
MARÍA FERNANDA ROLLO,

Doctor of New Lisbon University's Faculty of Social and Human Sciences (Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa: FCSH-UNL) in Contemporary Economic and Social History. Professor at the Department of History, FCSH-UNL Researcher and Vice-President of the Institute of Contemporary History, FCSH-UNL. The History of the Portuguese Economy in the 20th century, the participation of Portugal in the movements toward European economic cooperation and the business history.

Last publications:

Namely, "Memórias da vontade: da implantação da indústria siderúrgica e do desenvolvimento industrial do País", in *Memórias da Siderurgia*, coord. Maria Fernanda Rollo, História Publicações, Junho 2005, "Percursos Cruzados", in *Engenho e Obra. Uma abordagem à História da Engenharia em Portugal no Século XX*, Coord. J. M. Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2002; "Inovação e produtividade: o modelo americano e a assistência técnica americana a Portugal no pós-guerra", in *Momentos da Inovação e engenharia em Portugal no Século XX*, 3 vols., coord. de J. M. Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004.

Resumen

El propósito de este artículo es aportar un breve resumen de carácter histórico sobre los proyectos intermodales planificados, pero no siempre llevados a la práctica, durante la ya prolongada existencia del Metro de Lisboa. Se destacan en su contexto correspondiente los logros de estos proyectos intermodales y se evalúan sus contenidos, así como las repercusiones de su implementación. En otras palabras, se efectúa un seguimiento del largo y complejo proceso de la historia de la conquista de la intermodalidad, teniendo en cuenta el ejemplo del metro lisboeta.

Palabras clave: Intermodalidad; transportes urbanos; Lisboa; metro; Metropolitano de Lisboa; SARL.

Abstract

The subject of this paper is to do a brief analysis, of historic nature, on the intermodal projects that were planned, but not always realized, during the – already long – life of the Lisbon underground. The achievement of these intermodal projects will be put into its context. At last, the contents of the intermodal projects will be evaluated as well as the impact of their realization. In other terms, one will follow the long and complex process of the history of the conquest of the intermodality, taking into consideration the example of the Lisbon underground.

Key words: Intermodality; Urban Transports; Lisbon, underground; Metropolitano de Lisboa; SARL.

À la conquête de l'intermodalité (1959-1998)

María Fernanda Rollo
Université Nouvelle de Lisbonne

1. Introduction

Le sujet de cette communication est de faire une brève analyse, à caractère historique, des projets intermodaux qui ont été planifiés, mais pas toujours réalisés, durant la – déjà longue – vie du métropolitain de Lisbonne. La concrétisation de ces projets intermodaux sera remise dans son contexte. Enfin, le contenu des projets sera évalué ainsi que l'impact de leur réalisation. En d'autres termes, on suivra le long et complexe processus de l'histoire de la conquête de l'intermodalité, à travers l'exemple du métropolitain de Lisbonne.

2. Les défis de l'intermodalité

Actuellement, sans aucun doute, le métropolitain de Lisbonne constitue un centre vital de la mobilité urbaine. Avec une étendue de 27,4 km, composée de 4 lignes, doté de 40 stations, le réseau du métropolitain de Lisbonne répond à sa première vocation de réseau de base du système de transports en commun de la ville. Offrant plus de 3700 millions de places par km/an, il transporte plus de 166 millions de passagers par an avec un coefficient d'occupation de l'ordre de 32%. Sa part dans l'utilisation des transports en commun de Lisbonne a augmenté tout au long des années et se chiffre actuellement à environ 32%. Aujourd'hui, le réseau du métropolitain donne l'opportunité d'interfaces avec les bus urbains, le chemin de fer et les transports fluviaux.

De plus, on peut noter que ce système de transport continu de s'intégrer dans une intense dynamique de développement. À la fin des travaux en cours, le

[184]

Métropolitain de Lisbonne¹ disposera d'un réseau d'environ 42 km de voies doubles et de 52 stations réparties sur 4 lignes. L'extension entre les stations Rato et Estrela (ligne jaune), déjà approuvée, allongera le réseau de 1 km et lui ajoutera une nouvelle station. De futurs prolongements des lignes jaune et rouge sont à l'étude. Une fois ceux-ci achevés, le réseau s'étendra sur 52 km et sera doté de 62 stations.

Cependant, l'histoire de l'implantation du métro et de sa conquête de l'espace fut longue et même difficilement entreprise.

Comme cela arrive pour toute grande réalisation, avant de prendre forme, ce métro de Lisbonne fut une idée et une utopie.

D'abord projet qui prit plus ou moins forme à la fin du XIXe siècle, les travaux du métro commencèrent en 1955 et le processus de sa construction fut lent affrontant diverses vicissitudes depuis lors jusqu'à nos jours.

Depuis ses premiers projets et ébauches, il a toujours été attribué au métropolitain de Lisbonne le rôle de réseau de base des transports urbains, lui conférant ainsi une responsabilité de structuration et de réorganisation dans le service de transports en commun qui lui était historiquement antérieur.

Naturellement, la construction du métro à Lisbonne ne pouvait être menée à bien qu'avec la coopération active des pouvoirs publics. Ceux-ci avaient compris l'intérêt de l'implantation du nouveau moyen de transport souterrain en corrélation avec ceux de surface. Ainsi, le pouvoir central permit que l'administration de la ville fasse le pas décisif pour la constitution de la société à laquelle fut remise clairement la concession. Cependant, ceci fut tout de suite préjudiciable à cause du manque de moyens financiers nécessaires à une réalisation de cette nature et de cette dimension, mais aussi faute de définition d'un encadrement garantissant la conciliation efficace entre les diverses modalités de transports urbains, évitant les superpositions de services, dans le contexte d'un difficile arbitrage d'intérêts.

Bien que née à la fin du XIXe siècle, la question de la mise en place d'un métropolitain dans la ville de Lisbonne a entraîné une polémique qui ne s'est atténuée qu'à la fin des années 40. S'est alors ouverte une autre histoire complexe et agitée, celle qui a accompagné sa construction.

Il faut souligner l'importance de l'effort qui a été fourni, dans les années 80, dans le but de promouvoir l'extension du réseau du métropolitain à Lisbonne, lui conférant un caractère structurant et régulateur du système de transports en commun, le dotant des ressources et moyens nécessaires pour garantir une intermodalité efficace avec les autres moyens de transports et offrant ainsi une réelle mobilité à la population du Grand Lisbonne.

L'année 1998 laisse dans l'histoire du métropolitain de Lisbonne une trace indélébile qui symbolise la consécration de son projet de service à la population de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne². Ses quarante stations réparties sur quatre

¹ Metropolitano de Lisboa. NdT : aussi noté ML, (Société du) Métropolitain de Lisbonne.

² Área Metropolitana de Lisboa. NdT: Zone territoriale incluant 18 municipalités. Notée aussi AML.

lignes, qui garantissent la liaison avec les autocars de banlieue, le chemin de fer et les services maritimes, doivent animer son expansion actuelle et future.

Les résultats obtenus sont une récompense méritée et justifient pleinement que l'on considère que le métropolitain constitue aujourd'hui le réseau de base du système de transport de la ville. Ils sont aussi la preuve évidente de l'importance qui doit être attribuée à la poursuite d'un projet qui est encore à compléter.

Le système de transports de l'Aire Métropolitaine de Lisbonne, dans lequel le réseau métropolitain constitue une pièce essentielle, doit être développé dans le but de favoriser une meilleure utilisation des différents modes de transport qui le composent, dans une complète compréhension d'une dynamique interactive qui comprend la ville et les transports en commun qui la desservent, afin de promouvoir un niveau de mobilité qui soit signe de qualité de vie.

Il semble incontestable que le métropolitain, moyen de transport régulier, sûr et efficace qui n'utilise pas l'espace urbain de surface de valeur et n'est pas polluant, représente, en liaison étroite avec le chemin de fer, un atout précieux pour la qualité de vie de la ville. C'est un instrument de valeur et déterminant, s'il est intégré dans une politique de transports urbains appropriée, dans la définition d'un nœud d'intermodalité entre les transports publics et entre ceux-ci et les transports privés, pouvant de cette façon contribuer de manière importante à une meilleure structuration de l'espace urbain ; contribuer, dans le but d'un modèle adéquat de gestion urbaine, à la correction des différences de niveau et des inégalités sociales qui ont pénalisé une importante frange de la population de notre espace métropolitain.

3. De la construction à l'inauguration du métropolitain de Lisbonne

J'aimerais tout d'abord mentionner que l'histoire du métropolitain actuel fut précédée d'un ensemble de projets donnant lieu à des tracés de réseau différents et antérieurs à celui qui allait devenir définitif et approuvé en 1949 – donnant lieu dès lors à des préoccupations relatives à son implantation dans le tissu urbain et offrant divers formats respectant la définition des perspectives d'intermodalité avec les autres moyens de transports.

