

L'éditorial

Une gestion légère de nos données

Vincent Maendly

Rubrique Vaud



Au secours! Les GAFAM pillent et «marchandisent» nos données avec notre bienveillance complice, nous qui avons accepté leurs conditions générales sans même les lire. Au secours! Des hackers d'on ne sait où siphonnent nos données en piratant l'intranet de nos Communes et de nos entreprises. Qu'elles rannonnent ensuite en les menaçant de tout balancer sur la face interlope de la Toile. Bienvenue au XXI^e siècle. Heureusement, l'État de Vaud et sa loi sur la protection des données mise à jour en 2008 se dressent comme un refuge en qui l'on peut avoir une confiance aveugle. Non?

Non. La Cour des comptes, pas réputée pour être impitoyable avec le gouvernement, a rendu ce mercredi un rapport dont les conclusions sont consternantes. En gros, si l'architecture numérique tient la route sur le plan sécuritaire, l'importance de la protection des données n'a pas du tout infusé dans l'administration. Elle est même parfois perçue comme une encombre aux affaires courantes. Dans certains services, on ne sait pas qui consulte quelles données sensibles et pourquoi, on les stocke indéfiniment au mépris des bons usages, voire de la loi, on ne les inventorie pas, etc. L'Autorité vaudoise de protection des données est sous-dotée et donne plus de conseils qu'elle n'exerce de réelle surveillance.

Ces dernières années, le Conseil d'État n'est pourtant pas apparu pusillanime sur la question de la cyberadministration. Il s'est ainsi doté il y a trois ans d'une ambitieuse Stratégie numérique. Dans les colonnes de «Blick» il y a quelques semaines encore, la présidente du Conseil d'État Nuria Gorrite se faisait le moteur d'un futur «cloud souverain» pour les cantons romands; il en allait de leur «crédibilité». On peut bien sûr applaudir cette idée, qui ressort une fois encore de la pure sécurité informatique, indispensable. Mais quelle «crédibilité» a un Canton qui n'a pas fait prendre la mesure de l'importance de cette thématique à ses 20'000 collaborateurs, quinze années après l'adoption de sa nouvelle loi sur la protection des données?

Selon la Cour des comptes, ce qui sauve la mise, c'est la «culture du secret de fonction et de la confidentialité qui est bien ancrée dans l'administration». Un peu léger pour être vraiment rassurant.

Page 5

Bénédicte Les quarantaines dureront cinq jours



Réflexions

Un vrai archipel des précarités dans le canton de Vaud

L'invité

Alessandro Pelizzari
Directeur de la HETSL (HES-SO)



Le constat est accablant: selon la récente étude publiée par Caritas, 735'000 personnes, soit une personne sur six en Suisse, vivent dans la pauvreté ou sont menacées d'y tomber. La précarité, aggravée par la crise sanitaire, existait bien avant celle-ci, et Caritas nous en rappelle les causes: logements trop chers, primes d'assurance maladie ruineuses, salaires trop bas, permis de séjour et conditions de travail instables ainsi que des offres d'accueil extrafamilial inadaptées. Beaucoup de ces personnes, majoritairement des femmes et des travailleurs migrants, ne font par ailleurs pas valoir leurs droits aux prestations sociales.

La Haute École de travail social et de la santé Lausanne (HETSL) a produit, quant à elle, de nombreuses recherches courant 2021, qui confirment l'existence d'un véritable archipel des précarités dans le canton de Vaud. Avec des partenaires de terrain aussi divers que la Ville de Vevey et la Plateforme Précarité Riviera, le Collectif vaudois de soutien aux sans-papiers, la Pastorale de rue et le Service Enfance-Cohésion sociale de Renens, le Sleep-In, le CSP et Caritas, l'Association 1951 pour l'intégration socioprofessionnelle des réfugiés ou encore la Chaîne du Bonheur, les chercheuses et chercheurs de la HETSL ont été au front de la pandémie, pour en mesurer les conséquences sociales, mais aussi pour observer les dynamiques sociales et politiques qui sont à l'origine de cette vulnérabilité répandue.

Au-delà de la diversité des constats et des populations étudiées, il en ressort que la précarité ne se limite pas aux effets les

plus visibles pour les personnes les plus violemment touchées. Comme le disait le sociologue Pierre Bourdieu: en instituant un état permanent d'insécurité, la précarité interdit ce minimum d'espérance en l'avenir qu'il faut avoir pour tenter d'améliorer le présent.

