MONTREAL 2030 : UN SIA POUR DIMINUER LES ÉMISSIONS DE G.E.S DES TRANSPORTS

OBVIA-SCAI
Université d'été 2021
LAB DE PROSPECTIVE
Groupe 2

Sabrina SASSI
Aymée NAKASATO
Bryan-Elliott TAM
Françoise TRAN

PROPOSITION INITIALE DE LA VILLE DE MONTREAL

1

Montréal, été 2030.
La congestion automobile et les émissions de GES des transports est toujours un problème majeur en ville. De plus, les immatriculations de VUS n'ont cessé d'augmenter malgré le Plan climat et la stratégie d'électrification de la Ville. La faute à l'effet rebond disent certains : dès que des progrès sont réalisés en efficacité énergétique (ex matériaux plus légers, moteurs hybrides), ils sont aussitôt annulés par l'augmentation de la taille des véhicules pour le confort ou l'image de soi. La ville de Montréal, en partenariat avec Google, décide donc de tenter une régulation du trafic automobile par un SIA permettant d'inciter les automobilistes à optimiser le bilan carbone de leur trajets grâce à des nudges: les trajets les moins émetteurs de GES sont systématiquement proposés en premier sur les smartphones des automobilistes.

MESURE DE CONTROVERSE : POSITION DE VELO QUEBEC.

Vélo Québec, conjointement avec des associations de protection de l'environnement comme Equiterre, interviennent pour dire qu'il faudrait plutôt un changement structurel, en incitant les gens à marcher et à faire du vélo, en améliorant encore la qualité et la sécurité des infrastructures de mobilité active (trottoir, pistes cyclables), été comme hiver, en offrant des vestiaires collectifs pour se changer, et des cours de découverte du vélo urbain aux familles et aux entreprises.

La controverse est donc lancée, et la ville, avant de prendre sa décision sur le SIA, décide de mobiliser l'OCPM (l'office de consultation publique de Montréal) pour recueillir les réactions et propositions alternatives des parties intéressées.

2

CARTOGRAPHIE DES POINTS DE VUE

TOP DOWN

OPTIMISATION DE L'EXISTANT

TRANSFORMATION DU SYSTEME

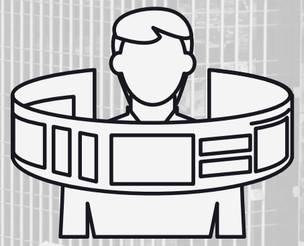
1

Proposition initiale de la ville de Montréal avec SIA et nudges

3

Proposition de renouveau de la politique de transports de la ville de Montréal

4



Position des citoyens : High Tech & Inclusion

2

Position de VELO QUEBEC : Low Tech & Inclusion

BOTTOM UP

Les émissions de GES des véhicules automobiles sont un enjeu important dans la lutte sur les changements climatiques. La ville a de prime abord sollicité un partenariat avec la multinationale Google afin d'implémenter un nudge (ou paternalisme libéral) dans les applications GPS afin d'influencer le comportement des conducteurs pour réduire les émissions personnelles de carbone.

Le nudge consiste à avancer des propositions indirectes qui influencent la prise de décision d'individu ou groupe.

L'équipe d'ingénieur de la ville a proposé à la mairesse une solution intégrant des nudges afin de diminuer les G.E.S dans la ville.

Nous avons réalisé une interview avec la chargée de projet au sein du Bureau de la Transition écologique de Montréal, Sophie Minerve.

VILLE DE MONTREAL

1

POUR UNE SIA OPTIMISANT LE BILAN CARBONE DES TRAJETS

"EN AYANT UNE POSSESSION SOCIALE DE L'APPLICATION VIA LA VILLE, DES MODIFICATIONS POURRAIENT ÊTRE FAITES AFIN DE LA RENDRE PLUS PARTICIPATIVE ET DÉMOCRATIQUE".

Sophie MINERVE, chargée de projet au sein du Bureau de la Transition écologique de Montréal.

- **Bonjour, Madame Minerve, pouvez-vous me présenter la proposition que vous et votre association avez proposée à la ville?**

Avec plaisir, nous proposons que la ville ne fasse pas affaire avec Google. Qu'elle développe elle-même en association avec nos universités publique une application GPS utilisant les nombreux modules et services open source. De cette façon, l'application sera développée à un faible coût et les résultats seront rapides, car nous ne changeons pas fondamentalement le système, mais optimisons ce qui est déjà là.

