

**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 (DATAR)*

*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*

**Étude refondatrice des
Chemins de fer de la Provence (CP)**

LIGNE FERROVIAIRE GENOVA – CASELLA

**Plan de restructuration 1996-1999
Extraits du Rapport conclusif national italien**

Traduction de Maurizio FUSCO et Marjory MERELLO
Note introductive et commentaires de Jacques MOLINARI

Juillet 2004

LIGNE FERROVIAIRE GENOVA – CASELLA

Plan de restructuration 1996-1999 Extraits du Rapport conclusif national italien

Traduction de Maurizio FUSCO et Marjory MERELLO
Note introductive et commentaires de Jacques MOLINARI

1. Regards sur le Plan de restructuration 1996-1999 de chemins de fer régionaux italiens

1.1. Typologie sommaire des réseaux ferroviaires italiens

À la date de publication de l'ouvrage dont est tiré le rapport relatif à la ligne Genova-Casella, la typologie des chemins de fer italiens pouvait être schématisée la manière suivante :

- Réseau national des *Ferrovie dello Stato*
- Chemins de fer régionaux relevant de la *Gestione Commissariale Governativa*
- Réseaux "privés" dont on peut donner comme exemples extrêmes :
 - Le *Nord Milano*, réseau à écartement UIC en grande expansion qui, depuis le centre de la capitale lombarde, dessert le secteur nord-ouest de sa grande banlieue, ainsi que l'aéroport de Malpensa.
 - La *Società Subalpina di Imprese Ferroviarie* (SSIF) [en fait section italienne des "CentoValli", ligne métrique reliant Domodossola à Locarno].

La *Gestione commissariale governativa* est une gestion confiée à un commissaire désigné par le Gouvernement, et de ce fait placée sous le contrôle direct de ce dernier.

Il semble, depuis lors, qu'à l'image de la régionalisation instaurée en France pour les dessertes locales et régionales, le gouvernement italien se soit dessaisi de la *Gestione commissariale* et que les réseaux régionaux soient passé sous contrôle entier des régions concernées.

1.2. Le Plan de restructuration

Le *Piano di ristrutturazione* (plan de restructuration) concerne les 16 lignes de chemin de fer de service public relevant de la *Gestione Commissariale Governativa*, lignes cumulant près de 2500 km et dont plus de 50 % sont à écartement réduit (1 m et 0,95 m). Le *Rapporto conclusivo* (rapport final) dont sont tirées les informations qui suivent ainsi que le rapport particulier sur la *Ferrovie Genova Casella* (FGC) [dont on trouvera en Chapitre 2 la traduction], clôt la troisième année de leur gestion par les FS dans le cadre d'un Plan de restructuration du 30.12.1996 mais dont la mise en oeuvre effective n'a débuté qu'au cours de la seconde moitié de 1997.

Ce plan de restructuration, qui s'accompagne d'importants investissements, vise à la fois à optimiser le fonctionnement et répondre au mieux aux objectifs de valorisation de service public. Il visait notamment,

à travers une modernisation de l'exploitation et une réduction des effectifs, à porter à, au moins, 35 % le ratio recettes/coûts et à ramener à 18 000 liras par km.train le coût de production.

De tels niveaux moyens n'ont pu être obtenus à l'échéance : en 1999, après avoir ramené de 14 000 à 11 500 l'effectif total, le ratio recettes/coûts, bien que redressé de 5 points, n'atteignait encore que 24 %, tandis que le coût moyen au km.train (21 700 liras) ne s'était guère abaissé.

Les données statistiques figurant dans l'ouvrage couvrent essentiellement la période 1996-1999, avec, parfois, pour cette dernière année, des estimations [cf. Tableaux synoptiques 2 & 3].

Les données techniques portent sur la comparaison entre 1996 (avant mise en oeuvre du Plan) et 1999 [cf. Tableau synoptique 1].

2. Rapport sur la Ligne ferroviaire Genova – Casella

[Traduction intégrale à l'exception des paragraphes et graphiques relatifs à l'activité de transport par autocars (lesquelles ont été rétrocedées en 1998 à la compagnie AMT Genova)]

Résumé historique

Le projet de construction de la ligne conçu pour franchir la difficulté de liaison entre Gênes et son inaccessible arrière-pays fait ses premiers pas à la fin de l'année 1900 mais commence à se concrétiser seulement en 1915, avec la Convention stipulée entre le Royaume d'Italie et la *Società di Ferrovie Elettriche Ligure* (Société des Chemins de Fer Electriques Ligures). Les travaux débutent en 1921 mais sont suspendus tout de suite pour des difficultés de nature financière et technique. Pour débiter l'exploitation, il a fallu attendre 1929.

