Robotisation et éthique

Le titre du Monde papier du 28 octobre 2016 "Quand les constructeurs automobiles relancent le débat philosophique" a été remplacé dans l'édition Abonnés du même Monde par son sous-titre « La révolution technologique en cours est appelée à bousculer notre rapport à la morale ».

En lisant la tribune de Christophe Salvat, j'ai moi aussi perçu que le véhicule automatique ne devait pas fonder une morale qui lui serait spécifique, avec le risque que le débat philosophique puis juridique soit biaisé.

La robotisation commence dès le premier outil utilisé par l'homme. Si l'outil blesse quelqu'un en se cassant, qui sera responsable (ou coupable) ? Il fut un temps où la victime admettait l'accident ou l'erreur de manipulation et chacun s'assumait, parce que le lien entre ceux qui fabriquaient ou qui maniaient l'outil et la victime était direct. Aujourd'hui, le lien est devenu juridique complexe. La victime (ou ses ayant-droits) a besoin d'un coupable officiel. L'Etat de droit a heureusement repoussé la vengeance (ou le lynchage) derrière le jugement le plus équitable possible. Le "lobby du droit" devient de plus en plus puissant et diversifié. Entre l'éthique et le juridique, qui doit gagner ? Entre le collectif et l'individuel, qui doit gagner ?

Depuis le VAL lillois construit en 1979 (inauguré en 1983), le métro automatisé s'est généralisé. Pour illustrer le débat, il faut savoir que les ingénieurs du VAL ont mis au point le concept de porte-palière pour éviter les chutes sur la voie. Pour sa part, le métro parisien avait développé le concept de fosse anti-suicide pour laisser une chance de survie lors d'une chute. La Ville de Lyon s'est aussi offert un métro automatique (ligne D, 1991). Mais l'ingénieur de l'époque a jugé que les portes palières étaient inutiles et a remplacé cette protection par un système de rayons infrarouges détectant les chutes et déclenchant l'arrêt d'urgence de la rame entrant en station… Question : l'ingénieur a-t'il été inquiété par la justice lors des accidents liés à des chutes ? Je n'ai pas la réponse, mais aujourd'hui, la ligne D du métro de Lyon est équipé de portes palières.

Bientôt, les avions cargo seront automatiques, Amazon livrera des pizzas par drones et il est aussi question que les cargos maritimes soient automatisés. Les conducteurs de trains n'ont plus qu'un rôle de veille "au cas où"…

Aujourd'hui, les véhicules routiers ont des automatismes de plus en plus performants : l'ABS, le parking automatique, la conduite automatique dans les embouteillages, la prime d'assurances indexées sur votre façon de conduire. Nous allons passer presque insensiblement de la voiture électrique de 1890 au taxi automatique… avec un taux d'accident de plus en plus faible.

Quelque soit la sophistication des algorithmes, il y aura toujours des accidents. Un conducteur humain pourra toujours dire que le soleil l'a aveuglé, au point de ne pas voir le piéton, mais on ne pardonnera pas au véhicule automatique d'avoir été aveuglé. On pardonne au conducteur métro d'avoir percuté celui qui est tombé sur la voie au dernier moment, on ne pardonnera pas la même chose à un métro automatique, d'où l'invention des portes palières.

Le véhicule routier automatique doit être irréprochable, et ses promoteurs sauront analyser chaque accident en profondeur, comme on sait le faire pour les accidents d'avions. Pour eux, l'éthique est une obligation. La justice fera le reste : le conducteur est responsable lorsqu'il provoque un accident, sauf s'il s'agit d'un défaut d'entretien du véhicule. Le conducteur d'un véhicule automatique est celui qui a conçu l'automatisme. On peut imaginer des cas litigieux si l'utilisateur du véhicule donne au véhicule l'ordre d'un trajet interdit dont le constructeur n'aurait pas connaissance.