L'application a deux fonctionnalités qui utilisent un nudge. La première fonctionnalité est un simple GPS proposant en premier des trajets qui optimisent une métrique qui combine le temps du trajet et les émissions de GES. La seconde est un outil de planification de trajet ou l'utilisateur va rentrer manuellement ses obligations de déplacement et l'application proposera des modifications d'horaire afin d'éviter les embouteillages, proposer trajet en transport en commun et du covoiturage. Les données pourraient par exemple être partagées avec les employeurs afin de modifier les heures de départ et d'arrivée pour proposer plus de trajets diminuant les émissions de GES.

-Trouvez vous que cette solution a un potentiel de faire des changements plus structurel ?

Je pense que la seconde fonctionnalité offre des possibilités d'analyse qui pourraient ouvrir la porte. Par exemple à plus de collaborations entre citoyens en faisant l'épicerie en même temps que son voisin (ou pour son voisin) et à l'ouverture d'espace de travail à distance plus proche de la résidence des travailleurs. Il est certain que cela ne met pas en question les structures en place, mais cela permet de soit créer plus de solidarité ou de simplement promouvoir des déplacements plus "ecofriendly" pour des activités essentielles. Le développement par la ville de l'application permet que les citoyens par proxy soient en possession des données ce qui augmente la confiance.

• **Trouvez-vous que l'application pourrait être plus participative ?**

Nous pensons qu'en ayant une possession sociale de l'application via la ville des modifications pourraient être faites afin de la rendre plus participative et démocratique.

• **Comment faire pour que cette application soit utilisée quand des applications comme Google map sont si populaire ?**

Nous pensons qu'en premier lieu l'application doit être ergonomique et en seconds lieux un nudge serait un bon moyen d'attirer les citoyens. Nous pourrions proposer l'application en premier résultat dans les moteurs de recherche. Nous pouvons également montrer de quelle façon la ville est transparente avec les données et que les citoyens restent en possession des données via de la communication.

• **Merci pour votre temps !**

Merci à vous !

2 POUR UNE LOW-TECH CITOYENNE

VELO QUEBEC

Aujourd'hui avec le télétravail, les loisirs en streaming, le déploiement de la 5G et des objets connectés etc… il est un constat selon lequel le numérique émet déjà plus de gaz à effet de serre que le transport aérien.

Si l'on souhaite réduire les GES en termes de transport dans la ville de Montréal, la question de la pertinence d'une SIA d'optimisation du bilan carbone des trajets automobiles en partenariat avec GOOGLE se pose, et ce à double titre :

La première raison est qu'une telle application ne dissuade pas les habitants de prendre leur voiture, elle leur propose simplement un trajet plus respectueux en terme d'empreinte environnementale. Or, de plus en plus de citoyens, via des associations telles que VELO QUEBEC, EQUITERRE etc, revendiquent une sobriété numérique. Il y a ainsi une réelle prise de conscience collective dans la démarche low-tech.

La seconde raison est qu'une telle application pose la question du partage des données et la protection des données personnelles et de la vie privée des citoyens utilisateurs.

Nous avons ainsi interviewé Hugo Delpiero, citoyen montréalais et partisan actif pour une low tech inclusive.

"LA SOBRIÉTÉ NUMÉRIQUE DEVIENT UNE RÉELLE PRISE DE CONSCIENCE COLLECTIVE".

Hugo DELPIERO, 38 ans, instituteur vivant à Montréal et sympathisant EQUITERRE.

- **Avez-vous entendu parler d'une régulation du trafic automobile de Montréal par un SIA permettant d'inciter les automobilistes à optimiser le bilan carbone de leur trajets grâce à des nudges ? Si oui, qu'en pensez-vous ?**

Si l'idée de départ est tout à fait louable, je me demande pourquoi la ville de Montréal n'expérimente pas de manière plus poussée sa politique d'urbanisme, c'est à dire vers un "urbanisme transitoire, tactique". Le but étant d'effectuer des démarches expérimentales urbaines.

La ville a tout intérêt à ce que ses citoyens utilisent de véritables moyens de transport durable à savoir :
- l'utilisation massive de vélos en multipliant les pistes cyclables, ou en remplaçant les places de parking par des cabines de douche en extérieur pour les travailleurs;
- la diversification de l'offre de transport électrique;
- ou encore la valorisation du transport multimodal ainsi que de l'autopartage.