La ligne, qui serpente le long d'un parcours accidenté et acclive, présente toutes les caractéristiques d'un chemin de fer de montagne : écartement de 1 mètre, inclinaison maximale de 45 pour mille, courbe de rayon minimum de 60 mètres, traction électrique par ligne aérienne de 3000 volts en courant continu. Elle passe en *Gestione Commissariale Governativa* en 1949. En 1953, l'utilisation du pont routier sur la Scuria permet de prolonger, sur 900 mètres, la ligne jusqu'à Casella Paese, la portant ainsi à 24.3 km de longueur totale. Une grande partie du matériel roulant utilisé provient des chemins de fer de Ora-Predazzo et de Spoleto-Norcia. Actuellement, se développe une considérable fonction touristique.

Le contexte : le territoire, la demande et le rôle de la ligne ferroviaire avant mise en oeuvre du plan de restructuration

Du dernier recensement (1991) peuvent être dégagées les données démographiques suivantes :

Communes	Habitants	Clientèle potentielle
Genova	675 636	234 103
S. Olcese	6 478	1 540
Serra Ricco	7 781	1 483
Casella	2 876	845
Totaux	677 771	235 971

La ligne ferroviaire se développe dans l'arrière-pays génois en intéressant quatre communes.

En réalité, la commune de Serra Ricco n'est concernée que par les hameaux de Oreo et Niusci (500 habitants) qui sont proches de la ligne ferroviaire ; le total des habitants le long de la ligne, en excluant Gênes, sont de l'ordre de 9854, ce qui pour 25 kilomètres de ligne équivalent à 394 résidents/km de ligne. Cette valeur donne un ordre de grandeur de l'exiguïté de la demande potentielle ; cependant, les modestes caractéristiques du réseau routier vers Gênes et les difficultés d'accès à la capitale ligure pour les véhicules particuliers rendent compétitive la ligne ferroviaire pour des usagers ayant régulièrement pour destination le centre ville.

Le territoire, donc, se présente comme une aire collinaire et montueuse caractérisée par la faible densité relative des habitations. Il s'agit d'ailleurs d'un territoire à dominante de pâtures et de bois resté en grande partie intact; il constitue de ce fait une sorte de poumon vert s'adossant à la grande ville et d'accès facile et rapide grâce à ce Chemin de Fer Electrique à voie métrique qui le parcourt sans le déparer, et bien au contraire, le préserve d'atteintes environnementales.

La ligne Gênes–Casella exerce donc une double fonction : celle de transport typiquement pendulaire de l'arrière-pays vers la ville et celle de transport dominical touristique en sens opposé. La première fonction

est pénalisée par la demande restreinte et par le temps de trajet trop élevé qui, spécialement pour Casella, favorise la concurrence par la route. La seconde fonction est celle qui génère la majorité de l'affluence (au printemps et automne) qui compense sur l'année entière l'insuffisante demande des jours ouvrables justifiant aussi quelques courses additionnelles en période creuse et assure la contribution majoritaire aux recettes de trafic.

La ligne ferroviaire Gênes–Casella (FGC) couvre 34% de l'ensemble du trafic public régulier, le reste étant assuré par le service de transport public routier du FGC (11.2%) [jusqu'à fin juin 1998] et par les autres compagnies (54.7%). Une meilleure intégration avec les services de transport public urbain devrait permettre de regagner des parts d'usagers. Reste la vocation touristique de la ligne qui procure des pointes de trafic les jours de fêtes.

Déplacements quotidiens [recensement 1991]

	Total des voyageurs systématiques du bassin	Origines et départs internes au bassin	% des déplacements internes sur le total	Mobilité publique totale	% par rapport au total des voyageurs systématiques	Mobilité ferroviaire totale	% par rapport au total des voyageurs systématiques
Genova-Casella	8 518	5 837	68.5 %	2 626	30,8 %	896	10,5 %

