

**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : Jacques Molinari 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : gir.maralpin@wanadoo.fr ; Internet : www.gir-maralpin.org

**Revendications génoises en matière de dessertes ferroviaires voyageurs
Colloque-Table ronde "Isolement ferroviaire de Gênes"
Genova (It) 11 avril 2016**

●
Compte rendu
●

Convegno / Tavola rotonda "GENOVA: ISOLAMENTO FERROVIARIO" Organizzato dall'Istituto Internazionale delle Comunicazioni In collaborazione con CIFI Genova e Rotary Club Genovesi Con il patrocinio di Regione Liguria, Camera di Commercio, Comune di Genova				
 Istituto Internazionale delle Comunicazioni	 Rotary	 Sezione di Genova Liguria	 REGIONE LIGURIA	

●
Colloque/Table ronde organisées le 11 avril 2016 au Palais de la Bourse de Gênes par
L'Institut International des Communications (IIC)
En collaboration avec CIFI Genova et le Rotary Club de Gênes et sous le patronage de
La Région Ligurie, la Chambre de Commerce de Gênes et la Commune de Gênes

●
Relevé de notes de Jacques MOLINARI
Secrétaire scientifique du GIR Maralpin et membre du CIFI

La rencontre s'est déroulée de 9 heures à 13 heures, en trois temps, en présence d'une centaine de participants [le rapporteur n'a pas noté de présence d'autre participant français]. Elle s'est ouverte par les allocutions de Paolo Odone, Président de la Chambre de commerce, Edoardo Rixi, Assesneur à l'Économie, Marco Doria, maire de Gênes et de Gianni Vernazza, président du Rotary. L'argument de la réunion a été exposé par Fabio Capocaccia, président de l'IIC, et éclairé sur le plan technique par Riccardo Genova, président du CIFI Genova, ainsi que par deux journalistes. La table ronde, très éclectique, a réuni des représentants des administrations civiles [Région, commune de Gênes] et ferroviaires [RFI, Trenitalia] ainsi que d'entreprises [Confindustria (chambre de commerce), Assagenti (armateurs), Ansaldo] et d'associations d'usagers [Assoutenti]. Les communications sont accessibles sur le site de l'IIC <http://www.iicgenova.com/>

DÉROULEMENT DE LA RENCONTRE [pour mémoire]

09.30 : Indirizzi di saluto – **Edoardo Rixi, Marco Doria, Paolo Odone, Gianni Vernazza**

09.45 : Relazione introduttiva – **Fabio Capocaccia** --IIC

10.00 : Relazione tecnica – **Riccardo Genova** – CIFI Genova

10.10 : Punto di vista della stampa – **Alessandro Cassinis, Massimo Minella**

10.30 : TAVOLA ROTONDA

Giovanni Berrino --Regione Liguria

Anna Maria Dagnino – Comune di Genova

Maurizio Rossi - Senatore

Mario Tullo - Deputato

Marco Toccafondi - RFI

Sabrina De Filippis – Servizi a Lunga Percorrenza Trenitalia

Ugo Salerno – Confindustria Genova

Gian Enzo Duci - Assagenti

Bruno Conterno - SIIT, **Federico Nardi** – Ansaldo STS

Furio Truzzi – Assoutenti Nazionale

Guido Porta - InRail

12.30 : DISCUSSIONE E CONCLUSIONI



1. Cadre et objectifs de la rencontre tels qu'exposés par le Président Fabio Capocaccia

Le cadre et le contexte de la rencontre ont été clairement définis par le Président de l'IIC, Fabio Capocaccia, dans son article *Genova e il suo splendido isolamento ferroviario* publié dans la Revue *Tecnologie Trasporti Mare* [Maggio-Giugno 2015, pp. 68-69], ainsi que dans sa présentation introductive *Contro l'isolamento* publiée dans *Genova Impresa* [Gennaio/Febrero 2016, pp. 22-24].

L'organisateur et promoteur de la rencontre, Fabio Capocaccia a eu recours au qualificatif quelque peu provocateur "d'isolement" pour rappeler le fait que Genova a été tenu à l'écart de la Grande vitesse [alta velocità] qui s'est développée selon un schéma en forme de T dont la barre supérieure relie Turin à Venise et le piètement relie Milan à Rome et au Sud de l'Italie. La ligne à haute performance du Terzo Valico reliant le milanais à la mer, dont la construction est engagée, en constituera certes un appendice Nord-Sud mais dont la vocation sera majoritairement dédiée au corridor fret Rhin-Alpes aboutissant à Gênes [cf. CR Colloque de Turin].