- Pensez-vous que les habitants de la ville de Montréal seraient partisans d'une telle proposition ?
Aujourd'hui, beaucoup de citoyens comme moi sont en faveur de la sobriété numérique, en vue de protéger notre monde de demain. La sobriété numérique devient une réelle prise de conscience collective. Donc oui, pour moi, les citoyens Montréalais, dans la lignée du Plan Climat pour 2050, seront forcément pour et demanderont à être acteurs de tels dispositifs.

- Quelles seraient ainsi les modalités d'une telle inclusion ?
Il faut impliquer les citoyens en allant à la rencontre de leur vrais besoins. Cela pourrait se traduire par exemple par un "nouveau contrat de partage de la rue" en mettant en place des ateliers participatifs, (notamment pour mutualiser les différents types de trajet, inciter les citoyens à changer leurs habitudes en termes d'organisation de trajet et de moyens de transports...). Cela peut également se traduire par la notion d'équité citoyenne dans la multimodalité (exemple : accessibilité financière selon les différents quartiers ou types de transports, réparation et optimisation des anciens vélos pour les redistribuer à des citoyens modestes ...). Ce qui compte au final c'est de sensibiliser les citoyens en pensant ensemble l'individuel et le collectif, et de leur expliquer les bénéfices d'une low-tech pour la santé, l'environnement, mais aussi pour leur sécurité et leur protection.

- Et quels seraient ainsi les moyens d'actions des citoyens ?
En créant du lien avec les acteurs du territoire, et d'identifier avec eux les leviers possibles d'un travail en complémentarité. J'entends par là la capacité de la ville à écouter ses citoyens, et à expérimenter avec eux des solutions. Cela peut se traduire par la mise en place d'un référendum d'expérimentation populaire (ex : les citoyens qui souhaitent des zones sans voitures, ou 0 hydrocarbures dans leur quartiers, et qui proposent des espaces sécuritaires --> si on atteint un nombre plancher de 1000 signatures, alors on peut passer à la "phase test").

- Le numérique constitue-t-il un obstacle ou au contraire peut-il aider la ville et sous quelle forme ?
Pour moi, le numérique peut être compatible avec une démarche low tech si ce dernier est utile pour équiper une proposition citoyenne. Par exemple une simple IA de compteur de vélos qui permettrait d'aménager le trajet de manière plus optimale.

- Merci Hugo pour cet échange.

Face à la hausse des émissions de gaz à effet de serre des transports et de la congestion automobile, la ville de Montréal redouble d'efforts pour s'adapter au changement climatique. En plus du plan climat et de la stratégie d'électrification de la ville, elle renouvelle sa politique de transports et d'urbanisme afin de répondre aux enjeux du Plan climat Montréal qui vise la neutralité carbone d'ici 2050. L'objectif est également de protéger ses citoyens contre la pollution de l'air, classée comme l'un des 10 problèmes majeurs mondiaux selon l'Organisation mondiale de la santé en 2019. Toutefois, la ville décide de ne pas avoir recourt au développement d'une SIA, en partenariat avec Google, pour réguler le trafic automobile.

Afin de découvrir plus en détail cette nouvelle politique des transports de la ville, nous avons interviewé Qiang Zhao, responsable du service urbanisme de la ville

VILLE DE MONTREAL

3

POUR LE RENOUVEAU DE LA POLITIQUE DE TRANSPORTS DE LA VILLE

"LA POLITIQUE TOURNE PRINCIPALEMENT AUTOUR DE 3 MODES DE TRANSPORTS : LES TRANSPORTS EN COMMUN, LE VÉLO ET LE COVOITURAGE".

Qiang Zhao, Responsable du service de l'urbanisme de la Ville de Montréal

.

- **Bonjour Monsieur Zhao, est-ce que vous pouvez présenter la nouvelle politique de mobilité souhaitée par la ville de Montréal ?**

M. Zhao : La nouvelle politique de mobilité et d'urbanisme tourne autour d'un renouveau de l'offre de transport axé sur la mobilité douce et une optimisation de l'urbanisme.

- Quelles mesures concrètes que vous proposez ?