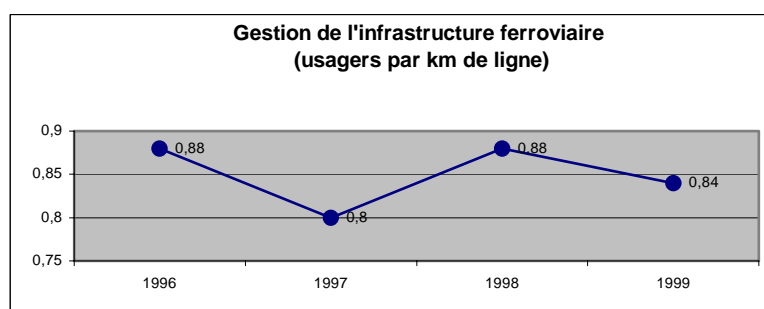
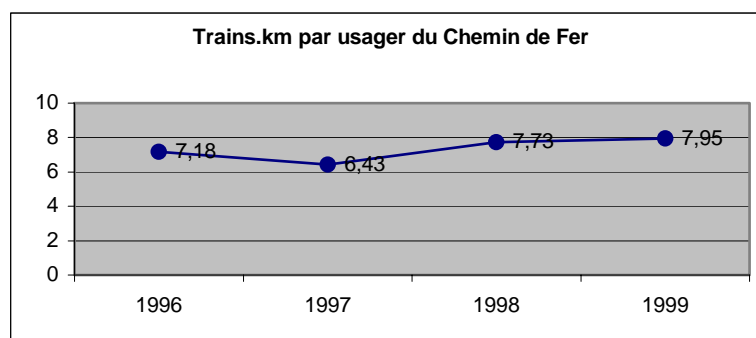
Le service concerne un nombre limité des pendulaires en raison de la faible densité des habitants de la zone et l'insuffisante vitesse commerciale de la ligne ferroviaire.

Les voyageurs à motifs touristiques représentent environ 40% du total.

Dans le tableau synoptique qui clôt le chapitre [cf. Tableau 2 "Bilans d'exploitation"], sont relevés les évolutions de la demande et de l'offre du service ainsi que les principaux indicateurs à partir de 1996.

Planification de la production

Conformément aux directives du plan, a été réalisée une rationalisation des horaires et services offerts qui s'est traduite par une diminution des train.km, sans dégrader de manière significative l'attrait de l'offre.



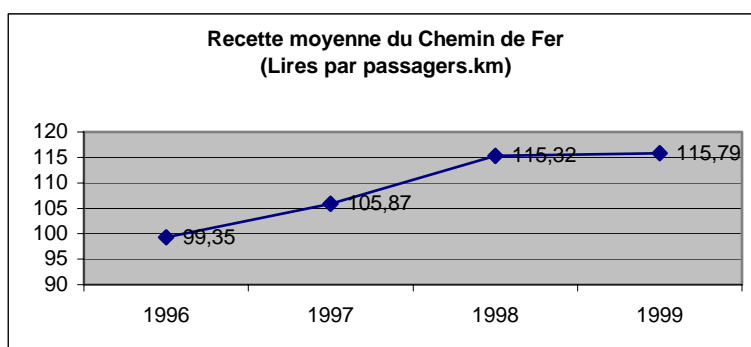
Politique de tarification, les actions de marketing et de vente

Les actions de marketing de la ligne ferroviaire sont dirigées surtout vers la demande de type touristique, avec l'intensification de la participation aux Foires du Tourisme et la collaboration avec *l'Azienda di Promozione Turistica di Genova*. Les résultats de telles actions pourront donner effet au cours de l'année 1999.

A l'occasion de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires hivernaux de 1998/1999, a été effectuée une campagne de promotion dirigée vers les familles résidentes du bassin d'utilisateurs du réseau. Une telle intervention a permis de freiner, au moins en partie, la diminution d'abonnés due à la diminution de la demande systématique résultant de la crise de l'emploi (chômage) qui affecte la zone de Gênes.

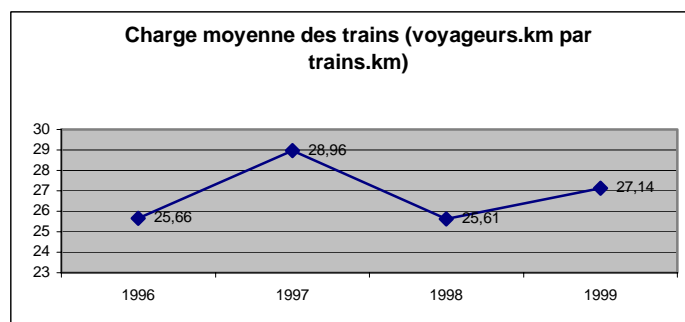
En 1997, a été appliqué un ajustement tarifaire, à partir de la mi-mars, de 3% comme prévu dans le Plan. En 1998, aucune augmentation n'a été appliquée ; en revanche, la remise accordée aux voyageurs en groupe a été réduite de 30 % à 20 %, tandis qu'elle était supprimée les jours de fortes affluences de la ligne (lundi de Pâques, 25 avril et 1^{er} mai).

