

Éditorial

La guerre des CFF a assez duré

Patrick Monay

Chef de la rubrique Suisse



Des compagnies ferroviaires étrangères aux commandes, des horaires aléatoires, une véritable jungle des tarifs et des perturbations en cascade. À en croire Andreas Meyer, le patron des CFF, voilà ce qui guette la Suisse au tournant si elle s'engage dans la libéralisation du rail. C'est donc pour s'opposer au chaos que l'ancienne régie fédérale en appelle aujourd'hui à la justice. Pas question de laisser l'Office fédéral des transports octroyer à un concurrent direct, le BLS, le droit d'exploiter deux grandes lignes du Mittelland.

Ces craintes paraissent très exagérées. La compagnie bernoise n'a rien d'un opérateur farfêlu venu d'on ne sait où pour s'amuser, gagner de l'argent et s'en aller une fois qu'il se sera lassé de son nouveau jouet. C'est une entreprise historique, l'une des plus importantes parmi les quelque 120 entités qui exploitent les 1400 lignes de trafic régional que compte notre pays. Depuis des décennies, ces compagnies parviennent à se coordonner pour offrir aux voyageurs et aux pendulaires un réseau de transports d'une qualité qui fait des envieux dans le monde. On peine à croire qu'accorder 2% du réseau de grandes lignes au BLS suffise à gripper cette mécanique.

«On peine à croire qu'accorder 2% du réseau de grandes lignes au BLS suffise à gripper cette mécanique»

Autre garde-fou: l'entreprise bernoise est en mains des pouvoirs publics. Plus de 55% de ses actions sont détenues par le Canton de Berne, tandis que la Confédération en contrôle 27%. Elle a donc des comptes à leur rendre quant à la qualité des prestations fournies. Tout comme les CFF, propriété à 100% de la Confédération.

Si l'Office fédéral des transports décide d'ébrécher le monopole dont jouit l'ancienne régie dans le trafic grandes lignes, c'est certainement pour pousser à une saine concurrence. Mais c'est aussi pour rappeler au puissant Andreas Meyer et à son directeur qui commande vraiment. Autrement dit, qui est le régulateur et qui sont les exploitants.

Puisque les CFF en font une question de principe, autant que la justice tranche une fois pour toutes. La guéguerre du rail a assez duré. Au bout du combat, il ne doit y avoir qu'un seul vainqueur: le voyageur. **Pages 14-15**

L'image du jour L'eau finira bien par baisser



À New Delhi, deux hommes attendent sur le toit d'un bus de la compagnie Delhi Transport Corporation, à demi submergé. HARISH TYAGI/KEystone

Courrier des lecteurs

Lutte antibruit Définir les priorités

À propos de la page Point fort intitulée «Dur de réduire au silence les routes vaudoises» («24 heures» du 13 juillet 2018).

Plutôt que de réduire le bruit des routes, pensons en priorité à réduire le bruit des véhicules roulant dessus, autos et motos confondus, aux pots d'échappements modifiés et produisant des vacarmes insupportables... Décidément, logique et bon sens sont toujours aussi lacunaires...

Patricia Mercier, Vallorbe

Le Mont Il ne faut pas pousser le bouchon trop loin

À propos de l'article intitulé «Il aura fallu 36 ans de procédures pour remanier le sol du Mont» («24 heures» du 30 juin 2018).

Je ne voudrais pas laisser croire que ce projet collectif est en finalité une opération de spoliation au profit des agriculteurs. Il a eu et atteint des objectifs qui ne couvraient pas seulement les intérêts de ces derniers. Il a considéré l'utilisation du sol sous l'angle de la compétitivité de l'agriculture, des conditions économiques de l'espace rural, mais a aussi amélioré la qualité de l'espace de vie et du paysage au profit de tous.

