

[www.ocomboio.net](http://www.ocomboio.net)

# Le rail au Portugal

Text de António Alves (Avril 2009) Photos de Dario Silva



Pont de São João (Porto-Gaia), Ligne du Norte, 2006

**Il y a 152 ans**, le 28 octobre 1856, a été inauguré le premier tronçon ferroviaire en territoire portugais. Il reliait Lisbonne à la ville de Carregado, à peine 36 km de distance. Les lignes portugaises ont commencé à être construites avec un écartement de 1,44m mais, en 1861 elles ont été élargies pour un écartement de 1,67m afin de s'ajuster à celui du réseau espagnol qui, pour des motifs politiques — la mémoire trop présente encore des invasions napoléoniennes — avait été construit ainsi. L'objectif était d'empêcher l'utilisation du chemin de fer par une toujours possible, du moins à l'époque, invasion française. En 1863 la Ligne de l'Est, laquelle faisait partie le tronçon inaugural de Lisbonne à Carregado, arrivait finalement à la frontière. Lisbonne était reliée au monde par un moyen de transport moderne et technologique.

Au Nord, le train est arrivé un peu plus tard. Les lignes du Minho (de Porto à Braga) et du Douro (de Porto à Penafiel) ont été seulement inaugurées en 1875. C'est également en cette même année qui fut inaugurée la ligne de Porto à Póvoa. Cette dernière aura l'honneur, 127 ans plus tard, le 7 décembre 2002, d'inaugurer le système de Métro Léger (tramway en site propre) de Porto.

En 1877, le pont Maria Pia sur le Douro, à Porto, est terminé par la fameuse compagnie Eiffel, elle permet enfin la liaison physique directe entre Lisbonne et Porto par chemin de fer. Cet ouvrage d'art est sans aucun doute le plus emblématique de l'ingénierie ferroviaire portugaise.

De nouvelles liaisons sont alors projetées et construites. Au nord, deux liaisons internationales sont établies : en 1886, Porto est relié à la Galice par Valença, sur la ligne du Minho et la ligne du Douro est connectée à Salamanca en 1887, fruit de la volonté des bourgeois de Porto. Jusqu'en 1949, avec l'arrivée du train à Arco de Baulhe, terminus de la ligne du Tâmega, le chemin de fer portugais connaît

# MAPPA

DOS

## CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

Em 1 de Janeiro de 1895

### NO CONTINENTE E NO ULTRAMAR

PUBLICADO PELA

## GAZETA DOS CAMINHOS DE FERRO

DE

## PORTUGAL

REDAÇÃO - R. DO LORETO-43

LISBOA

### LINHAS EM EXPLORAÇÃO

ADMINISTRAÇÃO DO ESTADO

Sul e Oeste.	Kilometros
Sul - Barreira a Faro.....	340
Ramal - Pichal Nova a Setúbal.....	18
Evora - Casa Branca a Extremoz.....	79
Sueste - Beja a Fátima.....	43
43	478
Minho e Douro.	
Minho - Porto a Fronteira de Valença.....	132
Ramal - Porto a Porto-Alfândega.....	4
Nisa a Uruga.....	15
Douro - Ermesinde a Fronteira de Barco d'Alva.....	192
192	343
Total das linhas do Estado.....	810

### COMPANHIAS

Companhia Real.	
Leaste - Lisboa a Fronteira Badajoz.....	275,6
Ramal - Torre das Vargens a Fronteira de Valença a Alcantara.....	71,7
Norto - Estremoz a Porto.....	229,6
Ramal - Coimbra B a Coimbra.....	9,7
- Cintura de Lisboa.....	9,0
Urbana - Lisboa-Rioja a Bifurcação de Sete Rios.....	4,0
Cintura-Terras - Alcantara a Cintura e Terras.....	74,1
Terras-Figueira - Terras a Figueira da Foz.....	169,3
Alfândega.....	23,9
Cascaes - Alcantara a Cascaes.....	211,9
Beira Baixa - Abrantes a Bifurcação de Guarda Beira Alta.....	1.070
Figueira da Foz a Fronteira de Vilar Formoso.....	253
253	283
Companhia Nacional (vias reduzidas).	
Mirandella - Fax Teu a Mirandella.....	55
Vizou - Santa Comba a Vizou.....	50
50	105
Porto a Povoa e Famalicão (vias reduzidas).	
Povoa - Porto (Baixa Vista) a Famalicão.....	58
Mattosinhos - Senhora da Hora a Leça.....	6
6	64
Guimarães (via reduzida).	
Trofa a Guimarães.....	34
34	34
Total das linhas de companhias.....	1.589
Total da rede no continente.....	2.344

### SIGNALES CONVENCIONALES

- Cidade cabega de distrito
- " " " concelho
- Cabeça de concelho
- Praça de guerra
- Estrada Real
- " districtal
- Caminho de ferro
- " " em constr.
- " " a construir

Escala de 1/100000



N. 15.770



### DEPOSITADO

em conformidade com o art. 604 doCodigo Civil, para gosar dos direitos de propriedade no mesmoCodigo consignados.



