



HAL
open science

Renovatio vecturis : les cycles incomplets des transports de surface romains

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Renovatio vecturis : les cycles incomplets des transports de surface romains. Delpirou (A.) & Passalacqua (A.) (dir.),. Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XX e -XXI e siècles – Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI,, École française de Rome,, 2014. hal-02415257

HAL Id: hal-02415257

<https://hal.science/hal-02415257>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Renovatio vecturis: les cycles incomplets des transports de surface romains

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Renovatio vecturis: les cycles incomplets des transports de surface romains. Delpirou (A.) & Passalacqua (A.) (dir.), Rome par tous les moyens. Évolutions urbaines et mobilité, XX e - XXI e siècles – Roma con tutti i mezzi. Evoluzioni urbane e mobilità romane, secoli XX-XXI, Rome, École française de Rome, 2014, 123 p. – 121 p., 2014. hal-02415257

HAL Id: hal-02415257

<https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02415257>

Submitted on 17 Dec 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

ARNAUD PASSALACQUA

RENOVATIO VECTURIS

LES CYCLES INCOMPLETS DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE SURFACE ROMAINS

Introduction

L'idée d'une rénovation des transports collectifs est une figure récurrente du paysage romain depuis l'époque fasciste. Alors que la ville choisie comme capitale de l'Italie n'était que de faible dimension, ce nouveau statut imposa la création d'un réseau de transports collectifs adapté aux exigences de la vie industrielle et surtout de l'activité tertiaire. Une première phase d'équipement est franchie avant la Première Guerre mondiale, lorsque Rome se dote de trains suburbains, de tramways et d'omnibus. Depuis lors, des cycles se succèdent, au cours desquels un système de transport est réputé devoir l'emporter avant que le désintérêt ne le touche. Toutefois, ces cycles présentent ceci de particulier qu'ils s'avèrent généralement incomplets : les systèmes implantés ont tendance à demeurer dans les artères romaines, même diminués, tout démantèlement total paraissant inconcevable dans cette ville où la conservation du patrimoine semble avoir touché jusqu'à celle des réseaux techniques.

C'est ainsi que se suivent les discours pointant le regard sur tel ou tel système de transport, pour en dénoncer la vétusté ou le décalage avec le statut de capitale ou, au contraire, pour en louer les qualités évidentes qui en font la solution aux problèmes que rencontre cette ville en expansion rapide. En revanche, les pratiques – des Romains comme des décideurs et des exploitants – ne reflètent qu'imparfaitement ces discours, si bien que le tableau concret de la mobilité romaine ressemble plus à une superposition de strates qu'à une succession de paysages distincts les uns des autres.

Pour comprendre ces cycles inachevés et ces décalages entre les discours et les pratiques, il est possible de s'intéresser principalement au jeu des transports en commun de surface, qui se confrontent au développement automobile au moins autant qu'ils sont surdéterminés par un métro aux multiples projets et aux réali-

sations lentes et inabouties¹. Ce n'est sans doute pas un hasard si Rome a forgé le terme *autofilotramviario* traduisant la cohabitation non sans tensions de l'autobus (*autobus*), du trolleybus (*filobus*) et du tramway (*tram*)².

L'ambition fasciste, entre discours et pratiques

La mémoire collective a retenu de l'époque mussolinienne la mise en scène d'une Rome simultanément fière de ses origines antiques et de la modernité du projet fasciste. Dans ce contexte, les transports collectifs ont été un enjeu important, à une époque où l'automobile était encore réservée à une élite.

La réforme de 1930

Face à la densification des échanges en centre-ville, les tramways furent les premiers à faire figure d'obstacle à la circulation, aussi bien piétonne que motorisée. À partir du milieu des années 1920, l'exploitant public des tramways démarra un mouvement de dégagement du centre en déplaçant des terminus, notamment ceux du Largo Chigi et de la Piazza Venezia. Simultanément, la nécessité d'offrir aux périphéries en cours d'urbanisation des liaisons efficaces conduisit à l'ouverture de nouvelles dessertes, comme au Nord-Est, vers le quartier du Monte Sacro.

En 1927, l'Azienda Tramvie e Autobus del Governatorato (ATAG) réunit tramways et autobus. C'est donc à la fois pour libérer le centre et éviter la superposition de deux systèmes qu'une réforme profonde du réseau de tramway entra en vigueur en janvier 1930³. Le tramway fut supprimé de la zone délimitée par les murailles auréliennes, au profit de l'autobus. Toutefois, le nouveau réseau lui confia la desserte de la périphérie, le long de 24 radiales se connectant à deux nouvelles lignes circulaires concentriques. Cette structure traduisait une vision hiérarchisée et se voulant rationnelle des modes de surface.

¹ Sur le métro romain, voir A. Delpirou, *La Fin de la ville loin du fer? Transport et urbanisation dans la Rome contemporaine*, thèse de doctorat de géographie, sous la direction de C. Vallat, Université Paris Ouest Nanterre La Défense, 2009.

² Cet article s'appuie notamment sur les comptes rendus des débats du Conseil municipal, notés *Verbale*. Les sources utilisées ont été principalement consultées à l'Archivio capitolino et au siège de l'antenne romaine de la CGIL (ACGIL).

³ Voir G. Berlinguer, P. Della Seta, *Borgate di Roma*, Rome, 1976, p. 100.

RENOVATIO VECTURIS

Se trouvait ainsi appliquée l'injonction que Benito Mussolini avait formulée à l'adresse du nouveau gouverneur de Rome, le 31 décembre 1925⁴ :

Voi togliereite dalle strade monumentali di Roma la stolta contaminazione tramviaria, ma daretè modernissimi mezzi di comunicazione alle nuove città che sorgeranno ad anello, attorno all'antica.

La volonté de démanteler le tramway fut donc restreinte aux zones monumentales et centrales et liée à des raisons plus patrimoniales et esthétiques que réellement circulatoires. Le jeu sur les modes de transport participa ainsi de la mise en scène du Régime et s'ouvrit, à la fin des années 1930, à un nouveau venu : le trolleybus.

