

**ELEMENTS DE REPONSE A LA  
PROBLEMATIQUE UNE  
COEXISTENCE FORCEE DU  
METRO LEGER ET DU CENTRE  
HISTORIQUE**

---

Dans cette partie, nous allons tenter de répondre à la problématique par l'intermédiaire de l'analyse détaillée du projet de métro léger de la ville de Porto et l'enquête réalisée auprès de personnes habitant Porto. Rappelons que la problématique était la suivante : Est-ce que le métro léger de Porto, qui poursuit des objectifs de développement durable, a réellement intégré les questionnements relatifs au centre historique dans la conception du projet ?

Notre hypothèse était que le métro léger a réussi à s'intégrer dans le centre historique de Porto en limitant son impact et donc les conflits puisqu'il traverse la zone en souterrain, pour autant les effets bénéfiques du métro léger /l'interaction entre le métro léger et le centre patrimoniale semblent réduit.

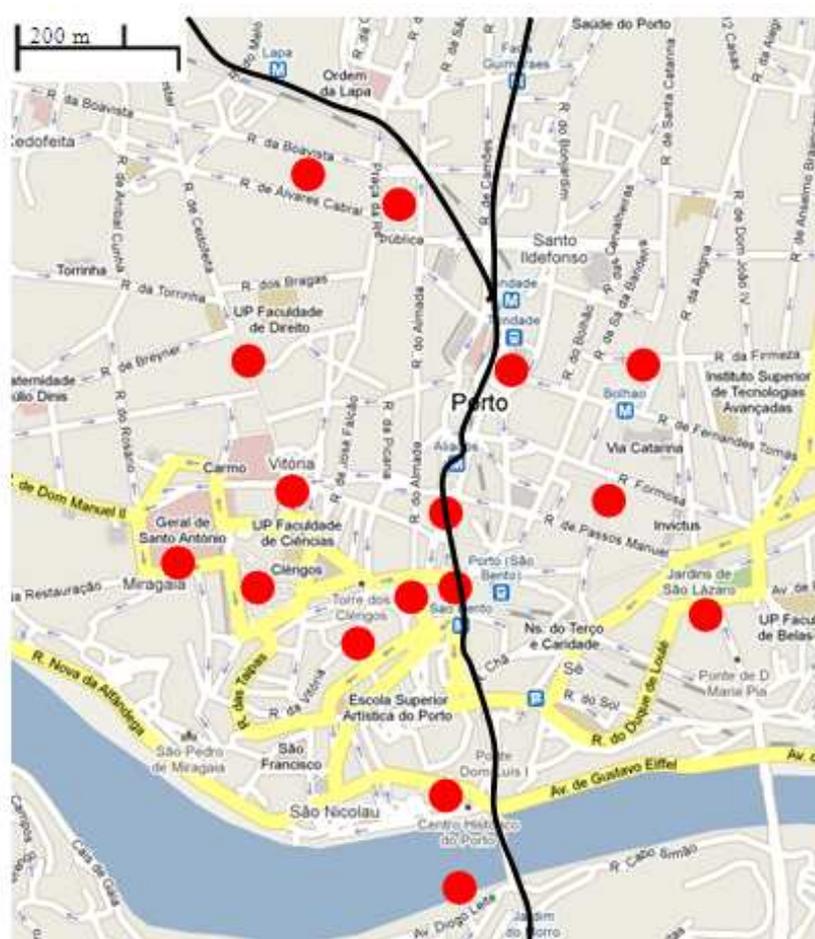
## **1. Une maigre concertation des acteurs du patrimoine et des habitants**

---

Le Portugal est un pays où l'intercommunalité n'est pas un priorité. En effet, il n'existe pas de structure comme la région ou comme le département qui permet à l'Etat de déléguer des actions à un niveau local. Ainsi, il n'est pas dans la coutume des portugais de rassembler l'ensemble des acteurs pour des questions transversales comme le choix du tracé du métro léger. Ainsi la société Metro do Porto, S.A. a traversé le centre historique en souterrain. Les raisons évoquées étaient la quantité de bâtiments patrimoniaux dans cette zone. Mais n'aurait-il pas fallu demander aux acteurs du centre historique si le passage d'un métro léger en surface aurait été un atout ? Selon Céline Gorin, les critères de l'UNESCO vont dans le sens « de concilier la préservation du patrimoine aux stratégies de développement, et dans cette approche la gestion prend une place de plus en plus grande. Dans cette perspective de renouer l'ancien au moderne, l'individu est au cœur du changement ». Hors dans le cas précis du métro léger, voici ce que M. de Carvalho, président du conseil d'administration du Metro do Porto, S.A. indique dans le magazine *Jornal do metro* : « O percurso subterrâneo abrange a zona da central do Porto. O objetivo é proporcionar um transporte fácil e rápido, sem colocar em causa o centro histórico do Porto, classificado pela UNESCO como Património Mundial ». Selon Paulo Pinho, professeur à la FEUP (Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto), « a grande parte da inteligencia portuense, nomeadamente arquitectos, era contra o projecto » et « as elites da cidade entendiam que o metro poderia desvalorizar o carácter histórico-monumental do centro ». On voit donc que la rencontre entre les acteurs du métro léger et ceux du centre historique auraient amener à des compromis qui auraient servis l'intérêt des uns et des autres et une meilleure compréhension du choix du métro léger. Cette décision a été faite sans prendre en compte l'avis des habitants qui n'ont pas été concertés pour le choix du tracé. Les habitants sont impliqués par des enquêtes réalisées pour connaître leur satisfaction sur le métro léger où l'échantillon inclut seulement des personnes l'utilisant. Ainsi en ayant mis le métro léger en souterrain au niveau du centre-historique, la société évitait un débat houleux avec l'élite de la ville. Ce manque de concertation mène vers un choix rapide de localisation des stations.