En vérité, pendant les temps agités de la Monarchie Constitutionnelle, lors du règne de D. Luís, fut proposé, de façon prématurée en 1885, une première idée de construction d'un chemin de fer métropolitain à Lisbonne. À ce premier projet portugais, dont on a seulement les références et qui n'a pas laissé d'autres traces, en ont succédé d'autres (qui ne seront pas développés ici), surgissant avec force et à un rythme variable, et traversant les conjonctures politiques et économiques de la Monarchie, de la Ière République ou encore de la période de l'Estado Novo.

Il s'agissait de projets, aux configurations et aux objectifs variés, pas très développés du point de vue des spécificités techniques et ne se préoccupant pas beaucoup des priorités économiques : presque tous sans possibilité de succès dès le départ.

Dans les années 1945-1947, arriva une nouvelle vague de propositions, plus

[186]

solides et consistantes, afin de doter la ville d'un métropolitain, qui aboutira finalement à la construction du métro quand l'Assemblée Municipale de Lisbonne³, par l'intermédiaire de son président Salvação Barreto, a pris les choses en mains avec une volonté politique qui n'avait pas existé jusqu'alors.

Devant la nécessité de trouver une solution au problème chaque fois plus complexe du métropolitain, la CML favorisa la constitution d'une société d'études composée d'elle-même, de la Carris⁴, dont le réseau d'autocars avait été inauguré le 9 avril 1944, et d'autres intérêts privés (la société Metropolitano de Lisboa, SARL, constituée en 1947). Cette société d'études, après avoir évalué les possibilités de l'entreprise, est devenue la société à laquelle sera confiée, en 1949, la concession pour installer et exploiter de façon exclusive un système de transports en commun fondé sur l'utilisation du sous-sol de la ville.

À la suite de quoi, l'Assemblée Municipale invita les groupes privés à participer à la société nommée Metropolitano de Lisboa qui se vit confier la concession de l'installation et l'exploitation de ce service public.

En moins d'une année, la société élabora le Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne⁵ qui est depuis lors la « magna carta », l'élément constitutif et fondamental de cette entreprise, et le délai prévu pour son exécution fut fixé à 3 ans (à partir de la date de la concession, le 26 janvier 1948).

Le Plan Général définissait le réseau du métro et englobait l'ensemble des études techniques et économique-financières liées à l'entreprise.

Le réseau prévu était ambitieux, surtout si nous prenons en compte le fait que Lisbonne atteignait à peine les 800 000 habitants: cette « ossature de base » serait fondamentalement constituée par les grandes directions d'accès au centre et devait avoir des liaisons aux lignes de la banlieue, donnant lieu aux radiales, se trouvant à Rossio et en direction de Alvalade, Lumiar et Benfica. Ainsi, se dessinait une ligne marginale qui se développerait de Algés à Olivais et une ligne circulaire qui lierait Conde Barão à Barbadinhos (Sta. Apolónia).

Du point de vue technique, il ne semblait pas exister d'obstacles insurmontables: les études géologiques et topographiques le confirmaient. Il manquait cependant la certitude de sa viabilité économique que certains acteurs, notamment la Carris, mettaient en doute.

Son « rapport descriptif »⁶ s'ouvrait sur l'historique de l'idée de la construction d'un métropolitain pour Lisbonne, et fixait les principes théoriques et les caractéristiques

³ Câmara Municipal de Lisboa. NdT: notée aussi CML.

⁴ NdT : au départ la Carris était la Société de gestion des tramways (Lisbonne).

⁵ Plano Geral de Instalação e Exploração do Metropolitano de Lisboa., AML, Pasta Plano Geral

⁶ AML_1_2139AML, Pasta Plano Geral, Plano Geral de Instalação e Exploração do Metropolitano de Lisboa. Memória 46 pp. / Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne. Rapport, 46 pp. Ce texte fût ensuite publié dans la Revista de Ordem dos Engenheiros et en édition séparée de la même revue sous la référence R.3723Francisco de Mello e Castro, O Metropolitano de Lisboa, Extrait du rapport du Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne, 1948, Edition séparée de la Revista da Ordem dos Engenheiros, Lisbonne, 1966.

téristiques générales d'un métropolitain qui devaient obéir à l'ébauche d'un service public coordinateur des transports⁷.

Concrètement, afin que la construction d'un métropolitain à Lisbonne soit viable, il serait nécessaire que ses lignes fussent « considérées comme artères principales du système total de transports et que, dans la mesure du possible les autres moyens de transports leur soient subordonnés »⁸.

Ceci était le principe de base auquel devait répondre l'implantation du métropolitain de Lisbonne ; les autres principes avaient surtout à voir avec l'indispensable articulation avec le plan directeur de la ville, la prévisible évolution de sa population; mais aussi un cadre de croissance tenant compte des allers et venues et des délocalisation en son sein des habitants des banlieues, en croissance constante et, finalement, avec la nécessité de rendre rémunérateur l'investissement sans trop pénaliser le coût des tarifs de transports.

Dans le cadre des réflexions qu'il présentait sur les transports en commun de la ville et sur le plan général de coordination des transports urbains et de banlieue qui devait les orienter⁹, il affirmait que « les bus ne pourraient pas, de la même façon que ne le pouvaient aujourd'hui les tramways, prendre en charge, dans les artères principales, la totalité du trafic ». On ne pouvait pas, pour cette raison, cesser de considérer « dans l'élaboration des plans de réseaux, auxquels il se référerait, l'existence du métropolitain » car il n'y avait pas d'autre alternative, tant était « notoire la différence entre le potentiel du transport d'un métropolitain et des autres systèmes de transports en commun »¹⁰.

Le plan supposait que les travaux commenceraient en 1949 et que, pour le réseau prévu dans cette première phase, six ans constituaient un délai raisonnable. Il pourrait entrer en fonction en 1955, date à laquelle il était prévu qu'une des règles de base serait remplie: cette année là, Lisbonne approcherait du million d'habitant, masse critique de population pour que l'entreprise soit viable.

De plus, les options prévues dans le Plan Général, qui tenaient compte des caractéristiques d'une ville comme Lisbonne, paraissaient très accessibles, quand on prend en compte les expériences des autres métropolitains plus anciens.

Finalement, en prenant en compte tous les éléments recueillis et les options inscrites dans le Plan Général, le réseau du métropolitain de Lisbonne fut constitué, dans sa première phase, de trois lignes :

Ligne n°1 – une longueur de 9,18 km, avec comme terminus Alvalade et Entre Campos (indiqué pour un prolongement possible jusqu'à Lumiar), divisée en deux tronçons: Rossio-Alvalade (~ 4860 mètres) et Rossio-Entre Campos (~ 4320 mètres). Une distance moyenne de 610 mètres sépare les 16 stations qui la composent.

⁷ AML_1_2139AML, Pasta Plano Geral, Plano Geral... Memória / Plan Général... Rapport, pp. 4 et 6.

⁸ Idem, p. 7.

⁹ Cf. idem, pp. 12 et suivante.

¹⁰ Idem, p. 13.

[188]

Ligne n° 1 bis – avec une longueur d'environ 2,7 km, constituée d'un unique tronçon. Terminus Rotunda et Sete Rios (avec la possibilité d'un prolongement jusqu'à Benfca). Une distance moyenne de 680 mètres sépare les 5 stations qui la composent.

Ligne n° 2 – avec une longueur d'environ 7,2 km. Terminus Madre de Deus et Alcântara (avec la possibilité d'une extension vers Poço do Bispo et Algés). Tout comme la première ligne, elle est composée de deux tronçons : Rossio-Madre de Deus (~ 3160 mètres) et Rossio-Alcântara (~ 4060 mètres). Sur cette ligne, la distance moyenne entre les 12 stations qui la composent est de 650 mètres.

