

Editorial

Un esprit sain dans un corps d'élite

Claude Ansermoz

Rédacteur en chef adjoint



C'était il y a un tout petit plus d'un an. Swann Oberson sortait toute grelottante des eaux glacées de la Tamise. Avant de fondre en larmes. Elle venait d'échouer à la 19e place du 10 km en eau libre, dont elle était l'une des favorites. Métaphore à elle seule de la tasse bue par les athlètes suisses aux Jeux olympiques de Londres 2012. Avec son 33e rang collectif, notre pays laissait dériver devant lui au classement des médailles des pays comme la Hongrie, la Roumanie, le Kazakhstan ou l'Iran.

Hier, la nageuse genevoise portait le drapeau de nouvelles ambitions. En l'occurrence celles de l'Université de Lausanne (UNIL) - dont elle suit les cours -, qui présentait un vaste plan pour que les sportifs d'élite puissent poursuivre avec toute la souplesse nécessaire leur carrière en parallèle avec des études de haut niveau. «En 2013-2014, se réjouit-elle, je concentrerai mes cours sur deux jours par semaine. Je pourrai vivre ma passion et penser à mon avenir.»

Enfin! serait-on tenté d'écrire au moment d'apprécier l'initiative académique lausannoise. La Suisse a trop longtemps demandé à ses enfants aux dons multiples de choisir entre l'excellence scolaire et sportive. Et surtout, dans un pays

«En Suisse, le sportif d'élite a longtemps été rangé au rayon des bêtes curieuses»

où l'amateurisme de l'activité physique était érigé en vertu, on ne voyait pas forcément d'un très bon œil le sportif d'élite qui voulait sortir la tête de l'eau. Ce dernier a longtemps été rangé au rayon des bêtes curieuses. Surtout s'il avait le malheur de ne pas récolter des médailles.

Aujourd'hui, l'armée et les hautes écoles suisses commencent enfin à offrir l'ébauche de conditions-cadres décentes et nécessaires à ceux qui ont choisi la compétition sportive comme passion et profession. L'an dernier, la Confédération a ouvert les cordons de la bourse pour que les centres nationaux tels que celui de Tenero ou de Macolin puissent continuer à être à niveau. Un nouvel esprit sain. **Page 18**

Burki Vers des frappes chirurgicales sur la Syrie



Réflexions

La tour de Beaulieu est-elle une bonne tour?

L'invité

Laurent Guidetti
Architecte, conseiller communal socialiste

Les tours concentrent actuellement une partie importante du débat sur l'évolution urbanistique de Lausanne et de son agglomération. Les critiques sont nombreuses: trop hautes, trop visibles, trop denses, pas écologiques, chères, faisant de l'ombre, etc. Ce que l'on dit moins, c'est que l'on peut trouver pour chacun de ces arguments un contre-exemple de qualité. Dès lors, ne faut-il donc pas plutôt se demander ce qui distingue une bonne tour d'une mauvaise et tâcher ainsi de mener un débat serein?

Avant tout, une tour sert à voir et à être vu! Elle constitue un repère qui marque l'endroit où elle est implantée et le rend visible à grande échelle. Une tour assure la renommée, la notoriété de l'institution qui la construit. Cette fonction prime alors sur les fonctions qu'elle contient. La tour est donc un bâtiment singulier et ne peut être, à ce titre, considérée comme un modèle de développement urbain à généraliser pour l'agglomération. Le fait que les projets de tours nécessitent l'adoption de plans partiels d'affectation montre bien que leur réalisation reste une exception et qu'un débat urbanistique doit être mené de cas en cas.

Alors, la tour dont le Conseil communal étudie l'implantation à Beaulieu est-elle une bonne tour?

En 2009, la vocation historique du Centre de congrès et d'expositions sur le site de Beaulieu a été réaffirmée. Les pouvoirs publics cantonaux et communaux lui ont donné les moyens de se développer en réalisant les nouvelles halles sud. Mais pas sans conditions:

le Conseil a exigé de renforcer l'accessibilité du site par les transports publics, d'ouvrir les jardins en libre accès aux quartiers voisins et de prévoir des logements. Accompagner ce renouveau d'un signal fort à l'échelle de la ville est donc cohérent et logique.

