



LES TRANSPORTS FERROVIAIRES pour



LES Jeux olympiques de l'Antiquité eurent lieu pour la première fois en 776 avant J.-C., en Grèce, au stade d'Olympie, et pour la dernière fois — il s'agissait des 291^e — en 385 après J.-C. A l'époque moderne, les Jeux olympiques renouèrent avec la tradition en 1896, à Athènes, et, après avoir eu lieu à Paris, Saint-Louis, Londres, Stockholm, Anvers, Amsterdam, Los Angeles, Berlin, Helsinki et Melbourne, ils arrivent finalement à Rome.

L'attente est vive, dans le monde entier, pour ces XVII^e Jeux, qui s'ouvriront dans le décor inimitable que composent les grands monuments, antiques et modernes, évocateurs de la Rome d'il y a quinze siècles à l'époque où, dans les nombreux stades et les nombreuses arènes de la cité, étaient organisés des spectacles sportifs qui coûtaient des sommes prodigieuses. Il suffira de penser aux gigantesques proportions — encore inégalées — du cirque Maxime, qui, si l'on en

LES JEUX OLYMPIQUES de ROME

par Giovanni VASSALLO

croit certains historiens, pouvait accueillir plus de 350.000 spectateurs, assis et debout, lesquels, d'ailleurs, accouraient de toutes les parties du monde antique pour assister à des manifestations qui duraient sans interruption de l'aube au coucher du soleil. Puis ce fut la décadence de l'empire romain, les voies de communication devinrent peu sûres, les routes consulaires furent envahies par l'herbe, l'affluence des étrangers cessa, et ce fut la fin des spectacles sportifs de l'antiquité à caractère universel.

Il existe donc une étroite corrélation entre tourisme et sports, d'un côté, et, de l'autre, voies de communication et moyens de transport, premiers indices du progrès de la prospérité des peuples.

Un exemple illustre nous vient de la patrie même des Jeux olympiques. Quand, en 393 après J.-C., l'empereur Théodose supprima les Jeux olympiques, la Grèce avait cessé depuis longtemps d'être une nation importante. Mais l'exemple le plus significatif nous est donné par les quinze siècles suivants, durant lesquels nulle amélioration sensible des moyens de communication ne peut être enregistrée par rapport au monde grec et romain. Aussi fallut-il attendre le progrès industriel de la fin du siècle dernier pour voir, avec la renaissance du tourisme, celle des manifestations sportives de caractère universel.

*
**

AUJOURD'HUI comme alors, le succès de ces manifestations est étroitement lié à l'efficacité des moyens de transport, ce qui est vrai tout particulièrement pour ces XVII^e Jeux : d'une part, parce que l'attrait exercé par Rome s'ajoute à l'intérêt du spectacle sportif et, d'autre part, parce que la période des Jeux coïncide avec l'époque de l'année où l'on voyage le plus.

En prévision de cette exceptionnelle affluence de voyageurs, les Chemins de fer de l'Etat italien ont depuis longtemps commencé leurs préparatifs, étudié l'organisation des transports ferroviaires en tenant aussi distinctes que possible les exigences du trafic international et celles du trafic intérieur.



Le programme des transports ferroviaires internationaux qui devront être effectués à l'occasion des Jeux olympiques a déjà été élaboré au cours d'une réunion qui s'est tenue, les 15 et 16 janvier dernier, à San Remo, avec la participation de toutes les compagnies de chemin de fer intéressées. Cette réunion a permis d'établir de façon définitive le programme des trains spéciaux demandés par les organisateurs étrangers, leur répartition quo-

FERROVIE ITALIANE DELLO STATO	
BIGLIETTO TURISTICO DI LIBERA CIRCOLAZIONE PER L'INTERA RETE	
CLASSE 1	PREZZO L. _____
VALIDO VALABLE VALIDITY GÜLTIG	15 GIORNI DAYS TAGE
Signor _____	
Passaporto N.° _____	
Timbro a data dell'Agenzia emittente	Timbro con data d'inizio della validità

tidienne pendant la période des Jeux, le transit d'entrée en Italie, leurs horaires et leurs compositions quant au nombre et au modèle des voitures à utiliser. Il s'agit jusqu'ici de 51 trains provenant d'Allemagne occidentale (21), de France (7), d'Angleterre (7), du Danemark (5),

d'Autriche (4), de Pologne (3), d'Allemagne orientale (2), de Suède (1) et de Bulgarie (1). De toute évidence, ces chiffres sont encore incomplets puisqu'ils ne concernent que les requêtes des organisateurs étrangers parvenues avant la fin de 1959, et il est probable que beaucoup d'autres trains seront demandés au fur et à mesure que d'autres groupes de réservations seront formés.

