

Rome, ville improductive ?

Dominique Rivière

Alors que le Jubilé a pris fin, Dominique Rivière tempère l'image de Rome comme ville improductive. Rappelant son histoire industrielle écrasée par la dimension patrimoniale évidente de la Ville éternelle, l'autrice invite aussi à considérer le rôle ambigu de ce patrimoine dans la fabrique de la rente urbaine.

Rome, ville à la notoriété mondiale, est cependant souvent vue comme métropole incomplète : capitale touristifiée, livrée en pâture aux grands promoteurs, souffrant de la prééminence économique de Milan... On souhaite ici examiner et questionner cette idée de Rome vivant de la rente à partir des mobilisations locales qui ont lieu en périphérie. En effet, ces mobilisations, nombreuses à Rome comme dans d'autres villes d'Europe du Sud (Smith 2022), rejoignent souvent la thématique de périphéries négligées et de la « marchandisation directe ou indirecte du territoire » (D'Albergo et Moini 2011).

Après avoir rappelé quelques termes du débat, on s'intéressera à la banlieue aéroportuaire de Fiumicino¹, territoire emblématique de la difficulté à distribuer les bénéfices de la rente issue de l'exceptionnel patrimoine archéologique romain mais qui connaît aussi des tentatives intéressantes en ce sens. Ces mobilisations sont par ailleurs complexes, car elles peuvent être vues comme une forme de résistance à la marchandisation du patrimoine et des espaces urbains dans lesquels il est inséré, mais elles militent aussi le cas échéant pour une exploitation mieux partagée de la rente urbaine patrimoniale.

« Des usines auprès du Colisée » ?

« Personne n'a demandé que les nouvelles usines surgissent sur la place Saint-Pierre ou au Colisée », s'exclame, dépit, le sénateur Latini, partisan de l'industrialisation de la capitale en 1955. La notion de rente urbaine renvoie couramment à l'idée d'une opposition entre le capital productif et le capital improductif, à une économie de consommation qui ne produit pas d'investissement, à l'idée d'un acteur ou d'un territoire qui s'approprierait une plus-value produite hors de lui, voire à celle d'un *avantage acquis injustifié* (la « rente de situation »). Dans le cas de Rome, la notion doit être lue avec une certaine prudence car si elle renvoie à des réalités objectives – le poids des grands acteurs de l'immobilier est avéré dans les décennies qui suivent l'unification (Seronde-Babonaux 1980) comme aujourd'hui (Delpirou et Mourlane 2016) –, cette image de Rome ville rentière a aussi une dimension métaphorique dans un discours le plus souvent hostile envers une capitale « qui, dans tous les régimes a pompé de

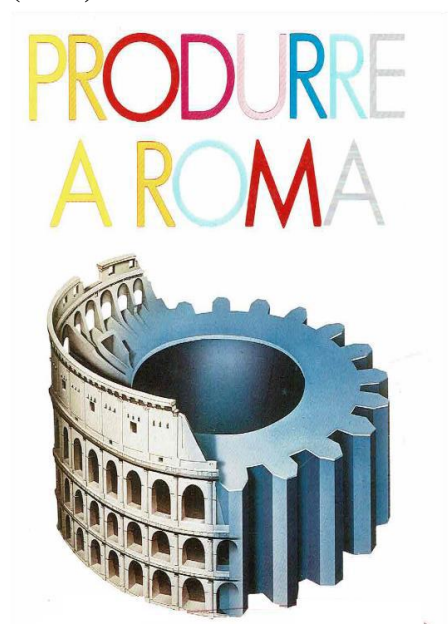
¹ Ex-circonscription de Rome, devenue commune en 1992. Je suis les mutations urbaines et mobilisations locales depuis une douzaine d'années, sur la base d'entretiens avec les acteurs militants et du *terzo settore* ainsi que les acteurs publics (municipalité, Parc archéologique...).

l'argent » –, selon un quotidien milanais cité par le sénateur Latini. Ce poncif résonne, quatre décennies plus tard, avec ceux de la Ligue du Nord et sa rhétorique sur « Rome la voleuse » (Bernadou 2019) – atténuée aujourd'hui du fait de l'alliance entre la Ligue et la très romaine Giorgia Meloni (devenue présidente du Conseil des ministres en 2022).