Ce spécialiste professeur de droit qui avoue enseigner chaque année à ses étudiants, que c'est à cause d'une distorsion du droit, parce que personne n'y comprend rien, que de braves propriétaires et parmi eux son malheureux client, se trouvent bafoués dans leurs droits, comme s'ils se trouvaient à vivre sous un régime totalitarisme, pousse le bouchon un peu trop loin. Il serait bien inspiré de revoir sa théorie, car elle est erronée et la position du Tribunal fédéral nous l'a confirmé. Pour sûr, il n'y a pas seulement les



Au Mont, la création de zones à bâtir s'est faite au détriment de propriétaires. Ont-ils été expropriés? Le TF a tranché. ODILE MEYLAN

coûts supportés par son client, mais ceux de toutes les parties impliquées dans le projet, c'est-à-dire non seulement les agriculteurs - une minorité sur les quelque 180 propriétaires concernés - mais aussi la Commune du Mont, le Canton et forcément leurs contribuables. Moi, mais probablement vous aussi, cher lecteur.

André Bonzon, Le Mont-sur-Lausanne

Sommet L'OTAN en otage

À propos de l'article intitulé «Donald Trump tend un piège à ses alliés de l'OTAN» («24 heures» du 12 juillet 2018).

Donald Trump estimant le financement de l'OTAN insuffisant, et bloquant l'action de l'OMC en empêchant la nomination d'un nouveau juge, je suggère à ces assemblées de proposer la sortie/l'exclusion des États-Unis de leurs organisations. USA First, déficit budgétaire oblige doivent: - Faire des économies, elles leur

rendront service en les dispensant de payer leur cotisation. - Trouver de nouvelles recettes; le filon des amendes aux banques s'épuisant, Donald Trump pense en avoir trouvé de nouvelles... comme des surtaxes sur les importations! En excluant les USA de l'OMC, on leur rendrait le service de ne plus faire partie d'une organisation dont ils violent les règles... Alban Pereitli, Crassier

Pistes cyclables Plus d'information aussi!

Plus de pistes cyclables, c'est la demande de la députée Verte Séverine Évéquoz au Conseil d'État. Bonne idée! Les cyclistes ont de plus en plus besoin de se sentir en sécurité. Il y a cependant quelques gros problèmes: - Trop d'automobilistes ne les respectent pas, en s'y arrêtant, voire en y abandonnant leur véhicule. - Trop de cyclistes ne les utilisent pas.

Et pourtant c'est obligatoire. L'article 33, alinéa 1 de l'OCR (ordonnance sur la circulation routière) est clair: le signal «Piste cyclable» (2.60) oblige les conducteurs de cycles et de cyclomoteurs à deux roues à emprunter la piste qui leur est indiquée par ce signal (... fin de la piste cyclable, signal 2.60.1). Les pistes cyclables sont destinées aux cycles et cyclomoteurs, indépendamment de leur vitesse effective ou de la situation locale; il existe donc une obligation d'emprunter les pistes pour ces véhicules. Par contre, les pistes cyclables ne peuvent être utilisées par les conducteurs de motocycles ou de voitures automobiles. À Yverdon (j'ignore si cela existe ailleurs), devant certains feux, il y a «un sas à vélo», marqué en jaune. Qui sait comment l'utiliser? Certains automobilistes dépassent la ligne blanche pour s'arrêter avant la ligne jaune. Certains cyclistes ignorent qu'ils ont le droit de s'y mettre - soit devant une voiture - pour attendre que le feu passe au vert avant de tourner à gauche ou même d'aller tout droit. Plus de pistes cyclables? OK. Reste à faire passer l'information! Jacqueline Pillard, Yverdon-les-Bains

Écrivez-nous

Votre opinion nous intéresse. Envoyez votre lettre à correspondents@24heures.ch ou à 24 heures, av. de la Gare 33, case postale 585, 1001 Lausanne. Le texte doit être concis (au maximum 1700 signes, espaces compris), signé, et comporter une adresse postale complétée ainsi qu'un numéro de téléphone. Il doit réagir à un article publié dans nos colonnes ou participer à un débat d'actualité. La publication se fait à l'entière discrétion de «24 heures». La rédaction se réserve le droit de choisir les titres et de réduire les lettres trop longues. Les lettres ouvertes ne sont pas acceptées ni les réactions à des articles parus ailleurs que dans nos colonnes. Les textes diffamatoires seront écartés.