M. Zhao : Tout d'abord, la nouvelle offre de transport est une incitation financière sur 3 types de mobilité douce : les transports en commun, le vélo et le covoiturage. Un abonnement à la STM (Société des Transports Montréal) permet de cumuler des points pour accéder à des réductions sur des activités culturelles et sportives financées par la ville (musées publics, gymnases). Pour le vélo : gratuit pour les 16-25 ans, -30% dès 25 ans, -25% si la personne a déjà un abonnement un abonnement à la STM et le même système de points que pour les transports en commun.

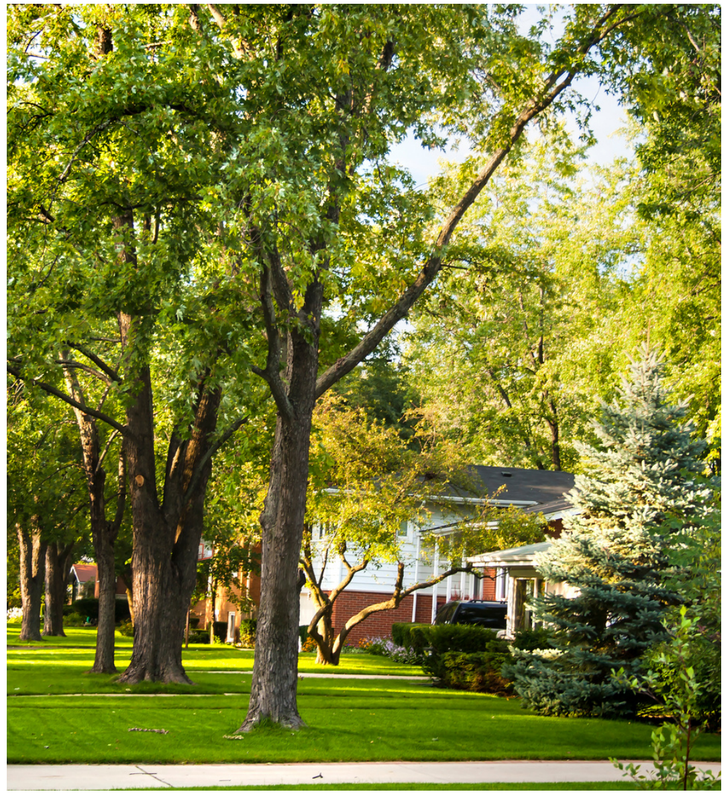
Pour le covoiturage : un « abonnement covoiturage », auquel on pourrait souscrire à plusieurs, jusqu'à 3 personnes et le prix serait dans ce cas divisé par 3, pris en charge à 35% par l'employeur et -15% si couple avec un abonnement STM. Aussi, 15% des places de parking seraient réservés aux adhérents de cet abonnement covoiturage.

Ensuite, il y aurait un réaménagement de la ville et un renforcement de la sécurité via une amélioration de l'expérience « mobilité douce » à travers des zones et corridors « zéro émissions » (vélo, véhicules électriques) dans le centre-ville et sur des axes rapides, ainsi qu'une re-socialisation de l'espace urbain grâce au numérique.

- **Pourquoi ne pas avoir opté pour le SIA, en partenariat avec Google ?**
M. Zhao : En raison de l'empreinte énergétique de Google, l'enjeu de la protection des données personnelles, la volonté que la ville soit pro-active dans le projet. Toutefois, Montréal souhaite que la mobilité douce devienne une expérience sociale, un « hub de vie » pour reprendre l'expression de la spécialiste des questions de mobilité et de transformation urbaine Sonia Lavadinho. La ville lancerait des appels d'offre auprès de start-up ou PME du numérique pour que ces « zones zéro émission » deviennent un laboratoire d'expériences sociales (covoiturage, rencontres).

HABITANTS DE MONTREAL

4 POUR UNE HIGH-TECH CITOYENNE



Notre village dans le quartier :

De nombreux Montréalais sont de plus en plus inquiets pour l'environnement et ont la volonté de réduire les GES liés au transport automobile dans la ville de Montréal.

Pour ce faire, des habitants de Ville Marie, se sont organisés pour réduire les GES à l'échelle de leur quartier. Il s'agit d'engager une solidarité créative pour favoriser la non-mobilité. En effet, les citoyens ont décidé d'organiser leur village dans leur quartier en utilisant un système SIA. Afin de faciliter le télétravail, les citoyens se prêtent des espaces entre eux. Les commerces, les hôtels et les écoles locales sont également impliquées et partagent leurs espaces. Ce système de prêt d'espace citoyens et de mixité d'usage des horaires des bâtiments est supporté par un système SIA développé en partenariat avec le LIUM (Laboratoire d'innovation urbaine de Montréal).