Fascisme et modernité électrique

Le développement de ce mode s'explique par plusieurs facteurs. D'abord les autobus remplaçant les tramways n'offraient qu'un service dégradé du fait de leur faible capacité. Ensuite, les pressions internationales pesant sur l'Italie, à la suite de son intervention militaire en Éthiopie en 1935-1936, menaçaient son approvisionnement en hydrocarbure, si bien que la recherche de nouvelles sources d'énergie fut favorisée. Enfin, l'exemple de Londres, qui choisit de remplacer ses tramways par des trolleybus à partir du début des années 1930, montrait que ce mode pouvait offrir à une grande agglomération un service performant⁵. Les premières lignes romaines furent ainsi ouvertes en janvier 1937, à l'aide de véhicules Fiat et de façon très médiatisée, l'une d'elles desservant le nouveau Foro Mussolini. Le réseau fut étendu au cours des années suivantes. Ainsi, le plan de desserte de l'Exposition universelle de 1942, fondé sur l'ouverture d'une première ligne de métro, prévoyait également de confier au trolleybus les liaisons de surface vers le site E42.

Plus généralement, la période fasciste vit la volonté de l'ATAG de moderniser son parc, notamment électrique. Le manque de carburant et de pneus joua d'ailleurs en faveur du tramway qui regagna du terrain, allant jusqu'à remplacer le trolleybus sur certaines lignes⁶. En 1940, l'ATAG et le constructeur Stanga développèrent un

⁴ M. R. Chiapparo, *Le mythe de la Terza Roma ou l'immense théâtre de la Rome fasciste*, dans *Nuovo Rinascimento*, 17 mai 2004, p. 21-22.

⁵ Voir H. Taylor, *London Trolleybuses, a class album*, Harrow, 2006.

⁶ V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma. Storia dalle origini*, Cortona, 1999, p. 83.

tramway articulé d'une remarquable modernité, du fait de sa capacité, de sa forte accélération et de son articulation centrale, qui fut déclinée sur les trolleybus⁷. L'ATAG trouvait là une souplesse capable de répondre aux exigences du système circulaire, dont l'intensification constante fut décrite par la revue municipale *Capitolium* dès 1941⁸. Les modes électriques participèrent ainsi de l'auto-célébration du régime fasciste.

La Rome fasciste n'a donc pas connu un démantèlement de son réseau de tramway, contrairement à Paris à la même époque⁹. Alors qu'un large consensus contre le tramway comme objet de transport existait dans la capitale française, le contexte énergétique et économique particulier de la fin de la période fasciste a conduit l'ATAG à s'intéresser à ce mode, si bien que la modernisation qu'ont connue ses véhicules est tout à fait notable et ne laisse pas présager d'un abandon après le conflit mondial. Contrairement à ce qu'a retenu la mémoire collective – marquée par le discours mussolinien – le *ventennio fascista* fut donc bien plus une période de modernisation que de démantèlement des tramways : en ce sens, ce premier cycle présente un caractère ambivalent. Il vit également la naissance d'un nouveau mode performant et largement utilisé : le trolleybus. Celui-ci est pourtant presque absent de la mémoire et des images de la ville, comme en témoigne le film *Avanti c'è posto*¹⁰, dont l'action se déroule à bord d'un trolleybus mais dont les acteurs ne parlent que de *tram* et d'*autobus*!

Les années 1950 : la période des substitutions sous contraintes

La pression automobile, qui n'était encore que marginale avant la guerre, devint la principale contrainte s'exerçant sur les transports collectifs romains dès les années 1950. Elle se lit dans les déplacements opérés sur les installations fixes de l'*Azienda Tramvie ed Autobus del Comune (ATAC)*, qui remplaça l'ATAG et dont le

⁷ Voir, notamment, *Una «corsa» nel passato, Mostra retrospettiva fotografica dell'Azienda delle Tramvie e Autobus del Comune di Roma*, ATAC, Cortona, 1990, p. 16 et V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 81.

⁸ Voir R. Saglio, *Le nuovissime motrici tranviarie e filoviarie articolate dell'A.T.A.G.*, dans *Capitolium*, 16, 11, 1941, p. 343.

⁹ Sur la substitution des tramways parisiens, voir notamment J. Robert, *Les Tramways parisiens*, Neuilly-sur-Seine, 1959, réédition, 1992, p. 185-204 et D. Larroque, M. Margairaz, P. Zembri, *Paris et ses transports, XIX^e-XX^e siècles, deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Paris, 2002, p. 95-135.

¹⁰ M. Bonnard (réal.), *Avanti c'è posto*, 1942, 82 min.

nom ignore les trolleybus. C'est à la fin de la décennie que le mouvement s'accéléra, l'ATAC se trouvant parfois contrainte de demander des déviations de lignes, quitte à accroître la longueur de ses itinéraires.

Des substitutions ponctuelles...

Les déplacements mineurs ne rencontrèrent pas d'objection au sein du Conseil municipal. Un consensus existait pour constater que le développement de l'urbanisation et de la circulation imposait de procéder à des réaménagements¹¹. En revanche, dès que ceux-ci comportaient un allongement notable de l'itinéraire des transports en commun, l'opposition se manifesta, comme lors de l'instauration de nouveaux sens uniques Piazza Ungheria en 1960¹².

La question des voies de tramway, de leur implantation et de leur dégradation devint centrale. Leur vieillissement put parfois être instrumentalisé par les opposants. Mais lorsque la question fut posée de façon générale en mai 1951, l'adjoint au maire Natale Addamiano expliqua qu'il n'y avait pas de crédits pour l'entretien des voies¹³. Existait-il une volonté de la part de certains acteurs de laisser se dégrader un système jugé dépassé? Les voies de tramway étaient pourtant à l'origine d'accidents¹⁴, qui ouvraient de délicats problèmes de responsabilité entre la Commune et l'ATAC, donnant parfois lieu à des procès. Ces accidents furent suffisamment nombreux pour qu'une négociation débouche sur un accord établissant un partage équitable des responsabilités¹⁵. Néanmoins des aménagements pour les tramways étaient toujours engagés au cours des années 1950¹⁶.

Les transformations du réseau de transport public ne se réduisirent pas à des déplacements d'installations fixes. Elles prirent surtout la forme de substitutions complexes¹⁷. Le cas le plus courant fut celui de la substitution entre trolleybus, tramways et autobus, visant à l'emploi d'un type de véhicules par type de lignes. La figure du dégagement du centre fut ainsi reprise par les tenants d'une solution couplant automobile individuelle et autobus, si bien qu'en péri-

¹¹ Voir, par exemple, *Verbale 8*, 28 janvier 1959, p. 663.

