

Inauguration de la halte de Prilly-Malley, vendredi 29.06.12

Monsieur le Président du Conseil d'Etat, cher Pascal,
Monsieur le Directeur général des CFF, cher Andreas,
Mesdames et Messieurs les représentants des autorités fédérales, cantonales et communales,
Mesdames et Messieurs les invités,
Chers voisins (eh oui, le hasard veut que Malley soit un peu mon quartier!),

Cette inauguration a quelque chose de rare et de magique.

Rare, car d'ordinaire un ministre des infrastructures inaugure surtout les projets planifiés par ses prédécesseurs. Voire les prédécesseurs de ses prédécesseurs! Ce que j'ai abondamment fait durant plusieurs années. Une occasion de remercier Philippe Biéler, son prédécesseur Daniel Schmutz et même Marcel Blanc... En l'occurrence, le projet de créer une nouvelle halte ferroviaire au coeur de l'agglomération Lausanne-Morges a été lancé, en 2005, et formulé sur une page A4 dans le cadre des projets dits urgents candidats à un cofinancement fédéral grâce au nouveau fonds pour le trafic d'agglomération. Crédit d'étude, crédit d'ouvrage, enquête publique, PAP, travaux et finalement mise en service se sont succédés à un rythme exceptionnel!

Ce moment a aussi quelque chose de magique. Tout à l'heure, sitôt le ruban coupé, les trains circuleront pour de vrai, comme disent les enfants. Ils modifieront peu à peu les comportements de milliers de personnes. Six trains par heure, trois dans chaque sens, permettront de rejoindre Lausanne ou Renens en 2 minutes. De quoi déformer la carte mentale que nous avons de l'agglomération et donc la manière que nous aurons de nous y déplacer et d'y vivre...

Un moment magique – voire poétique – puisque les projets d'urbanisation de cette friche industrielle – qui est l'une des plus grandes de Suisse – en seront profondément modifiés et accélérés. Les municipalités de Prilly, Renens et Lausanne vont d'ailleurs, tout à l'heure, parafer le schéma directeur intercommunal de « Malley Centre », qui pose les bases de ce développement... Cela me fait penser à la merveilleuse chanson d'Alain Bashung: *Gaby, oh Gaby, t'es belle comme un pétard qui n'attend plus qu'une allumette!* J'en suis sûr, la halte de Prilly-Malley aura un effet détonnant sur ce quartier en devenir et sur la dynamique de l'agglomération...

C'est aussi, pour moi, un moment émouvant puisqu'il concerne un « morceau de ville » où je vis et travaille par intermittence – depuis 1979. J'étais alors étudiant en architecture à l'EPFL et vivais, juste ici (Avenue du Chablais 39) en co-location avec une (sacrée) bande de copain. Dont un jeune architecte, alors premier et seul collaborateur d'un certain... Rodolphe Lüscher!

Cet instant est aussi magique qu'un rêve qui devient réalité. Au propre comme au figuré... Avec la halte de Prilly-Malley, le Réseau Express Vaudois – abrégé REV – devient un véritable RER vaudois. Il arbore d'ailleurs un nouveau logo... On devrait même parler de réveil. Il s'agit de rattraper un retard de 20 ou 30 ans sur les grandes agglomérations suisses alémaniques, comme Zurich, Berne ou Bâle. En effet, rapportée à la population, l'offre S-Bahn de Zurich est 3 fois plus importante, et celle de Berne 4 fois plus dense que celle de Lausanne. Demain, il devrait donc être 3-4 fois plus facile de se rendre en ville autrement qu'en voiture!

Ce rattrapage devrait s'avérer d'autant plus rapide que les Vaudois disposent d'un atout de taille. Alors que Zurich a dû investir près de CHF 2 mia pour construire sa Durchmesserlinie (la célèbre DML) et que Genève en fait de même pour le CEVA à hauteur de CHF 1,6 mia, l'agglomération Lausanne-Morges dispose historiquement d'un atout fantastique: 2 DML! La ligne du Plateau et la ligne du Simplon traversent en effet l'agglomération de part en part, desservant pas moins de 13 haltes ferroviaires.

Mais cet atout est sous-exploité, si l'on songe à la part du trafic CFF entre le secteur du schéma directeur de l'Est lausannois – 35'000 habitants, 5 haltes ferroviaires – et le centre de l'agglomération: 2%! Inutile de dire que, dans un quartier équivalent de Zurich ou de Berne, cette part serait 10 ou 20 fois supérieure...

Bien sûr, pour que la sauce prenne, il faut des cadences répondant aux attentes des usagers. La halte de Prilly-Malley est dimensionnée pour accueillir 6 trains par heure et par sens. Pour cela, il faut une 4e voie et un saut de mouton entre Lausanne et Renens. Ce faisant, l'agglomération Lausanne-Morges sera parfaitement connectée avec Allaman, Aigle, La Vallée, La Sarraz, Orbe, Grandson ou Avenches, et tous les centres régionaux situés sur ces lignes!

Ces infrastructures sont indispensables à l'horizon 2018. A cette échéance, le tram t1, les premiers tronçons de bus à haut niveau de service et les nouveaux terminus RER seront en service, comme l'exige le calendrier des projets d'agglomération imposé par la Confédération...

Dans ce contexte, la cadence à 15 minutes au coeur du RER vaudois est non seulement possible, mais indispensable! J'ai bien conscience que le défi est de taille. Mais, avec la halte de Prilly-Malley, les CFF ont démontré une fantastique capacité à réaliser les projets! Alors que, dans un premier temps, on m'avait annoncé qu'un tel projet demanderait certainement plus de 8 ans, il aura été réalisé en moins de 6 ans. Je leur adresse mes plus vifs remerciements! Ainsi, l'évocation de cet horizon 2018 est bien plus qu'un clin d'oeil, c'est un puissant encouragement!!!

De fait, au cours de ces presque 9 ans passés au Conseil d'Etat, le développement des transports publics a été ma première priorité, y compris en période de disette... Heureusement, les CFF ont été un allié de taille que je tiens à remercier.

Avec une certaine fierté, j'ai découvert que notre ancienne régie fédérale était devenue un leader mondial dans son domaine, incroyablement innovant, soucieux des collaborateurs et de l'environnement. Saviez-vous qu'ils parviennent à faire rouler, sur un kilomètre de voie, 3 fois plus de trains que la DB et 4 fois plus que la SNCF?

Pour la réalisation de cette nouvelle halte, mais plus largement pour le dynamisme de l'entreprise, je tiens à adresser mes vifs remerciements et félicitations à Andreas Meyer et à ses collaboratrices et collaborateurs, à tous les niveaux hiérarchiques!

Mes sincères remerciements vont aussi:

- à l'Office fédéral des transports et à son directeur, qui m'a fait l'honneur de sa première visite suite à sa nomination en 2010,
- au Service de la mobilité du canton de Vaud qui a formulé, en 2006 déjà, une stratégie pour le développement des transports publics à l'horizon 2020 (aujourd'hui largement engagée),
- au Conseil d'Etat et à Pascal Broulis en particulier qui m'ont toujours fait confiance, malgré les incontournables conséquences financières,
- au Grand Conseil, enfin, qui a maintenu la pression, considérant que rien n'allait assez vite, même lorsque – comme c'est le cas ici – les records de vitesse étaient pulvérisés!

Et bonne chance à Nuria Gorrite, qui me succédera dès la semaine prochaine à la tête du département, pour consolider les financements considérables et nécessaires pour mettre le canton sur les rails du développement durable!