Poste de Commandement Operationnel, Porto, 2008

une expansion, malgré des hauts et des bas et de chroniques difficultés financières.

Pendant les trois décennies qui suivirent, il y a eu quelques améliorations, notamment l'introduction de la traction diesel et ensuite de la traction électrique à 25 000 volts. Elle est arrivée d'abord à la ligne de Sintra et au tronçon Lisbonne - Carregado. En 1966, est finalement inaugurée l'électrification de la ligne Lisbonne - Porto. A partir de la fin des années 60, grâce à des moyens financiers exceptionnels, on lance le plan de Rénovation Intégrale de la Voie (RIV), mais mettant déjà l'accent, tout comme aujourd'hui, sur l'axe Braga - Lisbonne. En 1975, la CP, qui était déjà détentrice de la concession globale, est nationalisée par le gouvernement révolutionnaire.

A partir des années 80, deux tendances opposées et contradictoires deviennent la norme jusqu'à nos jours. Dans un côté, on ferme des voies, surtout dans l'intérieur du pays (Tás-os-Montes, Alentejo, etc.). Viseu, une importante capitale de Département qui a atteint un développement considérable pendant les dernières décennies, s'est vu lui être retiré le service ferroviaire en 1988. D'un autre côté, on a modernisé les réseaux de banlieue de Lisbonne et Porto où du matériel neuf a été mis en circulation.

En 1988, le Conseil des Ministres, présidé par Cavaco Silva, approuve le "Plan de Modernisation des Chemins de Fer 1988-94". En conséquence de ce plan, exclusivement axé sur les banlieues de Lisbonne et Porto et sur la ligne nord-sud Braga - Faro, plus de 770 km de voie ferrée ont été désactivés. Dans le Nord, cette politique de fermeture de lignes a été particulièrement dévastatrice.

On a concentré les investissements surtout sur les réseaux banlieues et on a débuté celui qui demeure à ce jour l'un des plus grands échecs de l'histoire du chemin de fer portugais : le projet de modernisation de la ligne du Nord (Lisbonne - Porto). Aujourd'hui, vingt ans après, celui-ci est loin d'avoir



Train de banlieue Aveiro-Porto, 2006



Train de banlieue, Ligne de Cascais, 2008



Estation Casa da Música (Metro do Porto), 2009

Estation Cruz Quebrada, Lisboa, 2008







Réseau banlieue Lisboa, 2008



Estação do Pólo Universitário (Metro do Porto), 2009

été mené à son terme. Après avoir investi des millions et des années de travail, la modernisation de la principal voie ferrée portugaise traîne en longueur. On ne garantit même pas sa conclusion et son projet initial a été abandonné en grande partie. De ce fait, les trains à pendulation active, connus sous le nom commercial de "Alfa Pendular", qui circulent depuis 1999, n'ont jamais pu atteindre les performances auxquelles on pouvait s'attendre et effectuent des temps de voyage bien inférieurs à leurs possibilités techniques.

Cependant, on a pu assister, durant les derniers vingt ans, à des changements assez positifs pour le chemin de fer au Portugal. Tout d'abord la modernisation des systèmes de transport en banlieue des deux principales métropoles (Lisbonne et Porto). On a rénové des voies, quelques un des axes ont été pourvus de quatre voies de circulation, et de nouveaux trains ont été achetés. En 1991, on a inauguré le pont S. João sur le Douro, à Porto (en substitution du vieux pont d'Eiffel) et, finalement, le 29 juillet 1999, le train a enfin circulé sur le pont 25 avril, traversant le Tage. La rénovation intégrale des lignes de Beira Baixa, Minho (jusqu'à Braga), Douro (jusqu'à Caíde) et de la ligne du Sud de Lisbonne jusqu'en Algarve, ainsi que l'introduction de nouvelles technologies de contrôle et commandement de circulation, de communications et de sécurité et d'aide à la conduite sont d'autres innovations très positives. Les "Alfa Pendular" qui circulent aujourd'hui entre Braga et Faro, malgré tout, ont introduit un nouveau standard de qualité dans le service ferroviaire portugais.

Aujourd'hui, la polémique se tourne vers l'introduction des trains à grande vitesse, le tracé des voies à construire et les coûts d'un tel projet.

Mais la grande révolution ferroviaire portugaise n'est pas apparue au sein des lignes classiques.



Ligne du Minho, 2007

Elle est arrivée le 7 décembre 2002 avec l'ouverture de la ligne Bleue du système de métropolitain léger (tramway en site propre) qui, comme mentionné un peu plus haut, profite de l'ancienne voie étroite de Porto à Póvoa. C'était une aspiration de la métropole du nord de Portugal où habitent 1,3 millions de personnes, dont le projet avait débuté en 1989. Son réseau est actuellement de 60 km, avec 8 km en tunnel et 70 stations, a été utilisé par 51,5 millions de personnes rien qu'en 2008. En constante croissance, en ce moment il est utilisé par 5 millions de personnes chaque mois, a reçu des prix internationaux et est considéré comme un Cas d'étude au niveau international.