Cette image de Rome ville de la rente est à relativiser. En effet, sur le long terme peut-on affirmer que le pouvoir politique double exercé par cette ville, sur les temps longs envers la Chrétienté catholique et sur l'époque contemporaine comme capitale d'État, ne produit pas de « plus-value productive » ? À l'échelle mondiale, le retentissement du récent conclave témoigne à lui seul de l'importance de la scène qu'est le Vatican. À l'échelle nationale, si la centralité romaine est certes contestée par Milan, Rome n'en est pas moins considérée par Arnaldo Bagnasco, dans son ouvrage sur les Trois Italie (1977), comme une ville « centrale », en termes de grandes évolutions sociétales ou de flux migratoires. Par ailleurs, la faible dimension industrielle de la ville est intrinsèquement liée à l'histoire italienne. Dans le cas de cette capitale choisie comme telle pour sa portée symbolique (Brice 2019 ; Djament-Tran 2011), cela renvoie certes à l'avantage préalable du Nord en la matière, mais aussi aux modalités de l'unification : l'accession de Rome au rang de capitale est contemporaine de la Commune, et le nouveau pouvoir a voulu lui éviter une « ceinture rouge ». Héritage de ce choix, le BTP devient dès lors et reste l'industrie majeure de Rome.

Celle-ci a pourtant connu une industrialisation manufacturière à partir des années 1950, au prix d'une expulsion de cette fonction à une cinquantaine de kilomètres (Rivière 1996). Rome abrite les sièges sociaux des grandes industries d'État alors en pleine activité et de grandes firmes nationales comme Fiat ou étrangères comme Massey-Ferguson, Procter & Gamble, IBM, Rochas, etc. ont contribué, certes parmi d'autres facteurs, au rattrapage économique relatif du Latium par rapport à la Lombardie dans les décennies de l'après-guerre. L'Union des industriels de Rome a même pu, comme en boutade, reprendre à son compte le logo du Colisée lors d'une exposition organisée en 1985 (Fig. 1).

Fig. 1. Affiche de l'exposition « Produire à Rome », par l'Union des industriels de Rome (1985)



Source : Rivière 1990, repris dans Bernadou 2019.

Aujourd'hui, certains de ces sites abritent toujours des usines, d'autres sont devenus des avant-postes de la ville touristique, comme le centre Outlet de Castel Romano. On relèvera aussi, parmi les changements majeurs advenus sur le territoire de Fiumicino, l'impact des privatisations des années 1980-1990, qu'il s'agisse de celle de l'immense ferme d'État de Maccarese (plus de 3 000 ha) ou de l'aéroport, initialement tous deux propriétés de la holding d'État IRI²... et aujourd'hui de la firme Benetton, actionnaire principal d'Aeroporto di Roma (AdR).

Il est patent, en contraste avec cet héritage, que la « bulle romaine » qui a accompagné le Jubilé de l'an 2000 avant d'éclater lors de la crise des *subprimes* de 2008 a été quant à elle portée en large part par le secteur immobilier, avec notamment la floraison de complexes immobiliers et commerciaux aux quatre coins du territoire romain. Si l'électronique, la pharmacie et les cosmétiques, ou encore l'aérospatial, figurent toujours parmi les branches manufacturières les mieux représentées dans le Latium – outre bien sûr le BTP – leur incidence sur l'économie de la capitale est moindre que dans les décennies précédentes, tant sur le plan de l'emploi que de l'attractivité. À cet égard ces deux dernières décennies voient donc bien un décrochage relatif de Rome – surtout en comparaison de Milan, à l'économie plus dynamique et diversifiée – qui réactualise l'image de la ville rentière, en l'occurrence celle d'une économie urbaine se nourrissant avant tout de sa propre croissance.

