

La gouvernance du numérique et Genève

Chronique internationale
Jonas Pasquier *



Si vous lisez cet article, c'est sans doute que vous faites partie des gens qui lisent les journaux pour s'informer, au contraire de la majorité de personnes qui ont recours aux médias sociaux de manière quasiment exclusive, notamment parmi les jeunes. Qu'on s'en félicite ou qu'on s'en lamente, nous vivons entourés de flux de données et d'informations charriées entre autres par les réseaux sociaux. Il est donc essentiel de bien gouverner les questions liées au numérique, que ce soit les rapports complexes qu'entretiennent les médias sociaux avec la formation de l'opinion ou les espoirs et les inquiétudes que soulève l'intelligence artificielle, sans compter la cybersécurité. Depuis 2021, la Suisse s'est dotée d'une stratégie spécifique de politique extérieure numérique. Genève y occupe une place prépondérante, et pour cause: on estime qu'une bonne moitié des discussions concernant la gouvernance numérique internationale s'y déroulent déjà. Tous les grands thèmes de gouvernance ont leur pendant numérique, de la santé aux droits de l'homme en passant par le commerce, le développement, la paix et le désarmement. Dans le domaine humanitaire, par exemple, le CICR est à la pointe des réflexions visant à promouvoir une meilleure application du droit international humanitaire à la sphère numérique. Il est en train de mettre au point un «emblème numérique», visant à mieux épargner les infrastructures numériques des institutions protégées telles que les hôpitaux, tout comme l'emblème de la Croix-Rouge protège les ressources physiques et le personnel de l'institution sur le terrain. La Genève internationale se penche sur ces questions depuis des années. Pour se rendre compte de son importance dans la gouvernance numérique, il suffit de feuilleter le Geneva Digital Atlas de la DiploFoundation, qui compte quelque 600 pages! Genève est le siège de

l'Union internationale des télécommunications (UIT), du CERN, de dizaines d'agences onusiennes, d'organisations internationales et de centaines d'ONG. Mais le tableau de cet écosystème unique ne serait pas complet sans mentionner les écoles polytechniques, les universités, la place financière et les entreprises innovantes de l'arc lémanique. Les interactions entre ces différents protagonistes font de Genève un lieu privilégié de la gouvernance numérique, avec des effets dans le monde entier. Prenons un exemple concret, celui de l'initiative Giga, une initiative conjointe de l'Unicef et de l'UIT. Son objectif: connecter toutes les écoles du monde à internet, afin de rendre accessibles les outils éducatifs offerts par la numérisation à plus d'un milliard d'enfants victimes de la fracture numérique. Grâce à une collaboration exemplaire entre agences et aux synergies permises par l'écosystème genevois, des millions d'enfants sont déjà en train de sortir de «l'illectronisme». En tant qu'État hôte, la Suisse œuvre à renforcer l'attractivité de Genève de la gouvernance numérique et à mettre son potentiel en la matière au service du développement durable. Cet engagement passe entre autres par notre soutien à la DiploFoundation et à son rôle essentiel dans le renforcement des capacités numériques des diplomates et fonctionnaires internationaux, par le travail du Geneva Science Diplomacy Anticipator, ou encore par son appui à des événements mondiaux comme le sommet «AI for Good». Le travail des acteurs de la Genève internationale dans le domaine du numérique est essentiel pour façonner le monde de demain sur la base des droits de l'homme et d'un développement qui ne laisse personne sur le côté. L'IHEID, l'UIT, la Geneva internet Platform de la DiploFoundation et d'autres partenaires proposent une offre très riche de conférences, d'expositions et de formations tout au long de l'année, dont je vous encourage à profiter pour en savoir plus sur cet aspect fascinant de la Genève internationale.

* Chef de la section Affaires globales à la Mission suisse auprès de l'ONU à Genève

www.tdg.ch

Hospice général

● **Victime d'une escroquerie** S'informer sur la vaste escroquerie dont ont été victimes l'Hospice général, une assurance maladie et PostFinance. Des chèques vierges volés sont à la base d'une arnaque évaluée à quelque 305'000 francs.



Espagne

● **Baiser forcé** Lire l'article de notre correspondante à Madrid sur la contre-attaque du président de la Fédération espagnole de football, Luis Rubiales, à la joueuse Jennifer Hermoso.



