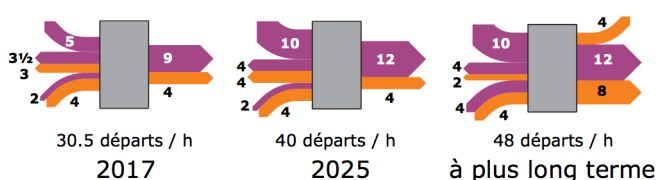


PLACE À L'EXTENSION **SOUTERRAINE DE CORNAVIN** Une bonne décision bien gérée

Fonctionnalités du projet

Ce que la solution souterraine permettrait d'offrir



- cadence ¼h La Plaine devient possible dès 2025
- à long terme: Cornavin n'est plus l'élément limitatif

Fonctionnalités et exploitation Génie civil - génie ferroviaire 5 juillet 2013 - p. 32

Parfaites opportunités :
les besoins de la population et de l'économie genevoises justifient pleinement les fonctionnalités ci-contre de l'extension souterraine de la Gare de Cornavin à Genève. **L'évaluation préliminaire est apparue pleinement convaincante sans aucun doute possible.**

Forces majeures : les compétences des CFF et la qualité de la réglementation ferroviaire suisse assurent à la Gare de Cornavin à Genève la réalisation de la meilleure infrastructure possible avec son extension souterraine. **L'étude de faisabilité s'est avérée totalement probante.**

Démêler l'écheveau de St-Jean

Référence

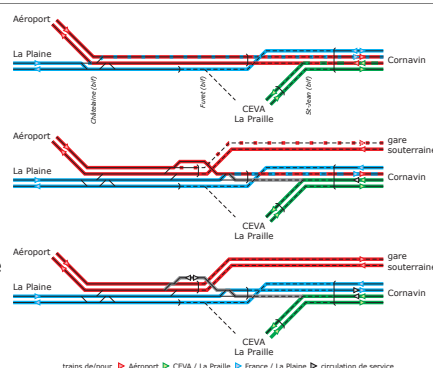
- Situation 2016
- Extension surface

Dès 2025

- Trafic CEVA indépendant
- Pas de cisaillement à Châtelaïne

À plus long terme

- Désimbrication totale



Fonctionnalités et exploitation Génie civil - génie ferroviaire 5 juillet 2013 - p. 31

Par opposition, **la Boucle (de Bellevue !)** aux carrousels du PL12525 (tardive proposition de substitution, voir au verso) **ne résout rien** quant aux priorités à traiter et, subsidiairement, ne réduit pas le besoin en financement. Elle relève, en particulier, d'une **omission** de l'étude des CFF dans le cadre de Rail2000 prévoyant un rattachement à Mies.

Au ♥ du SWOT du PL12525 de la Boucle (de Bellevue !) aux carrousels, vue ici dans sa dimension entrepreneuriale

A) LES FACTEURS EXTERNES (→ EVALUATION) : LES OPPORTUNITES ET LES MENACES

SWOT est un acronyme anglais couramment utilisé en français désignant un canevas d'analyses en économie d'entreprises. Il couvre tout le spectre des activités, du simple projet de carrière aux stratégies d'entreprises les plus complexes, et vaut à tous les stades.

Paramètres environnementaux	Propriétés
Accès direct à l'Aéroport pour les grandes lignes suisses (donc sans transit par Cornavin).	Une opportunité dans le cadre d'une ligne nouvelle entre Lausanne et Genève, mais une menace dans le cas d'espèce (PL12525) avec un ancrage qui s'opère à Bellevue (!) , en premier lieu pour des questions de qualité du service à la clientèle ferroviaire.
Financement de la Boucle en question (fonctionnement du FAIF, Fonds d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire).	Une menace extrêmement sérieuse car la non réalisation d'une des extensions de Cornavin entraînerait la perte d'une infrastructure à Genève dans le cadre de l'EA 2025 (étape d'aménagement).
Terminer ladite Boucle aux carrousels en 2030.	Une menace car signifiant la catastrophe d'un appel à des ressources cantonales genevoises sans garantie de remboursement fédéral au titre des avances de financement et impliquant une trésorerie risquant de commander le recours à un endettement d'un milliard supplémentaire au moins.

B) LES FACTEURS INTERNES (→ FAISABILITE) : LES FORCES ET LES FAIBLESSES

Critères-clé	Observations	Evaluations
Niveau des connaissances ferroviaires ayant amené à la Boucle en question.	Très faible vu le diagnostic erroné du PL12525 consistant à ignorer le facteur limitatif majeur du goulet de Saint-Jean.	Faiblesse manifeste. La préparation des horaires des CFF est un processus complexe hors de portée des profanes.
Qualité de prise en compte des attentes de la clientèle.	Nulle. Des opinions personnelles isolées ne remplacent pas une étude commerciale.	Faiblesse manifeste. Les avis de la CiTraP et de l'ATE confortent cette évaluation.
Faculté d'adaptation du projet, dont l'opportunité de reprise en tout ou partie des études approfondies préexistantes (Rail2000).	Nulle. Si le rattachement s'opère au-delà de Bellevue, l'option PL12525 se vide de son contenu de prétendue économie d'investissement, déjà irréaliste au départ.	Faiblesse manifeste rédhitoire ; l'omission de l'étude de Rail2000 y relative permet d'occulter le choix de Mies.

C) SYNTHÈSE : GASPILLAGES ET PERTES DE TEMPS (DESTRUCTIONS DE VALEURS)

Se présentant certes sous forme réduite, le **SWOT** ci-dessus confirme des évidences irrémédiablement négatives qu'aucun approfondissement ne renversera ; il faut impérativement renoncer. En effet, une évaluation préliminaire convaincante de n'importe quel projet entrepreneurial doit dégager des **opportunités**. Dans le cas du PL12525, il apparaît au contraire, entre autres, la **menace** (**threat** dans l'acronyme ci-dessus) de perdre la réalisation d'une infrastructure ferroviaire majeure dans le cas de l'EA (étape d'aménagement) 2025.

Une étude probante de faisabilité s'appuie sur des forces (**strengths**) économiques et techniques. Davantage encore que celle déjà majeure s'agissant de l'inadéquation vis-à-vis des besoins de la clientèle, l'immense **faiblesse** (**weakness**) du PL12525 procède de son absolue rigidité. Si le rattachement s'opère au-delà de Bellevue, son argumentaire s'effondre (voir ci-dessus), car ne fonctionnant pas avec la Boucle CFF Rail2000 peut-être encore réalisable à Mies.