## 2. Des points clés du centre historique non desservi aujourd'hui

Le métro léger de Porto s'étend, nous l'avons dit, sur un territoire très large puisque le réseau fait une longueur de 60 km. A l'échelle de l'Aire Métropolitaine de Porto, cette large étendue a posé les questions de l'étalement urbain et du rendement du réseau, on constate malheureusement que cette étendue mène à une augmentation de la zone urbanisée et un mauvais rendement étant donné que le métro léger dessert des zones peu denses. Si on se penche maintenant sur une échelle plus restreintes qui est celle du centre-ville. Il est desservi par quatre stations de métro léger : Trindade, Bolhão, Aliados et São Bento. Lors de l'enquête réalisée sur un échantillon de 17 personnes, si l'on prend en compte tous les lieux mentionnés, le métro léger ne dessert qu'une faible partie de ce centre.



Carte 9: Localisation des lieux d'intérêt dans le centre de Porto selon les personnes interrogées

Sources : 2010 Google – Données cartographiques © 2010 Tél Atlas, enquête

● lieux mentionnés par l'échantillon

— tracé du métro léger

Néanmoins, un espoir est possible avec les phases suivantes prévues pour le réseau de métro léger qui se rapprocherait de ces points d'intérêt comme on peut le voir dans la carte 10. Ce phasage peu adapté au priorité du territoire s'explique selon Jean-Guillaume Cozon par l'absence de documents de planification du déplacement dans l'agglomération portuaise. Hors, les phases 2 et 3 sont aujourd'hui en suspens à cause d'un manque de financement.

**Carte 10: L'évolution du tracé du métro**

Sources : Metro do Porto, S.A.



Par ailleurs, on constate que la zone de la Ribeira qui est au plus proche du fleuve sera toujours un peu écarté du métro léger, il faudra faire attention aux dynamiques de cette zone qui peuvent en être perturbées. Le funiculaire qui suit les anciens tracé d'un ascenseur présent dans les années 1890, permet d'arriver sur les quais de la Ribeira en bas du funiculaire et rejoint la place Batalha en haut. À ce jour, il n'est pas prévu d'améliorer la connexion entre la place Batalha et le réseau du métro léger. On peut supposer que cette partie outre le fait qu'elle soit classée au Patrimoine Mondial de l'UNESCO est habitée par une population aux faibles revenus. Cette population n'est pas ciblée par la société Metro do Porto, S.A. pour l'attirer à utiliser le métro léger. On peut donc se demander si le choix de ne pas mettre le tracé dans cette est due à sa population peu aisée. Pourtant on constate déjà un début de phénomène de gentrification de ce quartier malgré la volonté de l'UNESCO de conserver les habitants de ce quartier. Il se pourrait que l'accès amoindri à la mobilité est un impact sur le choix des personnes de classe moyenne à choisir leur logement dans le centre, même si celui-ci est rénové.

### **3. Un choix d'investissement au détriment du patrimoine**

---

Le métro léger de Porto a coûté plus de 2 milliard d'euros depuis le début du projet. Une grande partie a été investie pour la phase de construction du réseau mais aussi pour l'achat de véhicules. Hormis ce qui touche directement au fonctionnement du réseau en lui-même, des sommes ont été investies dans les normes environnementales qui sont d'une grande qualité, ceci permettant de répondre notamment à la diminution du taux de carbone. De plus, des actions sociales ont été menées en parallèle : une compensation financière a été donné aux commerçants qui voyait leurs activités touchées par la construction du métro léger et les habitants ayant des nuisances dû au travaux se voyaient reloger gratuitement dans un autre lieu le temps nécessaire. Metro do Porto, S.A. a contribué à de nombreuses manifestations culturelles. Toute ces dépenses dans l'intérêt de l'environnement et de la population font que l'investissement sur le patrimoine bâti n'a pas été aussi important encore que le patrimoine archéologique a nettement augmenté grâce au métro léger.

## **4. Une prise en compte égalitaire du patrimoine sur tout le réseau du métro léger sans favoritisme pour le centre historique**

---

Le parti pris de la société Metro do Porto, S.A. a été de porter une attention au patrimoine se trouvant sur tout le réseau. En particulier, lors des travaux, de nombreuses découvertes ont été faites sur le patrimoine archéologique avec la fontaine du 16<sup>e</sup> siècle Arca de Água trouvée à l'emplacement de la station Campo 24 de Agosto ou un site préhistorique de l'âge de cuivre sur le ligne de Trofa ou encore un site romain de l'âge de bronze sur la ligne de Póvoa de Varzim etc. Tout ce qui se trouvait sur le chemin du tracé a été déterré et mis en valeur, ce qui a permis d'en savoir plus sur l'urbanisation de la ville de Porto. En ce qui concerne le patrimoine bâti existant, il faut constater que peu de choses ont été réalisées. Mais les espaces publics aux abords des stations du métro léger ont été très soignés avec l'appel de différents architectes pour les réaliser. Pourtant, il y aurait de nombreuses actions à mener envers le bâti existant qui est dans un mauvais état notamment dans le centre de la ville. La simple prise de recul par rapport au patrimoine aurait permis d'identifier entre le patrimoine archéologique et le patrimoine bâti, lequel des deux avaient le plus besoin d'aide pour en améliorer la qualité.