

Vers un cadre juridique pour les robots

La robotique nous promet un monde sans accident. Mais que faire s'il en survient ? L'Europe s'apprête à légiférer.

Après avoir envahi les romans et les films de science-fiction, les robots débarquent dans nos vies. Et au-delà des fantasmes et de la paranoïa, ils s'approprient a priori à bouleverser notre quotidien.

Ainsi, le Parlement européen va voter ce jeudi une proposition de résolution pour établir un cadre légal à la robotique et aux robots. Ce sera par la suite à la Commission de définir ce cadre. Et selon les parlementaires, il y a urgence. Il est vrai que les voitures autonomes, par exemple, sont déjà prévues pour demain. Et, en cas d'accident, entre la machine elle-même, son producteur, le fabricant de ses capteurs ou l'informaticien qui en a créé les algorithmes, qui est responsable ? Difficile de trancher. C'est ce que demande le Parlement à la Commission.

Comme un enfant devenu majeur

« Tout d'abord, il faut rappeler que robot, dans ce sens, signifie un système autonome qui fonctionne par auto-apprentissage, explique Étienne Wery, avocat spécialisé en droit des nouvelles technologies au Cabinet Ulys. On ne parle pas de robots de chaînes d'assemblage en usine. Ensuite, il faut rester très prudent dans les réponses à adop-

ter, nous n'en sommes qu'au tout début. Ce que l'on sait, c'est que les robots sont d'ores et déjà une réalité et qu'ils posent une série de questions, notamment en termes de responsabilité. A mon sens, on peut comparer cela à l'enfance ; la responsabilité d'un enfant incombe à ses parents. S'il commet une infraction, ils en sont tenus pour responsables. En revanche à sa majorité, l'enfant devient un adulte autonome. Et donc responsable de lui-même. Or, ici, on parle bien d'objets "autonomes", et c'est tout le nœud du problème ; jusqu'à quel point leurs constructeurs peuvent-ils être tenus pour responsables ? »

Impossible, par ailleurs, de rejeter cette responsabilité sur le « gardien de la chose », comme la loi le fait pour les utilisateurs de drones ou propriétaires d'animaux. Puisque la raison d'être du robot est de ne pas requérir son contrôle.

Outre les voitures autonomes, on peut également prendre l'exemple de certains robots qui s'occupent de transactions financières pour des particuliers. « Aujourd'hui, il existe tellement de robots qui "jouent" en Bourse que certains se demandent si la Bourse a encore un sens et si elle n'est pas devenue un superalgorithme. Et que faire lorsqu'un robot trader fait perdre les

économies d'un épargnant ? Quelle valeur donner à des contrats signés par des robots avec la technologie "blockchain" ? », s'interroge Benjamin Docquier, avocat spécialisé en droit de l'informatique et des nouvelles technologies.

Un statut juridique à part entière ?

Le parlement prône la création, à plus long terme d'une « personnalité électronique » au même titre que les personnalités physique ou morale. Toutefois, hors de question de balancer une Tesla sans chauffeur au cachot sous prétexte qu'elle aurait brûlé un feu rouge. « La solution la plus courageusement admise dans ce genre de situation est de penser à un système d'assurance qui protégerait les victimes d'accident, poursuit l'avocat. Une caisse d'assurance qui pourrait être alimentée par ceux qui mettent les machines sur le marché, ou par leurs utilisateurs. Il faudrait alors immatriculer chacune de ces machines pour en assurer la traçabilité. » Pour le parlement, le tout serait contrôlé par une nouvelle agence européenne pour la robotique, qui gèrerait en outre l'expertise européenne sur ces questions ainsi que l'éthique.

Car ces considérations doivent nécessairement s'accompagner d'un contrôle

éthique, au départ. « Une voiture autonome n'apprend pas le code de la route. Elle apprend à rouler, tout en évitant les obstacles. Une fois que toutes les voitures seront autonomes, conserver le code de la route n'aura aucun sens, note Hugues Bersini, professeur d'informatique à l'ULB et auteur de *Big Brother is driving you*, publié par l'Académie royale de Belgique. L'arsenal législatif n'est pas adapté aux robots. Toutefois, c'est nous qui programons ces robots. Les biais de leurs concepteurs peuvent donc se retrouver dans les lignes de codes. Par exemple, on peut supposer que dans un premier temps, tous les algorithmes soient pensés pour que les voitures autonomes aient la même priorité sur nos routes. Ou, au contraire, qu'un ministre ou un véhicule de police soit prioritaire. C'est la conception que doit encadrer la loi. Un risque serait de leur donner toute latitude et que leurs algorithmes prennent force de loi. Une solution démocratique serait de rendre ces algorithmes open source pour que le public puisse les consulter et, surtout, de former, dès le plus jeune âge, au langage informatique et à la logique algorithmique. Ainsi le contrôle serait réellement démocratique. » ■