Croyant fermement qu'il faut éviter la surresponsabilisation des citoyens dans la lutte contre les changements climatiques, les habitants du quartier ont décidé d'impliquer la ville en fonction de leur cahier des charges. La ville a mis à disposition des citoyens un budget informaticien de 200h.

Nous avons interviewé Elif et sa petite famille pour en savoir plus sur le village dans le quartier.

4

"NOTRE VILLAGE QUARTIER VERT"."

Elif 37 ans et Mohamed 39 ans vivent à Ville Marie dans un quartier village.
Ils ont deux garçons, Yassin 6 ans et Ibrahim 3 ans. Elif est psychologue et Mohamed est ingénieur civil.

-**A quoi ressemble votre vie dans votre quartier village?**

Elif : En tant que maman réduire les déplacements traditionnellement nécessaires me fait gagner beaucoup de temps et ça me simplifie la vie. Quand j'ai besoin d'équipements pour les enfants, je cherche d'abord sur l'application avant de chercher en magasin et je trouve souvent en occasion dans le quartier. Lorsque notre place de stationnement est vide (50% du temps), nous la rendons disponible à nos voisins. Ils adorent cuisiner. Donc en échange, ils me font du batch cooking une fois par mois. Ca fait aussi moins de commandes sur les services de livraison, donc moins de GES.

Yassin : Et papa fait du sport dans mon école!

Mohamed en rigolant : Et oui! Nous pouvons faire du sport dans les locaux de l'école la fin de semaine. Nous sommes en télétravail mais nous n'avons pas l'espace pour un bureau chez nous. La bibliothèque juste à côté de l'école de Yassin met à disposition des espaces pour les télétravailleurs du quartier. Les trajets école-maison sont maintenant un jeu d'enfant.

Comment y participer vous ?

Mohamed : Nous participons tous sur l'application « Notre village quartier vert ». Une fois par ans, je rentre nos habitudes de mobilité. Nos habitudes alimentaires pour le potager local. Nous indiquons également une fois par mois les initiatives que nous aimerions voir grandir pour réduire les GES et nous faciliter la vie.

Faites-vous encore beaucoup de déplacements ?

Très peu en fait. Nous considérons vendre la voiture et prendre un abonnement Communauto à l'année.

Comment est-ce que l'IA facilite ce mode de vie ?

Le calcul de ce que nous devrions planter, le calcul du temps des locaux disponibles dans le quartier, le calcul des distances entre ce que nous cherchons et l'endroit où nous vivons, ca fait beaucoup de calculs et l'application s'en charge pour nous.

Pensez-vous que votre vie privée est protégée lorsque vous utilisez cette application ?

En fait nos intérêts sont quand même bien protégés car nous avons le contrôle du développement avec le budget horaires informaticien de la ville, c'est très participatif. Il y a de la transparence et ça nous rassure, on a aussi le contrôle sur la traçabilité et les algorithmiques.

RECOMMANDATION DU BUREAU D'AUDIENCE PUBLIQUE

"Ensemble, changeons notre façon de bouger."

Afin de garantir une meilleure gouvernance et protection des données personnelles des citoyens en lien avec le SIA, le Bureau de la Transition écologique de Montréal ne souhaite pas faire appel à une compagnie privée telle que Google et préfère s'appuyer sur des nudges mais issus de l'écosystème local, afin d'assurer sa souveraineté numérique.

