

Infrastructures

Léman 2030 a enfin trouvé un chef à sa mesure

L'ingénieur responsable du Gothard, Peter Jedelhauser, prendra les rênes du projet lémanique cet automne

Renaud Bournoud

Cette fois, cela devrait être le bon. Après avoir tâtonné, les CFF ont apparemment mis la main sur un patron qui est à même de piloter le programme Léman 2030. L'entreprise de la Confédération a tout bonnement fait appel à l'ingénieur responsable de la mise en service du tunnel de base du Gothard. Ainsi, Peter Jedelhauser s'appête à passer du «chantier du siècle» à celui qualifié de «plus gros projet ferroviaire de ces dix prochaines années en Suisse». Pas de quoi ébranler ce Lucernois de 57 ans. «C'est une chance de pouvoir travailler sur des projets de cette importance, lance-t-il dans un bon français. Bien sûr, il y aura des moments difficiles, des nuits sans sommeil, mais je me réjouis de relever ce défi et de m'installer en Suisse romande.»

Sa femme a, elle, déjà réussi à dénicher un appartement à Lausanne. Le couple y emménagera en août. «En septembre, je vais me familiariser avec l'équipe et le programme Léman 2030. J'espère être opérationnel en octobre», planifie le futur boss des grands chantiers ferroviaires lémaniques.

Un timing serré

Cette nouvelle direction donnée à sa carrière a bousculé son agenda. Il aurait tout de même trouvé plus confortable d'avoir un peu de temps entre les deux jobs. «J'ai appris que les défis ne tombent jamais au bon moment, sourit-il. On fait avec.» Le tunnel de base du Gothard a été inauguré en grande pompe au début du mois, mais la vraie «date-clé» pour l'ingénieur est le 11 décembre. «C'est le jour de la mise en service du tunnel, précise-t-il. A ce moment-là, il deviendra réellement utile pour les clients.»

L'utilité des ouvrages qu'il construit est une notion qui revient souvent dans les propos de cet ingénieur civil formé à l'EPFZ. «Il ne faut pas faire de l'art pour l'art, note-t-il. Il y a des choses qui sont

techniquement faisables et des choses qui sont utiles. Il faut bien faire la différence.» Une acuité peu étonnante lorsqu'on sait que cet ingénieur a commencé sa carrière dans l'aide au développement en Afrique de l'Ouest. En Guinée-Bissau, précisément. Peter Jedelhauser a ensuite roulé sa bosse durant une vingtaine d'années à travers le monde. Il a notamment piloté des projets de centrales hydroélectriques pour Electrowatt Engineering et Alstom en Afrique, en Asie ou encore aux Etats-Unis.

Par choix familial, il a décidé de se sédentariser en Suisse. Il entre aux CFF à la fin de 2004 comme *project manager*. Avant le Gothard, il a mené un certain nombre de réalisations ferroviaires, dont quelques-unes en Suisse romande. Par exemple, le Lucernois a eu sous sa conduite la construction de la gare de Lancy-Pont-Rouge, la rénovation de celle de Bussigny, les tunnels du Mormont ou la restauration de la marquise de la gare de Lausanne. Une vieille connaissance qu'il retrouvera cet automne.

Au fil de son parcours professionnel, Peter Jedelhauser dit avoir placé l'humain au centre de sa réflexion d'ingénieur. «Pour moi, c'est toujours l'homme qui dicte, ce n'est pas la technique, souligne-t-il. Mon expérience m'a fait comprendre que le facteur humain est le plus important dans la gestion d'un projet si l'on veut réussir dans les délais.»

C'est avec ce bagage que Peter Jedelhauser aborde le programme Léman 2030. «Pour conduire les opérations à Lausanne, je ne vais pas copier ce que j'ai fait pour le Gothard, indique-t-il. Un tunnel sous les Alpes, ce n'est pas la même chose que des chantiers au centre-ville. J'arrive avec l'esprit ouvert et je vais m'adapter.» L'ingénieur a bien conscience que, dans ce projet tentaculaire, il devra composer avec énormément de partenaires: autorités, fournisseurs, riverains ou usagers. Et, bien sûr, il faudra maîtriser les coûts et les délais tout en limitant les inévitables perturbations pour les pendulaires.



Patron
A 57 ans, le Lucernois Peter Jedelhauser conduira les chantiers de Léman 2030. MARIUS AFFOLTER

Des chantiers pour une dizaine d'années

● L'objectif du programme Léman 2030 est de doubler les places assises entre Lausanne et Genève. D'ici une quinzaine d'années, les CFF attendent quotidiennement quelque 100 000 usagers sur cet axe.

Pour absorber tout ce monde, des convois ferroviaires de 400 mètres de long seront mis en service. La cadence des trains passera, elle, au quart d'heure.

Les gares de Lausanne et de Renens subiront une refonte complète. Les quais, notamment, seront allongés. Une quatrième voie verra le jour entre ces deux villes.

Afin de permettre la cadence au quart d'heure, un saut-de-mouton sera construit le long de la plaine de Malley. Autrement dit, un viaduc de 1,2 kilomètre qui enjambera les voies CFF.

Les chantiers sur le nœud ferroviaire

de Lausanne devront composer avec les 600 trains quotidiens qui empruntent la ligne. La fin des travaux est prévue à l'horizon 2025. L'opération est devisée à quelque 3 milliards, dont une grande partie est financée par la Confédération.

Le chantier de la gare de Genève devrait, lui, se poursuivre plus tard dans la décennie. Son coût fluctue selon les versions souterraines choisies.