Tracé de la 1ère phase du réseau du métropolitain prévu dans le Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne

	Ligne n° 1	Ligne n° 1 bis	Ligne n° 2
Étendue :	9,18 km	2,7 km	7,2 km
Stations :	Alvalade Av. de Roma Areeiro Alameda Arroios Anjos Intendente Socorro Rossio ~ 4860 m Restauradores Avenida Rotunda Picoas Saldanha Campo Pequeno Entre Campos ~ 4323 m	Rotunda Parque S. Sebastião Palhavã Sete Rios	Madre de Deus Barbadinhos Santa Apolónia Alfândega Madalena Rossio ~ 3160 m Município Cais do Sodré Conde Barão Santos Rocha Alcântara ~ 4060 m
Distance moyenne entre les stations:	~ 610 m	~ 680 m	~ 650 m
Profondeur moyenne des stations à accès direct:	~ 6,20 m	~ 6,50 m	~ 6,50 m
Profondeur moyenne des stations à accès par dispositifs mécaniques:	Av. de Roma et Anjos ~ 11,60 m	Parque ~ 12,10 m	Rocha ~ 18,60 m

Stations avec correspondances:	Anjos - ligne n° 3 Rossio - ligne n° 2 Rotunda - lignes n° 1 bis et 3	Rotunda - lignes n° 1 et 3	Barbadinhos - ligne n° 3 Rossio - ligne n° 1 Conde Barão - ligne n° 3
Stations avec liaison aux dépôts:	Areeiro Entre Campos	Sete Rios	Alcântara
Stations avec correspondance gratuite avec tramways en 1ère phase:	Entre Campos	Sete Rios	Madre de Deus Alcântara
Stations avec possibilité d'installation de terminal intermédiaire:	Arroios Entre Campos (futur)	Sete Rios (futur)	Barbadinhos (futur) Alcântara (futur)
Stations avec surveillance ou parking :	Alvalade Arroios Rossio Rotunda Entre Campos	Rotunda Sete Rios	Barbadinhos Rossio Conde Barão Alcântara

Sources : cf. AML, Pasta Plano Geral, Plano Geral de Instalação e Exploração do Metropolitano de Lisboa. Memória, pp. 31-33. / Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne. Rapport, pp. 31-33.

Cette première phase comprenait aussi la construction de dépôts et d'un parc de matériel à Sete Rios (en liaison avec la ligne n° 1 bis et avec le chemin de fer).

Le Plan Général prévoyait aussi, dans des phases futures, une ligne n° 3, au tracé circulaire, allant de Madre de Deus à Conde Barão en passant par Anjos et Rotunda.

Comme on l'a dit, cette première phase devait se réaliser entre 1949 et 1955. Les lignes n°1 et 1 bis devaient être exécutées entre 1949 et 1951 et la ligne n°2 devait être construite entre 1952 et 1954.

Le Cahier des Charges, annexé au Plan Général quant à la construction et au fonctionnement du futur métro, fut soumis à appréciation et approuvé lors de la réunion de la CML du 26 mai 1949 puis ensuite par le Ministre des Communications, par décision du 14 juin 1949¹¹. Des interventions, effectuées par les conseillers municipaux lors de cette mémorable session de la CML, ressortirent quelques idées, qu'il est important de connaître pour ce qu'elles représentent des espoirs engendrés par ce qui allait devenir le métropolitain de Lisbonne:

¹¹ Cf. AML_1_47AML, Pasta A11/1, lettre du Ministre des Communications au Président de l'Assemblée Municipale de Lisbonne, le 15 juin 1949.

[190]

- Comme transport en commun, le métro résoudra les principaux problèmes d'engorgement de circulation avec lesquels se bat la ville de Lisbonne.

- Le nouveau moyen de transport remplira des fonctions de coordination de tous les transports en commun urbains et de banlieues, routiers et ferroviaires, permettant ainsi la décongestion du centre surpeuplé, filtrant par le sous-sol une grande partie du trafic de surface;

- Il a été prouvé que l'entreprise était techniquement viable et, si des doutes subsistaient quant à sa viabilité économique, il y avait là le Plan Général pour les dissiper;

- Tendait à être un moyen de transport éminemment populaire, le métro présentait des avantages sociaux inégalables.

La nouvelle occupa la une des journaux¹², annonçant comment le projet de métro s'insérait dans le plan de coordination des transports en commun, nature développement du Plan Directeur d'Urbanisation de la ville, que la CML élaborait «en relation étroite avec le Ministère des Communications»¹³; comment le projet avait notamment comme objectifs principaux de desservir les populations les plus éloignées du centre, conformément à la trajectoire, aux terminus et aux correspondances prévues ; comment il était prévu de faire coïncider l'installation du métropolitain avec la reconstruction de la zone comprise entre la Praça da Figueira et Socorro, parlant d'arrangement urbanistique ultérieur; comment il était prévu d'établir à Rossio un réseau de passage sous-terrain pour piétons, qui assurerait une liaison directe au métropolitain et à la station de chemin de fer; et comment la construction du métro et le plan général de coordination des transports auraient sur le trafic de surface de la ville des répercussions fondamentales, notamment la substitution des lignes de tramways par des autobus, répercussions qui s'étendraient aux liaisons suburbaines.

Cependant, plusieurs changements, notamment d'ordre financier, repoussèrent le début des travaux de construction – mais l'espérance que la contribution du métro apporterait une solution au trafic lisboète de surface se maintint.

Enfin, après des renvois successifs, les travaux de construction du métro commencèrent au début du mois d'août 1955, suivant de près la première étape de la première phase comme cela était prévu dans le Plan Général.

Pendant ce temps, Lisbonne continuait de s'étendre, dépassant largement les sept collines historiques. Son expansion dans toutes les directions, comme une tâche d'huile, absorbait les municipalités voisines et chaque fois plus de population que la crise endémique de l'agriculture – ou simplement le mirage de la recherche de meilleures conditions de vie – attirait dans la métropole.

Cette croissance de la population lisboète ne se fit pas toujours, ou plutôt quasiment jamais, de façon planifiée, en recherchant l'équilibre entre les nouvelles zones urbaines et la liaison avec la grande ville. Seuls les transports en commun

¹² A Voz, o Diário da Manhã, o Diário de Notícias, O Século... tous ces journaux, entre autres, présentent le Métropolitain de Lisbonne en première page le 26 ou le 27 mai 1949.

¹³ A Voz, 26 mai 1949, p. 1.

et, parmi eux, le métropolitain, pourraient assurer cet équilibre et introduire un élément de rationalisation dans la vie de la ville et dans la masse urbaine.

Ce métro qui, en bref, serait au service de la population lisboète, méritait une approbation technique unanime. Intégré du point de vue de la forme puisqu'il fut conçu dans le « schéma général et normal des transports urbains d'une grande ville: un squelette de base formé d'un réseau métropolitain, fondamentalement constitué par les grandes directions d'accès au centre et avec une liaison aux lignes de banlieue (...) » réservée aux transports en commun restants, autocars, tramways, et chemins de fer suburbains – une fonction importante mais complémentaire de celui-ci. Il est certain que le système fonctionnant comme un tout devait être structuré avec pour base de «judicieuses correspondances»¹⁴.

Enfin, le 29 décembre 1959, le Métropolitain de Lisbonne fût inauguré avec toute la pompe qui lui était dû.

Ainsi que prévu, la partie inaugurée constituait juste un début : la première étape de la première phase avec deux lignes radiales, la ligne n°1 - Restauradores-Entre Campos et la n° 1 bis - Restauradores-Sete Rios, avec un Parc de Matériel et Dépôts¹⁵ installé à Sete Rios en liaison avec la ligne n°1 bis. Ce qui était donc encore assez loin du projet initial.

1ère étape de la 1ère phase du réseau du Métropolitain de Lisbonne

Date de l'inauguration	Étendue (km)	Stations		Nombre de stations	Distance moyenne entre stations (m)
29.12.1959	6,513	Entre Campos	EC	11	592
		Campo Pequeno	CP		
		Saldanha	SL		
		Picoas	PI		
		Rotunda	RT		
		Avenida	AV		
		Restauradores	RE		
		Sete Rios	SR		
		Palhavã	PL		
		S. Sebastião	SS		
		Parque	PQ		

Il est notable que le métro de Lisbonne était à cette époque un des plus avancé techniquement, avec un système de signalisation automatique quasiment à l'épreuve des accidents de fonctionnement.

¹⁴ Metropolitano de Lisboa, SARL / Métropolitain de Lisbonne, SARL, novembre 1959, s.p.

¹⁵ Parque de Material e Oficinas. NdT: aussi noté PMO.

[192]

4. La marche lente: de Entre Campos et Sete Rios à Restauradores et Alvalade (1960-1972)

L'inauguration de la 1ère étape du métropolitain lisboète fut couronnée de succès... d'ailleurs en ce qui concerne l'affluence du public, fasciné par le nouveau moyen de transport et par la technologie qu'il utilisait, elle fût telle qu'il fallut fermer temporairement ses portes...

Il fallait maintenant affronter le futur, notamment en ce qui concernait l'achèvement de la 1ère phase de construction du réseau.

La période qui suit, entre les années 1960 à 1972, est restée marquée par la nécessité de surmonter les problèmes qui avaient été laissés en suspend et de trouver des solutions aux nouvelles questions que chaque pas allait faire émerger.

