notre démocratie. Si le libre accès aux données (tout en tenant compte de l'échelle de récolte territoriale) paraît souhaitable, cette question doit-être abordée lors d'un forum général liberté et éthique (voir mesure n° 2 ci-dessous) ; le coût de la production de ces données constitue toutefois une question. La modélisation et les algorithmes utilisés pour exploiter ces données devraient également faire l'objet de débats, au minimum une typologie des algorithmes, de leurs finalités et de leurs utilisations est indispensable. La transparence est dans ce domaine le meilleur garant de l'adhésion des citoyens au projet de récolte et d'utilisation des données. Une commission de déontologie dans le domaine de la mobilité devra être constituée à cet effet. Il faut noter qu'un projet de stratégie nationale du véhicule autonome, élaboré en interministériel, a été évoqué par la DGITM lors du GT. Dans ce cadre est prévue la mise en place d'une Commission d'éthique spécialisée, à l'instar de la Commission d'éthique allemande. Les deux commissions sont peut-être à rapprocher.

#### Description de la mesure

##### Nature :

action

##### Description :

Une commission devra être constituée pour :

- définir les règles de l'anonymisation des données et les règles de leur utilisation (notamment en mode dégradé, lors des situations de crises), l'étendue de la mise à disposition des données et la nature des algorithmes utilisés pour le traitement des données doivent être définis et classés en fonction de leur finalité et dans le but d'une certification d'usage s'appuyant notamment sur les déclarations des acteurs du domaine ;

- effectuer les arbitrages entre les acteurs du secteur des transports (opérateurs, intermédiaires de l'économie numérique) ;
- s'assurer que les pratiques des acteurs du domaine sont conformes aux règles de déontologie qui auront été établies en concertation avec eux ;
- une telle commission aura également un rôle de gestion des alertes concernant la mobilité, au travers notamment des registres d'alerte prévus par la loi Sapin 2 au niveau de toute entreprise de plus de 50 personnes. Elle assurera ainsi le recueil des alertes, la reconnaissance de leur recevabilité, le suivi de leur traitement. La protection des lanceurs d'alerte dépendant du défenseur des droits.

## Fiche mesure n° 2 : Organisation d'un forum innovation, mobilité, éthique et libertés au premier trimestre

### Groupe(s) d'experts concerné(s) :

Pour une mobilité plus connectée

### Besoin(s) au(x)quel(s) la mesure répond

La commission évoquée dans la mesure n° 1, le forum objet de la présente mesure et la future loi sur la mobilité devraient être vues en fonction d'une part d'un contexte européen, d'autre part en fonction d'une vision générale de l'accès aux données dépassant le cadre de la seule mobilité.

Plus spécifiquement plusieurs thèmes restent à approfondir :

- la partie perte de liberté / plaisir lors du passage de la mobilité individuelle à la mobilité partagée ;
- l'innovation de la mobilité comme lutte contre l'exclusion sociale et le handicap ;
- le transport du fret et plus généralement l'acceptabilité de l'adaptation des métiers du transport à la nouvelle mobilité ;
- une liberté différente pour le courte distance répétitif et le long court exceptionnel ?
- l'événement est une notion importante : qu'il s'agisse d'un événement social unique (exposition universelle, jeux olympiques) récurrent (pèlerinage annuel, lieux de vacances se remplissant l'été, semi-désert l'hiver). Qu'il s'agisse d'une situation à connotation positive (festival) ou négative (exode face à une catastrophe). Son importance médiatique (amplifiée notamment avec l'avènement des réseaux sociaux) fait qu'une mobilité considérée comme parfaitement fonctionnelle par les utilisateurs habituels peut entraîner un rejet parce qu'en mode « dégradé » (trop de gens à transporter, dans de trop petites quantités de temps, dans de trop mauvaises conditions) elle est apparue inégalitaire, liberticide ou simplement non bienveillante (non rapatriement rapide après le cyclone). Le GT s'est intéressé au mode dégradé des nouvelles mobilités ;
- aucun acteur européen n'est en mesure de proposer un cloud public adapté à ses besoins. Les acteurs de la mobilité doivent donc faire appel aux grands opérateurs privés, ce qui pose des problèmes en matière de sécurité des données. En effet, ces opérateurs ne répondent pas aux mêmes réglementations et peuvent ne pas partager

les mêmes intérêts. Le développement d'un cloud public paraît nécessaire, le GT avait déjà souligné qu'il paraît opportun pour l'État d'avoir la main sur l'ensemble des données dont la connaissance doit servir à orienter son action et qui seront indispensables aux acteurs publics et privés du domaine de la mobilité. Cependant, il peut exister une défiance des citoyens envers l'État en ce qui pourrait apparaître comme une mainmise et en même temps une attente d'un renforcement du rôle de l'État face à des multinationales qui seraient au-dessus des lois. Il faut donc s'atteler à bâtir une relation de confiance et permettre aux individus d'en tirer un bénéfice ;

- l'évolution des infrastructures (qui pour beaucoup dépendront des communautés territoriales et de l'État) permettant d'accueillir une nouvelle mobilité est un sujet important pour le GT. L'acceptabilité de la nouvelle mobilité doit faire l'objet d'un consensus pour ce qui est d'infrastructure impliquant la modification du comportement social, ces évolutions peuvent être liées au plaisir (perte du plaisir de la conduite par exemple et sentiment de perte de libertés), au changement climatique (acceptabilité des mesures d'adaptation au changement climatique), à l'environnement (par exemple mesures permettant le transport de personnes victimes de perturbations liées aux polluants environnementaux, autisme, obésité, maladie d'Alzheimer).

## Description de la mesure

### Nature :

action

### Description :

Un forum Innovation, mobilité, éthique et libertés permettrait au premier trimestre de resituer les questions évoquées lors du GT. 4 thématiques définiraient 4 séquences sur la journée outre l'ouverture ministérielle (intervenants à contacter).

- Place de l'État et du service public dans la nouvelle mobilité
- Liberté d'entreprendre
- Droit à la vie privée
- Droit à la dignité
- Table Ronde, une commission éthique et libertés pour la mobilité ?

## Conditions de mise en œuvre

### Calendrier

premier trimestre 2018

[www.assisesdelamobilite.gouv.fr](http://www.assisesdelamobilite.gouv.fr)  
**#AssisesMobilite**

**Ministère de la Transition  
écologique et solidaire**  
Direction générale des Infrastructures,  
des Transports et de la Mer  
Tour Sequoia  
92055 La Défense cedex



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET SOLIDAIRE

MINISTÈRE  
CHARGÉ DES  
TRANSPORTS