



**HAL**  
open science

## Le point sur... le tramway de Rome

Luc Charansonney

► **To cite this version:**

Luc Charansonney. Le point sur... le tramway de Rome. Transports urbains : mobilité, réseaux, territoires, 2017, 131, pp.23-25. <hal-01660579>

**HAL Id: hal-01660579**

**<https://enpc.hal.science/hal-01660579v1>**

Submitted on 25 Jan 2018

**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.



HAL Authorization

## le tramway de Rome

par Luc Charansonney

*Nous inaugurons dans ce numéro une nouvelle rubrique destinée à prendre connaissance de l'évolution de certains réseaux, tant en France qu'à l'étranger. Il s'agit de retrouver l'esprit d'articles de l'ancienne formule de Transports Urbains, tout en faisant le choix d'un format plus court et d'une illustration plus abondante.*

Rome, comme un certain nombre de grandes villes italiennes (Milan, Turin, Naples, Trieste), a conservé une partie de son réseau de tramway « historique ».

Nous en dressons ici un rapide aperçu, alors qu'il a rouvert intégralement durant l'été 2016 après interruption de sa partie sud pendant près d'une décennie.

### Contexte historique

Retraçons tout d'abord en quelques lignes l'histoire du réseau de tramway urbain.

La première ligne hippomobile a circulé en 1877, et le premier tramway électrique fut mis en service en 1890. Après une période de croissance au début du XXe siècle, son histoire est à partir des années 1930 assez mouvementée : une première campagne de rationalisation voit alors la suppression de certains itinéraires et la création en contrepartie de nouvelles lignes. Les suppressions reprennent après-guerre, notamment en prévision des jeux olympiques de 1960 (il faut alors faciliter la circulation automobile), puis se poursuivent jusque dans les années 1970.

La tendance s'inverse alors : en 1975, alors qu'il ne reste plus que quatre lignes en exploitation, une nouvelle ligne est inaugurée. Le mouvement se poursuit dans les années

1980 et 1990 avec l'ouverture (ou plutôt, la restauration) de nouveaux tronçons dans les années 1980 et 1990, pour culminer en 1998 avec l'inauguration de la ligne 8, dernière grande réalisation à ce jour.

En 2000, les lignes de tramway et bus de l'agglomération romaine sont en partie renumérotées, aboutissant à la nomenclature actuelle.

La dernière décennie a été marquée par d'importants travaux de modernisation. Dans le cadre de travaux de rénovation de l'infrastructure, la partie sud du réseau est suspendue (ligne 3), et remplacée par bus, à partir de 2005, coupant le réseau en deux entre sa portion sud-ouest et ses portions nord et est. Les voies ne rouvrent partiellement qu'en 2012, puis totalement à l'été 2016.

La dernière extension a concerné la ligne 8, en 2013, sur environ 500 mètres, du Largo di Torre Argentina à la Piazza Venezia (importante gare routière), au pied du Capitole.

Plusieurs projets d'extension du réseau sont évoqués, mais aucun n'est pour l'instant en travaux : il faut dire que les ressources financières de la municipalité, par ailleurs lourdement endettée, sont très sollicitées par l'interminable chantier du métro C.

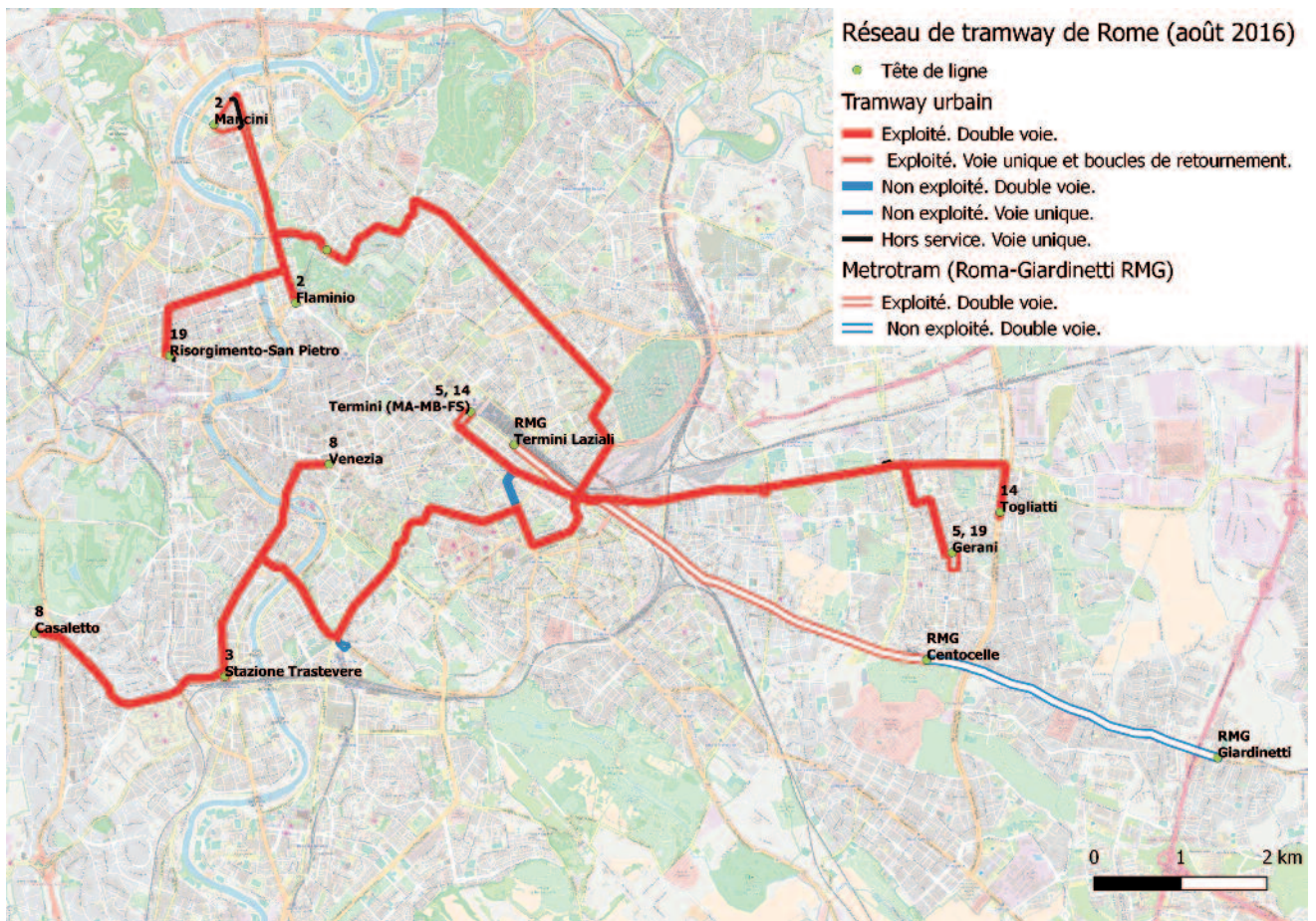
Figure 1 : Site propre de la ligne 3, à la station Circo Massimo (remarquer l'aménagement sommaire), sur le tronçon fermé pour modernisation de 2005 à 2013 (photo L. Charansonney).





