

N° 3000048

Association RightsForGones

Audience du 11 mai 2030

Président : Yllona RAVAT

Rapporteur : Erine ROSSE

Tribunal administratif de Lyon

12 à 13/20

## **CONCLUSIONS DU RAPPORTEUR PUBLIC**

Christofer Stanley ADAMS

Un bon travail de construction globalement ; les points principaux sont vus, mais l'analyse fine de la légalité (ou pas) de la discrimination mise en place reste trop superficielle, c'est dommage.

Madame la Présidente, Mesdames,

En 2028, la Métropole de Lyon a mis en place le service de navettes autonomes LyonFreeRide. Ce service fait intervenir les navettes autonomes de la société Tyrex exploitées par le logiciel d'intelligence artificielle de la société IntelligentMove. Ces navettes peuvent accueillir jusqu'à sept personnes. La société IntelligentMove a permis l'intégration de l'intelligence artificielle à l'intérieur des navettes autonomes. L'algorithme créant l'intelligence artificielle exploitée provient de la société Tyrex.

Ce service gratuit permet aux habitants de la Métropole de bénéficier de cinq déplacements par mois pour effectuer le parcours de leur choix. Les utilisateurs doivent simplement réserver leur trajet au moins vingt-quatre heures antérieurement au déplacement. Il leur est précisé qu'il n'est pas garanti que les demandes de réservation aboutissent systématiquement. Il faudrait indiquer la justification

, les navettes, contrôlées par des logiciels d'intelligence artificielle, optimisent leurs trajets en fonction de divers paramètres tels que le nombre d'utilisateurs du service dans la zone, la largeur des rues et les risques d'endommagement de la navette.

Il a été constaté que certaines zones ont été délaissées par les navettes et que leurs passages dans celles-ci ne sont qu'anecdotiques.

De fait, certains utilisateurs, à l'instar de Monsieur Alberola, n'ont jamais vu leurs demandes aboutir, la préservation du véhicule et la sécurité des passagers prévalant. Il faut préciser qu'il s'agit de l'interprétation des usagers

Dans le but de garantir une meilleure accessibilité (une égalité d'accès plutôt) du service, l'association RightsForGones visant à défendre les usagers du service public a adressé un courrier à Monsieur Mansouri, président de la Métropole de Lyon, le 20 octobre 2030 pour obtenir la modification du service LyonFreeRide en vue d'un meilleur traitement des usagers.

Ayant reçu une réponse négative de la part de la Métropole de Lyon à la demande de modification du service LyonFreeRide, l'association a saisi votre juridiction pour demander l'annulation de cette décision de la Métropole.

L'association RightsForGones a alors saisi le Tribunal administratif de Lyon d'une requête en annulation.

- **Sur la recevabilité**

Les statuts de l'association nous permettent d'écarter la fin de non-recevoir et d'admettre la recevabilité de la requête.

- **Discussions sur le non-respect du principe d'égalité devant le service public**

- *Sur l'obligation de respect du principe d'égalité devant le service public*

Le service public est une activité exercée par une personne publique, ou privée avec l'habilitation et sous le contrôle d'une personne publique, en vue principalement de répondre à un besoin d'intérêt général, tel était le sens de l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 22 février 2007, décision APREI, entre autres

En l'espèce, la Métropole, en partenariat avec deux sociétés privées, a mis en place un système de mobilité LyonFreeRide et exerce une véritable tutelle sur ce service a-t-on des précisions à cet égard ? Le service est proposé gratuitement aux usagers et est donc financé par des impôts locaux. Il a pour objet de permettre le déplacement des usagers sur la métropole et répond ainsi

à un besoin d'intérêt général. De ce fait, le service LyonFreeRide doit être regardé comme un service public.

le service public répond à des caractéristiques qui le définissent, il est également régi par des grands principes qui sont la continuité, la mutabilité et l'égalité. Dans cette affaire, l'association fait état d'une rupture d'égalité d'accès des usagers du service public. Selon elle, la navette est configurée d'une manière à ce que celle-ci évite certains quartiers de la Métropole, ce qui laisse un certain nombre d'usagers privés de ce service.

le principe d'égalité du service public signifie que l'Administration doit traiter de manière identique tous les usagers du service public. Le Conseil d'État l'a élevé au rang de principe général du droit à l'occasion de son arrêt *Société des Concerts du Conservatoire en date du 9 mars 1951*.