Stupéfiants

Pourquoi Paléo ne testera pas la qualité des drogues prises par les festivaliers

Pas de labo mobile à l'Asse. Vaud pense à s'inspirer du modèle alémanique, mais le débat couve: prévention ou incitation?

Emmanuel Borloz

Tester la qualité des drogues consommées de manière récréative afin que l'utilisateur sache précisément ce qu'il absorbe. Depuis une vingtaine d'années, sous l'impulsion du Canton de Berne, des laboratoires mobiles, de «drug checking», écumant les soirées électro de la capitale et ont essaimé en Suisse alémanique. Là-bas, pas un week-end ne se passe sans qu'un de ces dispositifs soit déployé.

Côté romand, en revanche, aucune trace de ces labos mobiles, à l'exception d'un test effectué à la Lake Parade de Genève l'été dernier. Pourtant, l'École des Sciences criminelles de l'Université de Lausanne compte des spécialistes en analyse de stupéfiants, notamment le doctorant Florentin Coppey. L'appareil développé par le chercheur, en forme de lampe de poche, permet d'analyser la qualité (taux de pureté et composition) de drogues aussi diverses que l'ecstasy, la cocaïne, l'héroïne ou encore les amphétamines. Et bientôt les nouveaux produits de synthèse (NPS), tels que la méthédrone. Le tout en temps réel, avec résultats envoyés sur smartphone (*lire encadré*).

L'an dernier, le prototype du dispositif - conçu pour différencier le cannabis légal de son cousin illégal - avait été testé à Paléo. Son suc-



Grâce à un logiciel, l'appareil peut apprendre et donc s'adapter à toutes les drogues. PATRICK MARTIN

cesseur n'aura pas ce privilège et ne foulera pas la plaine de l'Asse. Qui ne verra pas non plus l'ombre d'un laboratoire mobile cette année. «Le Paléo n'est pas comme la Lake Parade où l'on observe d'immenses pics de consommation de drogues dures», lâche Daniel Rossellat, boss de Paléo. Il y a quelques années, nous avions fait analyser les eaux usées du festival. On n'y avait pas trouvé plus de drogues que dans une grande ville.»

«Hormis un pic de MDMA, la drogue festive par excellence, les résultats étaient comparables à ceux d'une ville comme Lausanne»,

confirme Pierre Esseiva, spécialiste de l'analyse des stupéfiants à l'École des sciences criminelles.

Volet préventif

Mais la véritable raison de l'absence de tests «sur zone» en Suisse romande tient en réalité plus à une question de culture que de consommation. Il faut dire que le dispositif, qui vise à manipuler des substances interdites au vu et au su de tous, touche à un sujet on ne peut plus épineux. «La question est sensible et relève peut-être d'une différence de mentalités», observe Stéphane Caduff, responsable du secteur pré-

vention de la Fondation vaudoise contre l'alcoolisme. Avec d'autres institutions partenaires, l'entité a lancé le projet de prévention et de réduction des risques «Nightlife».

Sur son site Web et sur son application, Nightlife publie les drogues que l'on trouve sur le marché et leur composition. «Nous nous appuyons sur les résultats obtenus dans les labos mobiles suisses alémaniques faute de mieux», poursuit le responsable, qui espère voir un jour des dispositifs de *drug checking* sur sol vaudois. Un espoir que le politique pourrait bientôt réaliser. Il y a quelques semaines, un

UNIL

Une bourse de 100 000 francs

Pour développer son dispositif (qui s'appuie sur la technique de la spectroscopie proche infrarouge), Florentin Coppey a créé une start-up: NIR Lab Technologies. Cette dernière vient de recevoir la bourse InnoTrek de 100 000 francs, gérée par le PACT (Office de Transfert de Technologies UNIL-CHUV) et financée par la Fondation pour l'innovation technologique (FIT) du Canton. Une manne qui va permettre au doctorant de lancer son activité. «La prochaine évolution du dispositif, 100% portable, pourra fonctionner toute une journée et envoyer ses résultats en temps réel.» **E.BZ**

être déployé, il faut un large consensus politique», poursuit Stéphane Caduff, qui sait que la partie n'est pas gagnée tant le sujet est clivant. Il est d'ailleurs certain qu'entre ceux qui y voient une incitation à la consommation, un blanchiment à la défonce, ou encore ceux qui craignent de voir les trafiquants venir tester leur marchandise aux frais de l'État, les opposants au *drug checking* ne manqueront pas. «Dans les labos mobiles, il y a un accueil, un entretien ainsi qu'un questionnaire, obligatoire mais anonyme. Il y a un véritable accompagnement et un volet préventif, il ne s'agit pas du service après-vente des dealers.»