Son argumentaire pour remédier à ce qu'il qualifie, non sans quelque exagération, de "marginalisation" est, en conséquence, le suivant :

1. Réalisation de nouvelles infrastructures :

Terzo Valico, Raddoppio du Ponant, nœud ferroviaire de Genova

Tous ces travaux sont engagés et extrêmement avancés pour certains, mais ils nécessitent 5 à 10 années pour être achevés

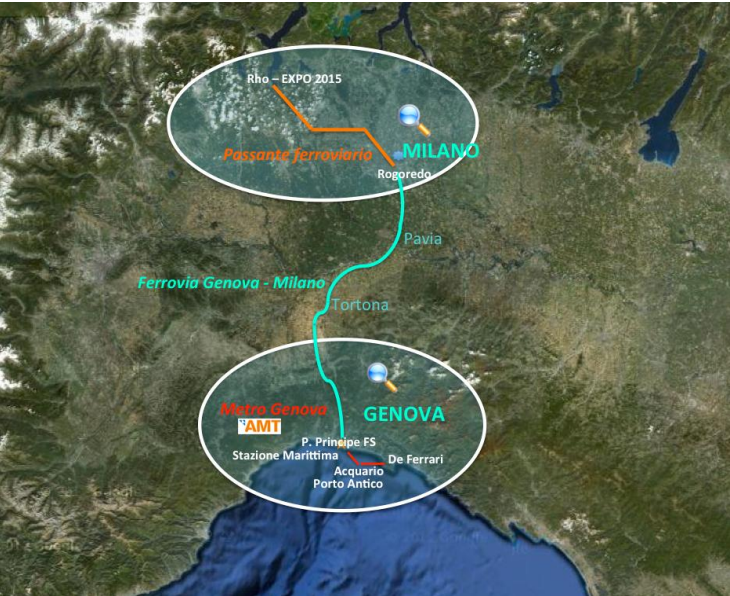
2. Investissements ciblés sur les tracés et la signalisation actuels

Temps de réalisation raisonnables de l'ordre de deux années

3. Améliorations immédiates des temps de parcours

Sans modification de tracé ni de signalisation, par intervention sur le service.

Selon lui, l'objectif de la rencontre n'est pas de traiter du point 1, déjà débattu dans d'autres cénacles, mais de se concentrer sur le point 2 (auquel sont consacrées plusieurs interventions) et sur le point 3, tels qu'ils sont exposés par l'IIC.

Planche 1 - La prise en compte par l'IIC de faits récents [F. Capocaccia]	
<p>2012-2014 – Proposition IIC de service direct entre Genova PP et Milano Expo via Milano Rogoredo et la passante ferroviaire</p> <p>Décembre 2012 - Mise en service de l'extension à la gare de Genova Brignole de la ligne de métro de Gênes (liaison métro entre les deux gares)</p> <p>Avril 2015 – Début de l'étude IIC sur les liaisons accélérées vers les métropoles italiennes</p> <p>Octobre 2015 – Suppression de la liaison aérienne low-cost Gênes-Rome et augmentation tarifaire corrélative du trajet ferroviaire</p>	

Les réflexions de l'IIC ont donc porté sur les réductions de temps de trajet, entre Gênes et les grandes métropoles italiennes voisines, susceptibles d'être réalisées sans modification d'infrastructures.

Un premier type de propositions repose sur les gains de temps offerts par des aboutissements périphériques nouvellement desservis grâce au récent développement des réseaux urbains, tel est le cas illustré en Planche 1 avec une liaison Gênes-Milano Rogoredo épargnant l'accès encombré à la gare de Milano Centrale et desservie, de part et d'autre, par la Passante ferroviaire milanaise et le métro de Gênes récemment prolongé.

Une proposition analogue est faite pour une liaison Gênes-Roma Tiburtina offrant un gain de temps de d'une vingtaine de minutes.