Gare d'Oriente, Lisboa, 2008



Ligne du Tâmega, 2009



Viaduc "Ponte seca de Durrães", Ligne du Minho, 2009

Station Trindade (Metro do Porto), 2009





Station Aeroporto (Metro do Porto), 2009



Renovation intégral de Linha de Évora, 2006



Ligne du Minho, 2009.

Service de banlieue, Ligne de Cascais, 2008

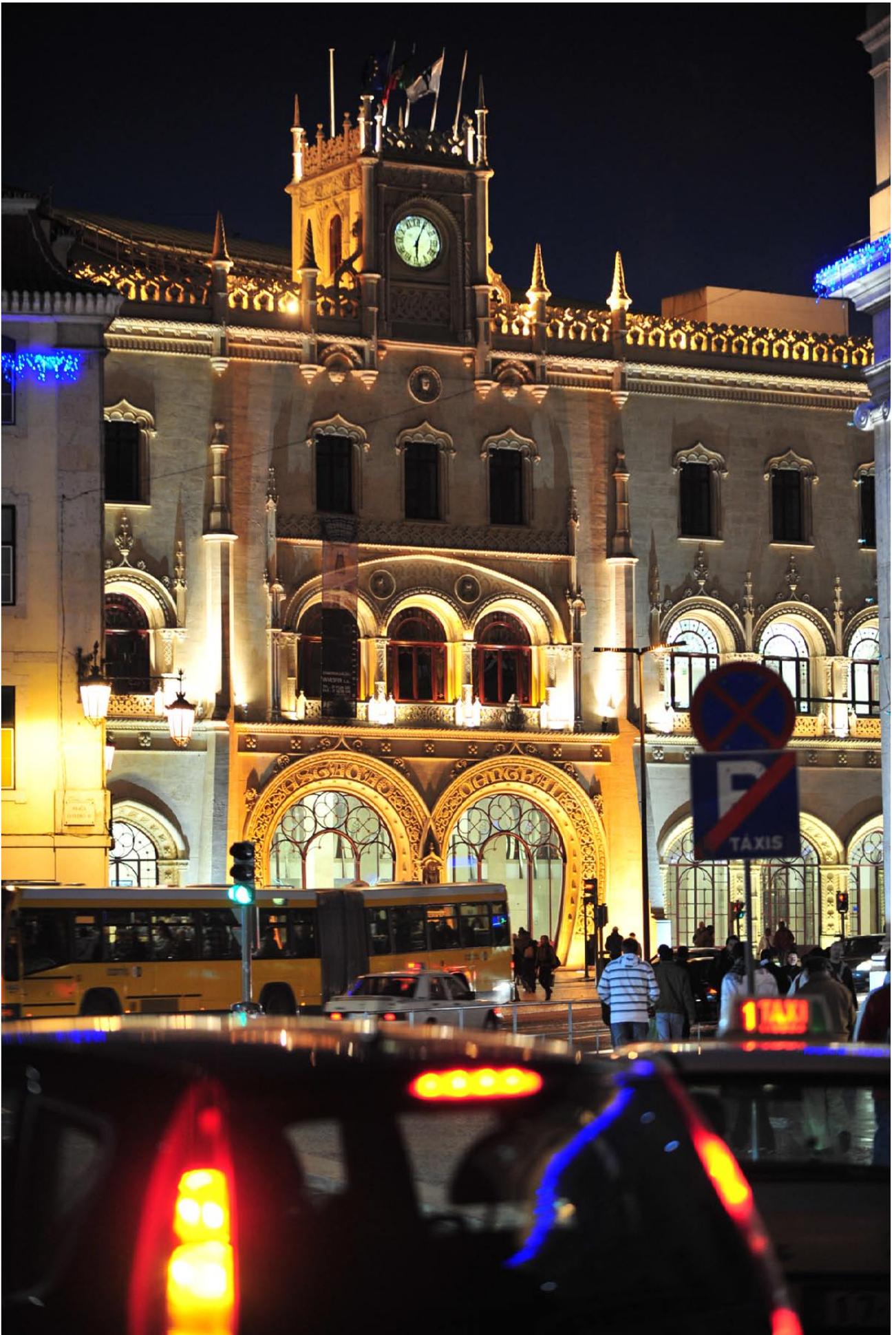




Gare de Porto São Bento, 2006



Réseau banlieue, Lisboa, 2009



Gare de Rossio, Lisboa, 2008



Gare de Rossio, Lisboa, 2008



Station Varziela (Metro do Porto), 2009

Station de Vale de Prazeres, Ligne de la Beira Baixa, 2009





Neige à la gare de Tadim, Ligne de Braga, 09 de Janvier de 2009

Station Castêlo da Maia (Metro do Porto), 2009





Service regional à Ligne de Beira Baixa, 2009



Service de banlieue Porto-Aveiro, 2009



Gare de Porto São Bento, 2008



Gare de Barcelos, Ligne du Minho, 2006



Ligne de Beira Baixa, 2009



Entroncamento, 2009



Entroncamento, 2009