Une rente touristique et patrimoniale bien mal partagée

La touristification accélérée que connaît Rome devient dans le même temps un élément central du débat sur la rente urbaine. Mais celle-ci invite aussi à reconsidérer à certains égards l'opposition entre « rente » et « productif », en tout cas telle qu'elle s'inscrivait dans une vision marxiste (Dechervois et Théret 1979). Dans son ressort même, l'essor de la location à court terme est clairement du côté de la rente, tout particulièrement dans le contexte des années 2010 où elle devient pour les familles une solution à la crise sociale (Delon, Maloutas et Semi 2024 ; Maccaglia et Pfirsch 2019). Mais on relève que la distinction productif/improductif se brouille à certains égards, puisque divers auteurs considèrent l'activité touristique comme une industrie extractive (Fregolent et Basso 2022 ; Salerno 2018).

Surtout, cette économie touristique se caractérise d'une façon générale par sa concentration, à Rome dans le centre, la périphérie immédiate et quelques lieux emblématiques. Pour paraphraser le sénateur Latini, le Colisée est devenu lui-même à bien des égards une « usine à touriste », avec quelque 25 000 entrées par jour ! Cette hyperfréquentation contraste avec la situation d'un patrimoine peu connu et encore moins valorisé en périphérie, alors même que la mégapole de l'Antiquité y a laissé de nombreuses traces : le Parc archéologique d'Ostia Antica mord sur la ville de Fiumicino et sur le périmètre de l'aéroport international, dont l'essor à partir des années 1970-1980 a été le moteur principal d'une urbanisation en large part abusive (Fig. 2). Les ruines d'Ostia restent peu fréquentées (334 000 entrées par an avant la crise sanitaire³) et à Fiumicino, le petit parc archéologique de Porto Traiano, dont l'entrée est cachée sous une rocade autoroutière (Fig. 3), a une fréquentation confidentielle. Côté patrimoine « off » (Vivant 2006) le parc de la liburne, qu'on évoquera plus loin, ne connaît qu'une fréquentation intermittente, à base locale et militante.

² L'Istituto per la Ricostruzione Industriale (IRI) était un établissement public économique italien chargé de fonctions de politique industrielle. Fondé dans les années 1930 par le régime fasciste, il a été privatisé dans les années 1990.

³ Voir : <https://ostiaantica.cultura.gov.it/>

wp-content/uploads/2025/05/relazione-sulla-gestione-2022-signedad-doc003310.pdf?1687423547000.