La proposition de basculer la liaison Gênes-Rome¹ via Florence (plus performante via la ligne TAV Firenze-Roma²) ne semble, en revanche, pas autrement praticable du fait de l'encombrement des lignes, qu'en fin de journée, comme c'est actuellement le cas pour la *Frecciabianca*³ 9787 de soirée.

De telles propositions, ainsi que les hypothèses sur les gains de temps basées sur la suppression d'arrêts intermédiaires, sont collationnées sous la forme du Tableau de la Planche 2.

2. Quelques commentaires et informations complémentaires

Il semble d'ailleurs que la plupart des propositions IIC de gains de temps basées sur la suppression d'arrêts intermédiaires tiennent bien peu compte, à la fois des flux de voyageurs générés par les importantes villes desservies (notamment La Spezia et Pise) et des contraintes d'exploitation, les sillons directs péjorant le cadencement des dessertes interrégionales et régionales. L'importance des premières d'entre elles apparaît dans le tableau de la Planche 3.

¹ Gênes-Rome est desservie par 12 liaisons quotidiennes en 3 h 58 par *Frecciabianca*

² En 3 h 47, soit onze minutes de moins

³ Les *Frecciabianca*, en synergie avec les *Frecciarossa* (TAV) qui circulent sur les lignes à grande vitesse, desservent les grandes lignes traditionnelles et offrent le même type de confort. Leur vitesse est limitée à 200 km/h

Pl. 2 - Temps de trajet actuels et objectifs IIC entre Gênes et les métropoles voisines [F. Capocaccia]

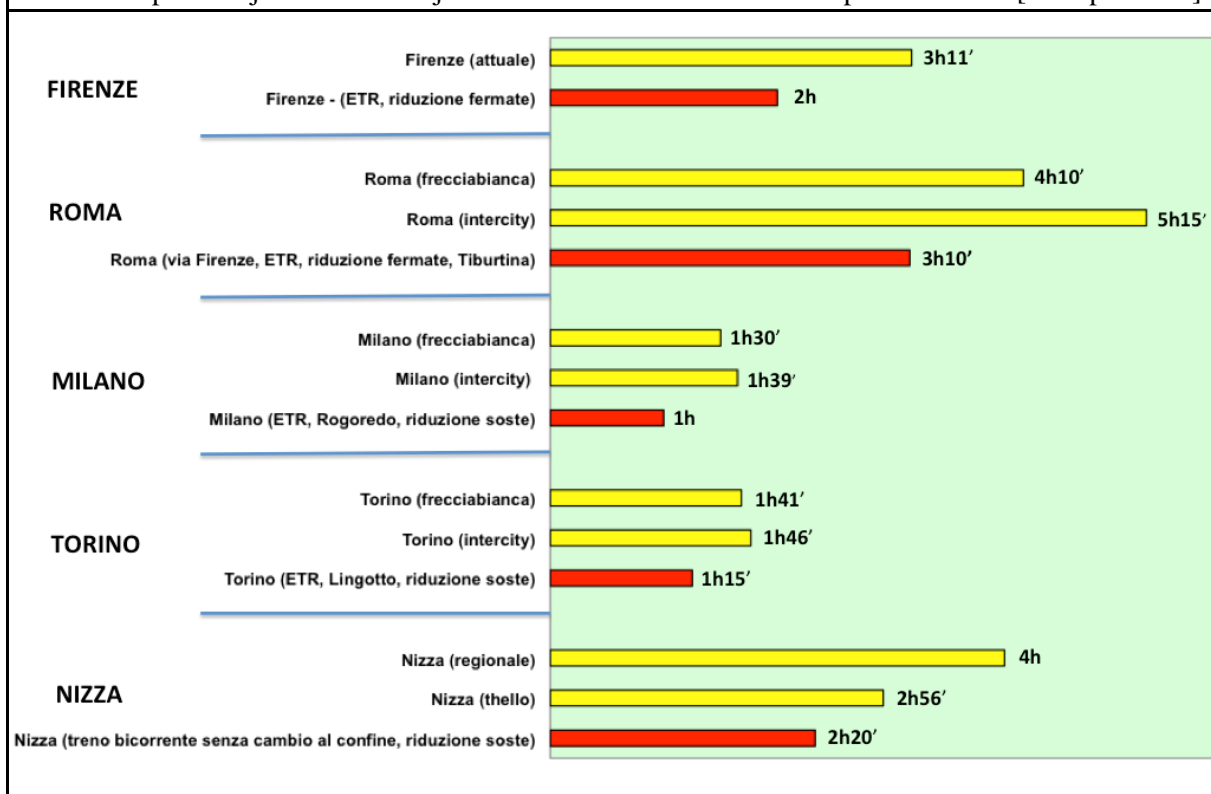


Planche 3 – Liaisons longue distance entre Milan, Gênes et Rome exprimées en paires (coppie) de liaisons (collegamenti) Aller-Retour et en places offertes quotidiennement (posti/giorno)
[Sabrina De Filippis (Trenitalia)]