En 1999, été sollicitée, en date du 17 décembre 1998, une demande de réajustement tarifaire, lequel prévoit un accroissement moyen du billet ordinaire de 8.5% environ.



Avec les FS, est en cours une convention qui reconnaît aux possesseurs des *Carte Amicotreno* une remise de 20 % sur le tarif ordinaire pour les jours ouvrables et fériés, toujours en excluant les jours fériés de forte affluence.

En marge, il est évident qu'avec l'adoption de la *Carta dei Servizi*, les rapports avec la clientèle seront orientés sur la qualité du service, rendant lisibles des facteurs mesurables et des objectifs standards à atteindre.

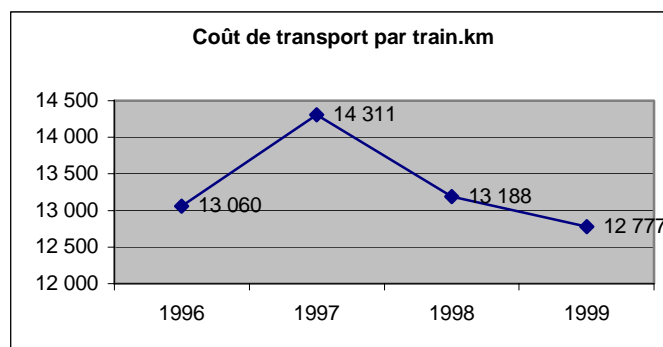


A ce jour, les résultats sont les suivants :

- recettes du trafic :
Variation de 1999 sur 1996 en valeur absolue : total de – 8 milliards de liras, soit : - 1,43 %.
- voyageurs.km :
Variation de 1999 sur 1996 en valeur absolue : total de – 780990 de liras, soit : – 14,12 %.

Modification de l'organisation du travail

A été réalisée, le 28 septembre 1998, une restructuration de l'horaire des jours ouvrables avec une nouvelle rotation des personnels roulants.



Entretien

En ce qui concerne le matériel roulant, conformément aux instructions des FS, l'on est passé en 1998 d'un entretien "à la durée" à un entretien "au parcours". En a découlé en 1998, et encore en 1999, un accroissement initial des interventions d'entretiens, mais ces dispositions s'avèreront bénéfiques dans les années à venir, une fois le régime établi.

Changements réglementaires

En date du 27 juillet 1998, sur autorisation préventive du *Responsable Central des Services Techniques des Infrastructures*, est entré en vigueur le *Nouveau Règlement Signaux*, avec l'introduction d'une signalisation fixe (*cartellonistica*) similaire à celle de FS.

Introduction de la comptabilité FS

Afin d'introduire la comptabilité générale et analytique de type FS, et pour pallier la vétusté du précédent système, a été opérée une rénovation complète du système informatique avec l'acquisition d'un nouveau serveur (Nt et Unix) et de nouveaux PC installés en réseau.

En outre, dans le courant du mois d'avril 1999 est parvenue l'autorisation du Groupe de Coordination FS en accord avec la Société *Dataform* de Rome, d'un logiciel de gestion de comptabilité générale, analytique et financière, considérant que celui en usage sur la ligne Gênes-Casella ne correspondait pas aux nouvelles normes du Code Civil et des directives CEE.

Actuellement, est en cours la formation du personnel pour l'utilisation du nouveau logiciel et est en cours le versement des données comptables relatives à l'année 1999.

Récemment, a été établi le bilan 1998 suivant les directives émanant du *Gruppo di Coordinamento* FS.

Effectifs du personnel

En ce qui concerne le nombre global des employés, en 1997, l'objectif prévu au Plan n'a pas été réalisé en raison de l'absence de départs de l'entreprise des agents prévus dans le programme de pré-retraite.

En 1998, le Plan a été pleinement respecté.

En 1999, avec le départ au 1^{er} janvier de deux employés en pré-retraite et avec la démission, à partir du 1^{er} mai, d'un ouvrier d'atelier, le total des agents en service à fin 1999 devrait être, Directeur compris, de 43 unités, soit une personne en moins par rapport aux 44 prévus dans le Plan.