THOMAS CASAVECCHIA



Le parlement prône la création d'une « personnalité électronique » au même titre que les personnalités physique ou morale. Mais pas question de mettre la voiture autonome en prison en cas d'accident. © PHOTOPQR/LP

SOCIAL

Le marché de l'emploi bouleversé

On nous annonce l'avènement des robots intelligents comme la prochaine révolution industrielle. Peut-être. Ce qui est certain c'est qu'il risque de bouleverser le marché de l'emploi tel que nous le connaissons. Du coup, il est nécessaire de légiférer autour de la robotique. Et le parlement s'est d'ailleurs penché sur la question. Il « invite notamment la Commission européenne à suivre ces tendances de près et plaide pour de nouveaux modèles d'emploi ainsi que pour la viabilité du système fiscal et social actuel pour la robotique ». « Prenons l'exemple des Etats-Unis, explique Étienne Wery, avocat spécialisé en droit des nouvelles technologies au Cabinet Ulys. 3.000 poids-lourds sillonnent actuellement ce pays. Ces dernières années, des dizaines de millions de kilomètres ont été parcourus par des engins autonomes. Et quel est le métier le plus répandu ? Routier. On pourrait croire que l'on parle à moyen terme, mais le fait est que c'est aujourd'hui que cela se passe. Les taxis autonomes, déjà en tests, cela signifie aussi que des start-up présentées comme révolutionnaires comme Uber sont déjà obsolètes. »

En 2015, une étude de Nomura Research Institute, en collaboration avec l'université d'Oxford estimait qu'en 2035, 49 % des emplois des Japonais étaient menacés par des machines. Ainsi, à l'instar de Benoît Hamon, candidat socialiste à la présidence française, certains politiques plaident désormais pour une taxation du travail des robots, comme pour n'importe quel travailleur.

TH. CA.

le philosophe « C'est la société que l'on automatise »

ENTRETIEN

Pour le philosophe, en termes de robotique et d'algorithmique, s'il est bon de se poser les questions, on passe à côté du cœur du débat.

L'Europe qui s'apprête à légiférer sur la robotique : un bon signal ?

Il s'agit de petite éthique. Attention, je ne dis pas que ce soit une mauvaise chose. C'est un pas dans la bonne direction. Une avancée nécessaire, mais c'est loin d'être à la hauteur des enjeux que suscitent ces technologies. On légifère sur les questions de personnes, de sécurité, de respon-



Mark Hunyadi, professeur de philosophie à l'UCL. © D.R.

sabilité, mais personne ne remet en cause la robotisation toujours plus forte de nos sociétés. Et le vrai débat, pour moi, se situe plutôt ici. La res-

ponsabilité, c'est important, il faut répondre à ces questions, mais la tendance lourde subsiste. Le législateur court après la réalité. On pense à adopter un cadre alors que nous sommes déjà mis devant le fait accompli. Aujourd'hui, ces voitures autonomes parcourent déjà nos routes.

Ce n'est pas nouveau, la loi réglemente souvent après l'arrivée d'un phénomène...

Oui, c'est souvent le cas. Pourtant ce n'est pas une fatalité. Il peut arriver que l'on réglemente proactivement. Cela a par exemple été fait pour interdire le clonage. Le droit

peut donc anticiper les progrès scientifiques. Les questions posées par l'Europe sont surtout cosmétiques. Le problème de fond c'est que les robots ont envahi notre quotidien sans que personne ne nous demande notre avis. A-t-on envie de vivre dans un monde régi par les algorithmes ? On peut se poser la question, mais c'est de toute façon l'industrie qui répond. Et à travers l'automatisation de toute une série de gestes du quotidien, c'est la société qu'on cherche à déshumaniser.

On parle de robots, mais pour

vous, c'est donc l'humain qui se robotise ?

Oui, exactement. Ce modèle de société devient plus prévisible, plus calculable. Tout doit devenir fonctionnel. On élimine toute controverse et, au final, on essaye même de se passer de la politique, de la faire disparaître. Pour justifier tout cela, on nous montre l'exemple d'autres grandes puissances économiques et industrielles : l'Asie, les Etats-Unis. On nous dit que, surtout, il ne faut pas prendre de retard, se laisser distancer. Le tout sans prendre le temps du débat. ■

Th. Ca.