¹² *Verbale 51*, 21 juillet 1960, p. 3092-3094.

¹³ *Verbale 34*, 21 mai 1951, p. 6.

¹⁴ *Verbale 22*, 11 avril 1957, p. 1984-1985.

¹⁵ *Idem*.

¹⁶ *Verbale 26*, 23 avril 1954, p. 2594-2595.

¹⁷ Sur la substitution des tramways et des trolleybus ligne à ligne, voir V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 101-103 et 403.

phérie, certaines lignes de tramway furent renforcées. Le trolleybus fut également pris dans le mouvement, comme en juin 1954, quand la Commune prêta à l'ATAC la somme correspondant à l'achat de 90 autobus, «per eliminare al più presto le linee filoviarie attualmente circolanti nel quadrilatero centrale della città»¹⁸, ce dont se félicite le conseiller communiste Luigi Gigliotti.

... aux substitutions planifiées

La dynamique ne peut donc se comprendre qu'en analysant les jeux réciproques entre centre et périphérie et les contraintes propres du parc de l'ATAC, sur fond d'une pression automobile croissante¹⁹. Au début des années 1950, l'idée de substitution ne doit pas s'entendre comme le remplacement par des autobus, mais comme l'adoption de la solution optimale en fonction des besoins de chaque ligne. Ainsi, tout type de substitution entre les trois systèmes – tramway, trolleybus et autobus – fut mis en œuvre²⁰.

Ce jeu de substitutions ressemble à ces jeux de taquin où le déplacement de pièces complémentaires comprises dans un cadre rigide doit faire apparaître une figure, chacune prenant la place d'une autre. Ainsi, en juillet 1953, le Conseil approuva à l'unanimité le prolongement de la ligne de trolleybus 46 de Boccea à Primavera, une zone abusive en plein développement²¹. L'un des buts était de redéployer les autobus récupérés pour la desserte du centre-ville²². Une doctrine se forgea ainsi progressivement, selon laquelle les autobus devaient desservir le centre et les modes électriques la périphérie, en écho avec les choix du *ventennio fascista*, signe que des continuités sont bien décelables d'une période à l'autre, malgré une historiographie qui les a longtemps passées sous silence²³.

En juillet 1955, alors que des conseillers soulignaient que les lignes 3 et 4 de tramway n'avaient toujours pas été transformées en trolleybus, le maire démocrate chrétien (DC) Salvatore Rebecchini

¹⁸ *Verbale 36*, 3-4 juin 1954, p. 3247-3250.

¹⁹ Voir *Verbale 27*, 30 juillet-1^{er} août 1956, p. 2189-2191 et *Verbale 22*, 11 avril 1957, p. 2012-2014.

²⁰ Voir *Verbale 58*, 30 juillet 1951, p. 95-96, *Verbale 32*, 14 juillet 1953, p. 2242-2244 et *Verbale 2*, 14 janvier 1954, p. 792-793.

²¹ *Verbale 34*, 21 juillet 1953, p. 2513-2514.

²² *Verbale 61*, 2 décembre 1954, p. 5511-5513.

²³ Voir *Verbale 1*, 12 janvier 1954, p. 268-269, *Verbale 21*, 25 mars 1954, p. 1858-1859 et *Verbale 61*, 2 décembre 1954, p. 5514-5515.

leur répondit que cette substitution ne présentait plus de caractère urgent, puisque des tramways avaient été récupérés grâce à la suppression des lignes du Monte Mario, pour desservir le prolongement de la ligne 12²⁴. L'argument du dégagement de la circulation pour laisser la voie libre à l'automobile n'était alors plus suffisant. Le moteur de la substitution était donc non seulement la pression automobile, mais aussi le jeu de taquin liant modes de transport et espaces de la ville.

Toutefois, alors que les projets de la première moitié des années 1950 imaginaient la modernisation du matériel roulant ou des installations de tramway, progressivement, l'idée de substitution par des véhicules à pneus s'imposa comme la solution idoine pour faire face au vieillissement du réseau ferré.

Ainsi, le tramway ne fut pas brutalement éliminé. Des extensions de lignes eurent même lieu jusqu'en 1958²⁵. Néanmoins, il perdit peu à peu son poids dans le jeu modal et sa visibilité dans une large zone centrale, puisque l'autobus se développait et le métro fut inauguré en 1955. Si l'exécutif municipal, la *Giunta*, proposait de nombreux aménagements de voirie, l'approche d'un événement majeur, les Jeux olympiques, rendit indispensable, aux yeux de tous les acteurs y compris la CGIL²⁶, la mise en œuvre d'un plan d'ensemble d'amélioration de la mobilité romaine.

Les Jeux olympiques et l'intensification automobile

Un plan général de réorganisation des réseaux de l'ATAC fut adopté en 1959. Il visait au remplacement des véhicules ferrés, jusque-là non réellement envisagé et jugé irréaliste sur le plan financier²⁷. Si les Jeux olympiques à venir inspirèrent sans conteste la réalisation de ce plan, le niveau de congestion automobile, perçu comme difficilement acceptable à partir de la fin des années 1950, constitua également un facteur important²⁸.

²⁴ *Verbale* 43, 7 juillet 1955, p. 2786-2787.

²⁵ En 1953, l'ATAC raccorda ainsi les lignes de tramway vers la Piazza Mancini pour desservir le nouveau stade Olympique et la STEFER mit en service sur les lignes urbaines les tramways de la série 7000.

²⁶ *Proposte e suggerimenti per un migliore servizio*, dans *La nostra voce*, 2, 30, 15 avril 1956.

²⁷ *In attesa di un piano regolatore del traffico*, dans *Capitolium*, 32, 1, 1957, p. 29.

²⁸ *Verbale* 74, 3 juillet 1959, p. 3987-4002.

Réaménagement de la circulation romaine et réduction du réseau de tramway

Le programme de la *Giunta*, en partie déjà engagé, combinait politique de stationnement, régulation du trafic, reconfiguration de l'espace public et transformation du réseau de l'ATAC. La logique dominante était celle de la séparation des flux, notamment par la création de passages souterrains automobiles, les *sottopassaggi*, même si la suppression de nombreuses plateformes de tramways, entérinée par ce plan afin de libérer de l'espace pour la circulation automobile, impliquait de noyer les nouveaux autobus dans la circulation générale, quand les tramways en étaient pour partie isolés.

