



© Photos Metro Sevilla

Séville prend le métro

Depuis sa mise en service, le succès du tout nouveau métro de Séville ne se dément pas. Le trafic devrait très certainement dépasser les estimations qui tablaient sur 14 millions de voyageurs par an

Après plus de 30 ans passés à attendre la réalisation de leur métro, les Sévillans ont pu enfin emprunter début avril les premières rames à circuler sur la ligne 1. Depuis, le succès est au rendez-vous et la population commence à oublier les affres des embouteillages qui rythmaient jusqu'ici leur quotidien.

200 000, c'est le nombre de voitures qui entraient et sortaient de la capitale andalouse avec une seule personne à bord, jusqu'à fin mars. Un trafic impossible à gérer qui paralysait les grandes artères de Séville comme l'Av. de Andalucía, la Plaza Nervion, l'Av. de Kansas City et bien d'autres. Les Sévillans avaient certes depuis bien longtemps décidé de prendre leur mal en patience tout en regardant d'autres villes espagnoles qui avaient réussi à mettre en service un réseau de métro. Mais si Madrid, Barcelone, Bilbao, Valence et Palma de Majorque, en attendant ceux de Malaga et Grenade, avaient réussi à s'équiper d'un réseau de transport public digne de ce nom, pourquoi Séville n'aurait-elle pas le sien? Avec une population qui flirte avec les 700 000 habitants, la ville avait tout pour prétendre à s'équiper d'un métro.



Le métro a opté pour une carte de paiement sans contact distincte de celle des autres modes de transport de la ville

C'est d'ailleurs ce qu'elle a tenté de faire à la fin des années 1970, les premières adjudications intervenant en 1978, avant de devoir arrêter les travaux, en 1983, après avoir constaté l'apparition de fissures et autres dégradations sur les bâtiments historiques de la ville. Il est vrai qu'alors le chiffre du projet avait été jugé exorbitant notamment par rapport à la croissance relativement faible de la population. Tout était donc réuni pour que les chantiers soient arrêtés et que le tunnel déjà percé entre Nervion et La Plata soit fermé en attendant des jours meilleurs. Ce n'est que 10 ans plus tard, après la succès de l'Expo 92 qui a insufflé une dynamique économique à la ville andalouse que la municipalité a décidé de reprendre le projet en y appliquant des méthodes éprouvées par ailleurs et qui garantissaient la pérennité du cœur historique de la ville mais égale-

ment son financement. Le projet soutenu par la région avait donc cette fois-ci toutes les chances d'aboutir.

Une deuxième chance

Place donc à la construction d'une première ligne qui irait d'Olivar de Quinto à Ciudad Expo. Un linéaire de 18 km comprenant 22 stations dont la réalisation était estimée à 728,5 M.€. Le tracé part du sud-ouest, du Parc des Expositions, longe la rive du Guadalquivir essentiellement en surface, puis traverse le centre-ville en se dirigeant vers le sud-ouest, vers le terminus d'Olivar de Quinto. A partir de la station Cocheras, le métro est constamment en surface. D'ores et déjà, des stations en correspondances avec la future ligne 4 à Parque de los Principes et Mayo et avec la ligne 3 à Prado sont prévues mais aucune avec la future ligne 2. On estime alors le trafic sur la ligne 1, à 14 millions de voyageurs par an. La ligne dessert quatre villes: Mairena del Aljarafe, Séville, San Juan Aznalfarache et Dos Hermanas. Elle relie deux points clés de l'aire métropolitaine de Séville, Aljarafe et la deuxième ville de la province, Hermanas.

PLAN DU MÉTRO

Los viajeros que inicien su viaje en esta zona efectuarán el salto hacia la siguiente zona después de Blas de Infante.

Los viajeros que inicien su viaje en esta zona efectuarán el salto hacia la siguiente zona después de Pablo de Olavide.

