

"L'Algarve au carrefour" dans Inforegio panorama (décembre 2005)

Légende: En décembre 2005, le mensuel Inforegio panorama publie un reportage sur la région de l'Algarve, au sud du Portugal. Cette région bénéficie d'un fort développement grâce notamment au financement par l'Union européenne des infrastructures de transport.

Source: Inforegio panorama. Décembre 2005, n° 18. Bruxelles: Thierry Daman, Commission européenne, Direction générale de la politique régionale. ISSN 1608-

3903.http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/panorama/pdf/mag18/mag18_fr.pdf.

Copyright: (c) Union européenne, 1995-2012

URL: [http://www.cvce.eu/obj/"l_algarve_au_carrefour"_dans_inforegio_panorama_decembre_2005-fr-05ff5164-9d53-42c3-b5d0-bd333d98eff4.html](http://www.cvce.eu/obj/)

Date de dernière mise à jour: 19/09/2012

Les transports, un axe moteur du développement régional

Reportage

Les transports à l'heure d'une nouvelle étape socio-économique pour le sud du Portugal

L'Algarve au carrefour

Malgré le profond déséquilibre qui subsiste entre l'arrière-pays et la côte, la région la plus pauvre du Portugal il y a cinquante ans se situe désormais au troisième rang du pays en richesse par habitant. Ainsi, après 2006, l'Algarve ne devrait plus être une région relevant de l'objectif n° 1. L'Union européenne a fortement contribué à ce bond en avant, notamment en finançant massivement l'amélioration des infrastructures de transport, qu'elles soient routières, ferroviaires, aériennes ou maritimes. Mais au-delà de ce très important et très visible effort d'équipement pointe une certaine inquiétude: toujours excentrée et très dépendante du tourisme, l'Algarve va devoir faire les bons choix pour maintenir sa croissance et sa compétitivité.

C'est une nuit sombre et seuls quelques réverbères laissent entrevoir les silhouettes blanches des maisons de Sanlúcar de Guadiana, juste en face, sur la rive espagnole. *«Vous voyez ces barques à moteur? Elles sont toutes amarrées pour la nuit. À cette heure-ci, il n'y a que le médecin de garde qui peut encore se débrouiller pour traverser le fleuve»*, commente Carlos Cruz, chargé des relations publiques de la région Algarve. Nous sommes sur la rive portugaise du Guadiana, à Alcoutim (700 habitants), le vis-à-vis de Sanlúcar, en Espagne. À peine 200 m d'eau les séparent, mais aucun pont n'a jamais relié les deux villages. Le plus proche lien fixe permettant à un véhicule de passer en Espagne se trouve à 50 km au nord, dans les environs de Paymogo, ou à 50 km au sud, au pont international du Guadiana achevé en 1992. Malgré la chute des deux dictatures ibériques «sœurs ennemies» et l'entrée des deux pays dans l'Union européenne, le Guadiana forme ici une frontière toujours difficile à franchir. *«C'est probablement le seul endroit habité en Europe où la distance entre deux ponts — 100 km — est la plus grande! La construction d'un pont entre Alcoutim et Sanlúcar est à l'étude dans le cadre d'Interreg, mais aucun calendrier n'a encore été fixé»*, regrette Carlos Brito, longtemps député et conseiller municipal d'Alcoutim, et responsable du mensuel local «Jornal do Baixo Guadiana». *«Pour rappeler l'intérêt des deux rives à disposer d'une liaison terrestre, notre association transfrontalière Alcoutim-Sanlúcar a organisé cet été une grande fête au cours de laquelle on a formé un "pont" en accolant bord à bord les bateaux des deux villages.»*

Ce pont, dont les coûts de construction sont estimés à 15 millions d'euros, ne serait pas un luxe, d'autant plus qu'on note une intensification des échanges entre les populations des deux villages: des Portugais achètent des maisons côté espagnol, et les Espagnols sont de plus en plus nombreux à utiliser les services offerts côté portugais. D'un point de vue macroéconomique, la petite agglomération aimerait bien aussi devenir le débouché de l'Andevalo, un territoire espagnol proche mais encore plus enclavé, qui fait l'objet d'un important plan de développement mis en œuvre par le gouvernement d'Andalousie. *«On renouerait aussi avec les nombreux échanges commerciaux, de bétail notamment, qui existaient entre l'Espagne et le Portugal à cet endroit au cours des années 30»*, rappelle Carlos Brito.

Vitesse et croisières

Malgré l'absence de pont, Alcoutim est en train de vivre depuis cette année une véritable révolution économique, une sorte de modèle en réduction de ce que l'Algarve a connu au cours des trente dernières années.