Surtout, ce programme fut le premier à faire de la substitution d'autobus et de trolleybus aux tramways un objectif de la *Giunta*. En plusieurs points de la ville, cette substitution peut se lire comme la conséquence de la réorganisation de l'espace au profit de l'automobile. Ce programme ambitieux devait s'appliquer jusqu'en 1967; il prévoyait diverses mesures de mécanisation, de rationalisation des emplois, d'utilisation de l'électronique et d'organisation scientifique du travail, comme la suppression des receveurs²⁹. Mais le principal volet du plan était un profond remaniement du parc de l'ATAC. Le tramway dut nettement laisser la place à l'autobus et au trolleybus, les lignes conservées devant toutefois être modernisées³⁰. Les substitutions furent appelées *trasformazioni del sistema di trazione*, leur conférant ainsi un caractère technique qui ne reflétait pas le changement de système urbain qu'elles supposaient. La mise en œuvre se heurta toutefois à la disponibilité de véhicules neufs, que ce soit dans le parc de l'ATAC, chez les fabricants ou dans l'offre d'entreprises de location.

L'opération la plus visible fut le remplacement partiel des tramways sur la ligne circulaire empruntant les Lungotevere, du fait de leur mise en sens unique du Ponte Garibaldi au Ponte Cavour. Ainsi, à partir du 16 août 1960, dans le sens anti-horaire, sur la rive gauche, de nouveaux autobus Alfa Romeo se substituèrent aux anciens tramways des lignes ES et 28, tandis que dans le sens horaire, sur la rive droite, les tramways furent conservés sur la ligne ED³¹. Ce choix est révélateur des coûts de la substitution : chaque tramway dut être

²⁹ Il « Piano di riordino » dell'ATAC all'esame del Comitato Direttivo del Sindacato, dans *Vita Sindacale*, 14, 335, 20 octobre 1959.

³⁰ Au sein du parc de l'ATAC, il était prévu que le nombre de tramways soit réduit de 494 à 295 unités et celui de trolleybus de 419 à 325 et que le nombre d'autobus augmente de 689 à 1257 unités.

³¹ *Verbale 5*, 31 juillet 1961, p. 3025-3026.

remplacé par deux autobus. Dans l'urgence, des substitutions se firent d'ailleurs à l'aide d'autobus loués à des entreprises privées. Plus longues, les nouvelles lignes furent également plus chères pour les usagers, puisque le ticket unitaire passa de 25 à 35 lire en tarif normal³².

Mais c'est plutôt l'impact sur l'espace lui-même qui modifia profondément les réseaux et offrit le primat à l'autobus. La *Giunta* mit en œuvre de nombreuses modifications des conditions de circulation dans la ville, à l'aide de dispositifs légers, tels que des sens uniques, ou plus lourds, comme les carrefours dénivelés. Toutes ces modifications ou presque présentaient un caractère définitif. Ainsi, certaines destructions d'installations de tramways et de trolleybus furent la conséquence directe des travaux de voirie, notamment de la création de passages souterrains, comme aux alentours des Piazzale Brasile, Ponte Margherita et Ponte Cavour en juillet 1960³³. Mais les principales victimes des Jeux olympiques furent les «tipici marciatram romani, efficaci e di ridotissimo impatto»³⁴. Début 1960, la suppression de tous les *marciatram* fut entérinée par la *Giunta*, selon une logique systématique : «il criterio e quello di abolire i marciatram anche nelle zone non strettamente centrali per migliorare il traffico ovunque questo sia migliorabile»³⁵, expliquait l'adjoint au maire DC Agostino Greggi en février 1960.

La justification des appels d'offres successifs pour la suppression des *marciatram* s'appuyait sur l'idée d'amélioration de la circulation générale³⁶. La suppression visait la mise sur un pied d'égalité de tous les modes de transport en démantelant un espace qui n'était réservé qu'à l'un d'entre eux³⁷. Toutefois, en plusieurs points, le *marciatram* survécut au tramway lui-même, malgré l'espace qu'il occupait, comme sur la Via Oslavia!

Malgré une impressionnante liste de réalisations, rares furent celles achevées avant l'ouverture des Jeux olympiques, le 25 août

³² *Verbale 41*, 28 juin 1960, p. 2286-2289.

³³ *Verbale 51*, 21 juillet 1960, p. 3092-3094.

³⁴ G. Bellei, A. Budoni, P. Maurelli, *La città e le sue reti. L'evoluzione del sistema tram a Roma*, dans A. Budoni (éd), *Tutti in tram. Trasporti collettivi e progetto della città*, Naples, 1997, p. 238.

³⁵ *Verbale 11*, 25 février 1960, p. 386-387.

³⁶ Voir notamment *Verbale 59*, 30 septembre 1958, p. 4049-4050, *Verbale 42*, 23 avril 1959, p. 2576, *Verbale 43*, 28 avril 1959, p. 2877-2895, *Verbale 37*, 17 juin 1960, p. 1920-1924 et *Verbale 41*, 28 juin 1960, p. 2234-2237.

³⁷ *Verbale 37*, 17 juin 1960, p. 1861.

1960. Seuls deux *sottopassaggi* furent ouverts à temps, au Ponte della Libertà et au Ponte Cavour. Mais, à l'issue des Jeux olympiques, le réseau de tramway était considérablement réduit et déplacé vers la partie orientale de la ville, dans la direction principale de l'extension de l'urbanisation.

Des réalisations au désenchantement de la doctrine automobile

Néanmoins, les Jeux olympiques firent également pointer les premiers doutes, sinon, les premières oppositions, quant à cette nouvelle politique circulatoire, dans les rangs communistes³⁸, mais aussi dans ceux de la *Giunta*, puisque, dès avril 1961, l'adjoint au maire DC Rinaldo Santini affirmait que son administration étudiait la remise en service du tramway sur le Lungotevere rive gauche³⁹. Les représentants de la CGIL à la *Commissione amministrativa* de l'ATAC avaient voté contre le plan⁴⁰. Ils en critiquaient le manque de compréhension de la situation des transports publics dans une ville en plein développement et confrontée à la congestion croissante de la zone centrale. Ces critiques avaient trouvé un écho au Conseil municipal, où des conseillers de gauche jugèrent absurde d'aggraver l'état de la circulation en y insérant des autobus, quand les tramways en étaient abstraits⁴¹. Des propositions alternatives simples et rapidement applicables furent d'ailleurs publiées par *L'Unità* en 1961, telles que des déplacements de terminus, des prolongements de lignes et des modifications d'itinéraires⁴².