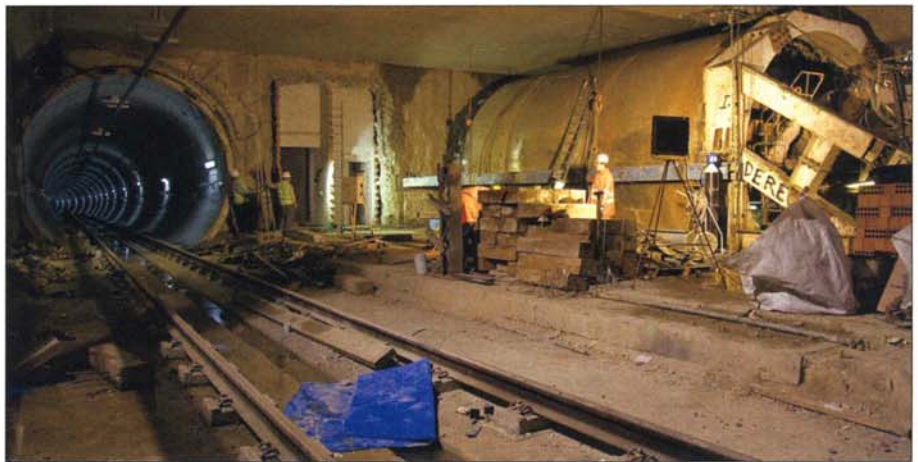


- Zona 0: Estaciones desde Ciudad Expo a San Juan Bajo.
- Zona 1: Estaciones desde Blas de Infante a Universidad Pablo de Olavide.
- Zona 2: Estaciones desde Condequinto a Olivar de Quintos.

- 0 saltos nos movemos por la misma zona.
- 1 salto nos movemos por dos zonas.
- 2 saltos nos movemos por las tres zonas en que se ha dividido la Línea 1.



JL Nore Escobar, directeur général des chemins de fer d'Andalousie (à g.) en compagnie de Luis García Garrido, Conseiller aux Travaux publics et Transports de Séville, lors d'une visite de technique de la ligne, en octobre dernier



Point d'attaque du tunnelier pour le deuxième tunnel, à la station El Prado

Les travaux débutent donc et rendez-vous est pris pour une mise en service en 2006, le 24 juin précisément. Un calendrier auquel personne ne croit tant les difficultés sont grandes et l'expérience acquise sur d'autres chantiers de cette importance plaiderait plutôt pour des délais plus longs. Très rapidement on suggère une mise en service après les élections municipales de mai 1997. Sans succès toutefois. Alors va pour le 30 septembre 2008...

Il est vrai qu'en septembre 2007, commençait à peine le percement du deuxième tunnel de la ligne, entre les stations Parque de los Principes, dans le quartier de Los Remedios, et le puits d'entrée du tunnelier de San Bernardo... Les travaux relatifs au premier tunnel sur ce tronçon de 2,2 km s'étaient achevés le 26 mai précédent. Au fur et à mesure de l'avancer des travaux il fallait en effet consolider les bases des édifices et immeubles, traiter les sols traversés, etc. En mars 2007, seuls 22% de la ligne 1 étaient achevés avec 75% des tunnels percés et 60% des stations terminés.

Finalement, face à l'exaspération d'une population lassée d'être promenée année après année, en mars dernier, après avoir remis quatre fois l'ouverture de la fameuse ligne 1, personne ne s'aventurerait à avancer une autre date. La prudence étant toujours récompensée, quelques



Essais en ligne d'une rame fin 2008. Les rames ont effectué au total 115 000 km avant l'ouverture de la ligne

jours plus tard, les Sévillans apprenaient avec surprise, qu'avec trois ans de retard, ils allaient pouvoir bientôt emprunter les premières rames, l'inauguration officielle étant prévue le 2 avril, en présence de tous les édiles locaux et régionaux. A 13h41 précisément, la première rame a quitté la station San Bernardo, conduite, retiendra l'histoire, par Lourdes Sanchez qui s'est dite quelque peu nerveuse en ce premier jour d'exploitation. Le top départ, a été donné par

Manuel Chaves, le président du Conseil régional andalou, à partir du théâtre Lope de Vega où un écran géant retransmettait l'événement aux invités réunis pour l'occasion.

