

Etant donné donc le but que doit servir la nouvelle ligne, et qui est de soulager le trafic du port de Gênes, dont plus de 70 p. c. se dirigent vers le nord, et d'améliorer, en même temps, les conditions du transport des voyageurs de Gênes à Milan et à Turin par les lignes existantes, le nouveau tracé devra offrir, dans la mesure compatible avec les exigences de la technique, la distance la plus brève possible entre ces grands centres, avec la moindre élévation du passage, des pentes douces et des courbes amples.

Nous donnons ci-après, établi sur ces bases, un tableau comparatif des lignes anciennes et de celles proposées.

Jetant un coup d'œil sur ce tableau, qu'il convient d'examiner avec grande attention — les données n'étant pas du tout comparables et ne permettant pas d'apprécier complètement les mérites et les défauts des divers projets — nous signalerons, comme devant être écarté d'emblée celui de la ligne Gênes-Gavi-Novi. Celle-ci, il est vrai, s'élèverait à une altitude inférieure de 11 mètres à celle de la « succursale » existante, Gênes-Ronco-Novi. Faible avantage qui ne s'obtiendrait qu'au prix de grands sacrifices : augmentation de 5,5 kilomètres dans le trajet Gênes-Novi, avec un tracé sinueux et des galeries hélicoïdales, c'est-à-dire offrant le caractère de la ligne de montagne, avec un parcours souterrain de 33 kilomètres, alors que la *Directissime*, malgré la longue galerie du passage, ne présente, selon les projets, qu'un parcours souterrain de 23 à 29 kilomètres.

L'autre projet, Gênes-Carrosio-Novi, quoique meilleur que le précédent, allongerait le trajet pour Milan de 4 à 13 kilomètres comparativement aux projets de *Directissime* et aurait, en outre, un parcours moins bon, avec des rampes plus fortes et des courbes plus prononcées s'élevant presque à la même altitude, soit à 245 mètres au-dessus du niveau de la mer.