C'est donc une phase de profond remaniement qui caractérise la politique de la mobilité urbaine menée à la fin des années 1950 par la *Giunta*⁴³. On dénombre ainsi 223 opérations de *provvedimenti* de voirie entre 1956 et 1960⁴⁴. Le tramway ne fut toutefois pas considéré comme proscrit mais comme devant être employé, sous une forme modernisée, en périphérie⁴⁵.

³⁸ *Verbale* 76, 9 juillet 1959, p. 4029.

³⁹ *Verbale* 11, 11 avril 1961, p. 649-650.

⁴⁰ R. Palleschi, L. Ventura, *I motivi di opposizione al Piano*, dans *Vita Sindacale*, 14, 335, 20 octobre 1959.

⁴¹ *La discussione in Consiglio Comunale sul Piano di riordinamento dell'A.T.A.C.*, dans *Vita Sindacale*, 14, 446, 20 novembre 1959.

⁴² *Come si può provvedere per le zone trascurate*, dans *L'Unità*, 25 juin 1961.

⁴³ *Quattro anni di lavoro per Roma, Relazione generale dell'Amministrazione Comunale sul quadriennio 1956-1960*, Roma, 1960.

⁴⁴ *Ibid.*, p. 103.

⁴⁵ *Ibid.*, p. 105.

RENOVATIO VECTURIS

De même que la réforme du réseau de tramway de 1930 avait précédé l'adoption du Plan régulateur de 1931, le plan de réorganisation de l'ATAC de 1959 devança le Plan régulateur général (PRG) de 1962. Dans la Rome de l'après-guerre, prise dans un élan incontrôlé d'extension et d'urbanisation, la nécessité d'adopter un document permettant de planifier ce développement était partagée par l'ensemble de l'échiquier politique. L'urgence concernait d'abord les *borgate abusive*, ces noyaux d'urbanisation développés de manière informelle sans souci de connexion avec le reste de l'agglomération⁴⁶. Le plan espérait donc apporter des réponses macroscopiques aux problèmes romains en réformant la répartition des habitations et des activités à l'échelle de l'agglomération. La ville nouvelle fut divisée en blocs fonctionnels qui avaient chacun leur propre logique et leur propre trame⁴⁷. Cette organisation s'articulait à des lignes de métro lourdes mais aussi et surtout à un réseau hiérarchisé d'infrastructures routières. Toutefois, la mise en œuvre du PRG fut laborieuse et inaboutie, si bien que *l'abusivismo* l'emporta rapidement sur les velléités de planification.

De la relégation à la priorité

Si les Jeux olympiques et le PRG marquèrent le triomphe de l'automobile dans les documents et les aménagements, la réalité du trafic s'imposa progressivement dans des esprits romains, avec l'idée que la ville était devenue malade de sa congestion. Dès lors, les transports collectifs attirèrent de nouveau le regard, notamment par le biais d'une nouvelle figure : le couloir réservé.

Un changement de regard

Il apparut assez vite que les solutions circulatoires mises en œuvre autour de 1960 s'avéraient d'une efficacité restreinte. Ce constat fut notamment rendu possible par la mise en place d'une *commissione per l'indagine sul traffico* par l'adjoint au maire Antonio Pala en 1963, issu de la gauche socialiste avec laquelle la DC était contrainte de partager le pouvoir municipal à partir de 1960. L'aura du progrès technique s'essouffla au rythme de la démocratisation de l'automobile et de l'enlisement du trafic. Cette évolution ne touchait

⁴⁶ Voir G. Berlinguer, P. Della Seta, *Borgate di Roma*, cit., p. 188-191.

⁴⁷ R. Cassetti, *L'evoluzione dell'idea di centro storico nelle politiche della città nell'ultimo secolo*, dans R. Cassetti, G. Spagnesi (éd.), *Il centro storico di Roma, Storia e progetto*, Rome, 2004, p. 23.

pas que Rome, comme en témoigne l'organisation à l'échelle nationale du *Convegno sulla crisi dei trasporti pubblici urbani*, en 1965⁴⁸. À l'automne 1966, alors que la saturation automobile semblait atteindre son acmé, se forgea l'idée de la «città malata»⁴⁹. Pour guérir Rome, le traitement d'Antonio Pala se fondait sur quatre points : priorité aux transports publics, nouveau régime du stationnement dans le centre, extension de la coordination des feux de circulation (*onda verde*) et décalage des horaires⁵⁰.

Les transports publics occupaient donc désormais la première place, au moins dans les discours de la *Giunta*. Cette idée d'une priorité était une revendication du PCI depuis son *Convegno nazionale sui trasporti e le vie di comunicazione*, tenu à Florence en novembre 1965, au cours duquel il fut rappelé que le parti n'entretenait aucune hostilité de principe contre l'automobile⁵¹. Une position appuyée sur des travaux étrangers, du rapport Buchanan à ceux de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne.

Le couloir réservé, solution nouvelle?

Si la réalisation du métro et l'application du PRG étaient les principaux objectifs visés, l'amélioration de la situation des transports publics de surface fut également considérée comme importante, dans la mesure où elle semblait pouvoir être facilement obtenue, à travers un outil-clé : le couloir réservé. La première mention de cette idée au Conseil municipal remonte à la discussion du plan de 1959, au cours de laquelle, la conseillère de gauche Aurelia Del Re avait fait une proposition en ce sens, à titre personnel⁵². Mais ce n'est que lors de la discussion du plan prévu par Antonio Pala fin 1966-début 1967 que le débat autour des couloirs s'engagea. Il opposa la gauche communiste et socialiste aux forces libérales et au MSI, qui avançaient que toute priorité venait troubler l'égalité qui doit être garantie entre les citoyens, qu'ils soient automobilistes ou usagers des transports publics. La DC soutint le plan, tout en affirmant que cette solution ne pouvait être que provisoire,

⁴⁸ Voir E. Cameleone, *Trasporti collettivi e bilancio comunale : un contrasto insanabile*, dans *Capitolium*, 41, 2, 1966, p. 106.

⁴⁹ *Verso un nuovo ritmo dell'attività cittadina*, dans *Capitolium*, 41, 11, 1966, p. 546.