Toujours dans le secteur du trafic international, il faut prévoir une plus grande affluence de voyageurs individuels et de groupes qui ne nécessitent pas la requête d'un train spécial. Ces exigences seront satisfaites par l'adjonction de voitures à la composition normale des trains ordinaires et par la création de trains extraordinaires.

Plus ardue à résoudre apparaît la discipline du trafic intérieur, car il est impossible de faire des prévisions certaines quant à l'accroissement des déplacements de caractère individuel, pas plus qu'il n'est possible d'élaborer à l'avance des programmes précis pour les transports de masses, qui ne sont pas organisés, à l'intérieur, aussi longtemps à l'avance que les transports étrangers. Pour remédier à ces inconvénients, un comité a été constitué qui a pour tâche de recueillir toutes les informations possibles sur le nombre des voyageurs dont on pourra prévoir l'affluence à Rome pour les diverses manifestations. De cette manière, on préparera en temps utile les renforts des trains ordinaires, par rapport aux provenances, et on envisagera la création d'un nombre suffisant de trains extraordinaires. Pour faire face à l'éventualité où ces informations n'arriveraient pas à temps, on élabore un programme spécial, applicable en toutes circonstances.

En ce qui regarde les réductions de tarifs ferroviaires, compte tenu du fait que la plupart des spectateurs voyageront par groupes, ceux-ci pourront bénéficier de réductions sensibles (30 %, 40 %, 50 % selon l'importance des groupes), déjà en vigueur sur les lignes des Chemins de fer de l'Etat italien pour les voyages en groupe.

Aux étrangers qui voyageront isolés, on rappellera que les tarifs ferroviaires italiens sont parmi les plus bas par rapport à ceux des autres administrations ferroviaires européennes et extra-européennes. Quant aux personnes qui voudront faire alterner les spectacles de Rome avec les régates de la voile qui se dérouleront dans le golfe de Naples (des trains rapides relient les deux villes en moins de deux heures), ou qui seraient désireuses de profiter de leur voyage à Rome pour visiter d'autres villes et régions italiennes, elles pourront utiliser le « billet touristique de libre circulation », qui leur permettra de voyager à leur gré sur toutes les lignes du réseau, à des conditions des plus avantageuses et sans aucune formalité supplémentaire.

Les athlètes et leurs accompagnateurs bénéficieront d'une réduction de tarif de 20 %, qui sera également adoptée par les autres compagnies de chemin de fer européennes.

Enfin, à bord des trains et dans les gares de Rome, on pourra acheter des cartes spéciales de libre circulation sur le réseau des tramways et autobus romains. Cette initiative, déjà expérimentée avec succès à l'occasion de l'Expo de Bruxelles et de bien d'autres manifestations analogues, facilitera l'usage des moyens de transports urbains et évitera aux voyageurs étrangers tous les inconvénients dérivant d'une connaissance imparfaite des pièces de monnaie italiennes.

**

DESORMAIS, le jour n'est pas très éloigné où le flambeau olympique, ayant franchi les 350 km. qui séparent le temple classique d'Olympie d'Athènes, puis passé la mer sur le navire-école « Amerigo Vespucci » qui l'aura débarqué à Syracuse, sera remis aux mains du premier des 820 athlètes qui, parcourant un itinéraire de 1.200 km., l'apporteront à Rome.

Les modernes chemins de fer qui suivent les itinéraires des antiques voies consulaires sont, en attendant, prêts à transporter à Rome les spectateurs et les athlètes de tous les continents réunis dans la Ville Eternelle, cadre d'élection pour faire revivre l'idéal de compréhension et de solidarité entre les peuples affirmé pour la première fois à Olympie, et auquel la Rome antique avait donné le chrême de l'universalité.



« Tous les chemins mènent à Rome », affirme un vieux dicton. Aux « chemins » de jadis s'ajoutent aujourd'hui les voies ferrées qui relient de leur trame serrée le vaste monde à la Ville Eternelle.

Les voyageurs isolés qui partent des grands centres européens ou qui débarquent dans les principaux ports d'Europe trouveront des trains confortables et rapides qui les amèneront directement à la ville des XVII^e Jeux olympiques. Ceux qui préfèrent partir en groupe avec les voyages organisés par les agences bénéficieront de trains spéciaux avec itinéraires établis par les compagnies de chemin de fer européennes intéressées.

Les itinéraires marqués sur la carte concernent les 51 trains spéciaux, mais d'autres trains sont encore demandés et préparés à mesure que de nouveaux groupes de réservations sont complétés.