Dans ce contexte, la grève des livreuses et livreurs de Smood, tenue pendant plusieurs semaines dans des villes de Suisse romande, a contribué à mettre en lumière l'individualisation que la précarisation impose. Elle a donné une voix à une revendication aussi simple que légitime: le droit de toucher un salaire qui permette de vivre sans se livrer à une guerre fratricide pour obtenir des courses...

«La précarité interdit ce minimum d'espérance en l'avenir qu'il faut avoir pour tenter d'améliorer le présent.»

Le premier pas pour lutter contre la précarité, c'est de la comprendre. C'est pourquoi Caritas a accompagné son étude d'une demande de monitoring systématique de la précarité, afin d'en suivre l'évolution. D'autres organisations l'ont fait ces derniers mois.

Pour y répondre, la HETSL a décidé de réunir ses compétences et les expertises de terrain des institutions et associations vaudoises au sein d'un observatoire des précarités qui verra le jour au printemps 2022. Il visera non seulement à documenter les phénomènes de précarité, mais aussi à soutenir les organisations dans la définition des actions à entreprendre. Et il sera un espace où les publics concernés auront leur mot à dire.

Le choix du vélo doit pouvoir être fait en toute sécurité

L'invité

Jean Tschopp
Député PS, président de groupe



Qu'est-ce qui conditionne le choix du vélo comme moyen de transport? La distance à parcourir, la sécurité, la qualité du réseau, la fluidité du trafic, le bienfait pour l'environnement aussi. La moitié des trajets en voiture sont de moins de 5 km. Les freins au report modal vers le vélo ne s'expliquent qu'en partie par l'éloignement de nos lieux d'activités. Le potentiel de progression de nos trajets à vélo reste considérable.

Quand j'enfourche mon vélo, je ne suis pas tranquille. Les pistes cyclables manquent, les délimitations avec les voitures sont floues, les feux pour les vélos sont insuffisants et les temps d'attente souvent trop longs. Pour faire du vélo dans notre canton en 2022, il vaut mieux s'armer de courage.

Les aspirations à une meilleure qualité de vie qui ont émergé au printemps 2020, au moment de la première vague de la pandémie, ont permis de réaliser tout ce qu'il restait à accomplir pour les vélos, mécaniques ou électriques. Cette période a marqué une inflexion du Canton et à Lausanne sous l'impulsion de sa Municipalité et de Florence Germond, mais il reste beaucoup à faire.

J'ai vécu une année aux Pays-Bas. Le choix du vélo s'est rapidement imposé comme une évidence. Là-bas, le vélo est au cœur de toute réflexion urbanistique. Dès lors, opter pour les deux-roues n'est plus un choix risqué mais une option efficace à tout âge, qui concilie rapidité de déplacement, gratuité et respect de l'environnement. Il n'y a pas de fatalité. En quelques années, des

villes comme Paris, passées en zone 30 sur de très larges parties de leur territoire, se sont métamorphosées pour que les vélos fassent partie intégrante de la cité. Plus proches de nous, la Suisse allemande et le canton de Berne notamment sont très en avance sur la place du vélo.

Ce retard, notre Conseil d'État veut le résorber. Porté par la cheffe du Département des transports, Nuria Gorrite, un décret de près de 42 millions de francs sera examiné prochainement par le Grand Conseil: à long terme, l'objectif est de réaliser un réseau de 1000 km dédié au vélo.

En treize ans, la part de nos déplacements à vélo doit passer de 3% à 10%. L'objectif ne consiste pas à mettre tout le monde sur un vélo. Nous sommes iné-

«À long terme, l'objectif est de réaliser un réseau de 1000 km dédié au vélo.»

gaux face à l'éloignement avec notre lieu de travail et les pendulaires sont nombreux. L'ambition que nous portons, c'est de construire pour créer les conditions d'un libre choix du vélo comme une option efficace et sécurisée.

Une option sûre pour les piétons aussi, car plus les cyclistes auront d'espace sécurisé sur la chaussée, moins ils se rabattront sur le trottoir. Mais pour cela il faut investir dans la construction et l'exploitation d'un réseau cyclable accessible. Démontrons que le vélo, en plus d'être un moyen de transport gratuit, sain et favorable à l'environnement (non émetteur de CO₂ et non bruyant) pour relever les défis climatiques qui s'imposent à nous, est une option sûre.