⁵⁰ *Il dibattito sul traffico*, *Capitolium*, 42, 3, 1967, p. 11.

⁵¹ *Documento e proposte del P.C.I. sul traffico a Roma*, 1966 (ACGIL, Sezione Trasporti 5/29).

⁵² *Verbale* 89, 17 novembre 1959, p. 4426-4437.

RENOVATIO VECTURIS

en attendant la réalisation de l'*asse attrezzato*⁵³ prévu par le PRG et réputé rendre sa fluidité à la circulation romaine⁵⁴.

Les trois premiers couloirs furent inaugurés en août 1968. Comme à Paris, où des aménagements similaires avaient été expérimentés dès 1964, l'outil s'avéra efficace du point de vue de la vitesse commerciale, qui progressa rapidement de 10 à 15%, et de la fréquentation, qui reprit un rythme croissant⁵⁵. Dès lors, le déploiement de nouveaux couloirs dans la ville était lancé, même si une confusion demeurait entre les *itinerari preferenziali semaforizzati* destinés aux automobiles et les *itinerari preferenziali* destinés aux autobus⁵⁶. La plupart des grands axes romains (Tiburtina, Nomentana, Prenestina, etc.) furent ainsi équipés au début des années 1970. La disparition récente des *marciatram*, qui auraient offert des espaces aisément utilisables comme couloirs réservés, fut regrettée par Luigi Pallottini, conseiller socialiste, dès 1967⁵⁷. Il semble pourtant relativement isolé dans cette dénonciation des errements de la décision publique. Ces mesures s'accompagnaient d'un allongement régulier du réseau de l'ATAC, afin de tenter de suivre la croissance rapide de la périphérie romaine.

Ce cycle qui voit l'émergence d'une idée de priorité s'acheva paradoxalement sur une véritable disparition – la seule de l'histoire romaine –, celle du trolleybus, liée à sa difficile cohabitation avec le flux automobile. Le dernier véhicule roula sur la ligne 67 le 2 juillet 1972, avant d'être remplacé par un autobus⁵⁸. Pourtant, à peine disparu, on reparlait déjà de relancer ce mode.

L'ère des retours

La fin du XX^e siècle fut effectivement l'époque des retours, annoncés, avérés ou attendus. Ainsi, le quotidien *Il Tempo* annonça, dès 1981, que « presto si tornerà a filobus integrati da accumulatori,

⁵³ L'*asse attrezzato* devait porter le développement à l'Est de l'agglomération le long d'un grand axe Nord-Sud capable d'accueillir notamment des activités métropolitaines et doté d'un réseau viaire de forte capacité, tout en permettant de protéger le centre historique.

⁵⁴ *Verbale 19*, 7 mars 1967, p. 2501-2508.

⁵⁵ *Verbale 11*, 4 mars 1969, p. 2885-2894.

⁵⁶ *Verbale 34*, 17 avril 1970, p. 7267-7278.

⁵⁷ *Verbale 12*, 14 février 1967, p. 2051-2065.

⁵⁸ G. Pagnotta, *Roma in movimento nelle fotografie dell'archivio ATAC 1900-1970*, Roma, 2002, p. 37.



Fig. 1 – Arrêts d'autobus et installations du tramway sur le Viale Regina Elena⁵⁹.

idonei per una marcia autonoma almeno per brevi tragitti»⁶⁰. Pourtant, il n'en fut rien, et c'est le tramway qui bénéficia de cette vague de retour, notamment incarné par le projet de ligne 30.

Controverse sur la ligne 30

Cette idée ancienne, qui visait à ouvrir une nouvelle ligne circulaire, fut promue par l'ATAC mais suscita un vif débat aux ressorts à la fois sociaux, politiques et culturels. L'enjeu était l'installation d'un tramway sur le Viale Parioli, l'une des voies les plus prestigieuses de la ville. Une opposition bourgeoise et environnementaliste – en raison des arbres supposés mis en danger par le tramway – se forma contre l'itinéraire proposé, contribuant ainsi paradoxalement à donner au tramway une visibilité nouvelle dans l'espace public. Les acteurs choisirent leur camp et la *Giunta* se rangea du côté de l'ATAC. Les colonnes de *Capitolium* avancèrent

⁵⁹ Cliché de l'auteur, mars 2008.

⁶⁰ G. Castelli, *Filobus batte autobus nel traffico del 2000?*, dans *Il Tempo*, 28 mai 1981.

RENOVATIO VECTURIS

ainsi des arguments en faveur du tramway : «nelle maggiori città della Germania, della Svizzera, del Belgio, dell'Olanda, dell'Austria, dei Paesi Scandinavi, ecc., le tramvie non soltanto vengono mantenute, ma ammodernate e potenziata»⁶¹.

Pourtant, l'appui dont disposaient alors les intérêts du quartier fut suffisamment puissant pour inspirer au ministre socialiste des transports, Luigi Mariotti, un texte adressé à toutes les communes mais visant clairement Rome. Celui-ci imposa en janvier 1969 «di non concedere per il futuro concessioni per nuove linee tramviarie, dal momento che anche le linee esistenti andranno in breve tempo smantellate»⁶². Cette tentative de contrôle témoigne également de l'ambiguïté dans laquelle se trouvait le pays, entre démantèlement et renouveau du tramway.

La ligne 30 fut finalement ouverte le 3 mars 1975, en évitant le Viale Parioli, et symbolise le retour, sinon du tramway, du moins des rails de tramway. Le tramway, dans son acception moderne, c'est-à-dire de forte capacité, sans pollution locale et bénéficiant d'un site propre et de la priorité aux feux, pouvait donc incarner la fierté romaine face aux volontés de l'État. Il portait également un discours environnemental et avait cristallisé, dans le cadre de cette ligne 30, une opposition entre une doctrine marxiste lui étant favorable et une opposition libérale. Le projet de ligne 30 incarne ainsi l'évolution de l'objet-même. Ce premier retour du tramway à Rome se singularise dans le jeu européen par sa précocité. D'autres retours furent dès lors envisageables, celui de la ligne 225, en 1990, puis de la ligne 8, en 1998, tandis que les lignes existantes bénéficièrent de divers prolongements et améliorations dès les années 1970.

Quel retour pour le tramway romain ?