Fig. 2. Périmètres de protection et grands équipements à Fiumicino

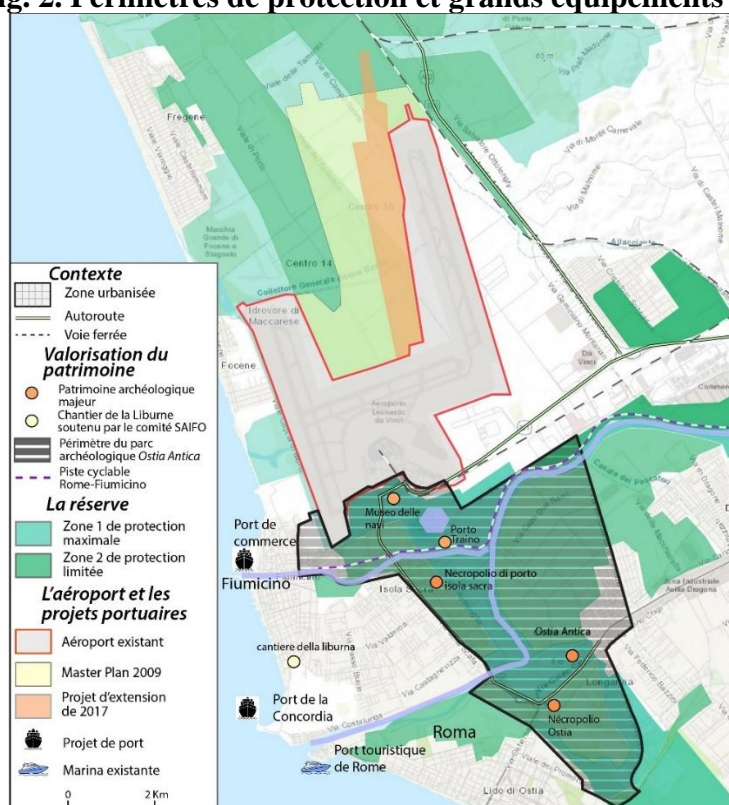


Fig. 3. Entrée du parc archéologique de Porto Traiano (port de Trajan), à Fiumicino



Photo : D. Rivière.

Ce déploiement très inégal des opportunités d'extraction de la rente urbaine et touristique sur le territoire renvoie d'abord à des causes générales, comme l'hyper-hiérarchisation de l'économie touristique globalisée. Il faut y ajouter le caractère déstructuré d'une croissance urbaine qui s'est opérée sur la base d'un vide préalable, celui du « désert romain » transformé par les bonifications rurales des années 1880 et du fascisme. Fiumicino, avec son modèle urbain éclaté, appuyé sur les échangeurs, les gares ou les opportunités foncières est un archétype de « ville incomplète », une périphérie logistique au service de la métropole, dont les grands équipements contrastent avec l'absence criante de voies de communication adaptées à l'échelle locale (Delpirou et Rivière 2013). Certes, les ressources patrimoniales et ce qui reste des aménités paysagères sont en théorie protégés (Fig. 2). Le périmètre le plus protecteur dans l'absolu est celui du Parc archéologique. Plus large, la Réserve naturelle du littoral romain date

de 1996, mais elle n'a vu son plan adopté qu'en 2019. Alors même que, comme le note le *Plan de la réserve*, cette banlieue en perpétuel chantier présente « un système [...] qui souffre de “schizophrénie” dans ses dynamiques de lecture et d'exploitation⁴ », de nouveaux grands projets d'infrastructures sont en cours sur ses franges, comme celui du port de croisière de la Concordia, dont les travaux de déblaiement ont commencé sur fond de contestations locales⁵.

Ces discontinuités spatiales et temporelles nuancent d'ailleurs l'idée de rente au sens de « revenu régulier tiré du patrimoine » – on est en large part dans la friche, dans l'attente, le provisoire – et elles rendent évidemment problématique la valorisation touristique des sites archéologiques et plus généralement du territoire.

À la poursuite de la liburne : mobilisations locales autour du patrimoine de la périphérie

Celle-ci est pourtant l'objet de mobilisations locales. En particulier, le « Comité promoteur du parc », aujourd'hui comité SAIFO⁶, est né au milieu des années 2010 autour de la valorisation des richesses archéologiques et paysagères. Il a milité notamment pour l'ouverture au public du parc de Porto Traiano (Rivière 2021a). Plus récemment, il a pris à la fois comme emblème et comme préoccupation un projet d'origine artisanale : la reconstitution, par une famille de charpentiers de marine, d'une galère romaine, la liburne. Souvent fermé, le site est néanmoins visité par des coopératives sociales et par les écoles, et le parc public adjacent est devenu le lieu de mobilisations locales, notamment contre le port de la Concordia, situé à peine à deux kilomètres.

Fig. 4. Projet de la liburne, présenté par le comité Saifo



Source : Archives personnelles.

Dans les motivations de cette mobilisation locale, l'idée de recevoir économiquement plus que les miettes du gâteau romain est explicite. Le Comité SAIFO visait à ses débuts à « mettre

⁴ « Piano di Gestione. Rapporto preliminare », Riserva naturale statale Litorale Romano, 2022, p. 99, <https://va.mite.gov.it/File/Documento/139029>.

⁵ Débuté dans les années 1980, puis gelé, ce projet de port de tourisme et de croisière reprend en 2022, avec l'acquisition du terrain par la société Royal Caribbean, qui l'a fait insérer en 2023 dans le programme de grands travaux du Jubilé. La procédure d'évaluation (*Valutazione di Impatto Ambientale*) aboutit à un avis positif avec réserves en janvier 2025.