Préserver par l'isolement, le caractère sauvage du Guadiana fait à présent recette: depuis le printemps 2005, deux compagnies de croisières — l'une portugaise, l'autre belgo-française — font escale à Alcoutim. Partis de Portimão pour les uns et de Séville pour les autres, ce sont plusieurs centaines de visiteurs qui débarquent chaque semaine dans la localité, une manne pour le commerce local.

Et puis, surtout, il y a la route: achevée en juillet 2005, la transformation jusqu'à Alcoutim de l'IC27 («itinéraire complémentaire») en route nationale d'excellente qualité, à la fois sûre et rapide, met Alcoutim à

25 minutes de Vila Real de Santo António, «capitale» du bas Guadiana sur la côte. C'est quatre fois moins de temps qu'auparavant. Désenclavé du point de vue routier, Alcoutim se trouve désormais situé le long de l'important axe Nord-Sud parallèle au Guadiana qui mène à Beja, en Alentejo. Avec la modernisation de l'IC27, c'est tout l'est de l'arrière-pays d'Algarve, la Serra de Caldeirão, qu'on espère revitaliser.

«C'est très important de favoriser l'accessibilité, encore faut-il que le territoire possède une dynamique économique interne, ce qui est heureusement le cas ici», fait remarquer Carlos Brito. Avec la route et les croisières, Alcoutim va pouvoir développer et diversifier ses activités touristiques, les positionner davantage sur le haut de gamme, en promouvant le tourisme de chasse, par exemple. La valorisation des produits locaux va également être facilitée: les petites fromageries locales, notamment, vont augmenter leurs débouchés, et la municipalité d'Alcoutim, qui peut désormais de façon réaliste envisager d'attirer des investisseurs, lance la création d'une zone d'activités. Grâce à la route, enfin, on observe déjà une stabilisation de la population, l'exode rural étant compensé par de récentes installations d'«urbains» venus de Vila Real, voire de Faro.

La modernisation de l'IC27 est par ailleurs exemplaire des synergies existant entre les trois programmes à l'œuvre en Algarve en matière de transports: le programme opérationnel national «Accessibilité et transports» (3,312 milliards d'euros, dont 280 millions concernent l'Algarve), le programme régional PROAlgarve (108 millions d'euros pour le volet «transports») et Interreg III A Espagne-Portugal pour les projets à vocation transfrontalière. Ainsi, pour l'IC27, le tronçon Monte Francisco-Odeleite (17,5 millions d'euros) s'inscrit dans le programme opérationnel «Accessibilité et transports», tandis que le tronçon Odeleite-Alcoutim (14,4 millions d'euros) est un projet Interreg III A, le FEDER intervenant chaque fois pour environ 50 % des coûts.

Plus généralement, les aides européennes — FEDER et Fonds de cohésion en particulier — ont permis au cours des dix ou quinze dernières années d'améliorer sensiblement les grands axes routiers régionaux et interrégionaux: ainsi, l'IC27 est la deuxième voie Nord-Sud qui relie l'Algarve au reste du Portugal. Dans les grandes lignes, la modernisation du réseau routier régional s'articule autour de deux axes perpendiculaires: l'achèvement jusqu'en Algarve de l'autoroute A2, qui traverse le Portugal du nord au sud, et la construction, d'est en ouest le long de la frange côtière très urbanisée, de la «Via do Infante», une voie express à quatre bandes de circulation qui relie désormais Lagos à la frontière espagnole.

Sur les rails

Le rail n'est pas en reste: cofinancée par le Fonds de cohésion (plus de 320 millions d'euros sur un total d'environ 400 millions), la «modernisation de la liaison avec l'Algarve» s'inscrit dans le cadre du projet prioritaire n° 8, «Liaison multimodale Portugal-Espagne-Europe centrale», des réseaux transeuropéens de transport (RTE-T). Achevés en 2004, les travaux ont été effectués en quatre phases correspondant à quatre tronçons totalisant 339 km. L'opération s'est accompagnée d'une réfection des gares. La rénovation de l'assise des voies, la rectification du tracé à certains endroits, la construction ou l'adaptation d'ouvrages d'art (y compris le célèbre pont du 25 avril à Lisbonne), la suppression de passages à niveau, l'électrification de la ligne, la modernisation de la signalisation et des télécommunications permettent maintenant d'effectuer le trajet Faro-Lisbonne en 3 heures au lieu de 4 heures et demie auparavant. Jorge Rodrigues, responsable régional de la signalisation au REFER, le réseau ferré portugais, énumère les avantages de cette modernisation en profondeur: *«Outre le gain de temps, on note une plus grande sécurité, fiabilité et ponctualité; notre marge de décalage par rapport à l'horaire annoncé est passée à 3 minutes au lieu de 15 à 20 auparavant. L'amélioration du confort est très sensible aussi grâce à la mise en service de nouvelles voitures plus silencieuses. Sans parler de l'avantage écologique que procure l'électrification.»* Résultat: une augmentation d'environ 30 % de passagers, *«mais aussi un changement d'image du rail, plus dynamique»,* ajoute Jorge. *«On voit de plus en plus de gens travailler dans le train avec un ordinateur portable.»*