En réalité, bien qu'il existât un «plan de financement» pour la 2e étape, à intégrer dans le II Plan de Développement¹⁶ (périodiquement actualisé), les possibilités de poursuivre la construction du métro se virent systématiquement compromises par le toujours pressant problème d'ordre financier qui menaçait de rendre non viable ce processus d'expansion.

D'un autre côté, avec l'entrée en exploitation du métropolitain, il devenait nécessaire d'établir un accord avec la CCFL¹⁷ quant aux billets de correspondance, à la suite de quoi on pourrait suspendre définitivement un ensemble de navettes de tramways qui non seulement perturbaient la ville, mais aussi se superposaient en grande partie aux lignes du métro déjà en exploitation.

Au fond, il était question de la régularisation coordonnée du trafic lisboète dont le métro constituait le « pivot » ardemment souhaité.

En ce qui concerne les billets de correspondance, il était nécessaire de résoudre une vive polémique : la Carris défendait la division en parts égales de la recette engendrée, alors que le Métropolitain, réticent à cette proposition, allait présenter une alternative.

Le 20 avril 1960, les deux entreprises arrivèrent à un accord provisoire, qu'elles considérèrent comme équilibré et qui conciliait les positions des deux parties. En vertu de l'accord, les billets valides du métropolitain donnaient droit à la poursuite du trajet, au-delà des terminus de Entre Campos ou Sete Rios, en tramway pour Lumiar et Campo Grande ou Benfica et Carnide, respectivement, sans qu'il y ait un quelconque paiement supplémentaire, la seule obligation étant de suivre les indications de correspondance. Dans les mêmes conditions, la correspondance pouvait être utilisée en sens inverse. Pour cela, étaient valides les billets des carnets du métropolitain préalablement acquis, à re-valider dans les tramways, et les billets spéciaux de correspondance vendus aussi dans les tramways. Salué par la presse, qui note son importance, l'accord de correspondance entra en vigueur le 15 mai 1960.

À la même époque, l'Entreprise commença la distribution publique de la

¹⁶ II Plano de Fomento.

¹⁷ NdT: CCFL, Companhia Carris de Ferro de Lisboa.

brochure «Manuel du Passager¹⁸» dans laquelle, parmi plusieurs instructions et conseils avisés, l'attention des usagers était attirée sur l'utilisation des correspondances avec les tramways de la Carris.

Quant à la poursuite de la 2^{ème} étape de la 1^{ère} phase du réseau de métro (un parcours qui conduirait au métro de Restauradores et Alvalade, passant par Rossio, Anjos, Praça do Chile, Areeiro et Avenida de Roma), le début des travaux était programmé pour mai 1960 et sa durée prévue pour 4 ans.

Les travaux de construction de la station Rossio et de sa liaison à Restauradores débutèrent le 30 mai.

La construction de cette 2^{ème} étape, bien que confrontée à des situations inattendues et suscitant plusieurs dérangements dans la ville, se poursuivit, bien que lentement, parallèlement à la reconnaissance des améliorations réelles, soit pour la circulation de surface, soit pour le transport de passagers, que l'entrée en fonctionnement de la 1^{ère} étape avait produite. En dépit de sa dimension réduite (il était péjorativement mais affectueusement surnommé «petit métro»), il contribuait à déranger la Carris qui, beaucoup plus enracinée dans le tissu urbain et avec une expérience de transport en commun vieille de près d'un siècle, continuait d'avoir l'avantage sur le métro débutant.

Le 27 janvier 1963 fut inaugurée la station Rossio et mis en exploitation le tronçon Restauradores et Rossio.

Cependant, le rythme des travaux qui conduisaient le métro en direction de Alvalade se ralentissait – malgré les priorités et les prévisions formulées dans le texte même du Plan Intermédiaire de Développement¹⁹ (triennal 1965-1967), dans lequel on pouvait lire que la ligne du métropolitain entre Rossio et Alvalade serait terminée en 1967.

Mais, une fois encore, d'autres estimations et d'autres plans empêchèrent que cette prévision s'accomplisse. Il fallut attendre près de cinq ans pour que, en 1972, le métro arrive, effectivement, à Alvalade.

De nouveaux retards, conséquences des éternelles difficultés financières, empêchèrent qu'il progresse à la vitesse désirée. La lenteur qui paraissait caractériser les travaux était accompagnée de véhémentes protestations pendant que les dégâts s'accumulaient de façon irréparable. La confusion dans la circulation à Lisbonne, loin de s'acheminer vers une solution satisfaisante, semblait s'aggraver chaque jour davantage.

De toute façon, dans l'immédiat, la population lisboète pouvait compter sur trois stations de plus mises en service à partir du 28 septembre 1966, quand le Métropolitain de Lisbonne ouvrit à l'exploitation plus de 1,5 km de réseau, comprenant les stations Socorro, Intendente et Anjos.

En dépit de tous les doutes et attentes quant à la construction du métro, quelques progrès étaient obtenus sur d'autres fronts. Entre 1966 et 1969, le Métropolitain de Lisbonne passa, avec pratiquement tous les opérateurs routiers des banlieues, des protocoles qui assuraient la correspondance entre les voies du

¹⁸ «Manual do Passageiro».

¹⁹ Plano Intercalar de Fomento.

[194]

métro et les cars des diverses compagnies : Arboricultura (octobre 1966), Sintra-Atlântico (novembre 1966), Eduardo Jorge (mai 1968), Barraqueiro (mars 1969).

L'avantage supplémentaire, et significatif, était le désengorgement du trafic dans le centre de la ville : à partir de septembre 1968 et après la fin de la construction de dépôts, toutes les navettes sub-urbaines d'autocars s'arrêtèrent à Sete Rios, permettant la correspondance de passagers en provenance ou en direction du métro et évitant ainsi que ces navettes ne se prolongent et ne traversent quelques-unes des artères principales du réseau routier de Lisbonne.

Faisons le point sur la situation: en janvier 1963 est inaugurée la station Rossio, qui, dans le programme initial, était celle qui devait devenir la plus importante, véritable plaque tournante du métro, d'où sortiraient toutes les lignes radiales et où se ferait la liaison des lignes 1 et 1 bis avec la ligne 2, dite marginale.

En septembre 1966, un nouveau tronçon qui englobe les stations Socorro, Intendente et Anjos est ouvert au public.

Après une longue pause, avec finalement 5 ans de retard par rapport aux prévisions officielles, le métro, passant par Arroios, Alameda, Areeiro et Roma, arrive à Alvalade et est discrètement inauguré le 18 juin 1972.

2ème étape de la 1ère phase du réseau du Métropolitain de Lisbonne

Date de l'inauguration	Étendue (km)	Stations	Nombre de stations	Distance moyenne entre stations (m)	
27.01.1963	6,989	Rossio	RS	12	582
28.09.1966	8,499	Socorro Intendente Anjos	SC IN AJ	15	567
18.06.1972	11,915	Arrojos Alameda Areeiro Roma Alvalade	AR AM AE RM AL	20	596

5. Le métro marque le pas sur trois fronts (1972-1988)

Ainsi s'était terminé la 2ème étape de la 1ère phase. Treize ans après l'inauguration de la 1ère étape, les lignes du métro avaient quasiment doublé, comportant maintenant près de 12 km et 20 stations. Ce que le Compte-rendu de l'Assemblée Consultative²⁰ considérait être la constitution de

²⁰ O Parecer da Câmara Corporativa. NdT: l'Assemblée Consultative est en partie élue par les corporations.

«l'ossature-base du système de coordination de transports [de Lisbonne] visée, avec tout son potentiel»²¹ avait été atteint.

Le métro fonctionnait donc avec une étendue totale du réseau d'environ 12 km, où opéraient 70 autorails, et disposait de 20 stations.

La fin de la 2ème étape et, avec elle de la 1ère phase d'installation du métropolitain de Lisbonne, lui apporta une augmentation de passagers équivalente à 34,8% comparé au même semestre de l'année précédente. En fait, l'année 1972, avec l'ouverture du tronçon jusqu'à Alvalade, a été synonyme, pour l'entreprise, d'augmentation de la recherche de son service et d'amélioration dans sa position parmi les moyens de transports en commun qui desservaient la ville.

Il est alors compréhensible que les critiques contre le métro se soient amassées, parce qu'il était petit, parce qu'il s'étendait de façon exaspérément lente. Le ton de ces critiques montait à mesure que le trafic automobile augmentait et que les artères principales de la ville étaient presque saturées.

