

Connectez votre iPod, iPhone ou iPad dans le BeoSound 8 ou bien branchez-y votre lecteur MP3, PC ou Mac.

Vous serez transporté par sa qualité de son exceptionnelle.
CHF 1350.- (Pvir)

Venez le découvrir sur notre stand 3609, Halle 36

BANG & OLUFSEN

Bang & Olufsen • Rue Haldimand
Télé-Clinique • Lausanne
Bang & Olufsen • Rue de la Poste
Coratel • Pully
www.bang-olufsen.com

LE TRAIN DU FUTUR

Lausanne-Genève

en 10 minutes!



page 3



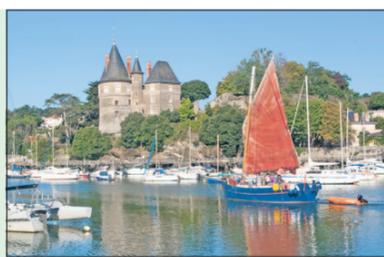
DR

GASTRONOMIE
Découvrez la cuisine
amoureuse

page 17

THALASSO
Pornic,
un charme
enchanteur

page 22



DR

CETTE SEMAINE...

331

petites annonces 6

Lausanne / Le TF tance la Ville



DR

Les opposants au rehaussement de deux étages d'un projet d'immeuble à la Sallaz triomphent. Le Tribunal fédéral leur donne raison. La ville de Lausanne doit faire marche arrière. 5

Morges / Une syndique engagée

Syndique de Morges depuis 2008, Nuria Gorrite est la première femme à occuper ce poste, en plus de son mandat de députée. Rencontre avec une femme déterminée et engagée. 7



DR

Société / « Revivre! »



DR

Atteint d'un cancer, Guy Corneau le célèbre psychanalyste québécois livre dans son dernier ouvrage « Revivre! » un témoignage humble et optimiste. 9

GAGNEZ

40

BILLETS



DR

Invitation au voyage

Le Théâtre Boulimie invite les spectateurs au voyage dans un tour du monde inoubliable, emmené par une brochette de comédiens. Page 19

COMÉDIE «Mamma Mia!», la comédie créée autour des grands titres du groupe ABBA, revient à l'Arena de Genève. Page 16

CONFÉRENCE Explorations du monde présente «Deux Papous en France» Page 19

SPECTACLE Le Petit Théâtre présente «Tistou les pouces verts», un spectacle tout public. Page 19

EDITORIAL

Etre prophète en son pays

PHILIPPE KOTTELAT

Relier Lausanne à Genève en 10 minutes grâce à un train à sustentation magnétique filant à plus de 400km/h. De quoi faire rêver même si l'idée n'est pas nouvelle. Au début des années nonante déjà, Rodolphe Nieth, alors ingénieur aux CFF, imaginait un métro futuriste, avec moteur linéaire, sustentation magnétique et tunnels dépressurisés, qui permettrait de traverser la Suisse en une heure, avec un arrêt dans les grandes villes toutes les 12 minutes environ. Face à des autorités qui y voyaient plutôt une concurrence pour Rail 2000 ou pour les transversales alpines, le projet fit long feu.

Le voilà relancé aujourd'hui par un ingénieur zurichois qui entend, d'ici 2020, mettre en

place dans toute la Suisse un réseau de trains à grande vitesse basé sur le même type de technologie. Mais comme pour Swissmetro, ce projet provoque le septicisme: il serait trop cher et pas en phase avec le paradigme de l'époque qui place la vitesse au second plan des préoccupations.

Ce beau projet finira donc vraisemblablement au fond d'un tiroir. Comme le projet Swissmetro. Avec ce paradoxe à la clé: l'année dernière, la Corée du Sud, qui veut une ligne à grande vitesse sous les collines séparant Séoul de Pusan, a opté pour la technologie Swissmetro contre celle des Japonais. Comme quoi, même si les réalités géographiques des deux pays ne sont pas tout à fait les mêmes, il ne fait pas bon être trop tôt prophète en son pays.

PUB ●●●

SinoSanté
www.sinosante.ch
Centre de médecine chinoise

Acupuncture
Moxibustion
Massage Tuina
Phytothérapie

瑞泰中医

Morges: Rue de la Gare 26
☎ 021 802 08 88

Lausanne: Petit-Chêne 38
☎ 021 312 61 18

Vevey: Simplon 23
☎ 021 922 33 88

Yverdon: Remparts 20
☎ 024 426 88 88

BON pour un bilan de santé chinois

PUB ●●●

Elle aimerait s'endormir en écoutant les murmures de la forêt.

Il veut habiter en ville.

Maison familiale sans prétention mais bien située.