Seconde révolution touristique

Campos Correia, président de la commission de coordination du développement régional (CCDR) d'Algarve, résume la stratégie régionale: *«Notre objectif est de faire de l'Algarve l'une des régions les plus*

compétitives du Portugal et de l'Europe d'ici dix ou quinze ans. L'amélioration des transports s'inscrit parfaitement dans notre plan d'action territorial: accrocher l'Algarve à la "dorsale portugaise", ce qui est chose faite avec l'achèvement de l'autoroute A2 (vers Setúbal, Lisbonne, Porto) et la modernisation de la voie ferrée Lisbonne-Faro; relier efficacement notre région à l'Espagne grâce à la Via do Infante et prévoir également, à terme, une liaison ferroviaire entre l'Algarve et l'Andalousie; mais développer aussi les transports locaux, par exemple des métros de surface à l'intérieur de ces agglomérations régionales que forment Lagos-Portimão-Lagoa et Loulé-Faro-Olhão, qui comptent chacune entre 100 000 et 200 000 habitants.»

Mais au-delà de ce très important et très visible effort d'équipement — et de la fierté des progrès accomplis — pointe une certaine inquiétude. *«Nous sommes à la croisée des chemins et nous allons devoir effectuer les bons choix»*, avertit Antonio Mendes, directeur de l'aéroport de Faro.

Construit en 1965 et ayant bénéficié à plusieurs reprises d'aides européennes pour sa modernisation et son extension, cet aéroport est le deuxième du Portugal en nombre de passagers (4,7 millions en 2004). Comme le précise son directeur, *«c'est un aéroport essentiellement "inbound", un point d'entrée pour les touristes étrangers et les résidents secondaires»*. Avec le boom immobilier que connaît l'Algarve depuis quelques années, ces derniers sont aujourd'hui aussi nombreux que les touristes. La clientèle de l'aéroport, tant passagers que compagnies, est donc en pleine mutation: depuis 1999, on note aussi un déclin des vols charters et une augmentation des compagnies aériennes à bas prix. Parallèlement, les usagers tendent à délaisser les tour-opérateurs et organisent eux-mêmes leur voyage au meilleur prix. *«Au-delà de ce changement que l'on observe un peu partout en Europe, nous devons faire face à une difficulté beaucoup plus grave: notre tourisme a perdu une bonne partie de sa compétitivité; nous sommes trop chers pour les pauvres et pas assez sophistiqués pour les riches»*, n'hésite pas à affirmer Antonio Mendes.

L'évolution commerciale récente que connaît l'aéroport de Faro pourrait bien valoir pour l'Algarve dans son ensemble. Tout le monde s'entend en effet ici pour dire que le tourisme reste et restera encore longtemps le moteur de l'économie régionale, à condition d'évoluer pour regagner en compétitivité et en durabilité, et ce malgré la forte concurrence touristique internationale, malgré le littoral trop bétonné pour les goûts d'aujourd'hui, malgré les incendies qui ont défigurés certaines parties du territoire réputées pour leur beauté naturelle comme la Serra de Monchique.

L'Algarve est en quête d'une «seconde révolution touristique». *«Nous devons monter en gamme, nous diversifier avec des produits à haute valeur ajoutée — ce que nous avons fait avec le golf, qui est un succès — et faire du "cluster" tourisme et loisirs un levier pour d'autres secteurs économiques fondés sur la connaissance et l'innovation»*, conseille Campos Correia, le président de la CCDR. Et de citer la navigation de plaisance et même le tourisme sportif de haut niveau qui bénéficie d'un complexe de classe mondiale à Vila Real de Santo António.