Un succès immédiat

Depuis son ouverture, le métro de Séville fait le plein de voyageurs. Pour son premier mois d'exploitation, pas moins de 1,13 million d'entrées ont été comptabilisées. Durant la seule semaine Sain-



Depuis 2007, MetroCentro exploite des rames CAF de même type que celles en service sur la ligne 1 du métro. Ici une rame devant la cathédrale Notre Dame du Siège de Séville qui devrait bientôt voir disparaître la caténaire au profit de superconducteurs

te, entre le 27 et le 30 avril, les 17 rames construites par CAF ont transporté 275 573 personnes dont la moitié sur quatre stations de la ligne: Blas Infante, Parque de los Principes, Plaza de Cuba et Ciudad Expo. Un succès inattendu. Pourtant, cinq jours à peine après son ouverture, le système connaissait un premier gros problème avec l'arrêt total du trafic durant 45 min, pour cause d'une rame immobilisée du fait d'un problème de traction. Pas de quoi toutefois affolée une population qui aura attendu plus de 30 ans...

Par contre, tous les responsables politiques se sont félicités de la mise en service de la ligne 1 ou du moins d'une partie de celle-ci soit 16 km et 17 stations, le prolongement en cours de travaux sur 2 km et 3 stations devant être ouvert à partir de l'été prochain. Au final, le réseau comptera donc 22 stations dont 15 souterraines. Ainsi, Magdalena Alvarez, ministre des Travaux pu-

blics, a rappelé "l'appui fort" de son ministère en faveur de ce projet y compris en termes financiers. «C'est une nouvelle victoire remportée en faveur des transports publics et du développement durable», a-t-elle indiqué. De son côté, José Luis Nores, directeur général des chemins de fer d'Andalousie qui a de ce fait en charge le contrôle du métro, appelait à reconnaître le travail accompli par ses équipes et ce, malgré les années de retard. Il a d'ailleurs tenu à souligner qu'avant son ouverture au public, la ligne avait été soumise à une batterie de contrôles, 350 au total, aussi bien pour le matériel roulant que pour les équipements et les procédures en cas d'incident. Le même revendique la mise en place d'une tarification zonale afin «que l'utilisateur ne paye qu'en fonction du nombre de stations parcourues, comme c'est le cas dans tous les métros actuellement exploités en Espagne».

D'où la mise en place de trois zones:

- Zone 0 – Ciudad Expo-San Juan Bajo (1,30 € ou 2,60 € A/R);
- Zone 1 – Blas Infante-Pablo de Olavide (1,55 € ou 3,10 € A/R);
- Zone 2 – Condequinto-Olivar de Quintos (1,75 € ou 3,50 € A/R).

Quant au prix du billet journalier, il est de 4,50 €. Mais petit raffinement, la carte de paiement sans contact mise en place par le Consorcio Metropolitano est différente de celle utilisée par Tussam, l'exploitant des autres transports collectifs de Séville. L'argument avancé par José Luis Nores est que «toutes les sociétés de transport public en Espagne fonctionnent de la même façon. Elles n'emploient pas la même carte de paiement pour tous les types de transport»... A noter que la carte du métro de Séville sera rechargeable par tranches comprises entre 5 et 50 € et que le voyageur doit valider son titre à l'entrée et à la sortie tout en conservant la possibilité d'acquiescer des tickets à l'unité aux distributeurs qui acceptent des billets de 5, 10 et 20 €. Par contre, un coup de pouce a été donné aux utilisateurs d'un parc-relais qui permet de garer son véhicule pour un montant compris entre 0,80 et 1,35 € la journée. L'incitation est forte, d'autant que le métro a mis à disposition 1 600 places de stationnement réparties aux stations Ciudad Expo, San Juan Alto, San Juan Bajo, Condequinto et Olivar de Quintos. Une offre appelée à s'étoffer au fil des prolongements décidés.