Le nombre des employés de la ligne ferroviaire, au 31 décembre 1998 est éloigné des objectifs à atteindre pour lesquels étaient prévus deux pré-retraites dans le secteur et le déplacement d'un employé de la *Rete al Trasporto*, dispositions qui n'ont pas pu être appliquées en 1998.

Outre ce qui a été mentionné, une nouvelle rotation du personnel roulant a permis, à partir du 28 septembre 1998, de réduire de deux unités l'effectif du personnel "réseau".

Les questions critiques

Temps élevé de parcours et insuffisant confort de marche imputables au rebroussement de Casella, à la tortuosité du tracé et aux faibles caractéristiques de l'armement en regard des profils en plan et en long, doivent être considérés comme les principaux obstacles à la demande des transports de type pendulaire, laquelle, grâce à une forte compétitivité de la ligne ferroviaire en *Gestione Commissariale Governativa*, pourraient ouvrir le bassin de Casella aux autres centres limitrophes de la Haute Vallée de la Scribia.

Un autre facteur négatif important est la tête de ligne génoise, située en bordure du centre ville mais pas en situation centrale, contraignant les voyageurs à recourir à d'autres modes de déplacement et affectant ainsi la durée de leur voyage.

En ce qui concerne le trafic touristique, on relève une insuffisance générale des sièges offerts par le matériel roulant, qui se fait particulièrement sentir les jours de grande affluence, et aussi, pour le matériel roulant de type historique [quand celui-ci est disponible (une locomotive et trois voitures)] qui ne permet pas de satisfaire la demande de réservation pour les groupes organisés. S'y ajoute le fait que les capacités limitées en voies et quais de la station de Casella font obstacle à une gestion sûre et fonctionnelle des mouvements des voyageurs.

Enfin, la qualité insuffisante, du point de vue esthétique, de la ligne, des gares et du matériel roulant, se fait ressentir pour l'offre de service touristique.

Investissement : le point de la situation

Les dotations budgétaires de la loi 910/86 n'ont pas porté de modifications par rapport à ce qui était prévu dans le Plan.

Par l'entremise des fonds apportés par le décret ministériel (D.M.) 1653/54 du 31 décembre 1993 (dommages des inondations) une partie des interventions financées a été achevée, tandis que sont en cours les travaux du 2^{ème} lot dont l'achèvement est prévu pour l'automne 1999.

Avec les fonds communs de la loi 297/78, ont été réalisées ou sont en cours de réalisation, de nombreuses interventions reconnues nécessaires pour l'assainissement et l'efficacité de la ligne Gênes-Casella, dont sont citées ci-après les plus significatives.

- Financement et réalisation d'une nouvelle technologie de communications sol-train et de l'automatisation de la station électrique.
- Est en cours un projet pour la nouvelle tête de ligne à Casella et la construction d'un nouvel hangar pour abriter le matériel roulant.
- Réalisation de nombreuses mises en conformité avec la loi 626/94.
- Autorisation d'acquisition d'une brouse-niveleuse pour la voie et d'une machine multifonctions pour la taille des branches et le levage, pour un montant total de 2365 millions de liras (actuellement en cours d'exécution).
- Le nouveau système informatique est déjà en fonction avec l'installation de nouveaux serveurs et PC.
- Achèvement d'une intervention de révision et d'entretien sur environ 5 km de la voie en courbes.
- Reformulation en cours du plan d'investissement avec renoncement à la réalisation de la commande centralisée de trafic (CTC) en faveur d'une nouvelle intervention de révision générale de la voie et de l'achat d'un nouvel équipement ; en outre, ayant constaté son incompatibilité avec le Plan Régulateur Général, on a renoncé à la construction d'un nouvel abri-atelier en harmonie architecturale avec la gare de Gênes au profit d'une intervention de sauvetage et d'assainissement de la gare de Torraza avec reconversion en structure muséographique polyfonctionnelle.
- Finalement, été autorisé un engagement de frais d'environ 1300 millions de liras pour une intervention d'entretien extraordinaire pour procéder au revêtement de quatre galeries lézardées.

Au titre des interventions prévues avec les fonds de la loi 297/78 pour les années 2001/2002, a été formulée l'intention d'acheter à la ligne ferroviaire Rome-Pantano deux trains articulés à trois caisses de capacité élevée qui devront être transformés avant utilisation sur la FGC.