Figure 2: Terminus de la ligne 8 à la Piazza Venezia : deux voies en tiroir, en attendant un prolongement vers Termini ou Colosseo? (photo L. Charansonney).

Figure 3: Plan du réseau de tramways actuellement en service (réalisation L. Charansonney).



## Le réseau en 2016

L'exploitant est l'*Azienda Tramvie ed Autobus del Comune di Roma* (ATAC) depuis 1944, devenue en 2006 l'*Agenzia per la Mobilità del Comune di Roma* tout en conservant son nom commercial d'ATAC. Suite à plusieurs réformes, l'ATAC gère l'ensemble du réseau de transport urbain de Rome, à l'exception d'une partie du réseau ferré régional, exploité par Trenitalia.

Le tramway romain est à écartement normal, et électrifié en 600V continu.

La réouverture, début août 2016, du dernier tronçon de la ligne 3 suspendu après plus de dix ans de travaux, permet au tramway de Rome de circuler sur l'ensemble de ses 40 km de voies.

Le réseau s'organise autour d'une ligne (la 3) contournant le centre par le sud, l'est et le nord, en suivant à peu près la muraille aurélienne, sur laquelle se branchent trois voies radiales : au nord (voie exploitée par la 2), à l'est (voie exploitée par les 5, 14 et 19, avec deux terminus), et au sud (voie exploitée par la ligne 8). Les terminus sont soit en tiroir (ligne 2, ligne 8), soit en boucle.

### Nomenclature des lignes actuellement en service

Ligne	Itinéraire
2	Mancini – Piazzale Flaminio
3	Valle Giulia – Stazione Trastevere
5	Termini – Gerani
8	Venezia – Casaletto
14	Termini – Togliatti
19	Risorgimento San Pietro - Gerani

On compte six lignes de tramway, telles qu'indiquées sur le plan ci-joint. On remarquera que la numérotation des tramways n'est pas réellement distincte des lignes d'autobus.

Figure 4 : Une rame de la ligne 8 Via Arenula, en direction de la Piazza Venezia (vers la gauche du cliché). Le site archéologique du Largo di Torre Argentina est derrière le photographe (photo L. Charansonney).



Dans son *Bilan di Esercizio al 31.12.2015*, l'ATAC fait état des statistiques suivantes :

- 93 412 875 veh.km en 2015 pour le réseau de surface (bus, tram, trolleybus, bus électrique), en baisse des 98 593 829 réalisés en 2014 ;

- Plus particulièrement, pour le tramway, 3 956 029 veh.km

- Parc de 164 rames de tramway, d'un âge moyen de 32.2 ans (pour 2055 bus, dont 30 trolleys, pour un âge moyen de 10.2 ans).

### Le Roma-Giardinetti

Bien que distinct du tramway urbain, on ne peut pas ne pas mentionner le Roma - Centocelle (1), à voie de 950 mm et électrifié en 1650 V continu. Partant de Termini-Lazari, la ligne, en direction du sud-est romain, croise à niveau le tramway urbain à la Porta Maggiore.

Ce moignon de ligne est l'héritier d'un important réseau, le *Ferrovía Roma-Fiuggi-Alatri-Frosinone*, qui au départ de Termini-Lazari, reliait à son apogée un chapelet de villes du sud-ouest romain, sur plus de 130km de voies. Les reports sur route débutèrent dès les années 1930, mais c'est dans les années 1970-1980, alors que le réseau de tramway urbain amorce son renouveau, que la majeure partie du réseau va fermer pour cause de vétusté. La ligne va alors être limitée de Termini à Pantano, puis de nouveau fermée par tronçons pour être intégrée au sein du métro C. Cette nouvelle ligne de métro reprend en effet le tracé du tramway entre Centocelle et Pantano.

De nos jours ne subsiste que le tronçon Termini-Centocelle, vétuste, mais néanmoins utilisé par 40 000 voyageurs par jour, et devant être modernisé après avoir récemment frôlé la fermeture.

(1) La ligne a connu plusieurs dénominations successives ces dernières décennies, à mesure que ses terminus étaient fermés.