En l'espèce, la Métropole de Lyon devait alors s'assurer que les usagers de la navette soit traités également afin de respecter le principe d'égalité du service public. En l'occurrence, la Métropole justifie cette différence de traitement par la difficulté de desservir certains quartiers du fait de leur éloignement et de l'insécurité qui peut y régner.

Selon la jurisprudence administrative, la différence de traitement des usagers d'un service public peut être justifiée lorsque c'est la loi qui l'institue, en raison de différences de situations appréciables, ou pour des motifs d'intérêt général en rapport avec les conditions d'exploitation du service, tel était le sens de l'arrêt du *Conseil d'Etat, Denoyez et Chorques, en date du 10 mars 1974*. les conditions de la discrimination justifié auraient pu être précisées

En l'espèce, aucune loi justifiant cette différence de traitement n'a été soulevée par les parties. Si la navette a une autonomie limitée et ne peut pas s'éloigner excessivement de sa zone de recharge à Perrache, elle dispose cependant d'une batterie suffisante pour desservir l'ensemble de la Métropole. Les différences de situations relatives à l'éloignement de certains quartiers ne semblent donc pas pouvoir justifier une différence de traitement.

Par ailleurs, aucun motif d'intérêt général ne semble justifier cette rupture d'égalité. Au contraire, l'intérêt général commande l'égalité d'accès au service public. A creuser... le maintien en bon état de fonctionnement des moyens du service public n'est pas d'IG ?

- *Avis de l'amicus curiae sur le fonctionnement technique de la navette*

Un rapport fourni par des experts de l'INSA a pu nous éclairer sur le fonctionnement de la navette. Il s'avère que celle-ci trace sa trajectoire, de manière systématique, en se fondant sur son vécu. Plus précisément, si les statistiques montrent que dans telle ou telle zone, la navette a été l'objet d'une dégradation, la navette évite ces zones à risque et va préférer tracer une trajectoire dans une zone plus fiable.

Les trajets sont donc anticipés à l'avance, puis dispatchés aux navettes. Ils sont également corrigés en temps réels. L'ordinateur central calcule les trajets les plus optimisés à l'aide d'une intelligence artificielle qui va, grâce à un algorithme, prendre des données cibles, les trier en fonction de critères définis par le programmeur, et se conduire selon une sortie déterminée par l'algorithme.

En effet, le programmeur définit une fonction coût qui évalue un trajet et donne son efficacité en fonction des critères préalablement définis.

Au fur et à mesure de l'utilisation de l'intelligence artificielle, la base de données est agrandie avec toutes les données récoltées par les navettes et les trajets optimisés précédemment calculés. Les trajets les plus efficaces sont privilégiés et les trajets les moins efficaces sont totalement délaissés.

Au terme d'un certain temps, les trajets les plus efficaces continueront à être optimisés, tandis que les autres seront totalement oubliés.

Les experts ont pu conclure que les navettes se comportent pour que la détermination des trajets optimise les frais de fonctionnement.

- ***Sur l'obligation d'un pouvoir public de corriger un défaut de fonctionnement d'un service public***

Il convient de déterminer si la Métropole peut laisser une société privée exécuter un service public lorsque le fonctionnement de ce dernier amène au non-respect du principe d'égalité devant le service public. Formuler ainsi, la réponse semble évidente

Dans ses conclusions dans la décision du Conseil d'État de 1902, décision Compagnie Nouvelle Du Gaz de Déville-lès-Rouen, le commissaire du Gouvernement Léon Blum a pu affirmer que :

*« L'État ne peut pas se désintéresser du service public du transport une fois concédé (...) [Il] interviendra donc nécessairement pour imposer, le cas échéant, au concessionnaire, une prestation supérieure à celle qui était prévue strictement (...) en usant non plus des pouvoirs que lui confère la convention, mais du pouvoir qui lui appartient en tant que puissance publique »*. Cette décision exige donc l'intervention du pouvoir public. ok

En l'espèce, dans son courrier, le président de la Métropole refuse de demander à la société IntelligentMove la modification du logiciel exploitant le service LyonFreeRide.

nous constatons que le président dispose des prérogatives de puissance publique qui lui permettent de régler la question. Pourtant, il ne juge pas nécessaire de les utiliser pour mettre fin à cette différence de traitement. Ainsi, l'inaction de la Métropole conduira au non-respect du principe d'égalité.

Enfin, l'arrêt du Conseil d'État en date du 27 janvier 1961, Vannier indique que le principe de mutabilité autorise l'adaptation constante du service aux nécessités de l'intérêt général, aux circonstances nouvelles. Il permet à l'administration de toujours faire évoluer les modes d'organisation et le champ d'intervention d'un service public, nul n'ayant de droit acquis au maintien d'une réglementation.