⁶ SAIFO (Sistema Archeoambientale Integrato Fiumicino Ostia). Les mobilisations locales sont à géométrie variable : un cœur d'une quinzaine de membres pour le Comité SAIFO, mais 10 000 signatures recueillies pour une pétition de 2014 en faveur de la valorisation du parc.

sur pied un plan économique pour la valorisation des biens et pour la création d'emplois », dans un contexte local alors marqué par la crise d'Alitalia mais aussi, plus généralement, par le constat qu'« il y a une tendance générale vers le tourisme, le patrimoine, dans tout le pays⁷ ». Pour les diplômés (historiens, archéologues, naturalistes, etc.) gravitant autour du comité et qui opèrent dans le *terzo settore* (économie sociale et solidaire) associatif ou coopératif, il n'y a pas tant lutte contre une « marchandisation » du territoire, même si cette inquiétude est présente, que pour le partage de ses possibles bénéfices. Par ailleurs, l'idée d'une réappropriation sociale revient fréquemment. La coopérative d'insertion sociale Presenza sociale (proche du comité), elle-même localisée à côté du parc de Porto Traiano, cherche à développer un projet « à la recherche des communautés disparues, entre archéologie, formation et éducation⁸ » avec les milieux scientifiques, qui serve ses propres usagers – jeunes handicapés, migrants isolés...

Enfin, dans un sens plus large, la question du patrimoine est présente dans les mobilisations autres, que ce soit aujourd'hui celles contre le port de croisières ou récemment celles contre le projet d'agrandissement de l'aéroport (Fig. 2). Lors de cette lutte, portée par la commune de Fiumicino et un comité « ami » de SAIFO, le Comité Fuori pista, l'existence de la réserve naturelle a été un outil juridique essentiel (Rivière 2021b).

En somme il apparaît difficile de démêler l'écheveau des motivations économiques – la rente *stricto sensu* – et celles sociales et militantes. Dans ce territoire marqué par l'arrivée incessante de nouvelles populations venues d'un peu partout, comme le résume un militant qui a arpenté le territoire et les écoles des décennies durant, « si tu connais l'histoire du territoire, tu le défends⁹ ». Pour autant, la fragmentation des mobilisations reste forte et leur fragilité patente : la liburne n'est toujours pas efficacement protégée (Fig. 4), malgré l'obtention de diverses subventions de la part de la Région et de la commune, mais qui tardent à se concrétiser¹⁰. Quoi qu'il en soit, et malgré ces ambivalences et limites, ces mobilisations montrent que la périphérie est bien vivante et qu'elle participe, dans l'ombre des grands acteurs institutionnels et privés, elle aussi bel et bien au débat sur la rente urbaine.

Bibliographie

- Bagnasco A. 1977. *Tre Italie, la problematica territoriale dello sviluppo italiano*, Bologne : Il Mulino.
- Bernadou, D. 2019. *La fabrique du récit territorial en Italie, les cas des régions Émilie-Romagne et Latium*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris-Cité.
- Brice, C. 2019. *Histoire de Rome et des Romains, de Napoléon 1^{er} à nos jours*, Paris : Perrin.
- D'Albergo, E. et Moini, G. 2011. « Società civile e politics of scaling: mobilitazioni locali e governo metropolitano a Roma », *Partecipazione e conflitto*, n° 2, p. 5-27.
- Djament-Tran, G. 2011. *Rome éternelle. Les métamorphoses de la capitale*, Paris : Belin.
- Dechervois, M. et Théret, B. 1979. *Contribution à l'étude de la rente foncière urbaine*, Paris : Mouton.
- Delon, M., Maloutas, T. et Semi, G. 2024. « Logement et crise en Europe du Sud : une marchandisation méditerranéenne ? » in D. Rivière (dir.), *Les métropoles d'Europe du Sud à l'épreuve des crises du XXI^e siècle*, Rome : Éditions de l'École française de Rome.