Genova-Milano	Genova-Roma
11 coppie di collegamenti <i>Intercity</i> per circa 11.000 posti/giorno	6 coppie di collegamenti <i>Frecciabianca</i> per circa 6.000 posti/giorno
1 coppia di collegamenti <i>Frecciabianca</i> per circa 1.000 posti/giorno	2 coppie di collegamenti <i>Intercity Giorno</i> per circa 2.000 posti/giorno
	1 coppia di collegamenti <i>Intercity Notte</i> per circa 650 posti/giorno

À notre sens, les potentialités d'amélioration par le choix d'un matériel roulant plus approprié (pendulaire) dont a fait état Riccardo Genova (CIFI), ne peuvent être d'aucune incidence notable sur les liaisons considérées, du fait de leur excellent tracé. Les seuls parcours susceptibles de pouvoir en bénéficier étant, d'une part, le franchissement des *Giovi*, lequel sera effacé par le *Terzo Valico*, et, d'autre part, la ligne littorale du Ponant ligure, en ses ultimes sections en attente de doublement (raddoppio)⁴.

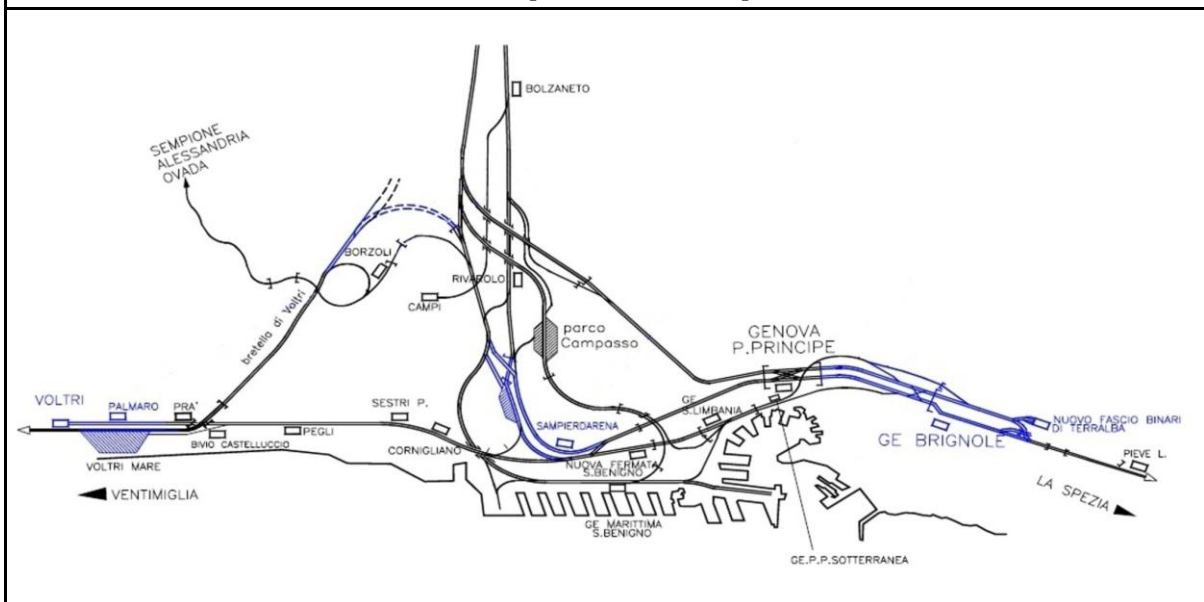
Hormis donc la mise en service du *Terzo Valico*, dont le chantier est engagé mais dont l'achèvement n'est pas envisageable avant une dizaine d'années, qui offrira dès lors un gain de temps de 15 minutes [selon Riccardo Genova], on ne pourra espérer d'autre grand changement que celui d'une mise à grande vitesse de la traversée de la plaine padane (non programmée à ce jour mais pourtant annoncée par Maurizio Gentile, PDG de RFI, lors de la récente Exposition ferroviaire de Torino⁵).