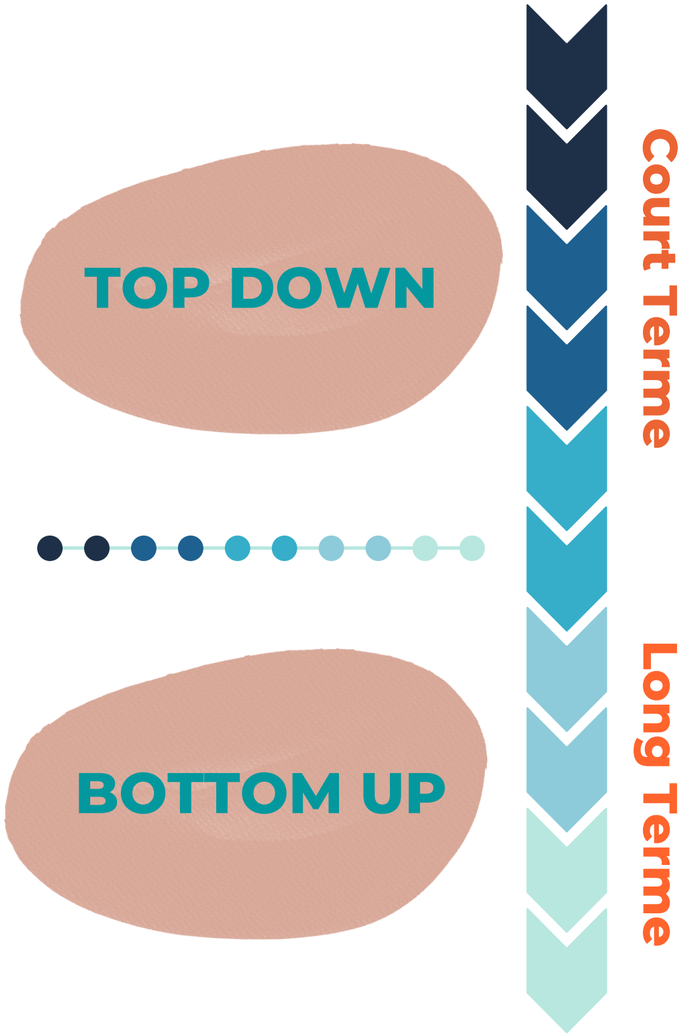
Nous recommandons dans un premier temps d'emprunter l'avenue SIA TOP DOWN pour ensuite adopter des recommandations BOTTOM UP.

Concrètement, nous suggérons de commencer par le système SIA de la Ville de Montréal, ensuite mettre en oeuvre la relève citoyenne pour la reconstruction écologique en passant par le Vilage Quartier Vert et par un politique de mobilité douce / Hub de Vie.

Les composantes de notre recommandation sont les suivantes :

- Proposition de trajet qui produit moins de GES en priorité
- Proposition de plus de trajets multimodaux (vélo, marche, transport en commun)
- Proposition de covoiturage
- Proposition d’horaire alternatif
  - Modification d’horaire personnel
  - Modification d’horaire d’employés pour offrir des trajets consommant moins de GES
    - collaboration avec les employeurs
- Modification des infrastructures de la ville à partir des données des citoyens
  - Ajout de piste cyclable
  - Ajout d’espace de co-travail
    - collaboration avec les employeurs
- Ajout de quartier 0 émission
  - Echange d'espaces pour favoriser le télétravail,
  - Mixité d'usage des bâtiments

A COURT TERME : TOP DOWN



Pour s'assurer de la faisabilité technique, **la ville compte attirer des talents du numérique** (data scientist, design, droit du numérique, etc). Cela fait écho au programme français "Entrepreneurs d'intérêt général" (EIG) qui sélectionne des spécialistes de la technologie pour tester et expérimenter de nouveaux possibles, en lien avec des agents de l'Etat pour une durée de 10 mois, renouvelable. Le but est de relever des défis concrets du service public.

GAINS DU SIA :
1) Potentialité de développer des gains en terme de réduction GES (proposition de trajets moins émetteurs de GES).
2) Optimisation de l'existant : pour la ville (gains rapides, potentiel de dot avec le télétravail qui permet une organisation de la vie de famille personnalisée) et pour les citoyens (gratuit et facilite le télétravail et les horaires).
3) Ergonomique, inclusif (multilingues, accessible).

Réaménagement de la ville avec des "zones et corridors 0 émission" : cela permet une amélioration de la sécurité routière et une amélioration de l'expérience "mobilité douce". Elle devient une réelle expérience sociale à travers des "hubs de vie".

Des start-up du numérique re-socialisent l'espace urbain qui se transformerait en "laboratoire expériences sociales" (covoiturage, rencontres...).

Pour tester l'usage des technologies en contexte réel, un test du prototype sera réalisé à l'échelle de la ville avec un large échantillon (en termes d'âge, revenu, mode de vie, appétence à la technologie, etc).