Ensuite, l'emprise au sol limitée de la tour permet de libérer un généreux espace vert ouvert sur le quartier, clairement indiqué sur les plans du projet. Les habitants du quartier vont ainsi gagner un parc public, à la place de la cour fermée du site actuel.

Un tiers de la tour sera dévolu au logement. Un tiers de ces logements seront loués à des prix bloqués et contrôlés pendant 99 ans. Les deux autres tiers seront vendus, et la rente du futur droit de superficie que la Ville octroiera au propriétaire sera indexée en fonction du prix de ces ventes. Ainsi,

«Nombre d'avantages en font un projet enthousiasmant pour Lausanne et environs»

la Ville s'assure une participation au bénéfice réalisé sur l'opération. Le projet offrira donc une mixité sociale et fonctionnelle garantissant un bâtiment vivant tout au long de la journée. Le dernier étage, accessible au public, offrira à tous un panorama spectaculaire sur la ville et le lac.

Au-delà des questions esthétiques ou des débats sur les photomontages, les nombreux avantages de la tour de Beaulieu en font donc pour Lausanne et son agglomération un projet enthousiasmant, capable de répondre aux défis que connaît notre ville dans les domaines de la diversité économique, du logement et de la qualité de vie des habitants.

Pour que le rêve des Aiglons ne devienne pas cauchemar

L'invité

Roland Ribl
Ingénieur en transports SVI

La direction des Transports Publics du Chablais (TPC) et la Municipalité d'Aigle ont récemment décidé de maintenir le chemin de fer Aigle-Leysin (AL) sur son tracé actuel à travers le centre-ville. Cette décision a provoqué deux réactions de lecteurs (24 heures des 6 juin et 13 août 2013) affirmant qu'il s'agit d'une option d'un autre âge et que la solution évidente consisterait à transférer l'AL sur la voie presque voisine de l'Aigle-Sépey-Diablerets (ASD), pour son parcours urbain vers la gare CFF.

Le maintien contesté se fonde sur les conclusions d'une étude d'opportunité et de faisabilité qui m'a été confiée. Certes la solution retenue n'est pas parfaite, mais elle améliore très nettement la situation actuelle. L'analyse montre que le transfert de l'AL sur l'ASD n'est pas praticable.

Précisons le contexte: la voie de l'AL en ville d'Aigle a entre 33 et 57 ans d'âge; son état met en péril la sécurité de l'exploitation. Les autorités de financement ont par conséquent alloué les moyens de sa reconstruction dans les crédits-cadres fédéraux et cantonaux 2011-2012. Les travaux auraient dû être réalisés en 2012. Leur interférence avec des travaux d'infrastructure communaux a induit un report de deux ans pour des raisons de coordination des travaux. Ce report a été admis par les financeurs.

Qu'est-ce qui exclut le transfert de l'AL sur l'ASD?

Les deux lignes de chemin de fer sont à voie unique. La position des points de croisement sur chacune

d'elles, conjuguée avec les correspondances à assurer en gare d'Aigle, contraint très fortement leurs horaires respectifs. Cela concerne surtout l'ASD, si l'on veut pouvoir exploiter cette ligne à la cadence horaire avec deux rames seulement, pour des raisons de coût. Faire circuler les deux lignes sur une même voie unique mettrait l'AL en situation de subordination à l'ASD, en dégradant ses conditions de correspondance avec les CFF. Cette situation d'interdépendance peut engendrer également, en cas d'incident, des perturbations durables sur les deux lignes.

De plus, il faut tenir compte du fait que le standard de deux trains par heure (que par ailleurs tout le monde réclame) va se généraliser à terme en Suisse et que ce standard est absolument incompatible avec une voie unique commune en ville d'Aigle.

«Avec deux lignes sur la même voie unique, on exclurait la cadence à la demi-heure à Aigle»

La solution pragmatique et efficiente proposée pour la rénovation de la voie de l'AL, supprimant le rebroussement à l'ancien dépôt et mettant la voie en site propre depuis le pont sur la Grande-Eau jusqu'en amont de la place du Marché, apporte des gains de sécurité et d'exploitation significatifs à moindre coût. Elle maintient également l'indépendance des deux lignes et est ainsi la seule pertinente qui soit réalisable et financable dans les délais que la sécurité impose.

Le transfert de l'AL sur l'ASD serait un non-sens, sans avenir, péjorant l'exploitation des deux lignes ainsi que la circulation et la sécurité sur une route cantonale.