En l'espèce, nous avons pu soulever deux problèmes remarquables à savoir l'éloignement de certaines zones obligeant les navettes à faire des détours (i) et la sécurité des usagers qui peut être mise en jeu par les risques d'insécurité dans certains quartiers (ii).

**(i) *Sur l'éloignement de certaines zones obligeant les navettes à faire des détours***

Le fait de ne pas desservir ces zones est susceptible de priver une partie de la population d'un service public en raison de leur lieu de domicile. Ce fait constituera alors une rupture d'égalité devant le service public. Ainsi, l'éloignement de certaines zones ne doit pas être retenu comme étant un motif valable pour justifier la non-desserte de certains quartiers. Évoquez la notion de service public universel ici

Il est également nécessaire à ce stade de mentionner que le corollaire du principe d'égalité est la neutralité. Ce principe est inscrit dans la Charte des services publics de 1992 (valeur ?) et elle vise à garantir le libre accès de tous aux services publics sans discrimination des citoyens vis à-vis de leur origine sociale. Dès lors, la Métropole ne saurait prendre en compte le lieu de domicile des usagers Attention : le lieu d'habitation peut tout à fait être, au moins indirectement, un critère justifiant une discrimination dans l'accès au SP (différenciation tarifaire en fonction du lieu d'habitation – prise en compte de l'acquittement ou pas d'impôts locaux-)

Par ailleurs, la Métropole justifie la différence de traitement par des risques d'insécurité dans certains quartiers.

**(ii) *Sur les risques d'insécurité dans certains quartiers pouvant mettre en jeu la sécurité des usagers***

Concernant la sécurité des usagers, la Métropole de Lyon réplique en affirmant que la navette a pu à un moment donné subir une dégradation, ainsi le logiciel a décidé de restreindre le passage de la navette à certains endroits. Cette exclusion est alors justifiée par la Métropole qui argue que les citoyens habitants ces endroits peuvent toujours opter pour d'autres moyens de transport. Face à cette réponse, nous étions amenés à nous demander si la Métropole avait eu l'intention réelle de mettre en place une navette accessible à tous ok. En effet ?, un service continu doit aussi pouvoir s'adapter à son environnement, et chercher de nouveaux moyens pour servir l'intérêt général.

En l'espèce, si l'intelligence artificielle utilise le passé pour estimer l'avenir, elle vise alors à optimiser l'usage de la navette, ce qui est tout à fait compréhensible. Toutefois, en considérant que certaines zones de la Métropole ont été évitées par les navettes, nous estimons que l'égalité d'accès au service public n'est pas garantie il faudrait argumenter plus en profondeur sur ce point. La Métropole doit ainsi veiller à ce que l'algorithme d'intelligence artificielle ne porte pas atteinte au respect du principe d'égalité d'accès au service public.

- **Propos conclusifs**

Il est important de bien analyser les conséquences du comportement de la navette. Si la volonté d'optimiser les trajets ne peut pas être reprochée à la Métropole au regard de quoi ?, il convient de veiller à ce que cela ne prive certains quartiers de la disponibilité de la navette. Dès lors, il en résulterait une discrimination indirecte à l'égard des habitants de ces zones. Qui ne serait pas justifiée ? Il faut argumenter ici

Alors que certains critères d'optimisation des trajets ne sont pas ici contestés, tels qu'une largeur suffisante de rues pour permettre le passage de la navette, d'autres sont plus critiquables. Ainsi, il est notable que le fait de desservir raisonnablement toutes les zones n'est pas un critère exigé dans l'algorithme des navettes LyonFreeRide. Ce faisant, le système mis en place par la Métropole ne remplit pas les conditions d'accessibilité au service public. De même le train, l'autoroute, ne desservent pas la totalité du territoire...Est-ce systématiquement illégal ?

Il est donc souhaitable d'enjoindre à la Métropole d'effectuer certaines améliorations au service LyonFreeRide afin que celui-ci puisse répondre convenablement aux besoins des usagers.

Par ces motifs, nous concluons à l'annulation de la décision du Président de la Métropole en date du 1er décembre 2030 prise sur le recours gracieux exercé le 20 octobre 2030 par l'association RightsForGones et à l'injonction de la Métropole de Lyon d'apporter les correctifs nécessaires au logiciel des navettes et ce faisant mettre fin à l'inégalité d'accès au service public.