

#Collaborateurs #Projets d'aménagement #Chantiers #Trains #Région Ouest

Peter Jedelhauser est une figure incontournable des grands projets aux CFF. Après avoir encadré le tunnel du Saint-Gothard, il est aujourd'hui responsable du projet Léman 2030, qui ambitionne de doubler la capacité du trafic ferroviaire entre Lausanne et Genève d'ici 2030.



Après la construction du tunnel du Saint-Gothard, Léman 2030 est le nouveau grand projet ferroviaire des CFF. D'ici dix ans, quelque 100 000 personnes voyageront chaque jour entre Lausanne et Genève, soit deux fois plus qu'en 2010. Avec Léman 2030, les CFF entendent doubler le nombre de places assises et réunir les conditions nécessaires à une cadence au quart d'heure sur le RER Vaud et le Léman Express. La modernisation des gares de Lausanne, Renens ou encore Genève, ainsi que le développement du réseau des CFF apporteront des améliorations majeures pour la clientèle des CFF. Un vaste chantier, comme Peter Jedelhauser les aime.

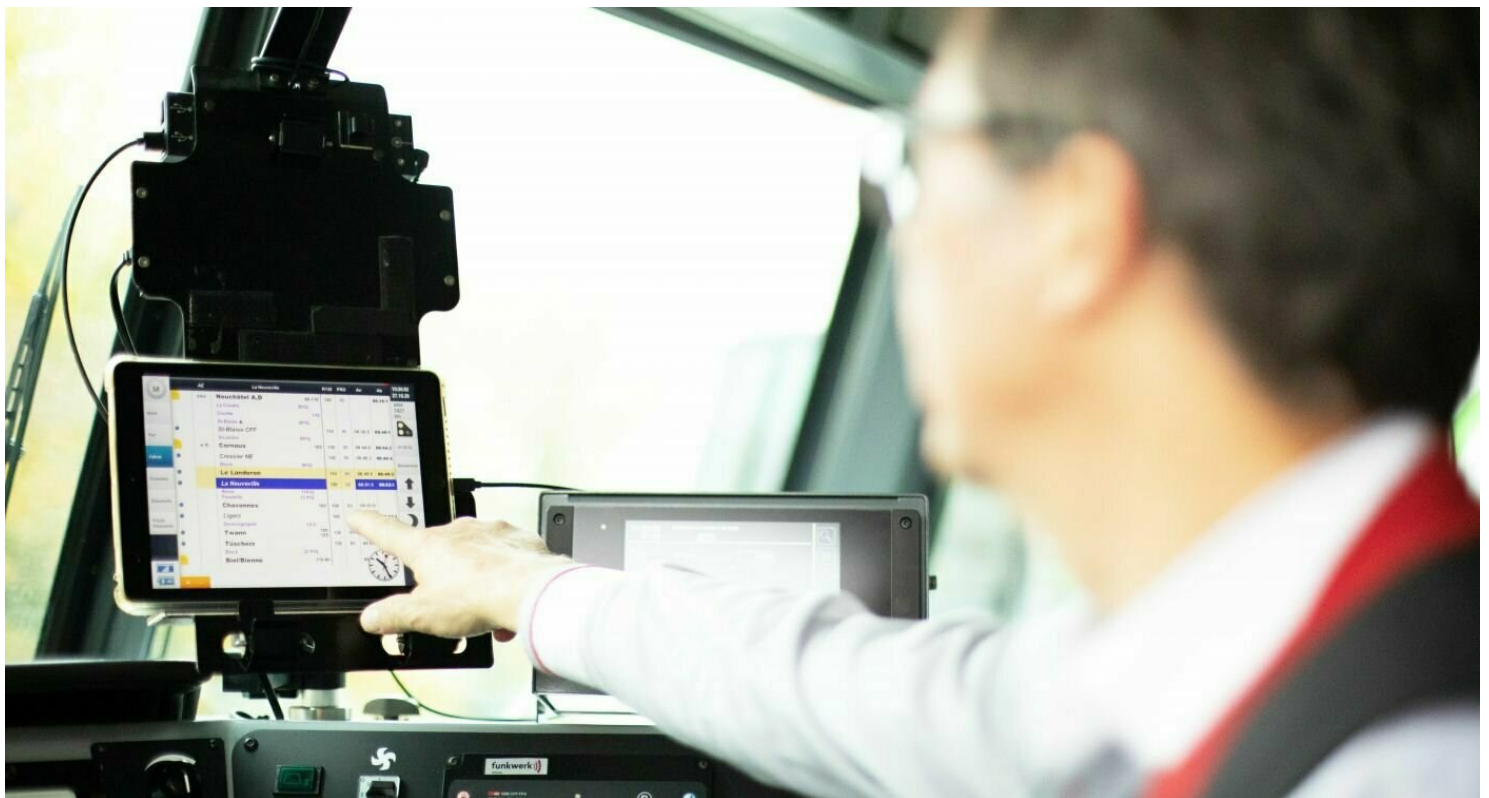
Peter Jedelhauser n'est jamais aussi à l'aise que lorsqu'il prend part à de grands projets. Il a déjà œuvré à l'agencement de l'axe nord-sud du Saint-Gothard et à la mise en service du tunnel du Saint-Gothard. «Sans ces expériences, je ne serais pas en mesure de diriger Léman 2030», souligne-t-il.