- Autogestion de l'espace urbain grâce à l'**application "Notre village Quartier Vert" participative**, rassurante pour les citoyens et développée avec le budget horaires informaticien de la ville. Elle facilite le partage d'espaces de vie (télétravail), réduit les déplacements (incite au covoiturage/Communauto) monétisés en services (cuisine, garderie...).

- Au sein de ces zones "0 émission" : tester l'**augmentation des pistes cyclables** ("dites en propre" séparées des voitures).

- **Valorisation du transport multimodal et de l'autopartage** (sensibilisation, valeur d'équité, impliquer les citoyens dans le processus d'optimisation en lien avec les citoyens pour identifier les leviers possibles en complément d'une étude d'impacts territoriaux menée par la ville...).

- Il y aurait également la mise en place d'une **"Commission de garantie citoyenne"**, composée de scientifiques, d'agents publics et de citoyens. Elle serait créée dès la phase d'idéation du projet et aurait pour objectif de s'assurer de la qualité de l'information aux citoyens, la transparence, l'applicabilité ou encore la traçabilité des algorithmes utilisés.

- Il faut qu'une partie du code soit en open source et que les données des citoyens soient anonymées et reflétant toutes les parties de la population (pour éviter la marginalisation)

A LONG TERME : BOTTOM UP

Corridors
0 émission
Signalétique intelligente

SIA avec nudges issus de l'écosystème numérique local

Bibliothèque & école avec mise à disposition de classes vides

Quartier 0 émission

Maison Citoyenne
Activité de sensibilisation, socialisation, découverte de quartiers et nouveaux trajets...

Commission de garantie citoyenne

Prototype Montréal 2030

UNE LOGIQUE D'INNOVATION RESPONSABLE :

Anticipation	Réflexivité	Inclusion	Réactivité
Valeur pour l'environnement (réduction des GES) **Valeur pour la santé des populations** (réduction pollution air, amélioration santé publique)	**Valeur organisationnelle** (modèles d'affaires : souveraineté numérique locale, respect de la protection des données personnelles) **Interdisciplinarité** (talents numériques : *data scientist*, design, droit du numérique pour le développement du SIA) **Valeur organisationnelle et pour la ville** (imbrication avec les politiques publiques) **Commission citoyenne**	**Valeur économique** (accessibilité) **Commission citoyenne** **Accessibilité** (SIA pour tous : pas cher, ergonomique, multilingue)	**Valeur organisationnelle** (prototype d'où possibilité réajustements rapides)

NOTRE ÉQUIPE PLURIDISCIPLINAIRE

Sabrina SASSI (Montréal)	Aymée NAKASATO (Paris)	Bryan-Eliott TAM (Québec)	Françoise TRAN (Paris)
Sabrina est **doctorante en communication publique** à l'Université Laval. Ses intérêts de recherche sont à l'intersection des pratiques de **micro-ciblage en communication politique et les biais algorithmiques**. Elle porte son attention particulièrement aux **questions d'éthique autour des utilisations d'intelligence artificielle.** Sabrina a grandi à Paris mais est maintenant une Montréalaise très impliquée dans la vie citoyenne de sa ville.	Étudiante **diplômée en sociologie et gestion des risques**, je m'intéresse particulièrement aux **enjeux sociétaux, techniques et environnementaux**. Bénévole depuis 10 ans dans diverses associations, **la responsabilité, l'action et la coopération sont des valeurs qui me sont chères**. Avoir côtoyé Montréal lors de mon **échange universitaire à l'UQAM** m'a permis de mieux m'inscrire dans ce projet.	Bachelier en **génie mécanique** et étudiant **gradué en informatique (digital twin) et à temps partiel en philosophie.** Je m'intéresse aux technologies de **décentralisation, les méthodes formelles, ainsi que la philosophie politique et épistémologique.** Mon parcous multidisciplinaire m'a permis de faire le lien entre plusieurs dimensions de la problématique présentée.	Avocate en droit de l'entreprise, je me spécialise actuellement. en **santé numérique**. Après avoir validé le D.U Intelligence artificielle en Santé, j'intègre fin septembre le Master 2 Droit de la Santé, numérique et I.A. La **transversalité, la pluridisciplinarité, la supervision humaine** sont pour moi des notions clés en termes de **souveraineté numérique et de santé durable.**

FIGHT TODAY
FOR A BETTER
TOMORROW