Mais ces trois objets – les tramways 30, 225 et 8 – diffèrent sensiblement par leur conception. Quand le premier reprend les formes des anciens tramways romains, le deuxième se coupe totalement de la circulation automobile le long de la Via Flaminia, en portant à son apogée la logique séparatiste, et le dernier est une déclinaison romaine de ce qui est devenu le standard européen du site propre à la fin du XX^e siècle. Ainsi apparaît progressivement le souci de la création d'un nouveau type d'espace public, en contraste avec celui de l'architecture moderne et fonctionnelle, incarnée notamment par les infrastructures spécifiquement automobiles. Le tramway, pourtant un objet technique, fait office de principale

⁶¹ *Validità della linea «30»*, dans *Capitolium*, 44, 1-2, 1969, p. 25.

⁶² V. Formigari, P. Muscolino, *Tram e filobus a Roma*, cit., p. 129.

cheville ouvrière de cette évolution⁶³. L'effet d'aubaine du tramway se fonde, en effet, sur l'idée qu'il tient simultanément les deux rôles du jeu de «bastoni e carote»⁶⁴, qui caractérise la politique de mobilité alors affichée par les municipalités européennes : il améliore l'offre de transport public tout en réduisant l'espace de l'automobile.

Reste qu'encore une fois, «il ritorno del tram»⁶⁵, promu en ces termes par la Ville de Rome lors du lancement de la ligne 8, semble être de nouveau une impasse, puisqu'aucune autre ligne n'a été ouverte depuis lors par la municipalité. De nouveau, le cycle n'est qu'amorcé, sinon avorté.

Des topiques romains à l'origine des cycles et de leur inachèvement ?

Ainsi, les transports collectifs de surface romains ont connu des cycles successifs, enchevêtrés et rarement complets, même si la mémoire n'en retient que les grandes tendances dominantes. Cette construction particulière d'une histoire de la mobilité romaine se trouve éclairée par trois caractères qui semblent spécifiquement romains.

La tentation du métro

Elle est d'abord marquée par l'attraction récurrente exercée par le métro. Quelles que soient les appartenances politiques, ce mode fait figure de voie de salut afin de sortir la ville de l'ornière dans laquelle elle semble s'enliser dès les années 1950⁶⁶. Ainsi, en 1954, *Capitolium* estimait que seul le métro serait capable de «sfollare la città dall'ingombro eccessivo degli autobus e dei filobus»⁶⁷. Les communistes en appelaient également à cette solution, notamment lors de la discussion du plan de l'ATAC de 1959⁶⁸. Or, les défenseurs du métro étaient peu enclins à consentir à des investissements en

⁶³ Voir, par exemple, A. Magnaghi, *Modelli urbanistici per la città senz'auto*, dans A. Budoni (éd.), *Tutti in tram*, cit., p. 3-8.

⁶⁴ B. Cori (éd.), *La città invivibile. Nuove ricerche sul traffico urbano*, Bologne, 1997, p. 147-202.

⁶⁵ *Il ritorno del tram. Attraverso Roma, Programmi e strategie per la mobilità*, Comune di Roma, 1997.

⁶⁶ *Proposte e suggerimenti per un migliore servizio*, dans *La nostra voce*, 2, 30, 15 avril 1956.

⁶⁷ N. Ciampi, *Per la metropolitana*, dans *Capitolium*, 29, 2, 1954, p. 33.

⁶⁸ *Verbale 84*, 22 octobre 1959, p. 4306-4320.

RENOVATIO VECTURIS

faveur des modes de surface⁶⁹. L'aspiration au métro vint même appuyer l'idée d'un démantèlement des tramways, les modes ferrés étant destinés à circuler en souterrain⁷⁰. Réciproquement, les limites rencontrées par les plans d'amélioration des transports de surface furent expliquées par le fait que seul le métro pourrait être réellement efficace⁷¹. La réalisation des premiers couloirs réservés fit d'ailleurs surgir, en juillet 1972, l'idée de «metropolitana di superficie»⁷² dans le discours du conseiller communiste Giulio Bencini.

Le métro fut également perçu comme une façon d'accéder au statut de métropole à l'échelle mondiale, ce qu'une automobile prise dans la congestion provoquée par sa démocratisation ne permettait plus⁷³. La solution devait donc passer par le mode ferré. Les origines de la *Cura del ferro* des années 1990 sont d'ailleurs lisibles sous la plume de l'ancien adjoint au maire Antonio Pala, qui en appelait en 1986 au «potenziamento delle infrastrutture su ferro»⁷⁴, infrastructures derrière lesquelles il ne rangeait manifestement pas les tramways, mais le métro et les trains suburbains.

Le métro est donc un pôle attracteur de la pensée des édiles romains, qui surdétermine le devenir des transports de surface. Ce poids se combine avec un autre trait de leur histoire : leur lien original au caractère provisoire des dispositions prises en matière de mobilité.

Le provisoire inscrit dans la durée

L'institutionnalisation du provisoire, qui devient ainsi définitif, est un phénomène répétitif dans le contexte romain, dont l'influence sur la configuration de la ville n'est pas négligeable. Ainsi, l'origine des transformations est le plus souvent due à des travaux de voirie, en particulier en vue d'une amélioration de la circulation automobile. Des dispositions provisoires doivent être prises afin d'assurer la continuité du service pendant la période de travaux, ce qui implique

⁶⁹ *Verbale 74*, 3 juillet 1959, p. 3987-4002 et *Verbale 84*, 22 octobre 1959, p. 4306-4320.

⁷⁰ *Verbale 85*, 3 novembre 1959, p. 4335-4345.

⁷¹ *Verbale 11*, 25 février 1960, p. 386-387.

⁷² *Verbale 37*, 14 juillet 1972, p. 7402-7403.

⁷³ B. Palma, *Il tronco in costruzione della metropolitana*, dans *Capitolium*, 39, 3, 1964, p. 129-130.

⁷⁴ 3^e *Conferenza sui problemi urbanistici. Innovazione del piano e progetti per Roma capitale, Relazione di Antonio Pala*, Comune di Roma, 11-13 décembre 1986, p. 27.

la substitution d'un mode souple à un mode qui l'est moins⁷⁵. De façon très régulière, ces différentes modifications ne donnent pas lieu à des retours à la situation initiale.