Si les aspects technologiques étaient plus complexes avec le Saint-Gothard, cet ingénieur civil de 61 ans considère Léman 2030 comme un défi plus difficile encore à relever: «Lors des travaux dans les tunnels ou hors des zones résidentielles, nous ne dérangions que rarement les riverains le long de l'axe nord-sud. Là, les chantiers sont menés au beau milieu de zones urbaines à forte densité de population et dans des gares très fréquentées. Sans interruption de l'exploitation, qui plus est. Ce sont ces facteurs qui font de Léman 2030 la tâche la plus complexe qu'il m'ait été donné de mener jusqu'ici», poursuit Peter Jedelhauser.

- Vidéo: [Léman 2030](#)

Au cœur de l'action

Les grands chantiers prévus en plein cœur de Lausanne, Genève et Renens nécessitent d'impliquer et de consulter quantité de groupes d'intérêt. Il s'agit en outre de ne pas perturber l'exploitation: chaque jour, plus de 670 trains circulent rien qu'entre Genève et Lausanne. Un vrai défi donc, même pour Peter Jedelhauser, familier de la conduite de grands projets: «Renforcer l'acceptation des personnes concernées tout en s'en tenant au cadre de financement convenu est, comme toujours, un véritable exercice d'équilibriste. Il faut sans cesse souligner que les CFF ne sont pas une société de construction, mais une entreprise de transport dont l'objectif est d'amener ses clients à destination de manière fiable et ponctuelle».



Proximité et dialogue avec la clientèle sont des valeurs clés.

Léman 2030 concerne toutes les divisions des CFF, que ce soit Infrastructure, Voyageurs, Cargo ou Immobilier. Trouver ensemble des solutions à l'échelle du groupe est donc d'autant plus important. «La force des solutions adaptées et de grande envergure est quelque chose d'unique aux CFF», affirme Peter Jedelhauser. Pour lui, une équipe solide est déjà un gage de réussite.

L'acceptation, l'une des clés du succès

À Lausanne, Peter Jedelhauser n'a pas pu travailler avec l'équipe bien rodée du Saint-Gothard, mais a dû en former une nouvelle. Pour ce faire, il s'est demandé précisément quelles devaient être les compétences de ses nouveaux collègues: «Nous avons constitué une équipe de direction diversifiée dont les membres sont capables de prendre les nombreux défis à bras-le-corps, d'encourager et de stimuler nos collaborateurs, et d'entretenir un véritable partenariat avec nos commanditaires et fournisseurs.» Comme pour le Saint-Gothard, il a constitué une équipe multinationale et complémentaire en termes d'expériences et de formation.