Bernex

● **Rock humide** Revivre le festival Best of Rock à Bernex du 25 au 27 août. Notre reporter y était malgré la pluie. Ambiance au beau fixe sur la place de la Mairie.



Courrier des lecteurs

Tattes: 10 ans pour des coupe-feu!

Lettre du jour

Genève, 26 août Quand je passe la porte du bâtiment où je me rends deux fois par semaine pour faire du soutien scolaire auprès d'un jeune migrant, j'ai toujours un petit frisson: et si tout à coup la baraque prenait feu? Alors, bien sûr, je me réjouis que l'État prenne l'initiative d'acquiescer 270 portes coupe-feu à installer au Foyer des Tattes. L'incendie dramatique (un mort, une quarantaine de blessés et traumatisés psychologiquement), c'était en... 2014! Il aura donc fallu neuf ans pour constater que les portes actuelles sont inadéquates et pour qu'on lance un appel d'offres (les portes ne sont pas encore en voie d'installation). Rien d'étonnant, puisqu'il a fallu huit ans (c'était fin 2022) pour obtenir un procès qui n'a condamné que les pauvres diables: deux Protec-tas et un requérant d'asile, sans toucher au responsable incendie de l'Hospice général de l'époque [...]. À ma connaissance, il n'y a jamais eu d'assemblée publique



organisée par l'État pour informer les personnes hébergées et la population genevoise des diverses mesures qui semblent avoir été déjà prises pour améliorer la situation en cas d'incendie.

Mais ce qui est sûr, c'est que, malgré les boîtes aux lettres, les bancs publics et les jeux pour les enfants installés après la catastrophe, la situation psychique des requérant-e-s d'asile sans

cesse menacé-e-s de renvoi reste une poudrière et, pour l'étouffer, les portes coupe-feu n'ont pas prouvé leur efficacité.
Viviane Luisier, membre de Solidarité Tattes

Cigarette

Genève, 27 août Il y a un peu partout des interdictions de fumer. Cependant, chez les fonctionnaires de la Ville de Genève, afin de leur permettre de libérer leur stress, ils sont autorisés lorsqu'ils le veulent, plusieurs fois par jour, à aller fumer une cigarette. Alors que les autres qui ne fument pas continuent à travailler. Donc moralité, sur une journée, je vous laisse calculer combien de temps par rapport à leurs collègues ils prennent une pause [...]. Je vous assure que dans le privé c'est une tout autre réalité. **Alain Rothschild**

Bundesbahn

Genève, 23 août Soucieux de notre empreinte écologique, par soutien au rail, mode de transport écoresponsable et par désir de diminuer les heures de conduite sur les autoroutes allemandes surchargées, nous avons opté, pour 1000 euros, pour le train autocouche de la Deutsche Bundesbahn (BTE

AutoReiseZug), une révélation... À l'heure à Hamburg-Altona (19 h), nous sommes contrôlés au portique de la gare vers 19 h 45. On nous recommande de rester dans le véhicule. Notre voiture sera appelée vers 20 h 30 pour être parquée sur un wagon. 20 h 30, 21 h 30... rien ne se passe. Je me rends au guichet prétextant une petite faim. Réponse: «Un choix intelligent et préventif eût été de manger avant», me dit-on. L'horloge tourne, les passagers sortent des véhicules. Au bout du quai, nous entendons le début d'une rébellion, je me déplace... un employé de la Deutsche Bundesbahn, la tête dans les épaules et le regard fuyant, nous invite à... quitter les lieux: «Pas de locomotive ni de pilote, pas de wagon-couche ni de personnel.» À la question existentielle «et alors?» il est répondu que tous les hôtels sont pleins à cause d'une importante manifestation et que nous devons nous résigner à reprendre notre voiture

et à rouler 900 km de nuit jusqu'à Bâle. À la question «est-il raisonnable de conduire de nuit pendant dix heures lorsqu'on a plus de 70 ans?» il est répondu: «Moi aussi j'ai 70 ans.» Vous aussi, vous avez 70 ans, mais vous allez dormir dans votre bon lit à Hamburg... si cela n'est pas de l'arrogance? À l'époque de la transition énergétique, la politique de la DB au sujet des trains de nuit est déplorable: vieille locomotive en panne, wagons-couchettes du milieu du siècle dernier,

organisation incompétente et retards assurés. J'ai testé pour vous BTE AutoReiseZug de la DB, une catastrophe ambulante à éviter absolument!
Jean-Daniel Viret