Pierre Esseiva, qui a observé le fonctionnement du dispositif à la Street Parade de Zurich, renchérit: «Il ne s'agit pas de pousser à la consommation mais de prévenir. Certains produits peuvent être surdosés ou contenir des substances dangereuses. Autant que la personne qui a décidé de les consommer, labo mobile ou pas, en soit consciente. En outre, ces endroits permettent d'entrer en contact avec une population d'ordinaire très discrète.»

Si le gouvernement réserve sa réponse au parlement, le médecin cantonal Karim Bouabaker réserve la primeur de sa position au Conseil d'État. Il lève malgré tout un bout du voile: «Les expériences menées outre-Sarine nous intéressent, je suis plutôt favorable à ce genre d'approches lorsqu'elles ont démontré des effets positifs.

Quant à savoir si ces labos mobiles sont une incitation à la consommation, c'est tout le débat. Il s'agira, comme toujours dans ces cas-là, d'effectuer une pesée d'intérêts et de voir quels pourraient être les effets négatifs en termes de santé publique.»

«Monsieur Énergie» quitte l'État pour aller turbiner les eaux de l'Aubonne

Nomination Le haut fonctionnaire Laurent Balsiger dirigera la Société Électrique des Forces de l'Aubonne

d'un nouveau directeur depuis le limogeage du titulaire en mars pour «divergences de vues managériales».



Laurent Balsiger, Directeur de l'Énergie jusqu'à fin novembre

Propriétaire d'un télé réseau desservant 20 communes, la SEFA compte deux usines au fil de l'Aubonne et emploie une soixantaine

de personnes. Elle exploite aussi le réseau de gaz de cinq localités.

Dans un communiqué, le Canton salue le travail de Laurent Balsiger et sa «détermination à faire de l'État de Vaud un acteur de premier plan de la transition énergétique, aussi bien à l'échelle cantonale que fédérale». Il a notamment été l'un des protagonistes de l'opération de rachat des actions Swissgrid détenues par Alpiq «pour que la Suisse romande reste représentée dans cette société stratégique détenant le réseau très haute tension». **V.M.A.**

Léman

L'interdiction guette les jet-skis

Autorisés sur le Léman dans un périmètre bien délimité au large de la côte française, les jet-skis pourraient être définitivement bannis du plan d'eau d'ici moins d'une année. Annoncée dans «24 heures» fin juin, cette intention figure désormais noir sur blanc dans le règlement franco-suisse relatif à la navigation sur le Léman, dont la révision vient d'être mise en consultation par l'Office fédéral des transports. Le document prévoit l'éradication complète de ces engins, au motif que leur usage n'est pas compatible avec la sécurité des autres usagers. **F.W.D.M.**

Le chiffre

17,8

C'est, en hectares, la surface d'arbres à kiwis et à minikiwis cultivés dans le canton de Vaud en 2015. Le chiffre était identique en 2013, avec néanmoins un sursaut à 20,5 hectares en 2014, selon les derniers chiffres publiés dans l'«Annuaire statistique du canton de Vaud». Ces arbres représentaient alors 2,6% de la surface vaudoise dédiée à l'arboriculture fruitière intensive. En première place venaient les pommiers, avec 572 hectares. **M.SL**