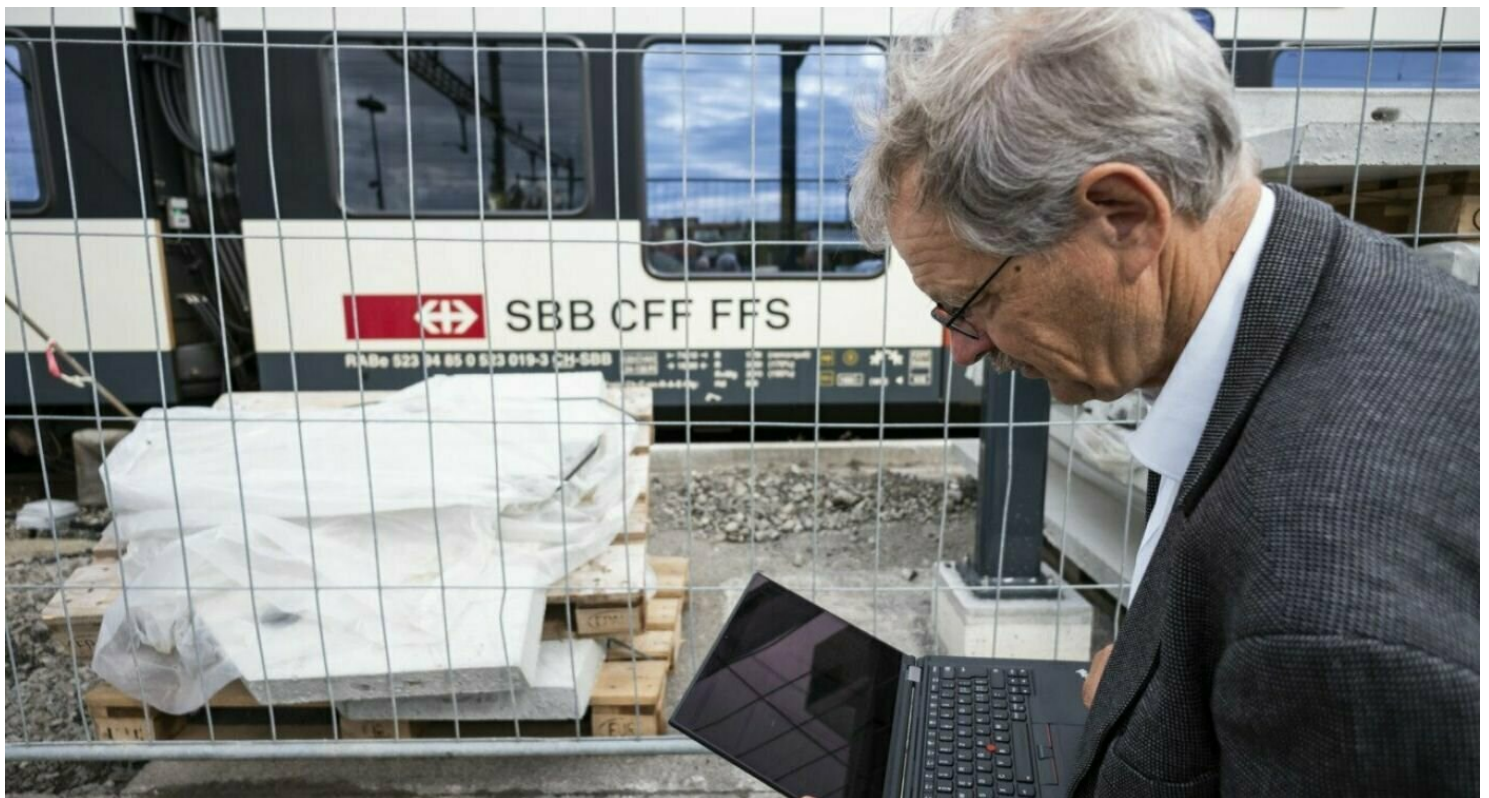
Habitué de la direction de grands projets, Peter Jedelhauser sait que le forcing ne permet pas d'assurer une réussite pérenne. Dans le système démocratique suisse, chacun peut s'opposer à un projet et l'interrompre, un risque aux conséquences particulièrement lourdes dans des projets tels que Léman 2030. D'où la nécessité de trouver des solutions susceptibles d'être largement acceptées. La qualité compte aussi parmi les facteurs clés de succès, poursuit Peter Jedelhauser.

«Pour réussir, tout projet doit associer qualité et acceptation. Les solutions exclusivement techniques n'ont aucune chance d'être acceptées.»

Peter Jedelhauser

De premiers résultats réjouissants

Peter Jedelhauser, son équipe de direction et ses partenaires ont déjà été confrontés à des obstacles plus ou moins importants qu'ils ont réussi à surmonter en misant sur la transparence et la fiabilité. «Quand quelque chose ne va pas, il faut toujours être transparent et honnête», rappelle Peter Jedelhauser à ses collaborateurs.



C'est à force de petites réussites que l'on parvient peu à peu au résultat final, comme le montre l'exemple de Lausanne: alors que la modernisation de la gare exige la transformation complète de la quasi-totalité du centre-ville, trois oppositions seulement ont été formées auprès du tribunal administratif fédéral. Un exploit aux yeux de Peter Jedelhauser, qui ajoute: «Nous avons réussi à mener des chantiers difficiles efficacement et dans les temps, à l'image de la gare de Renens.» Peter Jedelhauser aime s'impliquer dans de grands projets aux CFF, et espère pouvoir un jour montrer à ses petits-enfants le tunnel du Saint-Gothard ou les gares de l'Arc lémanique. Mais l'essentiel, pour lui, ce sont les résultats atteints en équipe et la joie d'avancer ensemble.

Toi aussi, tu aimerais accomplir de grandes choses et contribuer à façonner la mobilité de demain? Clique [ici](#) pour en savoir plus sur les postes ambitieux à pourvoir aux CFF. Découvre les possibilités qui s'offrent à toi et prends part à de grands projets. Fais bouger la Suisse avec nous.

Les grands projets prévus dans le cadre de Léman 2030 apporteront des améliorations majeures:

- deux fois plus de places assises entre Lausanne et Genève;
- de nouvelles gares modernisées, connectées et plus accessibles à Lausanne, Renens et Genève;
- une augmentation de la cadence au quart d'heure sur le RER Vaud (Cully–Cossonay) et le Léman Express;
- une amélioration de l'offre de fret pour mieux répondre aux besoins des consommatrices et consommateurs.