Le conseiller social-démocrate Carlo Farina avait bien saisi ce mécanisme, lorsqu'il en appelait dès 1959 à ce que les travaux de voirie soient exécutés le plus rapidement possible, afin de repousser la tentation d'institutionnaliser des dispositions provisoires⁷⁶. Il ne fut pas écouté et, en juillet 1960, la *Giunta* décida la substitution à titre définitif d'autobus aux tramways sur les importantes lignes circulaires CS et CD, déjà exploitées en autobus en raison des travaux de construction de souterrains automobiles⁷⁷.

Alors que l'idée d'une substitution des tramways faisait son chemin, là où cette mesure n'était que provisoire et liée à des travaux de voirie, elle finit par faire partie du plan de travaux lui-même, si bien qu'il y eut superposition de deux champs en réalité disjoints : la circulation automobile et le réseau de transport de surface. Le point le plus abouti de la logique romaine fut atteint lorsque les tramways empêchés de circuler sur une ligne en raison de travaux furent affectés à une autre ligne, de façon *a priori* temporaire, afin de renforcer le service. La tentation de maintenir la situation en l'état à l'issue des travaux était alors suffisamment forte pour que le retour à la normale soit l'exception.

La difficile articulation entre centre et périphérie

Enfin, les débats sur les formes romaines de mobilité sont marqués par la tension continue qui existe entre le centre et ses périphéries, sans nécessairement que ces zones soient figées. Plus que dans le centre, où le tissu urbain était déjà constitué, les tramways avaient joué un rôle important dans le développement de l'urbanisation de l'*agro romano* de la fin du XIX^e siècle au début du XX^e siècle⁷⁸. C'est sans doute l'une des causes majeures de la faiblesse du tramway au centre et de sa résistance en périphérie.

Le trolleybus, pour sa part, fut victime de la mise en place du *quadrilatero di scorrimento* en 1954. En février 1954, la zone centrale était jugée « appesantita dai filobus »⁷⁹ par la *Giunta*. Les trolleybus

⁷⁵ *Verbale 49*, 28-30 juillet 1954, p. 4097-4098, *Verbale 48*, 4-6 octobre 1955, p. 34447-34445 et *Verbale 20*, 4 avril 1956, p. 1649.

⁷⁶ *Verbale 74*, 3 juillet 1959, p. 3987-4002.

⁷⁷ *Verbale 47*, 14 juillet 1960, p. 2799-2802.

⁷⁸ Voir G. Ascarelli, *Ferrovie e tramvie nello sviluppo dei trasporti urbani ed interurbani*, dans *Architettura e urbanistica, Uso e trasformazione della città storica*, Venise, 1984, p. 135-137 et A. Delpirou, *La Fin de la ville loin du fer?*, cit.

⁷⁹ *Verbale 14*, 26 février 1954, p. 1313-1315.

RENOVATIO VECTURIS

furent donc progressivement transformés en autobus. En 1956, la justification de l'opération sur la ligne 52 était très nette : «la sempre crescente congestione veicolare nella zone del centro rende necessario proseguire la trasformazione in autobus delle linee filoviarie ivi transitanti»⁸⁰. La question ancienne des relations entre centre et périphérie fut ainsi renouvelée par une présence automobile qui se massifie.

La circulation dans le centre ne pouvait effectivement être considérée sans aborder la question des déplacements à l'échelle de l'agglomération, voire celle des relations entre Rome et sa province. Ainsi, dès les années 1960, les organes de la gauche communiste – *L'Unità*, la CGIL, la CDL... – s'intéressèrent au sort des *emigranti pendolari*, pour lesquels ils avancèrent des chiffres impressionnants, même si la base quantitative utilisée est invérifiable⁸¹.

Ces tensions entre le centre historique et la périphérie évoluèrent à l'aube des années 1970, avec le changement du regard porté sur les questions de mobilité. En avril 1973, la presse annonça que la Commune étudiait une nouvelle idée : «chiudere [la zona centrale] al traffico privato»⁸². Ce projet reposait sur un ensemble d'équipements, dont les principaux étaient les couloirs réservés et les parcs-relais. L'inquiétude était également liée au fait que le centre pouvait se vider de ses habitants et de ses activités. Effet de la congestion? Risque de perte d'importance du centre ou bonne nouvelle laissant supposer que la congestion se résoudrait d'elle-même? Les origines de l'actuelle ZTL sont donc anciennes. Faut-il y voir l'amorce d'un nouveau cycle, dont les piétons seraient les bénéficiaires?

Conclusion

Ainsi, les transports romains sont-ils marqués par des cycles qui, plutôt que de se succéder, semblent se superposer, du fait d'un achèvement qui est rarement complet. Que ce soit par le lancement de systèmes nouveaux, qui n'est jamais réellement parachevé, ou par le démantèlement de systèmes anciens, souvent incomplet, la mobilité collective romaine se caractérise par un paysage foisonnant à la lecture complexe. À cela, différentes raisons, notamment l'expansion démographique et l'extension spatiale d'une ville très ancienne devenue une jeune capitale. Également le poids des autres systèmes,

⁸⁰ *Verbale 27*, 30 juillet-1^{er} août 1956, p. 2672-2674.

⁸¹ *Gli emigranti pendolari*, dans *L'Unità*, 19 mars 1961.

⁸² E. Malgeri, *Nella trappola del Centro*, dans *Il Messaggero*, 2 avril 1973.

ARNAUD PASSALACQUA

notamment le métro et l'automobile. Les atermoiements d'un gouvernement urbain qui semble incapable ou peu désireux de tenir une ligne claire et pérenne en termes de mobilité collective sont également l'une des origines de ce paysage romain.

Toutefois et malgré le taux élevé d'utilisation de l'automobile qui en résulte, il ne faut peut-être pas concevoir de cette situation une vision seulement négative. En maintenant différentes strates de transports collectifs, Rome a également su conserver une diversité de solutions, qu'elle a pu au besoin redéployer, comme en témoigne le retour du tramway, qui s'opère précocement dans la capitale italienne. De la même façon, les contraintes spécifiques du contexte romain – patrimoine, alimentation énergétique... – ont pu conduire édiles et experts à une inventivité spécifique, comme en témoigne le déploiement massif de trolleybus au milieu du XX^e siècle. Loin de n'être qu'une ville livrée à l'automobile, Rome présente donc un visage bien plus complexe et néanmoins brouillé. Ce foisonnement pourrait pourtant également être la source d'une certaine efficacité.

Arnaud PASSALACQUA

Université Paris Diderot, Laboratoire ICT