Saint-Barthélemy

Les Jeunesses fêtent la forêt

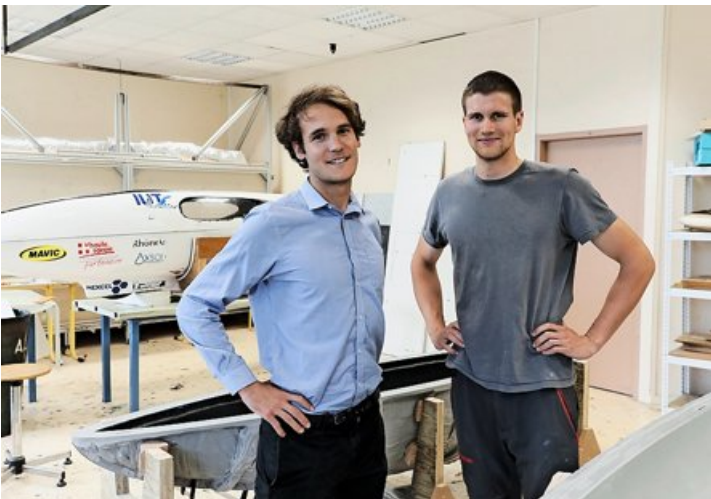
Le Giron du centre débute demain à Saint-Barthélemy. Au programme, une tyrolienne et de nombreuses activités tous publics. Mercredi, le Comedy Club animé par les humoristes Yoann Provenzano et Nathanaël Rochat ouvrira les festivités dans la bonne humeur. Un rallye forestier jalonné d'énigmes et d'expériences sensorielles, une démonstration de bûcheronnage, des concerts et des tournois sportifs assureront l'animation jusqu'à dimanche. Le week-end, dès 16 h. Sa-di, dès 6 h 30. www.stbarthelemy2018.com. **A.E.**

L'intelligence artificielle au service de la performance aérodynamique d'un vélo

EPFL Des chercheurs ont développé un logiciel d'optimisation

Du 10 au 15 septembre prochain se tiendra, dans le désert du Nevada aux États-Unis, le World Human Powered Speed Challenge. Cette compétition regroupe divers instituts universitaires qui ont tous un but en commun: battre, à la seule force des mollets du pilote, le record du monde de vitesse à vélo sur piste plate. Il est donc nécessaire que celui-ci dispose d'une coque à la forme profilée pour une meilleure pénétration dans l'air. Le record est détenu par une équipe universitaire hollandaise depuis 2012, avec une vitesse de 133,78 km/h.

Pour préparer au mieux ce concours, l'équipe de l'IUT d'Annecy a décidé de solliciter l'aide d'une jeune start-up de l'EPFL, Neural Concept. L'informatique permet, dans ce cas précis, de déterminer la forme aérodynamique idéale du premier coureur grâce à une intelligence artificielle. «Ce logiciel permet un gain tant en termes de temps que de coûts, car il anticipe les résultats. Ainsi, il n'est pas nécessaire de recommencer toute une série d'équations de la nuit à chaque nouvelle simulation car le programme mémorise les résultats précédents et



Pierre Baqué, directeur général de Neural Concept (à g.), et Jérémy Jansa, de l'IUT d'Annecy. ALAIN HERZOG

s'adapte en fonction. On est donc dans une logique d'optimisation», précise Pierre Baqué, directeur général de Neural Concept.

Cette méthode permet aussi un bénéfice qualitatif avec une précision beaucoup plus importante dans les simulations. «Dans certains cas, elle permet d'obtenir un résultat 5% à 20% plus aérodynamique que la méthode habituelle et, encore plus important, cette approche s'applique aux cas que la méthode traditionnelle ne peut pas traiter», assure Pierre Baqué. Toutefois, cette technologie n'est pas réservée au seul domaine sportif, «des drones, l'aéronautique et les éoliennes sont des mar-

chés dans lesquels nous pouvons apporter une certaine innovation», soutient le responsable de Neural Concept. La toute nouvelle start-up était d'ailleurs invitée, la semaine dernière, à Stockholm pour présenter son logiciel dans le cadre d'une conférence mondiale sur l'apprentissage automatique. «Nous avons eu de bons retours de la part des industriels qui pourraient potentiellement financer notre technologie. Cela permettra, dans le futur, de développer l'entreprise.» La conception d'un prochain vélo, sans intervention humaine dans son élaboration, est d'ailleurs prévue pour l'année prochaine. **L.M.**