



Le transport ferroviaire au Portugal

Résumé : Depuis son adhésion à l'UE, le Portugal a développé un réseau routier très dense et performant, au détriment du transport ferroviaire qui bénéficie de peu d'investissements. Le pays ne dispose pas de ligne à grande vitesse et le projet emblématique d'une ligne Porto-Lisbonne a jusqu'à présent peiné à se concrétiser. Le gouvernement compte sur le plan de relance pour remettre à niveau et étendre le réseau ferroviaire portugais. Le projet de budget 2021 prévoit, à ce stade, 384 M€ pour le ferroviaire, un montant en forte hausse (+ 54 %).

Etat des lieux du réseau ferroviaire portugais

Le secteur est majoritairement dominé par les structures publiques : l'exploitation et la maintenance du réseau et des gares sont assurées par *Infraestruturas de Portugal* (IP) ; le transport de passagers par voie ferrée est majoritairement assuré par l'entreprise publique *Comboios de Portugal* (CP). Le Portugal a transposé la directive européenne sur la libéralisation du transport ferroviaire mais a toutefois maintenu l'entreprise publique comme opérateur interne pour les 10 prochaines années, avec des obligations de service public. La seule exception est la liaison entre Lisbonne et Setúbal, assurée par l'opérateur privé *Fertagus*. L'Institut de la mobilité et des transports (IMT) est l'organisme de l'État portugais en charge de la réglementation et de l'attribution de licences. L'IMT était aussi chargé des activités de régulation et supervision du secteur désormais imputées à l'Autorité de la mobilité et des transports (AMT), créée en 2014. Le réseau est composé d'un axe nord-sud, de trois liaisons avec l'Espagne et des réseaux périurbains de Lisbonne et Porto. Ces lignes ferroviaires de banlieue décomptent 90 % des passagers nationaux. Au total, la société publique IP estime l'étendue du réseau ferroviaire à 2 562 km, autour d'environ 500 gares.

Ces dernières années, les investissements ferroviaires ont été faibles : entre 2008 et 2018, le pays n'a pas acheté de matériel roulant neuf. Par ailleurs, l'entreprise publique IP a reporté ou annulé 18 projets prioritaires du plan *Ferrovía 2020* (principalement ceux du Nord et du Centre du Portugal). Le taux d'exécution du plan ferroviaire PETI 3+2 et *Ferrovía 2020* s'élevait à seulement 53 % fin 2019 (69,3 M€). Initialement prévus pour 2021, les travaux devraient être achevés d'ici au 31 décembre 2023.

Nouveaux projets et place du ferroviaire dans le plan de relance portugais

En 2019, les autorités portugaises ont manifesté un regain d'intérêt pour l'investissement dans le secteur via des appels d'offres pour renforcer les capacités de CP (22 trains, 162 M€) et du Métro de Lisbonne (7 trains, 127 M€). En 2019, le gouvernement a également annoncé une enveloppe exceptionnelle de 45 M€ pour CP sur 3 ans, utilisée notamment pour la création d'un centre technologique ferroviaire. Plus récemment, **un appel d'offres a été lancé en septembre 2020 pour l'achat de 129 trains.** Cette tendance se confirme dans le budget 2021 : **le gouvernement compte allouer 384 M€ pour le ferroviaire en 2021**, contre 250 M€ en 2020.

Dans le contexte de la crise sanitaire, l'ébauche actuelle **du plan de relance insiste sur la construction d'une ligne à grande vitesse entre Lisbonne et Porto**, considérée comme l'un des projets phares pour la reprise de l'économie. **Le plan propose aussi l'abandon du projet d'harmonisation de l'écartement des rails avec le reste de l'Europe**, en raison des coûts élevés associés. Des avis contraires ont été exprimés par la Confédération Entrepreneuriale du Portugal (CIP – principal syndicat patronal portugais) qui craint un isolement du pays et une limitation à ses exportations. Le projet d'une ligne reliant le port de Sines à l'Espagne (Badajoz) est maintenu.

Annexe 1 : État des lignes de chemins de fer au Portugal (2016)

Estado da ferrovia

- Mau
- Mediocre
- Razoável
- Bom