Trouver, c'est facile.
Appartements, maisons, locaux commerciaux - 3,6 millions de visiteurs par mois savent où trouver ce qu'ils cherchent et 180'000 annonceurs savent où être trouvés. www.homegate.ch

X homegate.ch
Le portail de l'immobilier

SWISSRAPIDE EXPRESS

Lausanne-Genève en 10 minutes

- Un ingénieur zurichois lance un projet de train rapide qui reliera Lausanne à Genève en 10 minutes.
- Le SwissRapide Express est fondé sur la technologie de la sustentation magnétique, utilisée en Chine.
- Visionnaire, le projet suscite un grand scepticisme malgré des qualités certaines.

CHARAF ABDESSEMED

Il suffit de tester le trajet Lausanne-Genève aux heures de pointe pour s'en convaincre: la situation est tout simplement intenable pour les milliers de pendulaires qui, vivant dans une ville et travaillant dans l'autre, effectuent l'aller-retour quotidien. En train comme en automobile, les voies de circulation sont saturées. Et jusqu'à présent, rien n'y a fait, la plupart des mesures envisagées ou adoptées, comme l'ouverture au trafic de la bande d'arrêt d'urgence sur le tronçon Morges-Lausanne, ont fait l'effet d'un emplâtre sur une jambe de bois. Par ailleurs, à Genève comme à Lausanne, le pré-financement de la fameuse troisième voie CFF, vient à peine de passer l'écueil des législatifs, laissant augurer d'une réalisation à l'horizon... 2022!

Pavé dans la mare

C'est dans ce contexte qu'un ingénieur zurichois, Niklaus Koenig, lance un pavé dans la mare. Son projet: mettre en place, d'ici 2020 et dans toute la Suisse un réseau de trains à grande vitesse basé sur une technologie allemande, la lévitation magnétique. Sur l'axe Lausanne-

Genève, le résultat serait époustoufflant puisque les deux villes seraient reliées en... dix minutes. «L'enjeu est tout simplement le développement futur de la région lémanique, argumente Niklaus Koenig qui a fondé pour l'occasion la société *SwissRapide*.

Notre projet de train rapide entièrement automatisé, avec des rames toutes les 5 minutes, comme un métro, peut être un facteur décisif en termes de mobilité.» Et d'ajouter: «Tous les pays autour de nous se sont dotés de trains à grande vitesse. En Suisse, cela fait quatorze ans qu'on en parle, et il n'y a toujours rien!»

Le maglev, pour lévitation magnétique est une technologie élaborée en Allemagne qui, combinant des électroaimants et une technologie linéaire de moteur, assure un fonctionnement parfait à vitesse élevée, une grande sûreté, et des coûts d'entretien réduits, en raison principalement de l'absence de «frottements» entre le train et ses «rails». Abandonnée par les Allemands, elle connaît aujourd'hui un très grand succès à Shanghai, en Chine, où est exploitée depuis 2004 la Transrapid, la première ligne commerciale maglev au monde, qui relie à une vitesse de 430

km/h l'aéroport au réseau de métro de la ville.

Avantages multiples

Entièrement basé sur des financements privés, le projet *SwissRapide Express* est pour l'instant au stade des contacts préliminaires. Avec les investisseurs potentiels d'abord, mais aussi avec les collectivités publiques. «Pour l'instant, nous en sommes à l'étude de faisabilité sur les tronçons Lausanne-Genève, Berne-Zürich et Zürich Winterthur, assure Niklaus Koenig. D'ores et déjà, plus de 40 entreprises en Suisse et en Allemagne, ainsi que trois universités sont impliquées.» Au niveau institutionnel, des contacts ont également été pris avec l'Office fédéral des transports pour l'octroi d'une éventuelle concession, ainsi qu'avec les CFF.

Selon son promoteur, les avantages d'un tel projet sont multiples. En termes de mobilité bien entendu, mais aussi en termes écologiques et... financiers: «La lévitation magnétique a beaucoup d'avantages. Pour un coût de construction équivalent à celui d'un train à grande vitesse classique, elle génère moins d'électromog, et surtout implique, selon une récente



Le SwissRapide Express devra être construit en parallèle des voies CFF. DR

«Le SwissRapide Express mise sur la vitesse, alors que notre objectif est plutôt d'augmenter les capacités des transports ferroviaires et de fluidifier le trafic.»

FLORENCE PICTET,
Office fédéral des transports.

étude allemande, des frais de fonctionnement qui ne s'élèvent qu'à 20% de ceux des trains classiques!»

Scepticisme

Partout pourtant, le projet suscite un scepticisme poli. Et pour cause: il nécessitera la construction de voies propres qui augurent d'une sacrée foire d'empoigne juridique pour le déclasse-

ment éventuel de terrains. Mais il y a pire, car c'est sur le plan conceptuel même qu'il est remis en cause. Ainsi, le conseiller aux Etats écologiste genevois Robert Cramer, grand artisan du développement du tram dans son canton, se déclare «un peu perplexe». «On ne peut pas isoler un élément du système.

Ce type de transports implique la construction de gares particulières, que l'on ne peut construire qu'à l'extérieur des villes. Alors si on gagne 20 minutes pour les perdre pour rejoindre la gare...»