Pendant ce temps, étant arrivée au terme des travaux de sa construction, la nouvelle entrée sud de la station Entre Campos était inaugurée en juin. Puis, le 1er août, était ouvert au public le nouvel abri pour passagers à Entre Campos – pour le service de correspondance entre le métropolitain et les navettes d'autocars qui entraient et sortaient de Lisbonne, à travers la rue Alameda das Linhas de Torres.

Il fallait améliorer la coordination avec la Carris en ce qui concernait les liaisons aux terminus et l'élimination des doubles prestations de services offertes par les deux compagnies.

Cependant, l'extension du métro, au moins tant qu'il n'atteignait pas la dimension qui lui aurait permis d'être rentable, entraîna des effets pervers dans sa situation financière. Cette situation tendit à se maintenir tant que fut poursuivie une politique d'application, sans aucune indemnisation compensatoire, de tarifs tellement bas qu'ils étaient loin de couvrir la totalité des charges.

Entre-temps, l'engouement pour le métro s'accroissait, enregistrant une forte augmentation en 1973, due essentiellement à la pénurie de combustibles pour les transports de surface.

En réalité, les incertitudes constatées au niveau du trafic de surface conduisirent le métropolitain à augmenter sa position, parmi les moyens de transport qui desservaient exclusivement la ville de Lisbonne, de 23,3% en 1972 à 29,0% en 1973. Toutefois, le déphasage était visible entre le coût moyen par passager, qui en 1973 représentait 3,00\$, et le prix moyen payé par les utilisateurs de 1,80\$ par voyage, synonyme de la pratique de tarifs sociaux nettement inférieurs au coût du transport respectif.

C'est dans cette atmosphère, ponctuée d'ailleurs d'appels de l'administration, afin que soient prises des dispositions destinées à permettre l'assainissement

²¹ AML_1_DI_31 Actes de l'Assemblée Consultative, n°77, du 2 novembre 1967 ou « Compte-rendu n°9/IX – Projet du Plan de Développement III pour 1968-1973 – Continent et Îles. Annexe IX. Transports et communications. Auteur : Francisco de Mello e Castro » in Câmara Corporativa, Pareceres (IX Legislatura). Ano de 1967 (Volume II), Lisbonne, 1969, p. 789.

[196]

économique et financier de l'entreprise, que le 25 avril 1974 surprit le ML. S'en suivit ce qui arriva à beaucoup d'autres entreprises, notamment dans le secteur des transports en commun: convulsions internes, assainissements, démission du conseil d'administration et, dans ce cas, intervention directe de la CML pour la résolution des problèmes de trésorerie qui, par leur gravité, pouvaient conduire à la paralysie de l'entreprise.

Même dans le contexte de transition d'alors et malgré les divisions des responsables du métropolitain de Lisbonne au sujet des projets futurs, le destin du métropolitain de Lisbonne était tracé tout comme l'avait déjà été celui des autres grands opérateurs de transports en commun: quelques-uns des dix plus grands transporteurs routiers étaient en voie d'être nationalisés et donneraient lieu à la «Rodoviária Nacional»²². Le programme n'allait, naturellement, pas s'arrêter là.

Le Décret-Loi 280-A/75 du 5 juin qui, entre autres considérations, impose la nécessité de restructurer tout le système de transports en commun urbains et de banlieues et, tenant compte des 98,5% du capital du Métropolitain de Lisbonne appartenant déjà à la CML, et de la structure inadaptée des capitaux propres de l'entreprise –ce qui avait accentué sa dépendance financière envers l'Administration Publique – déclare et décrète la nationalisation du Métropolitain de Lisbonne, SARL, qui jusqu'à sa restructuration devra être géré par une commission administrative nommée par résolution du Conseil des Ministres, sur proposition du Ministre des Transports et des Communications.

S'ouvrait une période caractérisée par des incertitudes et des contradictions quant à la stratégie qui devait être adoptée vis-à-vis du développement du métropolitain de Lisbonne, incertitudes qui, du reste, dérivait de ses propres indéterminations quant aux principes qui devaient orienter la politique de transports publics à l'échelle de l'aire métropolitaine de Lisbonne.

Le 30 décembre 1978, le décret-loi n° 439/78 détermina le passage du Métropolitain de Lisbonne en entreprise publique, approuvant les statuts respectifs, et ouvrant un nouveau cycle dans la vie de cette entreprise.

Dès l'année suivante, le 2 janvier, l'administration du ML décidait de procéder à l'adjudication de la construction du tronçon Alvalade/Campo Grande/Calvanas (où resterait localisé le PMO II), la décision de continuer les travaux n'étant prise qu'en février de l'année suivante. La décision gouvernementale, autorisant l'entreprise à poursuivre la phase 1 des travaux de liaison de Alvalade à Campo Grande, fut prise dans cette année 1980. Cependant, quelques mois après, en janvier 1981, le conseil de gérance, prenant en considération les coûts élevés de l'entreprise, décidait de suspendre le projet de la station Calvanas. En contrepartie, à la demande du Secrétariat d'État des Transports, le conseil accélérerait les études de viabilité de l'extension du réseau concernant la ligne de Benfca afin de résoudre certaines controverses.

²² Rodoviária Nacional. NdT: Société nationale portugaise de transport en autocar. Parfois notée RN.

En vril 1981, le conseil de gérance du ML, commanda l'élaboration d'une autre étude de viabilité envisageant la liaison Cidade Universitária - Campo Grande. Au début de l'année 1982 les travaux de construction de la «ligne de Benfica» commencèrent.

Enfin, le 14 octobre 1988 eut lieu l'inauguration officielle des tronçons Entre Campos - Cidade Universitária et Sete Rios - Laranjeiras - Alto dos Moinhos - Colégio Militar. La nouvelle configuration du réseau du métropolitain de Lisbonne accusa, comme illustré ci-dessous, une augmentation de l'étendue de son réseau de 11,9 à 15,7 km (un accroissement d'environ 33% du réseau alors exploité) et du nombre de stations ouvertes au public de 20 à 24.

Le tronçon Sete Rios / Colégio Militar comprenait une étendue de 2,534 km et se traduisit par l'ouverture de trois nouvelles stations : Laranjeiras, Alto dos Moinhos et Colégio Militar / Luz – où fut construite une nouvelle interface, comprenant comme opérateurs le ML, la CCFL, et la RN, qui venait se substituer partiellement à celle de Sete Rios, déjà engorgée, permettant ainsi l'élargissement du nombre de navettes d'autocars auquel on avait maintenant accès. Cette interface facilita réellement l'accès des passagers potentiels, habitant dans les alentours de Benfica, Pontinha et Carnide.

Il faut encore souligner la philosophie novatrice de la conception qui a présidé à la construction des nouvelles stations, leur permettant de présenter une meilleure rationalisation et un progrès visible de l'organisation des espaces. De l'ensemble des caractéristiques communes, desquelles résultent des avantages opérationnels et une certaine commodité pour les passagers, doit ressortir le fait que toutes avaient été dotées d'une salle centrale des guichets unique, se substituant aux traditionnelles qui existaient à chaque entrées dans les stations plus anciennes. En plus de cela, les nouvelles stations furent valorisées par la création de centres commerciaux, les transformant de simples lieux de passage hâtifs en locaux de « permanence et de convivialité », à quoi s'est ajouté un plus grand soin apporté au mobilier utilisé, et une attention à la conception et à la décoration des espaces réservés au public, notamment en ce qui concerne l'élargissement des espaces destinés à l'intervention des arts plastiques.

6. Nouvelles orientations (1988-1998). PER I et PER II et la conquête de l'Oriente

Avec l'année 1988 s'ouvre un nouveau cycle de modernisation et de développement du réseau du métropolitain de Lisbonne à travers une expansion constante et consolidée, et avec comme perspective son extension aux communes limitrophes (par extension du réseau en lui-même et par continuation de la constitution d'interfaces avec les moyens de transports particuliers et avec les autres opérateurs de transports en commun). Tout ceci dans le respect de sa vocation d'élément porteur de la chaîne de transports en commun de la région de Lisbonne, réussissant à chaque fois à servir plus et mieux, une population toujours croissante et progressivement attirée par les périphéries de la

[198]

grande ville. Tout d'abord, la conjoncture lui fut favorable, bien qu'il ait eu naturellement à affronter divers obstacles et à surmonter plusieurs difficultés, dont certaines ne purent être résolues. En particulier, demeurèrent les difficultés qui avaient à voir avec la nécessité de trouver les moyens structurels et humains. En effet, ceux-ci étaient indispensables à la poursuite de ses objectifs. Il fallait aussi le soutien des décideurs politiques dans le but d'assurer à l'entreprise la capacité décisionnelle et l'encadrement institutionnel – à l'image de ce qui était déjà en vigueur dans les pays de l'Europe communautaire (notamment concernant les formes de concession, sphère décisionnelle, fonds de financement) – que sa croissance imposait, à la lumière du rôle que le métropolitain devrait remplir dans l'aire du Grand Lisbonne et dans l'articulation du système intégré de transports.