Détails sur les investissements

Loi 910/86

Au 31 août 1999, ont été alloués 21 milliards.

De ces fonds, au 31 décembre 1996, ont été approuvés des investissements d'environ 18,2 milliards, dont :

- 15,1 milliards pour le matériel roulant,
- 3,1 milliards pour le projet de variante de Begatto.

Des milliards engagés au 31 décembre 1996, 12,3 milliards ont été comptabilisés, soit précisément :

- 9,2 pour le matériel roulant,
- 3,1 pour le projet Begatto.

Tableau synoptique 1		
Caractéristiques techniques du réseau FGC en 1999		
[PRFGCG (2000)] [selon normes GCATMR (*)]		
	1999	Différence avec 1996
Extension du réseau		
Longueur totale électrifiée (km)	25,0	0
Gares et stations		
Avec 2 voies de circulation et ACEI	4	+ 4
Avec 2 voies de circulation et manœuvre manuelle	7	- 4
Régime de circulation		
Bloc téléphonique	25,0	0
Système d'exploitation		
Commande unique (km ligne électrifiée)	25,0	0
Passages à niveau		
Automatiques commandés par le train	8	+ 1
Ouverts sans gardiennage	10	- 1
Dotation en matériel roulant (en nombre)		
Locomotives thermiques	1	0
Locomotives électriques	3	0
Matériel léger automoteur électrique	12	+ 3
Voitures voyageurs	16	+ 2
Wagons	24	+ 1
Véhicules de service thermiques	2	0
Remises et ateliers de manutention		
Nombre	3	0
Extension des voies sous abri (mètres)	328	0
Surface couverte (m ²)	1861	0
Autres installations ferroviaires		
Sous-stations électriques	1	0
Puissance totale des sous-stations (MW)	0,950	0

(*) GCATMR : *Gruppo di Coordinamento dell'allora Area Trasporto Metropolitan e Regionale*

(?) ACEI : *Apparati centrali elettrici a pulsanti di itinerario [CIFI (2003)]*

En 1997, ont été adjugés environ 1,7 milliards pour des travaux de signalisation.

En 1997 et 1998, ont été financées la suite des travaux et la fourniture de matériel roulant pour 6.8 milliards.

Au 31 août 1999, a été engagé environ 1 milliard.

Loi 297/78

Au 31 décembre 1996 :

- Ont été alloués et distribués 26,3 milliards.
- En ont été prélevés 16,4 milliards pour des travaux et prestations déjà exécutés.
- Ont encore été retenus 0.6 milliard pour des installations de télécommunications.
- 9.4 milliards étaient donc disponibles.

De 1997 à 1999, ont été alloués et distribués 4,1 milliards.

Tableau synoptique 3				
Bilans économiques du réseau FGC de 1996 à 1999 [extraits]				
[PRFGCG (2000)] [selon normes GCATMR (*)]				
	Bilan au 31.12.96	Bilan au 31.12.97	Bilan au 31.12.98	Prévision fin 1999
Offre				
Total km.train	208.275	186.575	185.542	175.000
Demande				
Total km.voyageur	5.344.542	5.402.682	4.752.090	4.750.000
Personnel (ferroviaire)				
Total	51	49	46	43
dont Infrastructure	22	20	22	21
dont Transport	29	29	24	22
Coûts totaux				
Coûts totaux ferroviaires (milliards L)	4,82	4,47	4,247	4,061
dont Infrastructure (milliards L)	2,1	1,8	1,8	1,825
dont Transport (milliards L)	2,72	2,67	2,447	2,236
Recettes				
Recettes du trafic ferroviaire (millions L)	531	572	548	550
Taux recettes/coûts (transport)	19,58%	21,48%	23,27%	25,48%

En 1997, ont été formalisés des contrats pour 0,8 milliard, dont

- 0,1 pour l'électrification et
- 0,7 pour le renouvellement de l'armement.

En 1998, ont été attribués 0.8 milliards, dont

- 0,2 milliard pour mises en conformité avec la loi 626/24.
- 0,2 milliard pour la fourniture d'équipements.
- 0,1 milliard pour la fourniture de couronnes dentées pour le matériel roulant.
- 0,3 milliard pour la variante du tracé Casella Deposito - Casella Paese.