Autre élu écologiste, François Marthaler, le conseiller d'état vaudois en charge des infrastructures marque le même scepticisme: «Je n'ai rien contre les visionnaires, mais tout de même, comment entrer dans une zone urbanisée avec un train rapide? Et puis, une fréquence de toutes les cinq minutes pour un bassin de population d'un million et demi de personnes, cela me paraît assez surprenant!» Du côté de l'Office fédéral des routes, on confirme les contacts préliminaires avec

la société *SwissRapide*, mais pour mieux prendre ses distances:

Priorités

«Ce projet ne s'inscrit pas du tout dans nos priorités, explique sa porte-parole Florence Pictet. Le *SwissRapide Express* mise avant tout sur la vitesse, alors que nous sommes dans un tout autre paradigme: notre objectif est plutôt d'augmenter les capacités des transports ferroviaires et de fluidifier le trafic en supprimant les goulets d'étranglement.» Le Genevois Robert Cramer ne dit pas autre chose: «Si on veut avancer en matière de transports publics, il faut privilégier la démocratisation plutôt que la vitesse. C'est ce qui explique le succès de la Suisse en matière de transports, en choisissant d'offrir au plus grand nombre la possibilité de se déplacer. En clair, l'inverse de ce qui a été fait en France!» ■

EXPRIMEZ VOTRE OPINION

par e-mail

redaction@lausannecites.ch

Toute réaction peut faire l'objet d'une publication dans notre courrier des lecteurs

Signature

Vivre dignement est un droit!

JULIEN SANSONNENS,
VICE-PRÉSIDENT DU POP VAUDOIS

L'initiative vaudoise «pour un salaire minimum», déposée par le POP, solidaritéS, et des milieux syndicaux et associatifs, sera bientôt soumise au vote. Malgré un traitement peu zélé du Château, malgré les manœuvres grossières de la droite pour la faire invalider juridiquement (l'UDC ayant confirmé, une fois encore, le peu de cas qu'elle fait des droits populaires), les Vaudois pourront finalement s'exprimer.

Dans le canton comme ailleurs, les inégalités progressent: il n'y a plus une semaine sans que les rémunérations, bonus et stock-options que s'octroient quelques-uns ne fasse les gros titres. Parallèlement – on en parle moins – une partie des salariés ne gagne plus même de quoi vivre. On estime que 5,1% des travailleurs-euses du canton sont

des «working-poors», les familles modestes et les femmes seules avec enfants étant particulièrement concernées.

Pour un plein temps, la moitié des travailleuses des services personnels gagnent un salaire brut de moins de 3'350 francs par mois et la moitié des employés de la restauration/hôtellerie moins de 3'714 francs. De tels montants ne permettent pas de faire face à la hausse du coût de la vie, et ces personnes doivent demander l'aide sociale. Cela signifie que c'est à la collectivité, et donc aux contribuables, qu'il revient de compléter ces bas revenus accordés par des employeurs indécents: ce n'est pas acceptable. En outre, les bas salaires exercent une pression sur l'ensemble des rémunérations («dumping salarial»): tous les salariés sont donc concernés. La Suisse figure en tête des pays les plus riches de la planète: si la



misère est toujours choquante, elle l'est peut-être plus encore lorsqu'elle touche des travailleurs. Le salaire minimum est un instrument permettant de diminuer les inégalités, de protéger la famille et de renforcer la cohésion sociale: même la peu gauchiste OCDE recommande son introduction. Les États-Unis ainsi que 21 États européens connaissent ce dispositif, son instauration a un effet neutre, voire positif, sur l'emploi.

Une fois n'est pas coutume, citons Adam Smith, père fondateur du libéralisme: «Un homme doit toujours pouvoir vivre de son travail et pouvoir, grâce à son salaire, assurer tout au moins sa subsistance».



Editeur: LC Lausanne Cités SA. Rédaction, administration, régie des petites annonces et publicitaire: 17, av. d'Echallens, 1000 Lausanne 7. Directeur général: Jean-Marc Velleman. Directeur: Pascal Fleury. Directeur adjoint: Michel Billato. Rédacteur en chef: Charles-André Aymon. Rédacteur responsable: Philippe Kottelat. Distribution: Epsilon SA. Paraît tous les mercredis-judis. Prépresse: Société de Publications Nouvelles, av. du Mail 22, CP 167, 1211 Genève 4. Impression: CIE Lausanne. Régie publicitaire pour la France: Swiss Media Press, ZAC de Marclaz 2, 74200 Anthy-sur-Léman. Abonnement: Fr. 75.-/an. CCP 10-6959-5. Tirage: 186 000 exemplaires.

Lausanne Cités, membre du pool

LEMANCOMBI

PUB ●●●

léman centre CRISSIER

coop Pour moi et pour toi.

LEMANOPOLI

Du 22 février au 12 mars

À GAGNER

Jackpot CHF 100'000.-

Pour 560 gagnants par jour!

MAZDA5

BOY POUR JOUER UNE FOIS GRATUITEMENT À LA SLOT MACHINE