Mais, en vérité, il était possible de conjuguer les efforts de façon à profiter d'une période propice. Dans un premier temps, elle résultait de la toute récente intégration du Portugal dans la Communauté européenne et du soutien financier qu'il lui était, là, possible de trouver pour le métropolitain lisboète; dans un deuxième temps, de l'effet d'une volonté politique formelle de voir construit le réseau métropolitain, efficace et capable de desservir la ville dans le contexte d'une dynamique de modernisation, en grande partie animée par la réalisation de l'Expo'98.

Dès février 1989, l'administration de l'Entreprise soumettait, à l'organisme de tutelle, le Programme d'Expansion du Réseau²³ 1989/1997 (PER I), qui allait être approuvé en septembre de l'année suivante. Le PER définissait comme actions prioritaires le prolongement Rossio - Restauradores / Cais do Sodré et la déconnexion du nœud de la station Rotunda, complétée éventuellement par un prolongement jusqu'à Rato, et un prolongement du réseau vers Odivelas à partir de Entre Campos, constituant peut-être alors le tronçon initial d'un métropolitain express régional dans la direction Nord / Sud.

Avec un investissement de cinq cent millions d'Euros²⁴ à répartir sur un délai de 8 à 10 ans, le programme apparut comme un élément structurant et décisif dans la mesure où il transformait le réseau existant, constitué d'une ligne en Y, en un réseau de trois lignes séparées, en envisageant le prolongement vers Cais do Sodré (interface avec la ligne de chemin de fer de Estoril) et vers Lumiar et Odivelas. Programme qui avait, de façon sous-jacente, les idées maîtresses suivantes: effectuer la couverture des grands axes de trafic qui traversaient la ville; approfondir et perfectionner le concept de réseau plutôt que d'envisager de simples additions de lignes; consolider le concept de correspondances intra et inter-modales, dans le cadre de la logique de fonctionnement optimisé du système intégré de transports du Grand Lisbonne; affirmer sur le terrain et garantir la construction de voies transversales, qui permettraient d'atténuer la logique de ville mononucléaire, de type radial.

²³ Programa de Expansão da Rede.

²⁴ NdT: cent milliard d'escudos. Conversion faite à l'aide de la conversion des taux de change lors de la fixation irrévocable des taux de conversion et entrée en vigueur de la législation afférente à l'Euro en 1999.

Ce plan, approuvé par le gouvernement en septembre 1990, restait à élaborer. Pour cela, fut prévue la première phase d'une nouvelle conception du réseau, à laquelle correspondait une extension d'environ 7 km, distribuée par trois lignes:

Ligne I – Campo Grande / Rato (passant par Entre Campos et par la nouvelle station prévue Rotunda II);

Ligne II – Pontinha / Baixa-Chiado (passant par Colégio Militar, Rotunda I et Restauradores);

Ligne III – Campo Grande / Cais do Sodré (passant par Alvalade, Rossio et Baixa);

La concrétisation de ce PER, qui faisait passer d'environ 15,8 km à 22,7 km en voie double le réseau existant, avait, comme on l'a dit auparavant, divers fronts d'intervention dans plusieurs zones de la ville, résultants des principaux travaux suivants:

- a) Prolongement Rossio - Cais do Sodré et Restauradores - Baixa/Chiado.
- b) Déconnexion du nœud de Rotunda et prolongement à Rato.
- c) Prolongement Colégio Militar/Luz - Pontinha et construction du nouveau Parc de Matériel et Dépôts (PMO III).

En parallèle, un autre ensemble de travaux faisait aussi parti de l'objectif d'expansion du ML, avec une importance particulière accordée aux interfaces des stations Entre Campos et Sete Rios, afin de doter le réseau de correspondances adéquates avec le chemin de fer (CP²⁵) – s'assurant ainsi la diminution du trafic de banlieue provenant de ce moyen de transport – et de contribuer à un meilleur aménagement du maillage des transports au service de la ville de Lisbonne.

Les travaux débutèrent sur divers fronts à un rythme accéléré : en août 1991 commencèrent les travaux de construction de l'aggrandissement de la station Entre Campos et de sa liaison à la station ferroviaire de la Ligne de Ceinture de la CP, par l'intermédiaire d'une galerie, en sous-sol, d'environ 150 m de longueur ; en octobre de l'année suivante débutèrent les travaux de construction du Parc de Matériel et Dépôts III (PMO III), de prolongement Rossio – Cais do Sodré et, très important, les travaux de déconnexion du nœud de Rotunda. Dès le mois suivant, commencèrent les travaux du prolongement Colégio Militar – Pontinha et d'accès au PMO III.

En mars 1993, un nouveau Plan d'Expansion du Réseau (PER II) était approuvé. Il entraînait le début de la construction d'une nouvelle ligne, destinée à desservir, notamment, la futur Expo'98 et l'extension des lignes résultantes du PER I, concrétisées par les tronçons suivants:

- Ligne A: Baixa-Chiado – Sul et Sueste
- Ligne B: Campo Grande – Alto do Lumiar
- Ligne C: Campo Grande – Telheiras et construction de la station Calvanas
- Ligne D: Moscavide – Alameda et Campolide – Estrela (8 stations) et liaison de service à la station Rato de la Ligne B.

²⁵ NdT : CP : Caminhos de ferro Portugueses / Société de chemin de fer portugais.

[200]

Il était prévu que le volume total de ces investissements, à coûts techniques et prix constants par rapport à l'année 1993, s'élèverait à 690 millions d'Euros²⁶.

L'entrée en exploitation, des tronçons Cidade Universitária - Campo Grande et Alvalade - Campo Grande, suivit de près l'approbation du PER II (3 avril 1993), et correspondait à la mise en service d'une nouvelle station (Campo Grande) et à l'augmentation de la longueur du réseau de l'ordre de 18%.

L'extension en cours – d'une longueur totale de 2,6 km de tunnels à construire entre Cais do Sodré/Rossio et Terreiro do Paço/Restauradores – bénéficia d'une nouvelle impulsion donnée par l'entrée en activité (septembre 1994) du tunnelier «Maria Lisboa», supertaube qui perfore et consolide les terres laissant les murs déjà construits.

L'époque est synonyme de dynamisme intense en ce qui concerne l'expansion du métro. Deux moments sont particulièrement importants et significatifs pour l'histoire du métro et de la ville. Le premier fut celui où les travaux de la ligne Alameda – Oriente, sur le tronçon Vale de Chelas / Av. de Berlim (15 novembre 1994) commencèrent.

Le second restera, dans la mémoire de tous ceux qui y ont assisté, comme un moment inoubliable: dans une première phase, en 1995, la transformation, de la ligne existante, en «Y», lors de l'inauguration de la station Rotunda II – ce qui permettait le début de l'exploitation de deux lignes distinctes : la ligne bleue Colégio Militar - Luz / Campo Grande et la ligne jaune Campo Grande / Rotunda – ensuite, l'évolution vers un réseau authentique constitué de trois lignes distinctes ce qui représentait une opération de portée stratégique-structurante très importante, pour les effets induits qu'elle aurait sur le système intégré de transports de la ville de Lisbonne. Le nouveau réseau serait alors augmenté d'approximativement 8 km de voies doubles et de plus de 7 nouvelles stations. Le réseau serait toujours doté, dans son ensemble, de 3 correspondances importantes entre les lignes du métro, et de 6 avec les autres moyens de transport, notamment avec le chemin de fer banlieue-région.

Les travaux avançaient à un rythme vertigineux sur plusieurs fronts, avalant les étapes, conquérant des espaces et offrant une mobilité croissante à la population de Lisbonne, que ce soit à travers l'extension kilométrique ou par les possibilités de liaisons avec les autres moyens de transports, qui étaient créées à mesure que les travaux avançaient.

Tandis que le métro s'acheminait vers Oriente, il remportait d'importantes victoires dans d'autres zones de la ville:

- L'ouverture au public de l'interface entre la station Rossio de la CP et la station Restauradores du métropolitain (7 octobre 1996);
- Inauguration de l'interface routière de la station Campo Grande (1 mars 1997);

²⁶ NdT : 138 milliards d'escudos. Conversion faite à l'aide de la conversion des taux de change lors de la fixation irrévocable des taux de conversion et entrée en vigueur de la législation afférente à l'Euro en 1999.