⁴ L'avant dernière section en ce cas est celle d'Andora à San Lorenzo al Mare, d'une longueur de 19 km, réalisée à 85 % en tunnel et en voie d'achèvement (la pose des voies définitives est en cours)

⁵ Selon les articles de presse cités par Furio Truzzi dans sa communication

Ces considérations ne doivent pas inciter au pessimisme, l'infrastructure ferroviaire, tant dans son état actuel que futur, épousant au mieux la morphologie du bassin tyrrhénien et satisfaisant largement aux besoins de transports et de déplacements. Outre les travaux en cours sur le Ponent Ligure, ceux du Bassin de Gênes sont impressionnants, ainsi qu'en atteste la Planche 4.

Planche 4 - Le nœud ferroviaire de Gênes [Riccardo Genova]



À gauche, vers le France, la desserte de Voltri dont la mise à quatre voies vient d'être achevée. S'en détache la bretelle desservant, depuis l'Ouest et le port à conteneurs "Terminal Europa" (1) par une boucle la ligne d'Ovada [voie unique, grand gabarit], (2) le futur Terzo Valico (traits interrompus), (3) le raccordement vers les gares de Sampierdarena, de Principe et de Brignole.

Le système ferroviaire génois, disposera à terme (A) vers le Nord, de quatre lignes [3 à double voie et 1 à voie unique] et, entre l'Ouest et l'Est, de deux lignes à double voie, et enfin, dans sa partie centrale, de 3 lignes à double voie.

Nota : Les sections en travaux sont signalées en bleu magenta

Avec l'achèvement de ces importants investissements, la Région Ligurie devrait être en mesure de gérer au mieux ses déplacements internes

On notera que le Conseiller Giovanni Berrino, assesseur aux transports et à la mobilité, a tenu à évoquer, à travers la problématique de la ligne de Tende, les questions interrégionales et les relations incontournables avec la Région Piemonte dont l'intrication ferroviaire avec la Ligurie est manifeste sur la carte de la Planche 5 [cf. page suivante].

Les points de vue qui précèdent ne sont cependant pas partagés par les *Assoutenti Nazionale*, fédération d'usagers, représentées au colloque par Furio Truzzi, lequel signale l'échec de l'opération montée à l'occasion de l'Exposition universelle de Milan⁶, et dresse un état peu rassurant de l'évolution de la mobilité [cf. Planche 6 page suivante] et déplore la priorité récemment accordée par RFI au tronçon grande vitesse Milano-Tortona au détriment de l'amélioration des dessertes locales dans le même secteur, particulièrement sur le secteur Milan-Pavie.

Ce représentant d'associations surenchérit en reprenant au compte des travailleurs pendulaires le thème de l'accélération et en faisant état de l'aspiration de ces derniers à en bénéficier, ne serait-ce que par un retour aux performances antérieures dont la dégradation⁷ est attribuée à la fois à :