L'éthique doit se prononcer sur le domaine d'usage afin d'éclairer la justice et les justiciables. De là à condamner l'informaticien qui n'aurait pas prévu une situation exceptionnelle où même un conducteur humain aurait été piégé, le pas ne sera franchi que par des gens cupides (le lobby du droit) ou par des êtres humains qui ont du mal s'assumer au sein de la société (les victimes qui ont besoin d'un coupable). Voilà un chantier pédagogique pour les philosophes,… qui éviteront, j'espère, de s'appuyer sur des situations improbables, comme le dilemme du tramway, (merci à Christopher Bauman et

Peter McGraw qui notent la stupidité, l'irréalisme et l'inapplicable du dilemme dans la vie réelle) ou des anecdotes terrifiantes pour conduire les débats.

On ne saurait fonder une éthique uniquement sur la capacité d'un véhicule automatique à conduire le plus parfaitement possible dans le meilleur des mondes possible. Le débat doit être élargi à la robotisation dans sa globalité.

Dans le domaine des services, le robot gagne au jeu de go, il gagnera au badminton. Plus sérieusement, il peuplera les hôpitaux, soulagera les aide-soignantes, diminuera les maladies nosocomiales, mais certaines familles continueront à attaquer en justice les médecins qui n'auront pas empêché l'un de leur membres de mourir. Ce sont les nouvelles façons de "faire son deuil", hors des débats philosophiques, mais au sein des passions humaines.

Quant aux robots dans l'éducation, le futur est une énigme, tant l'innovation est prolifique. Déjà, certains robots assurent du travail de garderie (d'enfants ou de vieillards), ou sont de bons "compagnons" pour les autistes. Verra-t'on des élèves mieux s'accommoder d'un robot professeur que d'un professeur humain ? Un jour ces élèves seront les nouveaux philosophes.

L'industrie et l'agriculture se robotisent. Les métiers évoluent. Le travail productif est fait par des robots intelligents. Le métiers évoluent en complexité, mais l'emploi devrait diminuer et être plus mal partagé. L'éthique du travail doit évoluer.

Même le domaine de la pensée est en mutation technologique. Les conversations avec les ordinateurs pourraient faire croire à une intelligence humaine (test de Turing,…). L'intelligence artificielle aidera à penser, à évoluer dans son jugement, à l'instar des réseaux sociaux auxquelles se mêlent des machines,… avec toutes les dérives que l'on peut imaginer.

Reste l'intelligence artificielle au service de la guerre. Les robots tueurs, les aides aux décisions stratégiques ou tactiques, les cyber-attaques ont un potentiel destructeur qui peut échapper à l'homme. Le cynisme des fabricants et marchands d'armes relève d'une anti-éthique : "plus il y a la guerre, plus je m'enrichis". Il est difficile de parler d'éthique avec des ingénieurs travaillant chez Dassault, Lagardère ou Eurocopter, dont même le gouvernement se fait représentant de commerce. Peut-on rêver d'une éthique mondiale ?

Face aux révolutions technologiques, l'éthique bouge ses lignes lentement, de façon subreptice, entre ceux qui pensent comme avant et ceux qui pensent pour après. Qu'on le veuille ou non, les voitures, les bateaux, les avions deviendront automatiques, les hôpitaux seront robotisés, la pensée sera assistée, la notion de famille deviendra élastique, de la conception jusqu'à la mort … L'usage dira peu à peu le nouveau droit. Le "lobby du droit" a de beaux jours devant lui. On aimerait que les philosophes passent avant pour affirmer la dignité de chacun et de tous.

Sur un sujet connexe :

http://ertia2.free.fr/Niveau2/Blogrinages/Blogrinages_ici_et_la/2024-Exosquelettes.pdf

http://ertia2.free.fr/Niveau2/Nouvelles/Le_petit_barreau-2015.pdf

http://ertia2.free.fr/Niveau2/Nouvelles/Le_petit_barreau-2015.epub