



Les transports urbains au Portugal

Résumé : *Le gouvernement portugais vise à réduire, dans les déplacements urbains, la place de la voiture qui domine aujourd'hui largement les autres modes de transport, en développant un réseau de tramways et métros plus dense ainsi qu'en favorisant les véhicules électriques et à l'hydrogène.*

Etat des lieux des transports urbains au Portugal

Le transport urbain est dominé par la voiture au Portugal, une tendance à la hausse depuis 20 ans. Ce phénomène est exacerbé par la volonté de distanciation sociale liée au Covid-19. A Porto et Lisbonne, les deux plus grandes agglomérations du pays, près des deux tiers des trajets effectués le sont en voiture. Alors que les taxes sur le diesel sont élevées au Portugal (7^{ème} de l'UE), **les véhicules électriques sont populaires** (4 % des ventes en 2019, contre 2 % en France ou 1 % en Espagne). Les plateformes de VTC, dont l'activité est encadrée juridiquement depuis 2018, connaissent un grand succès dans les villes portugaises, depuis l'arrivée d'*Uber* en 2014 : à Porto et Lisbonne, les chauffeurs issus de ces plateformes sont plus nombreux que les taxis traditionnels. Une [étude](#) de l'Institut National de Statistiques (INE) montre que la voiture est adoptée par les automobilistes de Porto et de Lisbonne pour sa rapidité, son confort et comme alternative en absence de connexion directe en transports publics. Même les utilisateurs de transports en commun interrogés disent préférer la voiture, ils motivent ainsi leur choix des transports en commun par l'absence de permis, de véhicule ou un coût moindre.

Les transports en communs sont peu plébiscités par les Portugais. La part des distances effectuées en transport en commun est très faible, plaçant le Portugal (11 % des distances) en dernière place de l'UE (17 % en moyenne), selon Eurostat. **La pratique de la marche et du vélo sont aussi limitées.** Malgré la multiplication des plans de mobilité durable, l'installation des pistes cyclables (de 10 à 90 km à Lisbonne sur la dernière décennie) et de systèmes de partage de vélo (comme Gira à Lisbonne), le vélo reste un moyen de transport minoritaire. Enfin, le transport fluvial de passager est un moyen de déplacement important au Portugal (18 M de passagers en 2018 sur le Tage, région de Lisbonne).

La dépendance à la voiture est à l'origine d'une part importante des émissions de gaz à effets de serre du pays, où 24 % des émissions proviennent des transports, selon le rapport d'inventaire national. Avec un niveau de qualité de l'air comparable à celui des autres pays européens (mesures de NO2 et O3), le Portugal comptabiliseraient près de 6.000 morts prématurées liées à la pollution chaque année, d'après l'agence européenne de l'environnement.

Priorités gouvernementales et politiques locales

Les propositions de l'économiste Costa Silva, servant de base au plan de relance portugais, **prônent un développement de transports urbains alternatifs à la voiture et aux hydrocarbures (975 M€), avec le développement de lignes de métro léger, l'extension de lignes de métro à Lisbonne et Porto et l'électrification des transports en commun.** Il s'agit « d'atténuer les effets de l'échec du bus [...] qui s'est montré incapable de dissuader de l'utilisation de la voiture individuelle ». L'économiste promeut également **le développement de la voiture à hydrogène et électrique,** avec le déploiement de bornes de chargement, **ainsi que l'augmentation des pistes cyclables.**

Ces mesures concordent avec les politiques antérieures à la pandémie, qui favorisent l'achat de véhicules hybrides et électriques. Ces véhicules disposent d'incitations fiscales : réduction (- 75 % pour les hybrides) voire annulation (pour les électriques) de l'impôt sur les véhicules, et **subventions à l'achat** (2 100 € pour les particuliers, 600 € pour les entreprises).

Les autorités travaillent à l'intégration de l'ensemble de l'offre de transport en commun sur une seule plateforme. Elles misent aussi sur des outils « intelligents », comme à Lisbonne où a été lancé un appel d'offres (4,9 M€) pour un nouveau programme de gestion des feux de la circulation donnant la priorité aux bus, se substituant à l'ancien système français « Gertrude » datant de 1985.