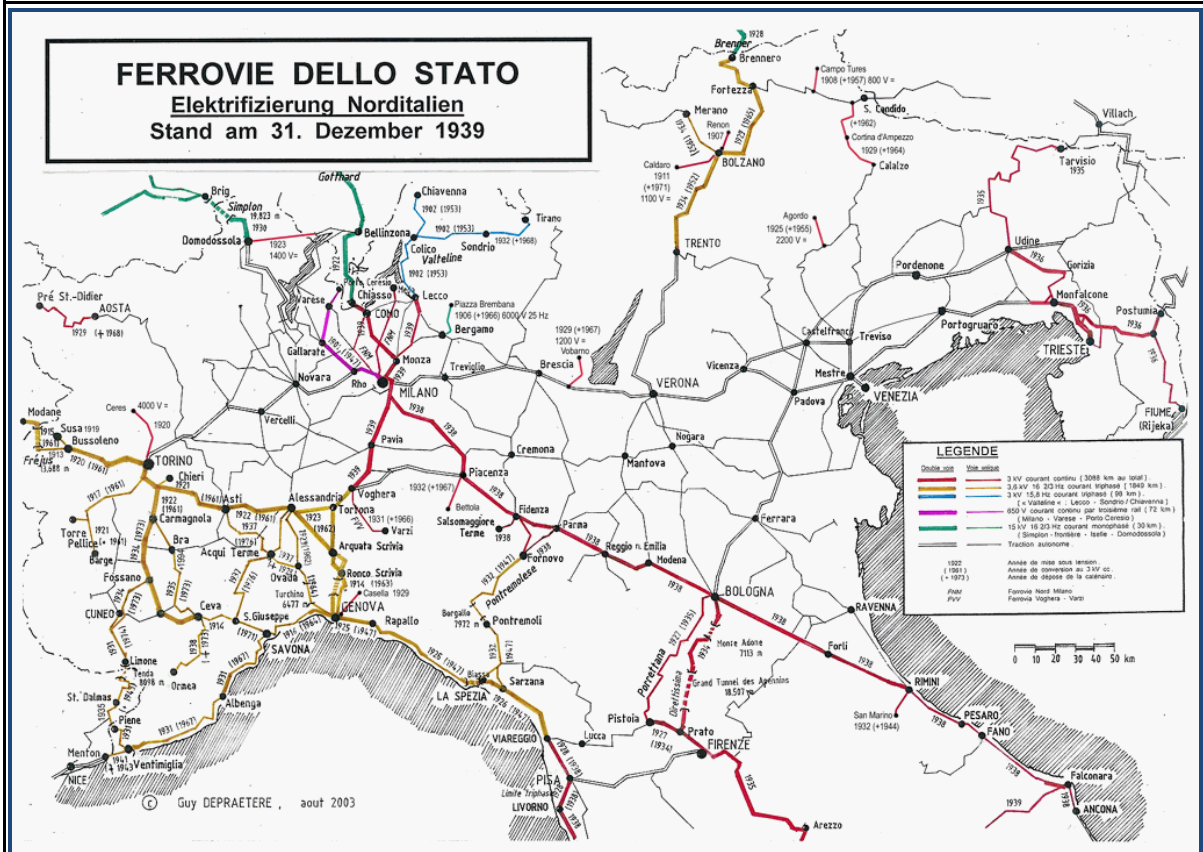
- une augmentation du trafic de plus de 150 %

⁶ "en vue de laquelle, pendant huit mois auraient circulé en 2007-2008, en 70 minutes entre Genova Principe et Milano Rogoredo, une paire d'Eurostars ne transportant que 40 passagers par voyage"

⁷ Plus lent en 2016 qu'il y a 50 ans, le Thello perd 10' sur son homologue, le TEE de 1960 !

- la mise en place par RFI de la "rete snella" (réseau simplifié) qui a supprimé des dizaines d'évitements et fait obstacle à la fluidité d'un trafic où coexistent des circulations et des dessertes de tous types.

Planche 5 - Carte ferroviaire historique de 1939 présentée par Riccardo Genova [CIFI]



À la veille de la seconde guerre mondiale, la ligne de Tende venait d'être électrifiée (sous triphasé) [les limites frontalières ont été retouchées pour tenir compte de leur modification en 1947], l'essentiel du littoral ligure restait à voie unique comme une partie du littoral tyrrhénien. et la seconde ligne de Savone à S. Giuseppe (Altare) non encore réalisée.

Planche 6 - Ligurie – Bilans entrées/sorties de voyageurs en 2015 [Furio Truzzi (Assoutenti)]

Avion : 3600 voyageurs/jour dont 800 pour Rome
Train : 8000 voyageurs/j dont
 3000 pour Milan (7 paires RV, 11 paires IC, 3 paires Thello, 1 paire FB)
 1500 pour Rome (7 paires FB à 125 passagers/train)
Navires : 14000 passagers/j dont 7000 croisiéristes
Auto : 250 000 véhicules/j

En dix ans le transport ferroviaire entre Genova et Milano a perdu 75 % de ses abonnés et 60 % de ses voyageurs quotidiens. 65 % de ces voyageurs sont en correspondance à Milan tandis que 35 % recourent à Blablacar ou autres systèmes d'autopartage

RV : Regionale ; IC : Intercity ; FB : Frecciabianca

J. Molinari, le 14 avril 2016