Bétonnage

Confignon, 26 août «Les Verts (ou plutôt «Les Vert-e-s», comme ils se plaisent à s'intituler en toutes circonstances) lancent leur campagne pour les élections fédérales d'octobre» (voir «Tribune de Genève» du 26 août). Et comme à chaque fois en telles circonstances, ils parlent (cyniquement) d'écologie: «On n'a jamais consommé autant d'énergie fossile que l'an dernier et la concentration de CO₂ dans l'atmosphère est beaucoup trop élevée»; «il faut changer de cap, de politique de mobilité». On ne pourra qu'être d'accord. Mais quel rapport avec la politique des Vert-e-s? Ceux-ci ne jurent que par le bétonnage du pays, l'immigration massive, la légalisation de la drogue [...]. **Jurek Estreicher**

Écrivez-nous

Vos réactions, votre opinion nous intéressent. Envoyez votre lettre à courrier@tdg.ch, ou à Tribune de Genève, courrier des lecteurs, case postale 5155, 1211 Genève 11. Votre texte doit être concis (1400 signes maximum), signé et comporter vos adresse et téléphone. La rédaction se réserve le droit de choisir les titres et de réduire les lettres.

Transport maritime: la révolution silencieuse

L'invité
Roman Heck
SUISSENÉGOCE
Régulation & Affaires publiques



À première vue, rien ne semble distinguer le bâtiment de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres d'autres bâtiments administratifs. Austère, parsemé de meubles démodés et décoré de vieilles affiches décolorées. Et pourtant, ce bâtiment diffère en un point. La statue du dieu de la mer, Poséidon pour les Grecs, Neptune pour les Romains, trône ici en maître. Et la multitude de bateaux et de cargos miniaturisés l'annonce. On se trouve bien dans ces lieux chez les passionnés des mers et de la navigation. Aussi, a priori, rien ne laisse présupposer qu'une de ces organisations internationales puisse apporter une plus-value

réelle aux populations civiles. Généralement, ces temples de la bureaucratie sont découplés des réalités du monde et se définissent surtout au travers de tables rondes et autres groupes de travail soporifiques. Mais, de temps en temps, s'y manifestent de vraies petites révolutions. Peu suivie par les médias, une telle révolution politique et bientôt économique eut lieu début juillet lors de la 80^e séance du Comité de protection de l'environnement maritime de l'OMI (Marine Environment Protection Committee). Pour la première fois de son histoire, la communauté internationale du transport maritime s'est engagée à décarboniser l'intégralité de sa flotte d'ici à l'an 2050, adhérant ainsi pleinement aux accords de Paris. Notre association SUISSENÉGOCE a rejoint formellement la Délégation suisse auprès de l'OMI pour que des étapes réglementaires claires, contraignantes et non réversibles soient définies par l'OMI. Mission

aujourd'hui accomplie. Il s'agira maintenant de donner suite à ces engagements. Ceci ne sera pas une mince affaire au regard des

«La communauté du transport maritime s'est engagée à décarboniser l'intégralité de sa flotte d'ici à l'an 2050.»

enjeux financiers et techniques d'une industrie maritime à ce jour entièrement dépendante des énergies fossiles et responsable du transport de près de 90% des biens commerciaux à l'échelle mondiale. La décarbonisation va demander des investissements privés et publics colossaux, prioritairement dans la recherche et le développement de nouvelles

technologies motrices, car elles ne sont pas encore disponibles aujourd'hui. Ces engins et carburants alternatifs devront être opérationnels très rapidement pour que les objectifs de l'OMI puissent effectivement être atteints. Aussi ces carburants verts devront-ils être produits à grande échelle, générant en conséquence un impact écologique non négligeable. Et ils devront déployer des forces comparables aux énergies fossiles afin de déplacer ces mastodontes marins. Ce qui apparaît aujourd'hui comme une contrainte pourra s'avérer une véritable opportunité pour ceux qui savent la saisir. Notamment pour la Suisse qui, historiquement, est déjà dotée d'une industrie de pointe en ingénierie mécanique et chimique. Elle pourrait en conséquence jouer un rôle majeur en apportant l'innovation requise dans cette transition technologique imposée. Avis donc à nos ingénieur(e)s, le cap de l'OMI est fixé!