

RÉSUMÉS

Walter Tocci, *On l'appelle encore Rome*, p. 11-33.

Cet article propose une relecture de l'histoire de Rome depuis que la ville a accédé au statut de capitale, en soulignant les retards et les fragilités d'une agglomération à la croissance urbaine trop rapide : une véritable «ville coloniale», qui se caractérise par une fracture entre centre et périphérie, des changements d'échelle mal négociés et une faiblesse récurrente des infrastructures. Atomisé sous l'effet de *l'abusivismo*, le tissu qui en résulte n'offre aucune facilité aux transports collectifs. En particulier, le tramway n'a jamais pu exprimer le potentiel qu'il pourrait représenter s'il était installé sur les voies consulaires. Les périphéries plus lointaines – annulaire et régionale – sont des territoires plus rétifs encore à la desserte collective, où l'automobile joue un rôle décisif. Enfin, on revient sur l'action municipale de l'auteur, entre 1993 et 2001, en offrant un regard critique, rétrospectif et prospectif, particulièrement stimulant.

Aurélien DELPIROU, *La futura linea C : l'introuvable troisième ligne du métro romain, entre enjeux urbains et conflits institutionnels*, p. 35-58.

À l'été 2013, les Romains attendaient toujours l'ouverture d'une troisième ligne de métropolitain, permettant une extension substantielle de l'un des réseaux les plus modestes parmi les grandes capitales européennes. Programmée dès les années 1960, désignée de façon constante comme une priorité des politiques publiques, la construction de la troisième ligne a fait l'objet d'une interminable série de consensus et d'oppositions sur certaines questions, de polémiques et de renoncements, au point de devenir l'arlésienne de la planification des transports à Rome. En examinant les parcours administratifs et politiques ayant déterminé les succès et surtout les échecs de ce projet, cette contribution montre que les choix de transport sont avant tout des choix urbains, articulés à des visions de la ville et à des politiques d'aménagement. La chronique du métro C témoigne également des pesanteurs structurelles du système d'acteurs dans la capitale italienne.

Arnaud PASSALACQUA, *Renovatio vecturis : les cycles incomplets des transports collectifs de surface romains*, p. 59-78.

Parmi les métropoles européennes, Rome se distingue par la faiblesse de son offre de transports collectifs. Il est vrai que son accession tardive au statut de capitale a rendu difficile la constitution de réseaux adaptés à une croissance urbaine rapide et mal maîtrisée. Cet article s'intéresse aux transports de surface, en proposant d'analyser comment se sont succédé différents cycles socio-techniques, du tramway aux couloirs réservés aux autobus. Ces cycles présentent la particularité d'être incomplets, notamment en raison des hésitations et des tergiversations des pouvoirs publics romains. Cette superposition plus que succession de moments techniques contribue à constituer un paysage modal labile, qui témoigne toutefois d'une réelle capacité romaine à expérimenter et à faire cohabiter les systèmes de transport.

Vincent GUIGUENO, *Rome, ville ouverte aux scooters?*, p. 79-84.

Depuis les *Vacanze Romane* (1953) de William Wyler et l'escapade motorisée de Gregory Peck et Audrey Hepburn, la Vespa est omniprésente dans l'imagerie romaine. Le mythe industriel de l'Italie d'après-guerre est devenu une icône, symbolisant la liberté d'aller et venir sans contrainte dans la Ville éternelle. Le cinéma ferait-il aujourd'hui écran à un phénomène moins agréable au quotidien : la prolifération hors de toute régulation des deux-roues ? Rome a en effet connu une forte croissance de ces engins ces quinze dernières années, passant d'un peu plus de 100 000 à près de 400 000 unités. Si le phénomène n'est pas spécifiquement romain, il revêt une importance particulière dans le contexte de fermeture partielle du centre-ville à la circulation automobile. Face à la colonisation de l'espace public par les deux-roues, «*la Vespa non si tocca*» semble être le mot d'ordre d'un pouvoir communal compréhensif, voire complaisant.

Maxime HURÉ, *Des Vélib' à la romaine ? Un standard européen au défi du territoire romain*, p. 85-95.

Cet article analyse l'implantation d'un système de vélos en libre-service au cœur de Rome. En décalage avec le succès observé dans les autres villes européennes, ce dispositif a rencontré des difficultés récurrentes. Celles-ci sont liées non seulement aux spécificités du contexte romain, notamment au plan patrimonial, mais aussi à la complexité du système d'acteurs attaché au projet. En effet, cette innovation s'est développée à l'interface entre un programme européen de diffusion des systèmes de vélos en libre-service et la

stratégie d'un opérateur privé, la société espagnole Cemusa, qui souhaitait faire de Rome une vitrine internationale susceptible de lui assurer une position sur un marché en plein essor. Le cas romain permet donc de soulever la question de la circulation des objets et des acteurs dans le champ de la mobilité urbaine, mais aussi celle de la territorialisation de l'action publique.

Hélène DANG VU, *Rendre Rome aux piétons? Enjeux, acteurs et conflits autour de la pedonalizzazione du centre historique*, p. 97-112.

Depuis le milieu des années 1990, la municipalité romaine a mis en œuvre une politique dite de *pedonalizzazione* de son centre historique : la création de « zones à trafic limité » limitant la circulation automobile s'est accompagnée de l'aménagement de zones piétonnes dans les espaces patrimoniaux et récréatifs du cœur symbolique de la ville. Inspirée par de nombreuses expériences étrangères, cette initiative s'inscrit dans le cadre d'une politique globale de lutte contre la pollution atmosphérique et sonore, mais aussi de requalification et de valorisation du patrimoine architectural et des espaces publics de la ville. Bien que concernant une surface très réduite, la *pedonalizzazione* n'en a pas moins cristallisé des polémiques et des tensions entre groupes d'intérêt qui souhaitent devenir, voire définir, le piéton légitime de la zone centrale de Rome.