- Inauguration officielle du tronçon Colégio Militar / Luz - Carnide – Pontinha (18 octobre 1997);

- Inauguration officielle du tronçon Rotunda – Rato (29 décembre 1997);

- Début de l'exploitation du réseau du métropolitain de Lisbonne avec trois lignes indépendantes : lignes A, B et C (3 mars 1998);

- Inauguration officielle du tronçon Rossio - Baixa/Chiado - Cais do Sodré. La station Baixa/Chiado n'entre pas encore en service. La circulation des bus se fait directement entre Rossio - Cais do Sodré (18 avril 1998). Cette station n'est pas seulement la plus grande en dimension, comparée aux autres, mais elle constitue une des plus importantes du système de transports de Lisbonne, puisqu'elle rend possible la correspondance directe entre le métropolitain, le chemin de fer de banlieue (ligne de Cascais) et le transport fluvial;

- Ouverture à l'exploitation de la station Baixa/Chiado (le 25 avril 1998 pour la partie concernant la ligne C et le 8 août pour la partie concernant la ligne A) rendant possible la correspondance entre les lignes A et C.

Entre-temps, en mars 1998, on procédait au changement des dénominations de quelques stations du réseau du métropolitain de Lisbonne: Palhavã devint Praça de Espanha; Rotunda, Marquês de Pombal; Sete Rios, Jardim Zoológico et Socorro, Martim Moniz.

On présenta également les noms des quatre lignes qui composèrent le réseau en exploitation du métropolitain à partir de mai 1998 : Ligne A - bleue - Ligne de Gaivota (Pontinha-Santa Apolónia); Ligne B - jaune - Ligne de Girassol (Campo Grande - Rato); Ligne C - verte - Ligne de Caravela (Campo Grande - Cais do Sodré) et Ligne D - rouge - Ligne de Oriente (Alameda - Oriente).

À son tour, la ligne D avançait en direction de Oriente: en mai 1995 on travaillait déjà à partir de la station Alameda, dont le nœud entrerait en construction en novembre de cette année là. Tout était fait pour que, avant même l'entrée en exploitation des stations Cabo Ruivo (juillet 1998) et Olivais (novembre 1998), l'Expo'98 puisse être inaugurée à la station Oriente.

Le 19 mai 1998, jour historique, fut ouverte la ligne D, la ligne de Oriente. Il s'agissait de la première ligne totalement indépendante construite après l'inauguration du métropolitain. Avec une étendue de près de 6 km cette ligne comprenait, en plus d'une nouvelle station Alameda, six nouvelles stations Olaias, Bela Vista, Chelas, Olivais, Cavo Ruivo et Oriente, étant intégré dans la Gare Intermodale de Lisbonne.

7. Intermodalité (in)achevée

Je pense qu'il est possible d'avancer quelques observations à propos de ce pénible processus de conquête de l'intermodalité qui a accompagné la longue histoire de la construction de métro de Lisbonne.

Quelques aspects contextuels qui ont, de façon permanente, conditionné l'implantation et l'évolution de la relation entre la ville, le métro de Lisbonne et les autres systèmes de transports, doivent être noté:

[202]

- D'un côté la physionomie spécifique et, surtout, la croissance rapide et désordonnée de Lisbonne – dépassant toujours le temps de réponse du métro en termes de construction et d'extension, l'obligeant à une croissance forcée de réadaptation et d'accompagnement;

- D'autre part, le retard du métro, sur la ville et sur les autres moyens de transports a augmenté les effets négatifs, en étant mis à profit par la concurrence croissante et par l'occupation du marché par d'autres moyens de transport publics ou privés (l'automobile).

- À quoi doit s'ajouter l'absence, l'inefficacité ou le caractère tardif des politiques publiques dans le but d'encadrer et de gérer, soit l'évolution de la ville, soit la gestion du service de transports. Un contexte harmonieux aurait promu l'intermodalité, s'efforçant d'économiser et de rentabiliser les ressources, combinant ces stratégies avec les indispensables préoccupations sociales et environnementales.

Plus clairement, l'intermodalité, atteinte en partie par le métro à Lisbonne, a reflété le caractère lent de la construction du réseau dans ce que l'on peut découper en quatre phases:

- Une première phase qui débute par une construction déjà retardée (1955) et qui s'achève en 1972 avec l'arrivée du métro à Alvalade – une ligne courte où les possibilités de construction furent fortement conditionnées par des questions essentiellement financières, qui compromirent la concrétisation du Plan initial et l'entraînèrent dans des adaptations qui finirent par le rendre inadéquat et dépassé par la dynamique de croissance incontrôlée de la ville;

- La traversée d'une longue période (1972-1988) pendant laquelle quasiment rien ne se passa, en terme d'expansion du réseau du métro et au cours de laquelle des positions différentes se confrontèrent quant à la stratégie à appliquer et à la façon de reprendre le processus de construction du réseau. On finit par prendre l'initiative de le prolonger en direction de Campo Grande et de suggérer, dans le cadre d'une vive controverse, la décision d'avancer en direction de Benfica;

- Une troisième phase (1988-1998) à partir de laquelle nous pouvons enfin parler de réseau métropolitain. Période qui inclut la définition d'un plan stratégique, régulateur du processus d'expansion du métro de façon coordonnée, tenant compte des nouvelles réalités de la ville, et qui recueillit clairement le soutien des pouvoirs publics dans le but de le doter des ressources indispensables à sa bonne exécution. S'établirent alors les nouvelles directions à donner au développement du réseau (PER I), qui, cependant, durent être redéfinies en fonction de l'Expo'98.

- Nous pouvons enfin définir une quatrième phase, dans laquelle nous nous trouvons actuellement – en partie dérivant du passé – et qui tient compte du développement du réseau dans plusieurs directions, promettant de garantir qu'il inclura une partie importante de la ville de Lisbonne mais aussi des facilités d'accès entre celle-ci et tout l'espace qui l'entoure.

Prenant en compte les critères et les indicateurs de l'intermodalité adoptés dans le questionnaire établi par le Sous-Comité Exploitation du Comité

International des Métropolitains de la UITP, et ayant présent à l'esprit les quatre phases précédemment définies, nous pouvons affirmer, en ce qui concerne le processus de la conquête de l'intermodalité du réseau du métropolitain, que :

- La première période (1959-1972) – l'unique petite ligne du métro construite – trahissant les projets initiaux, offre des possibilités réduites d'intermodalité avec les autres moyens de transports. Il est d'ailleurs notable que la ligne du métro se développait pratiquement en se superposant aux lignes pré-existantes du tramway puis, plus tard, aux navettes d'autocar.

Pour l'essentiel, l'intermodalité se circonscrit, dans un premier temps, à la liaison au réseau des tramways, facilitée par le tarif unique et par l'accord de correspondance défini entre le ML et la Carris (dès 1960) qui est accompagnée par la distribution au public de la brochure « Manuel du passager », et, à partir de 1966, par l'établissement d'accords avec pratiquement tous les opérateurs routiers de banlieue qui assurent la correspondance à partir des terminus du métro Entre Campos et Sete Rios et les cars des diverses compagnies.

- Tout au long de la seconde phase (1972-1988) l'amélioration de la coordination avec la Carris a été recherchée en ce qui concerne les liaisons avec les terminus, ainsi que pour l'élimination des superpositions des services rendus par les deux compagnies. Enfin, a été aussi recherchée l'amélioration des infrastructures de soutien au service de correspondance à Entre Campos. La coordination des transports urbains a fait l'objet de préoccupations croissantes, comme en témoigne, à partir de 1979, la réalisation d'enquêtes de trafic.

À la fin de la période (octobre 1988), l'étendue de la ligne du métro passe de 11,9 à 15,7 km, intégrant quatre nouvelles stations – construction des tronçons Entre Campos - Cidade Universitária et Sete Rios - Laranjeiras - Alto dos Moinhos - Colégio Militar. Cette dernière représentait une nouvelle interface, avec le ML, la CCFL, et la RN comme opérateurs, qui venait se substituer partiellement à celle de Sete Rios, déjà engorgée, permettant ainsi l'augmentation du nombre de navettes qui pouvaient maintenant y avoir accès. Cette interface venait faciliter de façon manifeste l'accès des passagers potentiels, habitant dans les quartiers de Benfica, Pontinha et Carnide. Il faut noter que, dans ce cadre, la nouvelle philosophie incluait la construction de nouvelles stations, les transformant en un espace considérablement plus attractif et multifonctionnel.

Cependant, il est possible que la principale nouveauté introduite en matière d'intermodalité ait été la mise en place des abonnements multimodaux à partir de janvier 1977 par le ML, CCFL, RN et TT²⁷, et élargi à la CP en mai 1977. Tout au long des années suivantes, divers types d'abonnements multimodaux furent introduits à l'intention de groupes sociaux et de zones spécifiques.