⁷ Entretien, coopérative Presenza sociale, 21 juillet 2021.

⁸ Site internet de la coopérative : <https://www.presenzasociale.it>.

⁹ Entretien, 13 juillet 2021.

¹⁰ En juillet 2025, le chantier a été touché par un incendie, qui a toutefois épargné le bateau.

- Delpirou, A. et Rivière, D. 2013. « Rome capitale : les enjeux métropolitains vus du delta du Tibre », *Métropolitiques*, 3 juin 2013. URL : <https://metropolitiques.eu/Rome-capitale-les-enjeux.html>.
- Delpirou, A. et Mourlane, S. 2016. « Le stade olympique de Rome : entre vitrine politique et levier d'aménagement urbain », *Métropolitiques*, 27 juin 2016. URL : <https://metropolitiques.eu/Le-stade-olympique-de-Rome-entre.html>.
- Fregolent, L. et Basso, M. 2022. « Venise aux prises avec le tourisme. "État d'urgence" et politiques d'intervention », *Bulletin de correspondance hellénique moderne et contemporain*, vol. 7, n° 1, p. 31-42.
- Maccaglia, F. et Pfirsch, T. 2019. « L'austérité urbaine : "faire face et faire avec" en Europe du Sud », *Annales de géographie*, n° 727, p. 5-16. URL : <https://shs.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2019-3-page-5?lang=fr>.
- Rivière, D. 1990. *Entre Rome et le Mezzogiorno, l'aménagement, l'emploi, le territoire dans l'aire de développement industriel Roma Latina*, thèse de doctorat en géographie, Université Paris 1.
- Rivière, D. 1996. *L'Italie et l'Europe, vues de Rome : le chassé-croisé des politiques régionales*, Paris : L'Harmattan.
- Rivière, D. 2021a. « "Rendre public" le patrimoine d'une périphérie métropolitaine. Le parc de Porto Traiano à Fiumicino (Rome) », *Méditerranée*, n° 134. URL : <https://journals.openedition.org/mediterranee/13885>.
- Rivière, D. 2021b. « Conflits d'aménagement, mobilisations territoriales et jeux institutionnels local/Région/État en Italie : le projet d'agrandissement de l'aéroport de Rome-Fiumicino », *L'Espace politique*, n° 43. URL : <https://journals.openedition.org/espacepolitique/9644>.
- Salerno, G.M. 2018. « Estrattivismo contro il comune. Venezia e l'economia turistica », *ACME: An International Journal for Critical Geographies*, vol. 17, n° 2, p. 480-505.
- Seronde-Babonaux, A-M. 1980. *De l'Urbs à la ville. Rome, croissance d'une capitale*, Aix-en-Provence : Edisud.
- Smith, G. 2022. *Urban Narratives and the Spaces of Rome. Pier Paolo Pasolini and the City*, Londres-New York : Routledge.
- Vivant, E. 2006. *Le rôle des pratiques culturelles « off » dans les dynamiques urbaines*, thèse de doctorat en urbanisme, Université Paris 8 Vincennes-Saint-Denis.

Dominique Rivière est professeure émérite de géographie à l'Université Paris-Cité, où elle a été co-responsable de la spécialité de master Aménagement et Développement local. Membre de l'UMR 8504 Géographie-cités, ses travaux portent sur l'Italie et l'Europe ; elle a coordonné notamment les programmes « Italie : recompositions territoriales du local à l'Europe » et « Métropoles : crises et mutations dans l'espace euro-méditerranéen » de l'École française de Rome. Elle coordonne l'ouvrage collectif *Les métropoles d'Europe du Sud à l'épreuve des crises du XXI^e siècle*, éditions de l'École française de Rome, 2024.

Pour citer cet article :

Dominique Rivière, « Rome, ville improductive ? », *Métropolitiques*, 16 février 2026.
 URL : <https://metropolitiques.eu/Rome-ville-productive.html>.
 DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2258>.