En 1999, ont été attribués 2.8 milliards, dont

- 0,1 milliard pour l'entretien extraordinaire de l'équipement.
- 0,1, milliard pour des interventions urgentes sur le matériel roulant.
- 2.5 milliards pour la fourniture d'une bourreuse-niveleuse et d'équipements variés.
- 0,1 milliard pour le siège, des ouvrages d'art, et des mises en conformité avec la loi 626/94.

Sont en voie de mise au point pour des appels d'offre environ 7.1 milliards (5.8 pour la variante de tracé Casella Deposito - Casella Paese, 1.3 pour l'entretien extraordinaire de quatre galeries).

De 1997 au second quadrimestre de 1999, auront été comptabilisés environ 2.1 milliards, dont :

- 1997 : 0,05 milliard (pour l'électrification, l'équipement et les télécommunications).
- 1998 : 1,4 milliards (0,1 pour le projet de variante de tracé, 0,1 pour la fourniture de la couronne dentée, 0,5 pour les télécommunications, 0,1 pour mises en conformité avec la loi 626/94, 0,6 pour l'entretien extraordinaire de l'équipement).
- 1999 : 0,7 milliards (0,2 pour l'équipement, 0,2 pour l'armement, 0,2 pour mises en conformité avec la loi 626/94, 0,1 pour le siège, ouvrages d'art, les télécommunications et le matériel roulant).

La situation actuelle est la suivante :

- contrats en devenir pour 2.7 milliards.
- engagements pour des interventions autorisées par *Coordinamento* FS pour 7 milliards.
- sommes disponibles de 2.1 milliards dont 1 milliard programmé pour les ouvrages d'art.

Autres fonds

Au 31 décembre 1996, ont été alloués 1.3 milliards pour les interventions des dégâts résultant des crues de septembre 1993.

Les projets correspondants ont été approuvés pour moitié au 31 décembre 1996 et le reste en 1997.

En 1998, a été comptabilisé environ 0.6 milliard pour les travaux urgents sur les potences des caténaires à la traversée de la localité de Tullino.

Évolution triennale 1997/1998 par rapport au budget approuvé en 1997 [cf. Tableau synoptique 4]

Les dépenses courantes se réduisent en moyenne de plus de 5 % au cours de ces trois années.

Les rubriques qui ont le plus contribué à l'atteinte de ce résultat sont celles des coûts du personnel et de l'entretien. Ces derniers ont subi une chute verticale autour de 72 % au cours de l'année 1997, essentiellement à cause de la surévaluation du budget provisionnel de cette même année. Pour les autres budgets suivants, ils se sont maintenus stables.

Les "recettes courantes" qui, au cours de ces trois années, affichent un accroissement moyen d'environ 24 % obtiennent ce résultat, avec une recette de trafic constante mais grâce à l'augmentation des recettes "d'autre nature".

Le déficit de l'exploitation "stricto sensu" se réduit en moyenne d'environ 11 % avec un maximum de près de 19 % avec le bilan 1998.

Tableau synoptique 4					
Évolution triennale 1997/1999 en regard du Bilan approuvé 1997 [extraits]					
[PRFGCG (2000)] [selon normes GCATMR (*)]					
	1997 approuvé	1998 réalisé	1999 prévision	1999 à réaliser	variation 99/97
Dépenses courantes					
Personnel, Charges d'exploitation (<i>Oneria aziendale</i>), Traitements de fin de carrière	3.140	2.833	2.801	2.791	
TOTAL DÉPENSES COURANTES	4.559	4.033	4.002	4.122	-9,59%
Recettes courantes					
Recettes du trafic	610	561	600	550	
Recettes hors trafic		98	80	83	
TOTAL RECETTES COURANTES	689	910	646	792	14,95%
Déficit net d'exploitation	3.870	3.123	3.154	3.330	-13,95%
Subvention du ministère des transports	2.274	2.270	1.719	1.525	-32,94%
Déficit non couvert	1.596	853	1.435	1.805	13,10%

[Ensemble des montants exprimés en millions de Lires] [Équivalence : 1 Euro = 2000 Lires]

Les perspectives à moyen terme

Plusieurs interventions déjà programmées en investissements visent à résoudre en partie les points critiques susmentionnés, comme par exemple, l'acquisition de machines modernes pour l'entretien de la voie et de l'assise, l'élimination du rebroussement de Casella, la restauration du matériel historique et l'acquisition de nouveaux matériels articulés à trois caisses. Evidemment, les bénéfices de telles actions ne pourront avoir d'effet qu'à moyen terme et donc au-delà du 31 décembre 1999.