- La troisième phase, correspondant à la période 1988-1998 est, sans aucun doute, la plus réussite dans cette conquête de l'intermodalité.

On assiste là à un processus particulièrement dynamique d'expansion du métro dans plusieurs directions, accompagné de la construction de nouvelles

²⁷ NdT: Société de transport Transtejo.

[204]

interfaces. La construction d'interfaces fut définie comme priorité dans le cadre du PER I et poursuivie dans le PER II. Au-delà des interfaces avec les autocars de banlieue, l'articulation du réseau du métro avec la ligne de ceinture ferroviaire est restée assurée dans les stations Areeiro, Entre Campos et Jardim Zoológico, pour absorber le trafic croissant à la suite de la construction récente d'une voie ferrée fixée sous le tablier routier du Pont du 25 avril. L'articulation avec la ligne de Cascais à partir de la station Cais do Sodré et avec la ligne Nord de la Gare do Oriente (et, à terme, Santa Apolónia) fut aussi développée. La station Cais do Sodré offre maintenant la liaison avec le transport fluvial, liaison qui sera renforcée quand la station Terreiro do Paço sera ouverte à l'exploitation.

Il est possible de parler dorénavant de réseau de métro, composé de quatre lignes avec des correspondances entre elles qui s'étendent dans la ville. Plusieurs structures d'appoint se construisent aussi, notamment des parkings, dans une recherche effective de coordination et de rationalisation des ressources (incluant l'environnement) des divers types de transports qui utilisent la ville. De plus, la politique d'amélioration et de modernisation des anciennes stations se poursuit, afin que ces anciennes stations et celles qui vont être construites deviennent espaces d'attraction esthétique, sociale et culturelle.

La réalisation d'enquêtes et d'études de trafic se poursuit et se développe, dans un but aussi bien quantitatif que qualitatif afin de définir des objectifs spécifiques. Des enquêtes d'opinion sont élaborées pour évaluer le ML auprès du public et le degré d'information de celui-ci sur les travaux d'expansion du métro. En 1992, est créée la TIS, Transports Innovation et Systèmes²⁸, un Regroupement Complémentaire d'Entreprises²⁹, constitué par le Métropolitain de Lisbonne, le Service de Transports Collectifs de Porto³⁰ (STCP) et José M. Viegas Consultores, Lda.. Ce nouvel ACE a comme objectif principal la réalisation d'études dans le domaine des transports (études de recherche, conseils/opinions, planification multimodal de réseaux...).

Nous assistons aussi à la modernisation de l'entreprise elle-même avec la valorisation de nouvelles fonctions (aspects commerciaux, marketing, communication interne et externe, image de l'entreprise), la reformulation des conditions d'exploitations des établissements commerciaux et des publicités existantes, et enfin avec la programmation et l'amélioration de l'exploitation de la publicité commerciale dans le réseau (préparation de nouveaux modèles d'information aux utilisateurs, lancement du journal de l'entreprise, effort dans le maintien d'une présence régulière dans les publications périodiques, promotion d'animations culturelles dans les stations, recherche de motivation des actifs au travers d'évènements soulignant des dates marquantes de la vie du métropolitain de Lisbonne).

La communication avec le public devient l'objet d'un traitement particulièrement attentif. Dans ce cadre et avec l'intention d'informer sur les réorganisations

²⁸ Transportes Inovação e Sistemas / TIS.

²⁹ Agrupamento Complementar de Empresas. NdT : aussi noté ACE.

³⁰ Serviço de Transportes Colectivos do Porto / STCP.

des stations, les innovations introduites dans le service, les plans, les travaux d'expansion du réseau, le Métropolitain de Lisbonne a promu plusieurs initiatives: des campagnes d'information sur les Plans d'Expansion de Réseau, sur les travaux en cours, ce à quoi doit être ajouté le développement d'actions de nature culturelle et l'élaboration d'enquêtes d'impact et de perception. Il y eut beaucoup d'actions déclenchées dans ce but. Parmi toutes ces actions, une d'entre elles doit être soulignée pour son importance: l'entrée en fonctionnement du Système Centralisé d'Information aux passagers à travers des panneaux électroniques situés dans toutes les stations du réseau et du Système de radiocommunications entre le Central de Mouvement et les bus de tout le réseau. Mais on peut citer aussi les expositions de promotion du PER, faites dans les écoles, une campagne d'information du public pour le «Projet Multimédia de l'Information du Public», l'enquête qui permet l'évaluation de l'indice de satisfaction des clients et, finalement, le développement du projet de Nouvelle Image de l'Entreprise (Corporate Identity).

Dans une ville en pleine transformation, le métro a conquis une place décisive, répondant à sa vocation d'épine dorsale du nouveau système intégré de transport qui avait été planifié pour la ville.

Le réseau du métropolitain de Lisbonne est aujourd'hui une plate-forme qui devient attractive, grâce au traitement esthétique qui lui a été apporté et par les espaces de convivialité sociale qu'il favorise. Il est servi par l'intermodalité qui, recourt aux moyens les plus modernes et dynamiques en ce qui concerne la promotion (information multimodale, titres de paiement intermodaux, schémas de coopération avec le monde du transport public et privé, développement technologique...). Il faut cependant reconnaître que cette conquête n'est pas terminée et qu'elle n'a pas été accompagnée d'actions identiques, dûment coordonnées et sélectivement assumées, dans d'autres secteurs comme le système ferroviaire suburbain-régional de l'aire métropolitaine de Lisbonne.

[206]

Chronologie de l'introduction de cartes et abonnements modaux et multimodaux

01-01-1976	Introduction de l'abonnement social dans la CCFL.
01-01-1977	Introduction de l'abonnement multimodal dans les ML, CCFL, RN et TT.
01-05-1977	Extension de l'abonnement multimodal à la CP.
01-06-1977	Élargissement de l'aire de l'abonnement multimodal par la création de la couronne 2.
01-12-1977	Élargissement de l'aire de l'abonnement multimodal par la création de la couronne 3.
01-10-1979	Introduction de l'abonnement touriste, valide dans la zone L.
01-06-1980	Introduction de l'abonnement multimodal destinée au 3ème âge, valide les fins de semaines, dans la zone L et les couronnes 1, 2 et 3.
01-07-1980	Introduction de l'abonnement multimodal « L Privé ». Intègre des opérateurs privés (Vimeca, Barraqueiro et Isidoro Duarte) au système des abonnements multimodaux de la Région de Lisbonne.
01-10-1980	Introduction de “ l'abonnement mensuel combiné” – abonnement de ligne - valide dans la zone L et au-delà de la 3e couronne (Opérateurs : ML, CCFL, Barraqueiro, Isidoro Duarte, Mafrense et Covas & Filhos).
01-01-1981	Introduction de l'abonnement multimodal destiné au 3ème âge, valide dans la zone L, sous condition horaire.
01-01-1981	Disparition de l'abonnement CCFL.
01-01-1982	Introduction des abonnements multimodaux destinés au 3ème âge, valides respectivement, dans les zones L – couronne 1 et zone L - couronnes 1 et 2, sous condition horaire.
01-11-1983	Introduction de la carte touriste, valide pour 4 jours.
01-09-1984	Introduction de l'abonnement multimodal destiné aux enfants entre 4 et 12 ans.
01-09-1984	Modification dans les conditions horaires des abonnements destinés au 3e âge.
01-10-1984	Introduction des abonnements de ligne L 123 (Sx) (Seixal) et L 123 (MA) (Montijo et Alcochete).
01-02-1985	Introduction de l'abonnement multimodal destiné au 3ème âge, valide dans la zone L et couronnes 1, 2 et 3, sous condition horaire.
01-07-1986	Introduction des abonnements multimodaux destinés aux retraités et aux personnes touchant une pension.
01-11-1992	Introduction du billet journalier et de la carte mensuelle, titres de transports exclusifs du métropolitain.

Bibliography

Archives du Métropolitain de Lisbonne, Plano Geral de Instalação e Exploração do Metropolitano de Lisboa. Memória 46 pp. / Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne. Rapport, 46 pp.

CASTRO, Francisco de Mello e (1959), *O Metropolitano de Lisboa, Extrait du rapport du Plan Général d'Installation et d'Exploitation du Métropolitain de Lisbonne, 1948*, Edition Metropolitano de Lisboa, SARL / Métropolitain de Lisbonne, SARL.

ROLLO, Maria Fernanda (1999), *Um Metro e Uma Cidade. História do Metropolitano de Lisboa*. Vol. I – 1885-1975, Metropolitano de Lisboa, E.P., Lisboa.