Un matériel ad hoc

Côté horaires d'ouverture, pas de grande surprise. La ligne est exploitée de 6h30 à 23h00 du lundi au jeudi, de 6h30 à 2h00 les vendredis et veilles de fêtes, de 7h30 à 2h00 les samedis et de 7h30 à 23h00 les dimanches. Seule exception, durant la Feria d'avril, les trains circuleront sans arrêt toute la journée. En général, l'intervalle entre deux trains sera de 4 à 8 min selon les heures.

En moyenne, un trajet entre Cocheras et Gran Plaza nécessitera 7 min, le même temps qu'entre Nervion et Plaza de Cuba. Par contre, il faudra 12 min pour parcourir le trajet Ciudad Expo-Parque de los Principes et 13 à 14 min entre UPO et San Bernardo. Les 17 rames construites par CAF pour un montant de 46,5 M.€, sont entièrement à plancher bas, bidirectionnelles, d'une largeur de 2 650 mm pour une longueur de 31,26 m offrant une capacité de 54 places assises et 221 debout. Il s'agit de rames de type Centro dont CAF avait déjà livré cinq exemplaires pour desservir la ligne de tramway de 1,4 km exploitée par Tussam (MetroCentro) depuis le 28 octobre 2007 entre Prado et Plaza Nueva. Une ligne qui est interconnectée à la ligne 1 du métro et le sera avec la future ligne 2. Particularité, d'ici deux ans huit rames de 42 m de long pourront



Rame à l'essai en novembre 2008, à la station Pablo de Olavide



circuler sur la ligne et notamment sur la section de 400 m qui longe la cathédrale, dépourvue de caténaire l'alimentation électrique s'effectuant via des supraconducteurs. Cette ligne sera prolongée aux deux extrémités jusqu'à Santa Justa et Puerta Osario. Le parc de matériel roulant du métro sera garé et entretenu dans les anciens ateliers de Nervion qui ont la capacité de pouvoir accueillir les 25 rames prévues plus quatre autres qui viendront renforcer l'exploitation dans le cas de grands événements comme un match de football, a confirmé le président de Metro de Sevilla, Antonio Belmonte. L'ensemble couvre une superficie de 65 000 m² dont 12 000 m² pour les ateliers proprement dits dont le toit a été pourvu de 4 600 m² de panneaux photovoltaïques qui fournissent l'énergie électrique nécessaire à tous les édifices dont celui de 8 000 m² qui abrite le centre de contrôle sur 6 000 m² plus 2 000 m² pour le stationnement des voitures du personnel.



Toutes les stations sont équipées de portes palières

Un réseau en devenir

Au-delà de la ligne 1 du métro et du MetroCentro, un réseau comprenant trois autres lignes de métro est déjà à l'étude. La ligne 2 est-ouest relierait Torreblanca en passant en tunnel au centre-ville. Un prolongement (ligne 2b) pourrait desservir l'aéroport de Séville-San Pablo et Aljarafe (à l'ouest). Des stations seront en correspondance avec la ligne 4 (Torreblanca et Avenida de Andalucía) et la

ligne 3 (A. Rios). La ligne 3 de direction nord-sud avec une partie souterraine en centre-ville, irait de Pino Montano à Los Bermejales. Des correspondances sont prévues avec la ligne 2 à A. Rios, la ligne 1 à Prado et la ligne 4 à Reina Mercedes. Enfin, la ligne 4 serait circulaire de Tamarguillo à Reina Mercedes. Elle sera en correspondance avec les autres lignes en diverses stations. Mais il convient de signaler qu'à ce jour aucune décision n'a été prise concernant ces projets même s'ils sont jugés nécessaires pour répondre aux attentes de la population.

L'heure est à la satisfaction d'avoir réussi la première ligne. Pour le reste il faudra attendre que les recettes soient au rendez-vous et que des budgets soient dégagés. En ces temps de crise économique qui frappe l'Espagne plus que d'autres pays européens, il est probable que les calendriers de réalisation seront revus dans le temps.

Gabriel Sinut ■