Il est nécessaire, à l'avenir, de maintenir le rôle de l'infrastructure de transport public en l'améliorant, par des investissements significatifs mais non démesurés, l'attrait de la ligne pour les pendulaires, tant en terme de vitesse que de confort de marche. Il convient également de continuer à investir dans le secteur touristique dans le but de compenser la faiblesse de la demande des résidents et ainsi compléter significativement les revenus du trafic.

Il apparaît évident qu'une forte croissance de ce trafic ferroviaire pourrait être engendrée par son prolongement en souterrain jusqu'à Gênes Brignole (connexion avec les FS et le métropolitain en construction) qui mettrait fin à l'isolement de la tête de ligne génoise.

3. Commentaires

[Les commentaires qui suivent se réfèrent aux échanges de vues et entretiens accordés au GIR Maralpin le 26 février 2004 par la Direction administrative et technique de la FGC (Sra. Loredana Doglioli ; Ing. Diego Ricci ; Rag. Diego Ducco ; Big. Alberto Adorno) et le 27 avril 2004 par le Directeur de la FGC, l'Ingénieur Paolo Gassani]

Le suivi du Plan

Entre 1996 et 1999, le réseau a été amputé de son volet routier. En matière ferroviaire, on peut noter quelques améliorations notables.

- Matériel roulant : mise en service de 3 autorails électriques s'ajoutant aux 9 existants, de 2 voitures voyageurs et d'un wagon.
- Sécurité :
 - automatisation de quatre évitements (ACEI)
 - liaisons Sol-Train et automatisation de la sous-station électrique
 - mise en service d'un nouveau passage à niveau automatique
- Infrastructure
 - aménagement et sécurisation des quais du terminus de Casella
 - acquisition de machines d'entretien
 - revêtement de quatre galeries dégradées
- Fonctionnement et patrimoine
 - reconversion de la station de Torazza en structure muséale et polyfonctionnelle
 - nouveau système informatique en réseau

En revanche, des projets importants ne se sont pas réalisés, ainsi en est-il de :

- renoncement à la commande centralisée de trafic (CTC) [en faveur de nouvelles révisions générales de la voie]
- acquisition auprès de la *Ferrovía Roma-Pantano* et transformation de 2 électrotrains articulés à trois caisses (2001-2002) [en raison du coût trop élevé de la modification de leurs bogies (pour changement d'écartement de 0,95 m à 1;00 m)]
- suppression du rebroussement de Casella (variante Casella-Deposito/Casella-Paese) [projet à réévaluer du fait de l'exigence récente de la direction des routes de suppression du passage à niveau associé]

On notera que, depuis lors, la ligne Genova-Casella dépendrait désormais en totalité de la gestion régionale [Regione Liguria]. En revanche, comme les autres lignes régionales, la FGC reste sous contrôle technique de la coordination nationale.

Projets en cours et questions en suspens

De nouveaux entretiens sont envisagés pour examiner, à la lumière de la documentation fournie et d'informations recueillies par ailleurs, une série de questions complémentaires portant sur les points suivants :

- mode d'évaluation de la population potentiellement concernée par la ligne [chalandise] (distance à la ligne ? découpage administratif ?) que la Direction de la FGC n'a pu préciser ;
- caractéristiques techniques de la ligne (pourcentage de tracé à 45 pour mille ; pourcentage à rayon de courbure compris entre 150 m et 60 m) ;
- armement de la ligne ;
- données statistiques plus récentes (2002 ou mieux 2003) et tendances observées ;
- caractéristiques (schéma ou maquette) du wagon porte vélos en cours de réalisation
- projets réalisés ou modifiés depuis 1999 et/ou autres projets plus récents
- documents d'archive sur les projets de liaison vers Genova-Brignole [selon l'Ing. Gassani, auraient été envisagés (a) une section à crémaillère et (b) un prolongement hélicoïdal souterrain].

SOURCES et RÉFÉRENCES

CIFI (2003)

Impianti ferroviari – II° Volume

Lucio MEYER ; Nuova edizione a cura di Pier Luigi GUIDA e Eugenio MILIZIA

Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, Roma ; Edizione 2003 ; 394 pagine [cf. Capitolo XXVII, pp. 765-783]

PRFGCG (2000)

Il Piano di ristrutturazione delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa – Rapporto conclusivo Ferrovie dello Stato (FS) – Divisione Trasporto Regionale ; Ferrovia dello Stato S.p.A. gennaio 2000 ; 476 pagine