Garder le cap

Comme souvent au Portugal, le salut pourrait venir de la mer. L'«Instituto Portuario e dos Transportes Maritimos» est l'organisme public qui gère les ports et transports maritimes ainsi que les voies intérieures navigables (en Algarve, essentiellement les fleuves Arade et Guadiana) de tout le sud du Portugal. Il touche principalement deux secteurs d'activité, la pêche et le tourisme, dont l'évolution exige une modernisation, adaptation, voire réorientation des zones portuaires. Selon David Assoreira, l'administrateur délégué de l'Institut: *«Après trente années de relatif immobilisme, on note une dégradation générale des infrastructures portuaires, d'autant plus qu'il importe désormais d'ouvrir nos ports au public, d'en faire profiter résidents, touristes, enfants, promeneurs... D'où la nécessité d'aménager à la fois les ports et leurs abords.»*

Le port d'Olhão, le premier d'Algarve pour la pêche, fait ainsi l'objet d'une vaste opération d'aménagement de ses accès (en espaces verts, en aires de loisirs, en promenades...) et de requalification de ses infrastructures (dragages, remplacement du môle par des protections plus performantes, nouveaux quais, pontons, aires de mouillage et autres équipements utiles aux pêcheurs et aux plaisanciers, restauration du vieux marché couvert...), pour un montant de près de 6 millions d'euros, dont la moitié est financée par le

FEDER. Le port de pêche de Lagoa bénéficie lui aussi d'une revitalisation importante mettant l'accent sur la réparation navale, une activité qui, avec l'essor de la navigation de plaisance, pourrait prendre de plus en plus d'importance au cours des prochaines années. *«Les chantiers navals d'Algarve ont un avantage comparatif important»,* explique David Assoreira. *«Ils conjuguent qualité et rapidité et présentent l'avantage de pouvoir fonctionner toute l'année en plein air.»*

Bénéficiant depuis plusieurs années de campagnes promotionnelles en Amérique du Nord, notamment au salon de Miami, le port de Portimão voit exploser le marché des croisières, accueillant 17 paquebots en 2002, 28 en 2003, 36 en 2004, 54 en 2005... À titre d'exemple, pas moins de 5 000 passagers ont débarqué dans la ville durant la seule journée du 16 août 2005! Portimão cumule en effet plusieurs avantages: plutôt pittoresque, le port est niché dans un panorama magnifique, très apprécié des plaisanciers; il est associé au mythe des grandes expéditions portugaises qui partaient de Sagres, non loin de là; l'escale de Portimão donne accès à 16 terrains de golf, et un séjour de quelques jours dans un hôtel de luxe est parfois possible avant de reprendre le bateau; enfin, une grande compagnie de croisières américaine possède un important complexe hôtelier à proximité.

Cofinancés par l'Union européenne, le dragage du port et la construction d'un nouveau quai (de 165 m, pour pouvoir accueillir trois vaisseaux en même temps) sont cependant indispensables pour permettre l'accostage des grands navires. Trop fréquents, les débarquements au large ne sont en effet pas toujours pratiques: par exemple, 160 personnes en chaise roulante ont déjà dû être débarquées du paquebot *Legend of the Seas* de cette façon.

L'Institut portuaire met également beaucoup d'espoir dans les deux principaux cours d'eau d'Algarve: le Guadiana, bien sûr, mais aussi l'Arade qui devient navigable jusqu'à Silves. La «récupération de la mémoire du fleuve» va ainsi permettre d'augmenter l'intérêt touristique de cette ancienne capitale arabe de l'Algarve. Une promotion des activités nautiques auprès des jeunes est toutefois nécessaire, et David Assoreira déplore le manque de structures de formation dans la région pour le personnel maritime, à l'exception des pêcheurs. *«C'est révélateur d'un état de fait malheureux: le Portugal devrait et pourrait davantage développer les activités maritimes. Ce serait à la fois renouer avec sa tradition et contribuer à renforcer son avenir économique.»*

Ainsi, au moment où elle a pratiquement résorbé l'un de ses grands handicaps — l'insuffisance et l'obsolescence de ses infrastructures de transport —, l'Algarve doit relever de nouveaux défis, plus complexes et plus difficiles à appréhender: l'élargissement de l'Union, la mondialisation et l'effort permanent de compétitivité qui en découle. Ce qui n'effraie pas pour autant le président de la CCDR. *«Croissance et convergence sont une œuvre de longue haleine»,* souligne Campos Correia. *«Il faut être persévérant, avoir toujours à l'esprit ses objectifs à long terme et s'autoévaluer en permanence. Le développement est fait de hauts et de bas. Ce qui importe, c'est de poursuivre son chemin en gardant le cap qu'on s'est fixé.»*

Pour en savoir plus: <http://www.ccdr-alg.pt>